



Proef ingediend met het oog op het behalen van de graad van
Master of Science in de TEW: Handelsingenieur

Stakeholder management m.b.t. het verbeteren van de veiligheid in het professioneel wielrennen

Glenn TORDEURS

101274

Academiejaar 2016-2017

Promotor: Koen VAN RAEMDONCK

Jury: Dries MEERS

Economische & sociale wetenschappen & Solvay Business School

Voorwoord

Hoewel ik zelf niet de grootste wielerkenner ben, heeft de sport me sinds jongs af aan kunnen boeien. Vooral de Ronde van Frankrijk sprak tot de verbeelding: een horde kleurrijke coureurs die zich drie weken lang verplaatst doorheen weidse vlaktes en feeëriek bergtaferelen. Ondertussen streven sommigen onder hen ook nog een hoger doel na: leider worden in het gele, het groene of het bolletjesklassement. Jammer genoeg had ik ook toen al oog voor de veelvuldige valpartijen, die de voorbije jaren steeds prominenter hun weg naar de actualiteit vonden onder invloed van de maatschappelijke bewustwording omtrent veiligheid en duurzaamheid. Met deze masterproef probeer ik een bescheiden bijdrage te leveren om het welzijn van iedereen die begaan is met de wielersport te vrijwaren, of alleszins de geïnteresseerde en bevoegde personen ertoe aan te zetten steeds te blijven nadenken over hoe het nog beter kan. Verder hoop ik dat het lezen van deze verhandeling u, de academische onderzoeker of de wielervan, enig genoegen en een zekere voldoening zal kunnen bijbrengen.

In de eerste plaats zou ik mijn promotor, Koen Van Raemdonck, willen bedanken voor zijn advies en logistieke ondersteuning. Ongeveer anderhalf jaar geleden kwam ik terecht bij Koen om een thesis te schrijven over de impact van omgevingsvariabelen op verkeersveiligheid, maar al snel belandde ik op een dood spoor. Dankzij zijn begeleiding en wijze raad ben ik uiteindelijk kunnen uitwijken naar een onderwerp dat me enigszins interesseerde én actueel was. Daarnaast wil ik ook mijn ouders bedanken omdat ze me de kans hebben gegeven de opleiding Handelsingenieur aan te vatten, met deze masterproef als orgelpunt. Tot slot wil ik nogmaals mijn appreciatie uitdrukken voor iedereen die zijn of haar medewerking heeft verleend aan de realisatie van dit onderzoek: Martin Baert, Carl Bertelee, Stephanie Clerckx, Guy Debognies, Jens Debusschere, Niko De Muyter, Christiaan Lambert, Patrick Lefever, Philippe Mariën, Oliver Naesen, Jürgen Roelandts, Kelly Roelandts, Bert Roesems, Danny Schets, Marc Van Hecke, Hans Van Lierde en iedereen die de enquête heeft ingevuld.

Dank u wel!

Halle/Brussel, augustus 2017

Abstract

In de hedendaagse maatschappij kan het wielrennen beschouwd worden als één van de minst veilige sporten. Bij andere disciplines ligt de frequentie van ernstige ongevallen en bijhorende verwondingen doorgaans aanzienlijk lager. Deze masterproef beoogt te kunnen bijdragen tot het begunstigen van de veiligheid en het welzijn van alle personen die een rol vervullen binnen de professionele wielcontext, rekening houdend met de belangen en motieven van de afzonderlijke stakeholdergroepen. In het kader daarvan werd een literatuurstudie opgebouwd, gebaseerd op academische papers uit de domeinen van verkeersveiligheid, veiligheid in sport en stakeholder management. Uit de vergaarde kennis vloeiden drie onderzoeksvragen voort. De eerste onderzoeksvraag tracht een globaal veiligheidskader voor het wielrennen te construeren op basis van interviews met experts. Het geraamte van dit veiligheidskader bestaat uit 3 hypothesen, die stuk voor stuk bevestigd konden worden: het combineren van de 3 E's uit de traditionele verkeersveiligheidsliteratuur is inderdaad de ideale benaderingswijze voor het veiligheidsprobleem in de wielersport (hypothese 1), men dient er effectief voor te zorgen dat de stakeholders betrokken worden bij het formuleren van het veiligheidsbeleid (hypothese 2) en het is inderdaad onmogelijk om een duurzame veiligheidsstrategie te ontwikkelen zonder rekening te houden met de implementatiecontext van het wielrennen, i.e. het geheel van socio-culturele waarden en fundamentele principes binnen de sport (hypothese 3). Voorts bestaat het globale veiligheidskader uit de bespreking van 9 concrete veiligheidsmaatregelen en een Haddon matrix. De tweede onderzoeksvraag peilt naar de effectiviteit van 8 genomineerde maatregelen wat betreft veiligheid (*safety*) en veiligheidsgevoel (*security*), naar analogie met het model van Elvik (2000). Daaruit blijkt dat de volgende vier suggesties vooralsnog de grootste positieve impact op de veiligheid in de wielersport kunnen teweegbrengen: het verminderen van het aantal (niet-essentiële) gemotoriseerde voertuigen, het wijzigen van de 3 kilometer-regel in etappekoersen, het verminderen van het aantal renners in het peloton en het verplichten van schijfremmen. De derde onderzoeksvraag maakt gebruik van MAMCA-analyse om een aantal voorgestelde veiligheidsscenario's af te toetsen aan de wielergemeenschap en haar belangrijkste stakeholdergroepen. Door de inzichten uit de drie onderzoeksvragen te combineren kan geconcludeerd worden dat het op korte termijn waarschijnlijk opportuun is om scenario 3 (Vermindering van de "frictie" in het peloton) en/of scenario 5 (Meer sensibilisering en straffen) te implementeren. Op langere termijn zou het geen slechte zaak zijn moesten organisatoren vaker voor afgesloten circuits kiezen, omdat deze wedstrijdvorm de uitschakeling van alle externe risicofactoren het best benadert. Verder dient men over een tijdsbestek van een drietal jaar de verplichting van schijfremmen na te streven, meer wielerpistes in België te bouwen en meer samenwerking tussen de beleidsmakers van het wielrennen en deskundigen uit externe disciplines te bewerkstelligen.

Inhoudstafel

1. Inleiding	9
2. Literatuurstudie	13
2.1 Situatieschets: fietsveiligheid in België	13
2.2 Ongevallen in het wielrennen	19
2.2.1 Aard en oorzaken van wielerveden	19
2.2.2 De 3 E's	20
2.2.2.1 Engineering (ingenieurswetenschappen).....	21
2.2.2.2 Enforcement (handhaving).....	22
2.2.2.3 Education (opvoeding)	24
2.2.2.4 Engineering vs. Enforcement vs. Education	25
2.2.3 De Safety/Security-grafiek van Elvik (2000)	25
2.2.4 Economische kosten van wielerveden.....	26
2.2.4.1 Directe kosten	27
2.2.4.2 Indirecte kosten.....	27
2.2.4.3 Ontastbare kosten.....	28
2.3 Veiligheid in sport.....	29
2.3.1 Sport in de hedendaagse samenleving.....	29
2.3.2 Het implementeren van veiligheidsmaatregelen in sport.....	30
2.3.2.1 Samenwerking tussen onderzoekers en beleidsmakers	30
2.3.2.2 Het Translating Research into Injury Prevention Practice framework (TRIPP)	31
2.3.2.3 Haddon matrix.....	33
2.3.3 Huidige reglementen van de wielerveden.....	36
2.4 Stakeholder management in het professioneel wielrennen.....	37
2.4.1 Machtsverhoudingen binnen het professioneel wielrennen	37
2.4.2 Classificatie van de stakeholders in het professioneel wielrennen	39
2.4.3 MAMCA-analyse	41
3. Methodologie	43
3.1 Onderzoeksvragen.....	43
3.2 Datacollectie	45
3.3 Dataverwerking	47
3.3.1 Onderzoeksvraag 1 – Globaal veiligheidskader en Haddon matrix.....	47
3.3.2 Onderzoeksvraag 2 – Safety/Security-model van Elvik (2000).....	50
3.3.3 Onderzoeksvraag 3 – MAMCA-analyse	53

3.3.3.1 Definiëring van het probleem en de potentiële scenario's	54
3.3.3.2 Analyse van de stakeholders/actoren	56
3.3.3.3 Definiëring van de criteria	56
3.3.3.4 Toekenning van de gewichten.....	59
3.3.3.5 Evaluatie van de scenario's	60
3.3.3.5.1 Evaluatiemethode voor de Competitieve participanten in het peloton, Neutrale volgers, Inrichtende macht en Mediaomgeving.....	61
3.3.3.5.2 Evaluatiemethode voor de Gemeenschap	61
3.3.3.5.3 Objectiviteitscontrole.....	62
3.3.3.6 Globale analyse en rangschikking	62
3.3.3.7 Implementatie	62
4. Resultaten.....	63
4.1 Onderzoeksvraag 1 – Globaal veiligheidskader en Haddon matrix.....	63
4.1.1 Inleiding	63
4.1.2 Hypothese 1: de 3 E's	66
4.1.2.1 Beoordeling van de hypothese.....	66
4.1.2.2 Engineering: de mening van de respondenten	67
4.1.2.3 Enforcement: de mening van de respondenten	70
4.1.2.4 Education: de mening van de respondenten	73
4.1.3 Hypothese 2: het betrekken van de stakeholders bij het veiligheidsbeleid	77
4.1.3.1 Renners.....	78
4.1.3.2 Organisatoren.....	79
4.1.3.3 Wielersfans	80
4.1.3.4 Overheid	80
4.1.3.5 Onderzoekers en deskundigen uit andere domeinen.....	80
4.1.4 Hypothese 3: de implementatiecontext.....	82
4.1.5 Specifieke topics.....	84
4.1.5.1 Vermindering van het aantal renners in het peloton.....	84
4.1.5.2 Vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton.....	85
4.1.5.3 Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren.....	88
4.1.5.4 Meer mobiele seingeverers in het peloton (minder inhaalbewegingen).....	90
4.1.5.5 Het organiseren van wedstrijden op afgesloten circuits.....	91
4.1.5.6 Het wijzigen van de 3 kilometer-regel.....	93
4.1.5.7 Schijfremmen	94
4.1.5.8 Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes	97
4.1.5.9 Het verbieden van zware pijnstillers	98

4.1.5.10 Overige suggesties.....	98
4.1.6 Haddon matrix m.b.t. de veiligheid in het professioneel wielrennen.....	99
4.2 Onderzoeksvraag 2 – Safety/Security-model van Elvik (2000).....	101
4.2.1 Resultaten.....	101
4.2.2 Bedenkingen.....	104
4.3 Onderzoeksvraag 3 – MAMCA-analyse	105
4.3.1 Scenario’s	105
4.3.2 Actoren	105
4.3.3 Criteria en gewichten	105
4.3.4 Evaluaties.....	107
4.3.5 Globale analyse en rangschikking.....	107
4.3.5.1 Afgesloten circuits: Inrichtende macht vs. Gemeenschap	108
4.3.5.2 Vermindering van de “frictie” – Competitieve participanten vs. Neutrale volgers	110
4.3.5.3 Vermindering van de “incompatibiliteit” – Neutrale volgers vs. Mediaomgeving	112
4.3.5.4 Conclusie MAMCA-analyse.....	113
4.3.6 Implementatie	114
5. Conclusie.....	115
5.1 Samenvatting.....	115
5.2 Discussie en aanbevelingen.....	116
5.3 Toekomstig onderzoek	120
6. Bronnen	122
7. Bijlagen	127
Bijlage 1: Haddon matrix m.b.t. sportongevallen (Haddon, 1972; Timpka et al., 2006).....	128
Bijlage 2: Standaardvragen voor de interviews.....	129
Bijlage 3: Uitgeschreven interviews	132
Bijlage 4: Safety/Security-evaluatie van 8 potentiële veiligheidsmaatregelen in het professioneel wielrennen.....	225
Bijlage 5: Enquête m.b.t. de MAMCA-analyse voor wielersfans (Gemeenschap)	229
Bijlage 6: Overige veiligheidssuggesties, aangehaald tijdens de interviews (per respondent)	241
Bijlage 7: Gedetailleerde puntentoekenning voor de Safety/Security-matrix (Elvik, 2000)	243
Bijlage 8: Gedetailleerde antwoorden uit de enquêtes (Gemeenschap).....	247
Bijlage 9: Originele stakeholderevaluaties	253
Bijlage 10: Gecorrigeerde stakeholderevaluaties, inclusief argumenten voor aanpassingen (Definitieve evaluaties voor de MAMCA-analyse)	258
Bijlage 11: Volledig MAMCA-rapport	268

1. Inleiding

10 juli 2011. Wielrenners Johnny Hoogerland en Juan Atonio Flecha komen ten val in de Ronde van Frankrijk nadat ze worden aangereden door een wagen van de Franse televisie. Flecha komt ervan af met enkele kleerscheuren, maar Hoogerland vergaat het minder fortuinlijk: hij komt terecht in een prikkeldraad en moet na de race 33 hechtingen aan het been en de kuit ondergaan (De Standaard, 10 juli 2011). De val van Johnny Hoogerland is een beeld dat menig wielervanliefhebber op het netvlies gebrand staat, maar vooral de lijdensweg die de onfortuinlijke Nederlander in de daaropvolgende dagen aflegt, tart alle verbeelding. Toch mag Hoogerland zich in zekere zin gelukkig prijzen; er zijn in het recente wielerverleden genoeg voorbeelden van renners voor wie het noodlot tijdens het beoefenen van hun geliefde sport toesloeg en die dit met hun leven hebben moeten bekopen. In dit kader denkt men vaak onmiddellijk aan Wouter Weylandt, die in 2011 tijdens de Ronde van Italië dodelijk ten val kwam tijdens de afdaling van de Passo Del Bocco en uiteindelijk bezweek aan de gevolgen van een schedelbreuk (De Standaard, 9 mei 2011). Een meer recent voorbeeld van de hoge mate van incompatibiliteit tussen de actoren in het wielerpeloton is het overlijden van de jonge Belgische wielrenner Antoine Demoiitié, nadat deze tijdens Gent-Wevelgem tezamen met een viertal andere renners ten val kwam en op de koop toe werd aangereden door een motor (De Morgen, 28 maart 2016). Zo kunnen we nog even doorgaan: op 28 mei 2016 waren 18 renners betrokken bij een zware valpartij tijdens de Baloise Belgium Tour doordat twee motards, tijdens het uitvoeren van een inhaalmanoeuvre, ten val kwamen en het peloton uit evenwicht brachten; de 26-jarige Stig Broeckx was er het zwaarst aan toe: hij verkeert tot op heden in een semi-comateuze toestand en heeft zonder twijfel nog een zeer lange revalidatie voor de boeg (Het Nieuwsblad, 28 mei 2016). Natuurlijk denkt men bij veiligheid in het wielerpeloton altijd onmiddellijk aan de renners zelf, maar men mag ook de duizenden toeschouwers langs het parcours niet vergeten; deze worden in zekere mate ook geconfronteerd met veiligheidsrisico's tijdens wedstrijden en bovendien is het algemeen bekend dat deze bij wijlen riskante en onveilige gedragingen durven te vertonen. Denk daarbij aan de overenthousiaste supporters die tijdens beklimmingen tot op enkele centimeters van de renners meelopen, alsook de talrijke keren dat er huisdieren (voornamelijk honden) op het wegparcours lopen door onoplettendheid van hun baasjes, al dan niet resulterend in valpartijen. Daarenboven zijn de toeschouwers soms zelf betrokken bij dergelijke wielerongevallen: op 6 april 2014 vond er tijdens de Ronde van Vlaanderen een aanrijding plaats tussen Johan Vansummeren en een bejaarde vrouw die de race vanop een verkeersdrempel aan het volgen was (De Standaard, 7 april 2014). De vrouw belandde in een coma en zou voor de rest van haar leven verlamd zijn. Al deze voorbeelden tonen aan dat, ondanks het feit dat het wielerpeloton zich op een afgebakend parcours voortbeweegt en dus niet in contact komt met het dagelijkse verkeer, er wel degelijk sprake is van een veiligheidsprobleem in de

wielerved en dat er dringend maatregelen getroffen dienen te worden om deze risico's in de mate van het mogelijke te beperken, zeker als men rekening houdt met de hoge snelheden die tijdens dergelijke wedstrijden gehaald worden, de compactheid van de wielerveer, de incompatibiliteit tussen sommige agenten binnen het peloton, en de duizenden toeschouwers langs de kant van de weg die er de situatie niet bepaald veiliger op maken.

België is nu eenmaal een fietsland. Weinig andere landen in de wereld hebben een bevolking die zich in dergelijke mate bezighoudt met fietsgerelateerde activiteiten. Sommige Belgen maken gebruik van de fiets louter om zich te verplaatsen, anderen uit sportieve overwegingen, en nog anderen gewoon voor het plezier. Uit het Themadossier Verkeersveiligheid m.b.t. Fietsers van het BIVV (Silverans & Goldenbeld, 2015) blijkt dat zo'n 13 procent van de Belgen zich wendt tot de fiets als belangrijkste vervoersmiddel voor dagelijkse verplaatsingen. Bovendien fietst de gemiddelde Belg zo'n 300 kilometer per jaar, waarmee ons land zich in Europa op de 3^e plaats qua fietsgebruik bevindt na Denemarken en Nederland. De Belgische fietsmarkt is dan ook zeer omvangrijk; er wordt geschat dat het gemiddeld aantal fietsen dat jaarlijks in België verkocht wordt rond de 400.000 schommelt, zij het voor recreatieve, competitieve of transportdoeleinden. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de doorsnee Belg een fervent wielerveer is. De tienduizenden mensen die langs de kant van de weg staan om hun favoriete wielerveer aan te moedigen tijdens wedstrijden zoals de Ronde van Vlaanderen en Luik-Bastenaken-Luik, zijn hiervan een illustratie. Kortom, de Belgische bevolking heeft de fietsmicrobe in het bloed.

Ondanks het feit dat fietsen voor veel mensen synoniem staat voor plezier en ontspanning, mag niet uit het oog verloren worden dat deze activiteit onlosmakelijk verbonden is met een aantal risico's. Fietsers behoren immers tot de zogenaamde zwakke (of zachte) weggebruikers, in het Engels *Vulnerable Road Users* (VRUs) genoemd. Deze term wordt in de Engelstalige literatuur vaak omschreven als een verzamelnaam voor voetgangers, fietsers en motorrijders (Zegeer & Bushell, 2012; Shinar, 2012). De Belgische Wet daarentegen dicteert dat alle personen die deelnemen aan het verkeer maar niet de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig zijn, beschouwd worden als zwakke weggebruikers (Bijnens, z.d.). Uitgaande van de Belgische definitie kan men vervolgens nagaan welke actoren in de wielerveer nu precies bij de 'zwakke' groep ingedeeld kunnen worden; het betreft aldus de wielerveers, de supporters langs de kant van de weg, en de passagiers van de motorrijders en de volgwagens. In de wielerveer kan men dus, volgens de Belgische Wet, enkel de motorrijders zelf en de bestuurders van volgwagens als sterke of harde weggebruikers categoriseren. In het kader van deze masterproef is het waarschijnlijk aangewezen om voor de gemakkelijheid alle

motorvoertuigen als sterke weggebruikers te beschouwen, terwijl we uitsluitend de renners en de toeschouwers tot de zwakke weggebruikers van de wielerkaravaan rekenen.

De voornaamste reden waarom fietsers en voetgangers in het dagelijkse verkeer 'zwak' worden genoemd, houdt in dat hun lichaam, in vergelijking met bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, in mindere mate beschermd is tegen de impact van een crash of ongeval. Bovendien is het risico op verwondingen in het verkeer extra groot voor fietsers in het bijzonder, omdat zij zich in tegenstelling tot voetgangers aan een relatief hoge snelheid in het verkeer begeven, in mindere mate controle hebben over hun manoeuvres, en steeds het gevaar bestaat dat zij hun evenwicht verliezen en vallen (Wegman et al., 2012). Inderdaad, fietsers worden in het hedendaagse verkeer blootgesteld aan aanzienlijke gevaren, en dit blijkt ook uit de actualiteit. Wekelijks verschijnen er in het journaal en in de krant berichtgevingen over fietsers die verwondingen hebben opgelopen of zijn omgekomen als gevolg van een verkeersongeval, al dan niet door de betrokkenheid van gemotoriseerde voertuigen. Professionele wielrenners ondervinden dus niet enkel gevaar in het peloton, maar ook wanneer zij zich op trainingdagen in het alledaagse verkeer begeven. Een dramatisch voorbeeld hiervan is Kristof Goddaert, een wielrenner die in 2014 ten val kwam op training aan het Straatsburgdok in Antwerpen, en op de koop toe werd aangereden door een bus van De Lijn. De 27-jarige renner overleed ter plaatse (De Standaard, 18 februari 2014). Recenter kwam ook Astana-renner Michele Scarponi om het leven nadat hij tijdens een trainingsrit in Italië werd aangereden door een busje (De Standaard, 22 april 2017). De wielersport brengt vele gevaren met zich mee, zowel in competitie als daarbuiten.

Bovenstaande situatieschets en voorbeelden illustreren waarom het relevant en actueel is om onderzoek te doen omtrent de veiligheid in het wielerpeloton. Studies die de huidige situatie analyseren en op basis daarvan suggesties doen betreffende maatregelen die getroffen kunnen worden om het aantal (dodelijke) ongevallen met wielrenners (en andere personen die in contact komen met de wielerkaravaan) te minimaliseren, kunnen uiterst waardevol zijn voor de wielersport en de samenleving in het algemeen. Door de hoge mate van mediabelangstelling en populariteit die het wielrennen overheen de jaren heeft verworven, hebben wielerongevallen immers een aanzienlijke weerslag op de maatschappij en brengen deze een golf van verontwaardiging bij de bevolking teweeg. De klassieke verkeersveiligheidsliteratuur stelt dat dergelijke onderzoeksproblemen vanuit 3 verschillende perspectieven benaderd kunnen worden (de 3 E's): *Engineering* (ingenieurswetenschappen), *Education* (opvoeding) en *Enforcement* (handhaving) (Van Malderen & Macharis, 2009). Het kan bijzonder interessant zijn om deze klassieke Drievuldigheid toe te passen op de veiligheid in het wielerpeloton, en dit zal dan ook meer in detail besproken worden in de literatuurstudie.

Deze masterproef staat in het teken van het verbeteren van de veiligheid van renners en andere actoren in het competitief wielrennen, en tracht daarenboven aanbevelingen te doen over hoe het aantal (dodelijke) ongevallen tijdens wielervedstrijden tot een minimum herleid kan worden, rekening houdend met alle betrokken stakeholders. Hiervoor zal beroep worden gedaan op de MAMCA-methode. Multi-Actor Multi-Criteria Analysis of simpelweg MAMCA is een stakeholder management analysetechniek (met bijhorende software) die de gebruiker in staat stelt om beleidsalternatieven te evalueren en op basis hiervan optimale groepsbeslissingen te nemen, rekening houdend met de verschillende stakeholders die door het beslissingsproces beïnvloed worden en hun respectievelijke belangen en standpunten (Macharis, 2004; Macharis et al., 2012; Van Raemdonck, 2013; Keseru et al., 2016). (On)veiligheid in het wielrennen is actueler dan ooit en het is de hoogste tijd dat de sport zich onderwerpt aan een stevige dosis zelfkritiek. De gevleugelde woorden van wielereexpert Coorevits (2016) beschrijven de huidige situatie uitstekend: *“De zeden in het wielrennen zijn verwilderd. Net als in de maatschappij waarvan de sport de perfecte doorsnede is. Het draait te veel om eigenbelang. Om die eerste stek in de zoveelste bocht, waarvoor je desnoods de tegenstander in de gracht kwakt. Om de beste foto, de leukste camerastand. Om de selfie met het voorbijflitsende peloton dat tegenwoordig soms finisht bovenop een vluchtheuvel na een veel te scherpe bocht. Om toch maar zeker spektakel te krijgen aan het einde van een geschiedenisloze wedstrijd. ... Wielrennen is aan een introspectie toe: in willekeurige volgorde de renners, volgers, organisatoren, bonden, toeschouwers.”*

2. Literatuurstudie

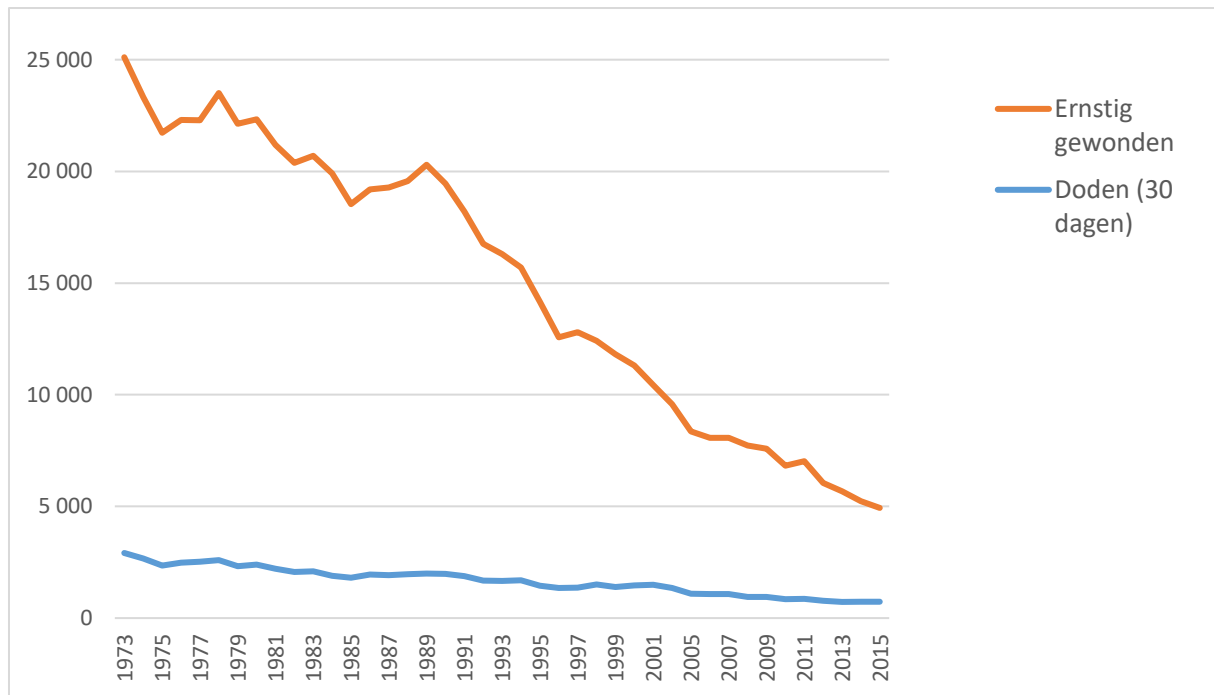
Hoewel de wetenschappelijke literatuur omtrent veiligheidsmanagement in het wielrennen redelijk beperkt is, zal deze masterproef toch een poging doen om een degelijk theoretisch kader rond dit topic op te bouwen. De literatuurstudie bestaat namelijk uit vier grote delen, die zich elk focussen op een bepaald thema, relevant voor het verdere onderzoek van deze thesis. Het eerste segment zal handelen over de huidige situatie omtrent fietsveiligheid in België. Deze situatieschets heeft vooral als doel een context te scheppen waarop de rest van de literatuurstudie verder gebouwd wordt. Het tweede onderdeel focust zich op ongevallen in het wielrennen, en tracht enkele theorieën en concepten uit de traditionele verkeersveiligheidsliteratuur hierop toe te passen, in de mate van het mogelijke. Voorts houdt het derde segment zich bezig met het sportaspect zelf, waarbij de literatuur inzake veiligheid in sport besproken wordt. In het laatste deel ten slotte, wordt vooral aandacht geschonken aan stakeholder management, en MAMCA-analyse in het bijzonder.

2.1 Situatieschets: fietsveiligheid in België

Alvorens dieper in te gaan op enkele klassieke verkeersveiligheidsconcepten en deze toe te passen op het wielerpeloton, kan het nuttig zijn om eerst even kort de huidige verkeersveiligheidssituatie van fietsers in België te schetsen. Als wielrenner begeef je je immers vaak op de Belgische wegen, al dan niet in competitieverband, en bovendien is de algemene fietsveiligheid in een land een goede weerspiegeling van de omstandigheden waarin er in dat land gekoerst wordt.

De Belgische maatschappij heeft gedurende de afgelopen jaren relatief veel aandacht geschonken aan de veiligheid van weggebruikers. Het feit dat de algemene belangstelling voor verkeersveiligheid in dergelijke mate is toegenomen, is op zich een goede zaak, maar toont ook aan dat dit thema vandaag de dag een van de meest substantiële problemen binnen onze samenleving vormt. Gelukkig is het wel zo dat België gedurende de afgelopen decennia een dalende trend heeft doorgemaakt wat betreft het aantal verkeersslachtoffers (FOD Economie ADSEI, 2016). Dit wordt geïllustreerd door figuur 1. Op deze grafiek onderscheidt men het aantal ernstig gewonden en het aantal doden ten gevolge van verkeersongevallen in België voor de periode 1973-2015. Hierbij stelt het aantal doden eigenlijk het aantal 'doden 30 dagen' voor, wat wijst op het aantal mensen dat sterft ten gevolge van een verkeersongeval binnen een tijdsperiode van 30 dagen nadat het ongeval heeft plaatsgevonden. De figuur illustreert dat het aantal ernstig gewonden (4.201) en dodelijke slachtoffers (732) in 2015 aanzienlijk lager liggen dan het aantal ernstig gewonden (22.194) en doden (2.915) in beginjaar 1973. Zo ligt het aantal ernstig gewonden in 2015 meer dan 80% lager t.o.v. 1973, en zo'n 71% lager t.o.v.

1993. Wat betreft het aantal doden 30 dagen is er in 2015 sprake van een daling van 75% t.o.v. 1973, en van zo'n 56% t.o.v. 1993. Deze sterke daling is waarschijnlijk een rechtstreeks gevolg van de grotere bewustwording inzake verkeersveiligheid, zowel bij de Belgische bevolking als bij de overheid, die de voorbije decennia heel wat maatregelen op infrastructureel, educatief en wettelijk vlak heeft doorgevoerd ter verhoging van de veiligheid van alle weggebruikers.

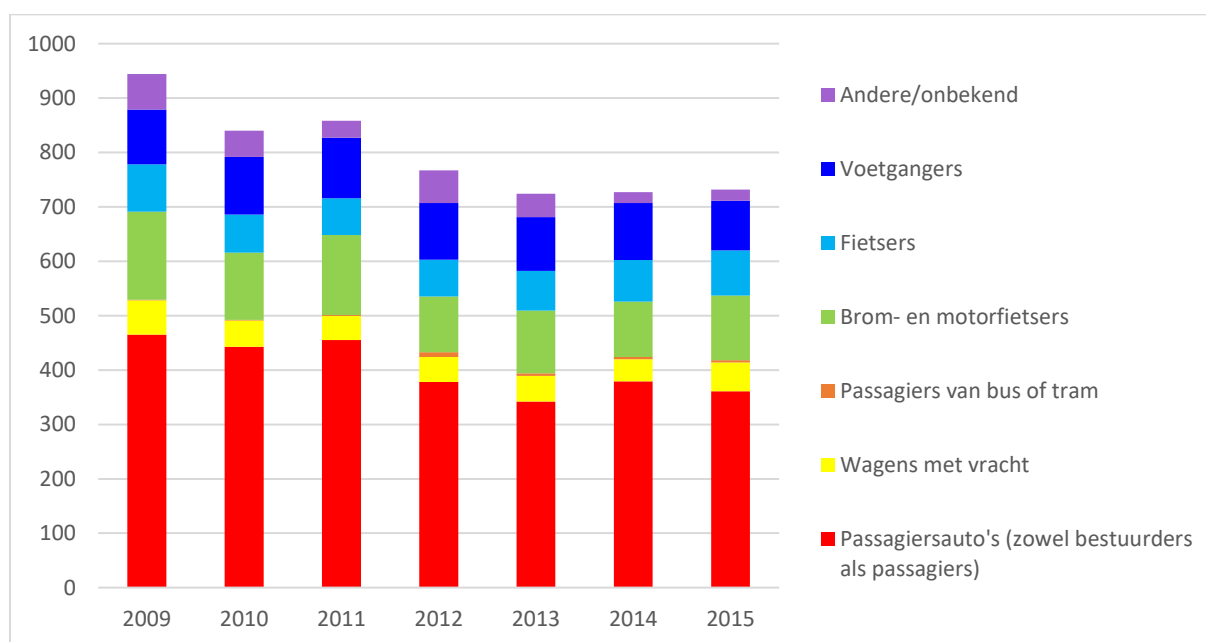


Figuur 1: Ernstig gewonden en doden (30 dagen) bij verkeersongevallen in België (1973-2015; cijfers voor 2003 en 2004 ontbreken) (FOD Economie ADSEI, 2016)

Vervolgens kan men een blik werpen op de mate waarin elk van de verschillende types weggebruikers deel uitmaken van het totaal aantal verkeersdoden in België. Onderstaande tabel en grafiek geven hiervan een duidelijk beeld voor de beschouwde jaren 2009-2015. Een eerste constatactie die gemaakt kan worden, is het feit dat het totaal aantal verkeersdoden gedurende deze 7 jaar een dalende trend heeft gekend, wat in lijn ligt met de algemene tendens van de voorbije 40 jaar. Deze trend kan vooral toegeschreven worden aan het dalend aantal slachtoffers in de categorieën van de passagiersauto's en de brom- en motorfietsen. Indien men zich uitsluitend concentreert op de zachte weggebruikers, zijnde de fietsers en de voetgangers, dan valt op dat de hoeveelheid slachtoffers binnen deze groep lijkt te stagneren. Tijdens deze periode van 7 jaar kan aldus een verbetering binnen zowat elke subgroep worden opgetekend, behalve bij de zachte weggebruikers. Er is dus duidelijk nog sprake van een probleem betreffende de veiligheid van fietsers. Hoewel beleidsmaatregelen effectief lijken te zijn naar gemotoriseerde voertuigen toe, lijkt dit echter niet in dezelfde mate het geval te zijn voor fietsers (en voetgangers).

Tabel 1: Verkeersdoden per type weggebruiker in België (2009-2015) (FOD Economie ADSEI, 2016)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiersauto's (zowel bestuurders als passagiers)	465	443	455	378	342	379	361
Wagens met vracht	63	48	44	46	47	41	53
Passagiers van bus of tram	1	1	2	9	5	4	4
Brom- en motorfietsers	162	124	147	102	115	102	119
Fietsers	87	70	68	68	73	76	83
Voetgangers	101	106	111	104	99	105	91
Andere/onbekend	65	48	31	60	43	20	21
Totaal	944	840	858	767	724	727	732



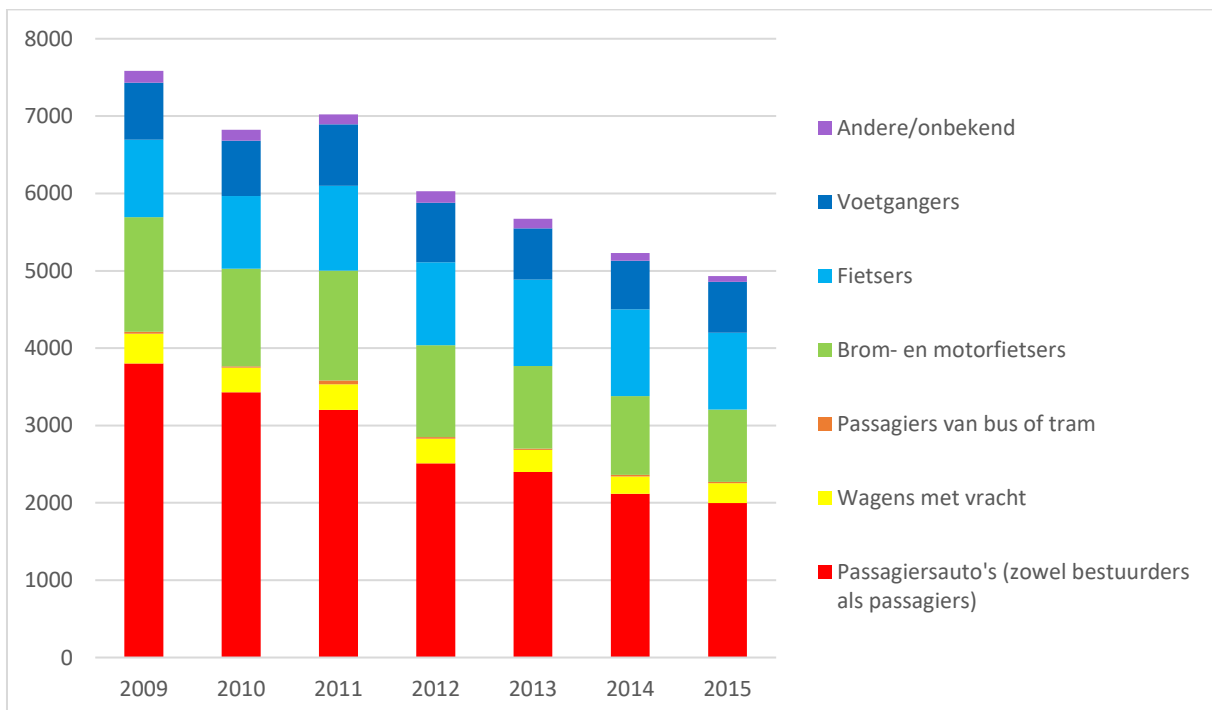
Figuur 2: Verkeersdoden per type weggebruiker in België (2009-2015) (FOD Economie ADSEI, 2016)

Er dient echter wel te worden opgemerkt dat het aantal verkeersdoden alleen niet het complete risico weerspiegelt dat door fietsers gelopen wordt. Het is namelijk ook mogelijk dat de betrokkenen bij een verkeersongeval ernstig gewond raken, wat kan resulteren in levenslange fysieke beperkingen. Om een beeld te krijgen van het 'totale' verkeersrisico is het aldus aan te raden zowel de dodelijke als de ernstig gewonde slachtoffers in rekening te brengen, zoals weergegeven in tabel 2 en figuur 3. Ook hier valt onmiddellijk de dalende trend op, die overeenstemt met de tendens binnen elk van de verschillende subcategorieën, behalve voor de fietsers. Dit is de enige weggebruikersgroep die tijdens

de beschouwde periode een stijging van het aantal slachtoffers lijkt te hebben doorgemaakt. Waar de fietsers in 2009 slechts 13,2% van de dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers uitmaken, is dit percentage in 2014 reeds gestegen naar 21,5%. Voorts kan men uit deze cijfers afleiden dat bussen, trams en wagens met vracht doorgaans de veiligste vervoersmiddelen zijn in het Belgische verkeer.

Tabel 2: Dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers in het Belgische verkeer (2009-2015) (FOD Economie ADSEI, 2016)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiersauto's (zowel bestuurders als passagiers)	3803	3431	3200	2511	2397	2118	1999
Wagens met vracht	382	319	334	318	286	223	257
Passagiers van bus of tram	26	14	49	19	17	21	13
Brom- en motorfietsers	1484	1265	1419	1189	1070	1016	938
Fietsers	1001	937	1095	1072	1117	1124	993
Voetgangers	735	717	797	770	660	630	659
Andere/onbekend	153	141	128	149	124	97	74
Totaal	7584	6824	7022	6028	5671	5229	4933



Figuur 3: Dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers in het Belgische verkeer (2009-2015) (FOD Economie ADSEI, 2016)

Verder kan het nuttig zijn om voor de fietsers te duiden in welke mate er binnen deze groep dodelijke, ernstig gewonde en licht gewonde slachtoffers voorkomen. Deze informatie wordt verschaft door het Themadossier Verkeersveiligheid m.b.t. Fietsers (Silverans & Goldenbeld, 2015) van het BIVV en staat weergegeven in tabel 3. De voornaamste conclusie die men hieruit kan trekken houdt in dat het merendeel van de fietsers slechts lichtgewond raakt indien er zich een ongeval voordoet. Deze lijn kan doorgetrokken worden naar het wielrennen, waarbij valpartijen slechts af en toe leiden tot zwaargewonde of dodelijke slachtoffers.

Tabel 3: Doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en totaal aantal slachtoffers in het Belgische verkeer – Fietsers (2009-2015) (Silverans & Goldenbeld, 2015; FOD Economie ADSEI, 2016)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Totaal slachtoffers
2009	87	914	7113	8114
2010	70	867	6872	7809
2011	68	1027	7754	8849
2012	68	1004	7499	8571
2013	73	1044	7108	8225
2014	76	1048	8772	9896
2015	83	910	8327	9320

Het is duidelijk dat fietsongevallen een belangrijk en relevant probleem vormen binnen de hedendaagse maatschappij, en dit blijkt ook uit de statistische gegevens die voorhanden zijn. Het bovenvermelde fietsrapport van het BIVV maakt melding van 7.935 ongevallen met fietsers in 2013. Hierbij vielen in totaal 8.225 slachtoffers, waaronder 8.152 gewonden en 73 doden. In de wetenschap dat het totaal aantal verkeersdoden in 2013 724 bedroeg (FOD Economie ADSEI, 2016), kan afgeleid worden dat ongeveer 10% van alle verkeersdoden in België fietsers zijn. Bovendien stelt het BIVV-rapport m.b.t. risico in functie van leeftijd en verplaatsingswijze (Martensen, 2014) dat fietsers in België een relatief hoog risico ondervinden om ernstig gewond te raken of gedood te worden in het verkeer in vergelijking met de andere weggebruikers. Zo zou men als fietser per miljoen kilometer dat men fietst 34,3% kans hebben om ernstig gewond te raken en 2,7% kans om gedood te worden. In vergelijking met de andere weggebruikers (behalve dan de motor- en bromfietsers) is dit relatief hoog; autobestuurders scoren hierbij respectievelijk slechts 1,4% en 0,6%, en bij de ‘algemene’ weggebruiker is dit 3,2% en 0,8%. Datzelfde onderzoek beweert daarenboven dat fietsers ongeveer 23 keer meer kans hebben dan autobestuurders om te overlijden of ernstig gewond te geraken voor eenzelfde aantal afgelegde kilometers in het Belgische verkeer, terwijl dit risico voor voetgangers slechts 8 keer groter is vergeleken met autobestuurders. Dit aanzienlijke gevaar voor fietsers wordt eveneens bevestigd door Elvik (2010), die voor de periode 1998-2005 voor elk type weggebruiker in Noorwegen een ratio

berekende van hoeveel weggebruikers van de andere types verwond worden voor elke gewonde weggebruiker van het referentietype in een en hetzelfde ongeval. Voor fietsers was dit ratio gelijk aan 0,05, wat betekent dat voor elke fietser die verwond wordt in een ongeval, slechts 0,05 gewonden vallen in alle andere groepen weggebruikers in datzelfde verkeersongeval. Enkel voetgangers scoren slechter met een ratio van 0,03. Het blijft natuurlijk de vraag of deze Noorse resultaten naar de Belgische maatschappij vertaald kunnen worden, maar toch illustreert dit de kwetsbaarheid van fietsers in het verkeer.

Tabel 4: Risico op ernstige en dodelijke verwondingen per miljoen kilometer afgelegd in het Belgische verkeer (Martensen, 2014)

	Risico op niet-dodelijke ernstige verwondingen per miljoen kilometer	Risico op dodelijke verwondingen per miljoen kilometer
Voetganger	9,8%	3,2%
Fietser	34,3%	2,7%
Motorfietser / bromfietser	74,1%	16,9%
Autobestuurder	1,4%	0,6%
Autopassagier	1,5%	0,5%
Bus-of traminzittende	1%	0,0%
Alle weggebruikers	3,2%	0,8%

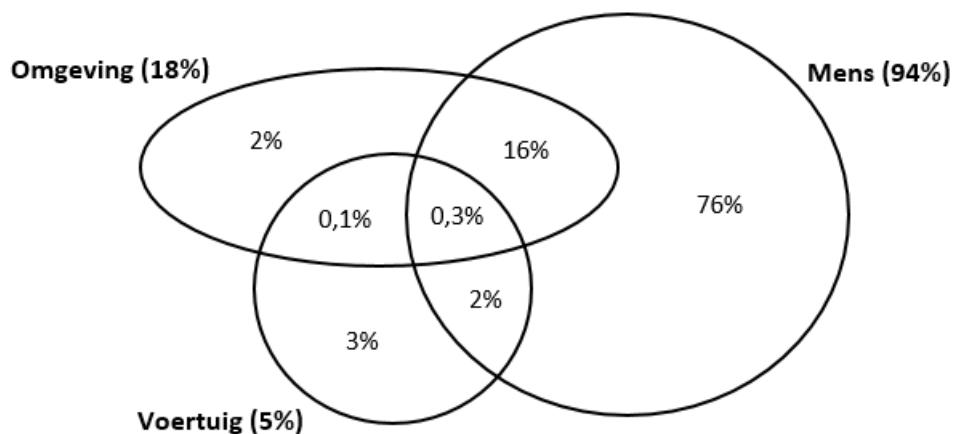
Bij wijze van conclusie kan men stellen dat de fietsers/wielrenners ingedeeld kunnen worden bij de minder veilige verplaatsingsmodi, tezamen met de voetgangers en de brom- en motorfietsen. Het risico dat zij ondervinden in het Belgische verkeer is bijgevolg aanzienlijk groter ten opzichte van bestuurders en passagiers van personenwagens, bussen en trams.

2.2 Ongevallen in het wielrennen

2.2.1 Aard en oorzaken van wielerongevallen

Het hedendaagse wielrennen wordt gekenmerkt door veelvuldige valpartijen. Er vinden slechts weinig wedstrijden plaats die niet geteisterd worden door één of meerdere ongevallen binnen de wielerkaravaan, resulterend in lichte tot zware verwondingen bij de renners. De wetenschappelijke literatuur inzake fietsveiligheid stelt enkele (logische) verklaringen aan het licht waarom de frequentie van valpartijen zo hoog ligt en waarom wielrenners zo'n grote kans op verwondingen ondervinden. Een eerste argument stelt dat fietsers, in tegenstelling tot de bestuurders van gemotoriseerde vehikels, in mindere mate beschermd zijn tegen de impact van een crash of ongeval. Vaak bestaat hun beschermingsuitrusting enkel uit een fietshelm. Bovendien verplaatsen zij zich aan een relatief hoge snelheid, hebben zij in mindere mate controle over hun manoeuvres, en bestaat steeds het gevaar dat zij hun evenwicht verliezen, waardoor zij nogal gemakkelijk kunnen vallen (Wegman et al., 2012). Daarnaast zijn verschillende auteurs het erover eens dat wielerongevallen hand in hand gaan met een hoge mate van incompatibiliteit (Wegman et al., 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). Dit betekent dat de kans op ongevallen groter is naarmate de verschillen in massa, snelheid en kinetische energie tussen de weggebruikers groter zijn. Hoe kleiner deze verschillen, hoe meer compatibel de desbetreffende actoren zijn. Het concept van incompatibiliteit is uiteraard van toepassing op de wielerkaravaan, waartoe zowel individuen met een relatief lage massa en aldus lage hoeveelheid kinetische energie (de wielrenners) als vehikels met een relatief hoge massa en bijhorende hoge hoeveelheid kinetische energie (de motorrijders en volgwagens) behoren. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat dergelijke mate van incompatibiliteit tussen renners en motorvoertuigen regelmatig leidt tot conflicten en valpartijen in het wielerpeloton. Wegman et al. (2012) wijzen er echter wel op dat de meeste ongevallen van fietsers, ondanks bovenstaande argumenten, doorgaans veroorzaakt worden door menselijke fouten van de fietsers zelf. Als we deze gedachte omzetten naar een competitieve wielcontext, dan lijkt dit inderdaad te kloppen, aangezien de meerderheid van de valpartijen zich voordoet na botsingen of frictie tussen de renners onderling. In de meeste gevallen zijn deze het gevolg van individuele stuurfouten, maar soms ook van onveilig gedrag in het heetst van de strijd (Zegeer & Bushell, 2012). Het is eigen aan wielrenners dat zij qua veiligheid al eens over de schreef durven gaan wanneer er punten, seconden, premies of sprints te winnen vallen. Dergelijke opstoten van adrenaline en "verstand op nul" hebben in het verleden al meer dan eens slachtoffers geëist. Eigenlijk hebben wielrenners zelfs geen botspartner nodig om ten val te komen; hun menselijke onvolmaaktheid stelt hen in staat om, los van enige interactie met andere renners, een obstakel te treffen, van de weg af te raken of gewoon van hun fiets te vallen (Wegman et al., 2012; Schepers et al., 2016).

Bovenstaande paragraaf schetste een beeld van de voornaamste oorzaken van wielongevallen en de omstandigheden waarin deze plaatsvinden, maar dit kan ook schematisch worden voorgesteld, zoals in het model van Hillier (2002). Dit schema benoemt de drie grote groepen van mogelijke oorzaken waarin verkeersongevallen hun oorsprong vinden (omgevingsfactoren, menselijke factoren en voertuig gerelateerde factoren), alsook de procentuele frequentie waarmee deze een rol spelen in dergelijke ongelukken. Dit wordt geïllustreerd door figuur 4, die aangeeft dat omgevingsfactoren een rol spelen bij 18% van alle ongevallen, terwijl voertuig gerelateerde factoren slechts in 5% van alle gevallen de boosdoener zijn. Het meest significante element blijkt echter het menselijke aspect, dat in maar liefst 94% van de verkeersongevallen inbreng heeft gehad. Hoewel dit model betrekking heeft op verkeersongevallen in het algemeen, zijn de kerngedachtes ervan ook relevant voor ongevallen in het wielrennen. Uit voorgaande paragraaf is immers gebleken dat menselijke fouten van renners, motorrijders en volgwagens in bijna alle gevallen doorslaggevende factoren zijn als het gaat om ongelukken in de wielerkaravaan. Het percentage gerelateerd aan menselijke oorzaken (94%) is dus hoogstwaarschijnlijk vertaalbaar naar het wielrennen, net zoals alle andere percentages in de figuur. Wielongevallen hebben immers zeer zelden te maken met defecten aan fietsen/moto's/wagens (+-5%), terwijl omgevingsaspecten zoals infrastructurele, geografische en klimatologische obstakels al eens vaker stokken in de wielen durven te steken (+-18%).



Figuur 4: Oorzaken van verkeersongevallen i.v.m. omgevings-, voertuig gerelateerde en menselijke factoren (Hillier, 2002)

2.2.2 De 3 E's

Het is nu helder dat het onderzoek van deze thesis zich zal toelagen op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen, alsook het identificeren van de meest geschikte maatregelen om dit doel te bereiken, rekening houdend met de verschillende stakeholders. Daarbij kan men zich afvragen vanuit welke perspectieven men een dergelijk onderzoeksprobleem kan benaderen. Enig

opzoekingswerk in de verkeersveiligheidsliteratuur leert dat verkeersproblemen doorgaans vanuit 3 verschillende uitgangposities aangepakt kunnen worden (de 3 E's): *Engineering* (ingenieurswetenschappen), *Education* (opvoeding) en *Enforcement* (handhaving) (Van Malderen & Macharis, 2009). Deze Drievuldigheid kan bovendien gelinkt worden aan het model van Hillier (2002), aangezien *Engineering* gekoppeld is aan voertuig gerelateerde en omgevingsfactoren, terwijl *Education* en *Enforcement* betrekking hebben op de menselijke factoren. De 3 E's bieden dus oplossingen voor de oorzakelijke aspecten die door Hillier benoemd werden. Alleszins, als het aankomt op verkeerskwesties, dan zijn ingenieurswetenschappen, opvoeding en handhaving nauw met elkaar verbonden. De literatuur is het er dan ook over eens dat een combinatie van de 3 E's geïmplementeerd moet worden om maximale resultaten te bereiken (Van Malderen & Macharis, 2009; Zegeer & Bushell, 2012).

2.2.2.1 Engineering (ingenieurswetenschappen)

Deze tak van de 3 E's houdt zich voornamelijk bezig met de technologische en infrastructurele verbeteringen die men kan aanbrengen ter bevordering van de verkeersveiligheid. In het kader van de wielersport denkt men hierbij vaak onmiddellijk aan veilige wegen met een kwalitatief wegdek en een "pelotonvriendelijke" indeling (Schepers et al., 2016). Het is echter niet vanzelfsprekend om het volledige parcours van een wielervedstrijd op infrastructureel vlak aan te passen volgens de noden van het wielerpeloton. Dit is ook helemaal niet nodig, zolang de overheid erop toeziet dat de kwaliteit van de wegen over het algemeen aanvaardbaar is en de wedstrijdorganisatoren parcoursen uitstippelen die niet al te veel gevaarlijke punten bevatten. Ingenieurs kunnen zich beter focussen op de continue verbetering van de helm, uitrusting, apparatuur en fiets van de renners, alsook het botsvriendelijk design van motoren en volgwagens, met het oog op de veiligheid en het minimaliseren van verwondingen. Een vaak voorkomende suggestie in de verkeersliteratuur aangaande het verminderen van de incompatibiliteit stelt dat verplaatsingsmodi die grote verschillen in massa en kinetische energie vertonen, (zo veel mogelijk) van elkaar gescheiden zouden moeten worden d.m.v. infrastructurele wegvoorzieningen die toelaten dat elk van deze modi zich op een afzonderlijk pad voortbeweegt (Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). In het wielrennen zou dit kunnen betekenen dat de motorrijders op een afgescheiden pad langs de kant van de weg moeten rijden waardoor er geen fysieke conflicten tussen motors en renners meer mogelijk zijn. Dit is uiteraard redelijk onhaalbaar aangezien dergelijke voorzieningen niet overal aanwezig zijn op eender welk parcours van om en bij de 200 kilometer. De vakliteratuur repliceert dat, indien een scheiding van de incompatibele weggebruikers niet mogelijk is, de maximale snelheid voldoende laag dient te zijn zodat de "zwakste" weggebruikers hoogstens lichte verwondingen kunnen oplopen in geval van een crash. Doorgaans wordt deze maximale snelheid vastgesteld op 30 km/u

(Wegman et al., 2012; De Pauw et al., 2014; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). Ook deze maatregel is niet toepasbaar in wielervedstrijden; de snelheid in competitie ligt bijna nooit lager dan 30 km/u en het zou absurd zijn om een dergelijke maatregel in te voeren. Als de aangereikte aanbevelingen uit de academische wereld niet geschikt zijn in het kader van de wielersport, op welke manier kunnen ingenieurs dan bijdragen aan de veiligheid in de wielerkaravaan? Wel, misschien kunnen zij nadenken over alternatieve methodes om het probleem van incompatibiliteit op te lossen. Als we de functie van motorrijders in het wielerpeloton beschouwen, zijnde het filmen van de wedstrijd en verslag uitbrengen van tijdsverschillen en dergelijke, dan kan deze functie bijvoorbeeld toch ook worden uitgevoerd door drones? Ingenieurs zouden zich dus kunnen bezighouden met het ontwikkelen van gespecialiseerde drones die in staat zijn om lange afstanden (+-200 km) vol te houden en aangepast zijn om verslag te kunnen uitbrengen van wedstrijden en deze te filmen. Een van de meest radicale ideeën uit het wielermilieu heeft eveneens betrekking op het infrastructurele aspect: renner Maxime Monfort kaartte aan dat hij niet weigerachtig zou staan tegenover het rijden van wedstrijden op afgesloten circuits, waarbij het peloton aldus rondjes rijdt op een parcours van 30 à 40 kilometer (Sporza, 8 juni 2016). Op deze manier kan de wedstrijdorganisatie de potentiële risicofactoren op het parcours beter beheersen en eventuele gevaarlijke punten elimineren.

2.2.2.2 Enforcement (handhaving)

Het concept *Enforcement* of handhaving is een verzamelnaam voor alle “harde” maatregelen die men aanwendt om bepaalde gedragingen die wenselijk zijn voor de maatschappij van de bevolking af te dwingen (Stanojevic et al., 2013). Hierbij onderscheidt men enerzijds de eigenlijke handhavingsactiviteiten die worden uitgevoerd door een controlerende macht, in dit geval wedstrijdjury's en wielerbonden. Anderzijds kan men eveneens het verstrengen van de van toepassing zijnde reglementen en wetgevingen als handhaving beschouwen. Over het algemeen is de literatuur het erover eens dat een verhoging van het handhavingsniveau normaal gezien leidt tot een vermindering van het aantal ongevallen en slachtoffers (Gaygisiz, 2010; Soole et al., 2013; Solmazer et al., 2016). In een wielcontext komt men op dit vlak al vrij snel terecht bij zwaardere straffen voor renners, motards en bestuurders van volgwagens die onveilig of buitensporig gedrag vertonen (Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2016). Een ander voorstel dat vaak weerklank vindt, betreft de uitdunning van het peloton, zowel qua aantal renners als aantal gemotoriseerde voertuigen. In 2016 maakten zowel de Belgische Wielerbond als de organisatoren van de drie grote rondes (Giro, Tour en Vuelta) bekend dat zij het aantal deelnemende renners in het peloton vanaf 2017 zouden terugschroeven (Sportwereld, 28 juli 2016; Sporza, 26 november 2016). Deze maatregel heeft echter ook tegenstanders zoals o.a. Patrick Lefevre, CEO van Quick-Step Floors, die van mening is dat een vermindering van het aantal renners in koers slechts zeer beperkte invloed

op de veiligheid zal hebben, en dat deze maatregel vooral voor minder tewerkstelling zorgt. Volgens hem moeten de organisatoren de hand in eigen boezem steken en in de eerste plaats beginnen met het peloton langs minder gevaarlijke wegen te sturen. Daarnaast implementeert de wielerbond in België eveneens een reductie van het aantal motards in koers en worden deze verboden om in de toekomst nog gevaarlijke inhaalmanoeuvres te maken (dit is dan vooral van toepassing voor de zogenaamde “mobiele seingever”, die de taak hebben om het verkeer tegen te houden op kruispunten e.d.) (Sporza, 26 november 2016). Tom Boonen ziet het echter anders en denkt dat er juist méér motoren in de koers aanwezig zouden moeten zijn, omdat deze het peloton dan minder vaak zouden moeten voorbijsteken en deze minder tijdsdruk zouden ervaren. “Het probleem is dat inhaalmanoeuvres nu vaak noodgedwongen gebeuren op momenten dat het voor renners en hun veiligheid niet opportuun is, omwille van tijdsdruk”, aldus Boonen (Sportwereld, 1 juni 2016). Verder gaan er regelmatig stemmen op om de beruchte oortjes definitief uit het peloton te bannen, omdat de ploegleiders via dit medium te veel druk zouden uitoefenen op hun renners en hen bij momenten zouden aanzetten tot roekeloos gedrag. Wim Lagae, professor sportmarketingcommunicatie aan de KU Leuven, vindt niet dat deze technologie volledig afgeschaft moet worden, maar nuanceert wel: “in de oortjes van de renners hoort maar één stem te klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft” (De Standaard, 7 april 2014). Daarnaast adviseert de professor om zware pijnstillers uit de koers te verdrijven, omdat deze sufheid en gebrekkige concentratie bij de renners uitlokken. Coorevits (2016) is dan weer voorstander van een systeem met gele en rode kaarten, die uitgedeeld kunnen worden aan iedere persoon in de wielerkaravaan die zich onverantwoord gedraagt en al dan niet bewust anderen in gevaar brengt.

Het arsenaal van potentiële maatregelen in de categorie *Enforcement* beperkt zich echter niet tot bovenstaande suggesties. Zo levert ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel aan: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen (Bollen, 2016). Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig “overvol” zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat uiteraard de veiligheid ten goede komt. Een laatste, hevig oplaaiende discussie in de wielersport betreft de zogenaamde schijfremmen, een fenomeen dat zowel veel voor- als tegenstanders kent. De

voornaamste tegenargumenten houden in dat deze innovatieve remmen voor zware snijwonden zouden zorgen tijdens valpartijen en dat het remgedrag te veel zou verschillen t.o.v. van de traditionele velgremmen waardoor er incompatibele remafstanden in het peloton voorkomen. Aan de andere kant opperen de voorstanders dat schijfremmen juist voor meer controle zorgen en beter aangepast zijn aan slechte weersomstandigheden (Sportwereld, 6 februari 2017). Deze discussie zal in de nabije toekomst waarschijnlijk een climax bereiken, en de bevoegde instanties zullen dan ook genoodzaakt zijn een definitieve beslissing omtrent het topic te nemen: toelaten, afschaffen of verplichten.

Merk op dat handhaving niet noodzakelijk hoeft uit te monden in een straf voor overtreders. Het belonen van mensen die de regels wel respecteren of zich voorbeeldig gedragen wordt tevens aanzien als een vorm van handhaving (Vesentini & Cuyvers, 2003; Schepers et al., 2016). Zo zouden wedstrijdjury's prijzen en beloningen kunnen toekennen aan renners of andere individuen die tijdens de race de algemene veiligheid hebben gediend of in het kader daarvan voorbeeldig gedrag hebben vertoond.

2.2.2.3 Education (opvoeding)

Terwijl *Enforcement* een verzamelnaam is voor alle reglementaire en controlerende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, probeert educatie hetzelfde doel te bereiken door middel van opvoedkundige acties (Zegeer & Bushell, 2012). In overeenstemming met handhaving zal men hierbij dus eveneens bepaalde gedragingen, die wenselijk zijn voor de samenleving, bij de burgers trachten "ontlokken" (maar dus niet "afdwingen", zoals bij handhaving het geval is). In de praktijk vertaalt dit zich in het wielrennen naar betere en meer intensieve training, examinering en sensibilisering van alle relevante stakeholders (Wegman et al., 2012; Schepers et al., 2016). Dergelijke acties en trainingen ter bevordering van de algemene veiligheid kunnen aldus georganiseerd worden ten aanzien van wielrenners, motards, ploegleiders, bestuurders van volgwagens, organisatoren, wedstrijdjury's, media en toeschouwers. Professor Wim Lagae benoemt de meest urgente punten op de wielagenda als het gaat om educatie: sensibilisering van toeschouwers, een gedragscode voor volgwagens en de uitwerking van slimme parcoursen met meer lussen (De Standaard, 7 april 2014). Inderdaad, er dient niet enkel sensibilisering plaats te vinden voor hen die zich effectief in de wielerkaravaan begeven, maar ook t.a.v. degenen die de parcoursen uitwerken. In het hedendaagse wielrennen dienen wedstrijdtrajecten immers gekenmerkt te zijn door kwalitatieve wegen (bv. geen aardewegen e.d.), veilige bochten zonder onverwachte wendingen en voldoende ruimte doorheen de route. Door toedoen van organisatoren is dit echter niet steeds het geval.

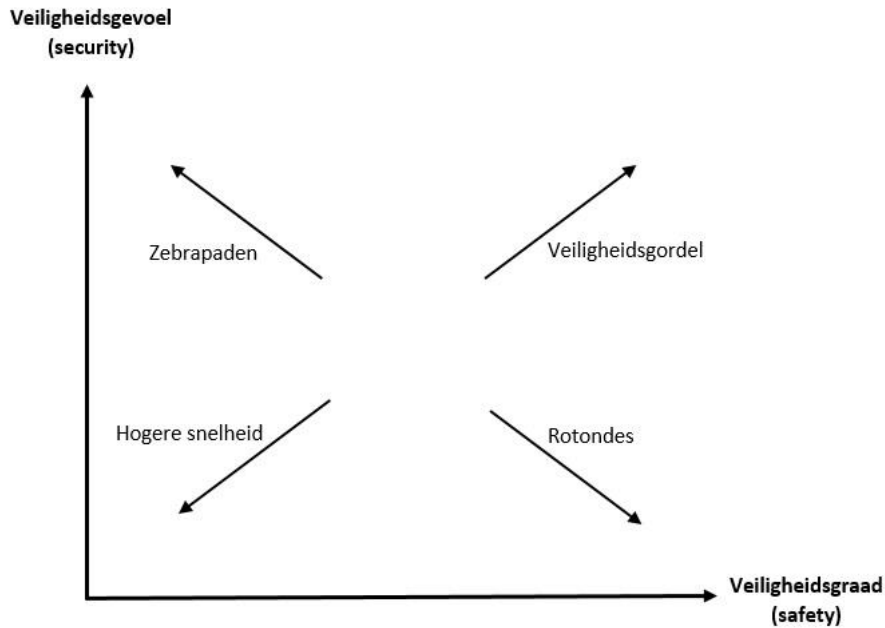
2.2.2.4 Engineering vs. Enforcement vs. Education

Het onderzoek van deze thesis zal moeten uitwijzen welke veiligheidsmaatregelen enerzijds effectief en anderzijds wenselijk geacht worden in het hedendaagse wielrennen. De suggesties die in bovenstaande paragrafen genoemd werden zijn reeds een goede indicatie van de huidige trends, maar dit is zeker en vast geen exhaustieve lijst. Doorgaans is de literatuur het erover eens dat een combinatie van de 3 E's tot maximale resultaten leidt (Van Malderen & Macharis, 2009; Zegeer & Bushell, 2012).

2.2.3 De Safety/Security-grafiek van Elvik (2000)

In de traditionele verkeersveiligheidsliteratuur introduceerde Elvik (2000) een interessant model voor het beoordelen van de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen. Deze tweedimensionale figuur werd weliswaar ontwikkeld voor de klassieke verkeerscontext, maar zal desondanks ook gehanteerd worden in deze masterproef. Deze grafiek maakt aanschouwelijk in welke mate een bepaalde maatregel of interventie bijdraagt tot het veiligheidsgevoel van de weggebruikers (*security*) enerzijds en de eigenlijke veiligheidsgraad (*safety*) anderzijds (figuur 5). Daaruit kan men afleiden dat het gebruik van de veiligheidsgordel zowel het veiligheidsgevoel als de veiligheidsgraad verhoogt, terwijl een hogere snelheid daarentegen resulteert in een daling van beide parameters. Zebrapaden lijken de perceptie van veiligheid ten goede te komen, maar zorgen in de praktijk net voor minder veilige situaties. Rotondes verminderen het aantal ongevallen, maar lokken een groter gevoel van onzekerheid uit bij de doorsnee weggebruiker. Elvik (2000) stelt dat veiligheidsacties valabel zijn indien zij bijdragen tot de eigenlijke mate van veiligheid (veiligheidsgordel en rotondes), en dat maatregelen die enkel een gevoel van veiligheid opwekken zonder dat dit inderdaad het geval is (zebrapaden), betwist moeten worden.

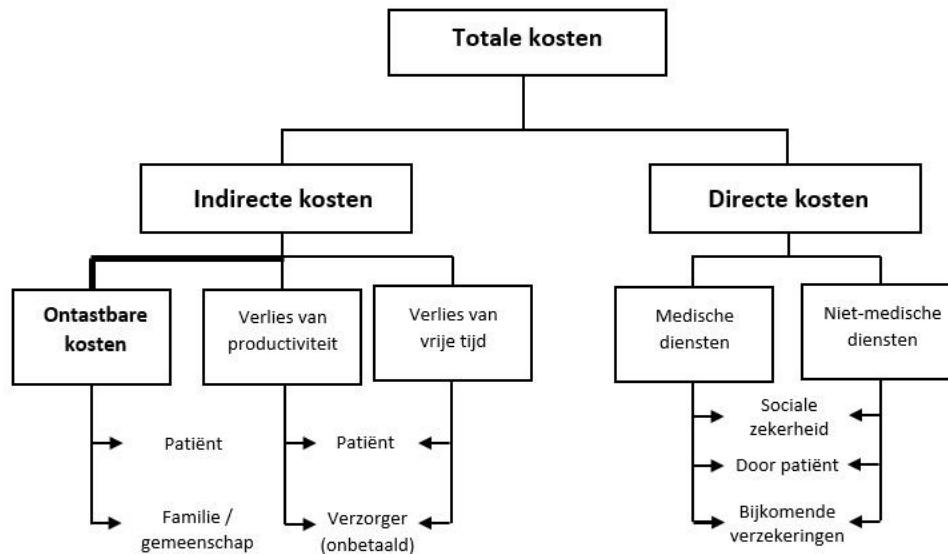
Mits enige aanpassing en kwantificering van de assen kan dit concept nuttig blijken bij het beoordelen van interventies in het wielrennen. Zo kan men zich bv. afvragen in welke mate het vervangen van filmende motoren door drones de veiligheidsgraad en het veiligheidsgevoel van renners beïnvloedt. Dit kan worden achterhaald door semigestructureerde interviews af te nemen met personen die nauw betrokken zijn bij het wielerpeloton, maar dit zal meer in detail worden besproken bij de uitleg van de methodologie. De *safety/security*-grafiek stelt ons in staat om conclusies te formuleren die uitsluitend de effectiviteit van wielervoorkeersinterventies in overweging nemen, los van de belangen van de verschillende stakeholders.



Figuur 5: Effect van maatregelen op het veiligheidsgevoel (security) en de veiligheidsgraad (safety) van weggebruikers (Elvik, 2000)

2.2.4 Economische kosten van wielerongevallen

Het hoeft niet te verbazen dat ongevallen in het wielrennen heel wat kosten met zich meebrengen. Aertsens et al. (2010) geven een opsomming van de belangrijkste kosten gerelateerd aan ongevallen met fietsers (zie figuur 6). Hoewel deze oorspronkelijk besproken werden voor fietsongevallen in het algemeen, kunnen de vermelde kosten eveneens geassocieerd worden met wielerongevallen in een competitieve context. Dit toont aan dat het verbeteren van de veiligheid in competitief wielrennen, resulterend in minder ongevallen, rechtstreeks leidt tot een daling van de economische kosten in de wielersport.



Figuur 6: Overzicht van de kosten die optreden bij ongevallen met fietsers (Aertsens et al., 2010)

2.2.4.1 Directe kosten

De eerste subcategorie binnen deze kostengroep omvat de directe medische kosten. Het betreft alle uitgaven die gerelateerd zijn aan de medische behandeling van het slachtoffer, zoals chirurgische ingrepen, consultaties bij de dokter, revalidatiesessies bij een kinesist of specialist, ambulancekosten, medicatie, verzorgingsmateriaal, enz. Daarnaast kan men nog een tweede rubriek beschouwen, nl. de directe niet-medische kosten. Het gaat hierbij meestal om schade die berokkend wordt aan de fiets, de outfit of de uitrusting van de renner, en de daarbij horende herstellings- of vervangingskosten (Aertsens et al., 2010).

2.2.4.2 Indirecte kosten

De indirecte kosten bestaan uit enerzijds het verlies van productiviteit en anderzijds het verlies van vrije tijd die opgelopen worden door de getroffen wielrenner en zijn verzorgers. Productiviteitsverlies betekent dat het slachtoffer in mindere mate presteert op het werk (Aertsens et al., 2010). In een professionele wielersetting houdt dit in dat de sporter minder goede prestaties neerzet tijdens wedstrijden of helemaal niet kan deelnemen aan wedstrijden. Dit kan toegeschreven aan een periode van afwezigheid ten gevolge van het ongeval, waardoor de renner gedurende dit tijdsbestek niet heeft kunnen trainen. Afwezigheid is uiteraard schering en inslag voor professionele sporters: doorlopend is zo'n 10% van het totale "personeelsbestand" afwezig ten gevolge van blessures (Timpka et al., 2006). Bovendien heeft onderzoek uitgewezen dat slachtoffers vaak minder productief zijn wanneer zij opnieuw beginnen te werken doordat zij ofwel te kampen hebben met concentratieproblemen en psychologische kwesties, ofwel last hebben van lichamelijke letsels tijdens de uitvoering van hun werk

(Aertsens et al., 2010). Dit laatste aspect is uiteraard in sterke mate van toepassing op wielrenners, aangezien lichamelijke letsels grotendeels verhinderen dat zij hun beroep nog kunnen uitoefenen. Verlies van productiviteit is veruit de meest substantiële kost aangaande ongevallen met renners.

Wielerongelukken kunnen eveneens verlies van vrije tijd impliceren doordat het slachtoffer tijd moet spenderen aan handelingen die noodzakelijk zijn in de nasleep van het ongeval. Het betreft tijdsverlies ten gevolge van het herstellen of vervangen van materiële schade, het verzorgen van verwondingen, het minder efficiënt kunnen uitvoeren van huishoudelijke activiteiten, enz. (Aertsens et al., 2010).

2.2.4.3 Ontastbare kosten

Niet alle kosten gerelateerd aan een wielerongeval zijn in dezelfde mate tastbaar, meetbaar en kwantificeerbaar. Deze laatste subgroep brengt het ongemak van langdurig fysiek en psychologisch lijden in rekening. Het is immers niet ondenkbaar dat sommige getroffen renners te maken krijgen met permanente lichamelijke of psychische problemen, waardoor hun levenskwaliteit drastisch verlaagd wordt. Bovendien is het mogelijk dat ook de familie en directe omgeving van de persoon in kwestie moeilijke tijden moeten doormaken op mentaal vlak (Aertsens et al., 2010).

2.3 Veiligheid in sport

2.3.1 Sport in de hedendaagse samenleving

Gedurende de voorbije decennia heeft sport een meer prominente rol aangenomen in de maatschappij. Dit heeft voornamelijk te maken met de trend van globalisering, die ervoor heeft gezorgd dat vele sporten over de afgelopen jaren een steeds groter doelpubliek hebben kunnen aantrekken. Mede door toedoen van nieuwe communicatietechnologieën, de media en de marketingmachines achter bekende (sport)merken is competitieve sport vandaag de dag uitgegroeid tot een globale industrie, waarin sportclubs en atleten uitgebouwd worden tot volwaardige internationale merken. Deze multinationale industrie impliceert dat sporters, coaches, clubs en bonden niet langer als enige tot de dominante stakeholders van de sportwereld behoren, maar tegenwoordig ook medianetwerken, marketingbedrijven, sponsors, adverteerders en het globale publiek (Timpka et al., 2006; Timpka et al., 2008). Het wielrennen is hierop geen uitzondering en heeft eveneens aanzienlijke schaalvergrotingen doorgemaakt onder invloed van globaliserende factoren. Het meest uitgesproken voorbeeld hiervan is de Ronde van Frankrijk, een massa-evenement dat over de hele wereld wordt uitgezonden en beschouwd wordt als een van de grootste en meest prestigieuze sportwedstrijden ter wereld. Professioneel wielrennen wordt eigenlijk al sinds haar ontstaan gedreven door commerciële motieven; wedstrijden zoals Luik-Bastenaken-Luik, Parijs-Roubaix en zelfs de Ronde van Frankrijk zijn immers ontstaan op initiatief van kranten en dagbladen, die de organisatie van wielervedstrijden vooral beschouwden als een manier om hun verkoop op te drijven (Morrow & Idle, 2008a). Ondanks het feit dat het wielrennen sinds haar begindagen nauw verbonden is met commerciële partners en sponsors, is de sport pas sinds een 25-tal jaar enorm gegroeid op financieel vlak. Tegenwoordig ontvangen wedstrijdorganisatoren immers gigantische bedragen uit televisierechten, sponsorcontracten, reclame en publieke fondsen; dit laatste element duidt op de betalingen die lokale overheden doen opdat een bepaalde wielervedstrijd op hun grondgebied georganiseerd zou worden. Zo betaalde de stad Londen om en bij de 4 miljoen euro aan de Amaury Sports Organization (ASO), de organisator van de Ronde van Frankrijk (die in 2006 een omzet van 145,8 miljoen euro realiseerde), om de eerste twee ritten van de Tour in 2007 te laten plaatsvinden in de straten van Londen. Dit was uiteraard één grote promotiecampagne voor de stad, aangezien de ogen van alle sportliefhebbers dat weekend op de start van de Tour waren gericht (Morrow & Idle, 2008b).

Hoewel sport nu meer dan ooit een centrale rol speelt in de sociale leefwereld van veel mensen, kan er in dat verband echter een paradoxale constatacie gemaakt worden: ondanks de toenemende interesse voor sport lijden steeds meer mensen aan overgewicht en obesitas, en de daarmee gepaard gaande chronische medische aandoeningen. Dit kan enigszins verklaard worden doordat de

toegenomen focus op competitie en professionalisme in onze maatschappij ervoor zorgt dat mensen die minder competitief ingesteld zijn, reeds op vroege leeftijd afhaken en minder geneigd zullen zijn om in de toekomst nog sport te beoefenen (Timpka et al., 2008).

2.3.2 Het implementeren van veiligheidsmaatregelen in sport

Ondanks de groeiende significantie van sport in de moderne maatschappij, is de literatuur doorgaans van mening dat er in professionele sportmilieus te weinig aandacht wordt geschonken aan veiligheid, en dat bijgevolg de meeste veiligheidsbevorderende initiatieven in sport onderontwikkeld zijn in vergelijking met andere beroepsmatige domeinen (Timpka et al., 2006; Timpka et al., 2008). Dit lijkt inderdaad het geval te zijn voor het wielrennen, aangezien het verbeteren van de veiligheid pas sinds enkele jaren hoog op de agenda van wielerbonden staat door de toegenomen frequentie van valpartijen en verwondingen. Timpka et al. (2008) stellen dat het voorkomen van sportblessures en het garanderen van veilige sport tot de belangrijkste bekommernissen van de huidige gezondheidsprogramma's zouden moeten behoren, aangezien een vijfde van alle onopzettelijke verwondingen gerelateerd zijn aan sportieve activiteiten. Daarbij benadrukken de auteurs dat het belangrijk is dat de hele gemeenschap van een bepaalde sport (atleten, clubs, fans, federaties, wedstrijdorganisatoren, overheden, opiniemakers,...) bij het promoten van de veiligheid wordt betrokken en dus niet enkel de sportfederaties, omdat deze niet in staat zijn het probleem alleen aan te pakken zonder overleg met de andere stakeholders. Vaak beschikken sportbonden immers niet over de nodige middelen om adequate veiligheidsmaatregelen te implementeren en hoewel zij meestal wel bedreven zijn in het promoten van hun sport, verloopt de ontwikkeling van een geschikt veiligheidsbeleid doorgaans ongecoördineerd. Fuller & Drawer (2004) wijzen er echter wel op dat de meeste sporten nooit helemaal vrij van risico zullen zijn, zelfs indien er afdoende veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd zijn. Waarschijnlijk is deze stelling ook van toepassing op het wielrennen; nooit kan men in dergelijke mate maatregelen doorvoeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen en dat het risico op verwondingen nul is. Volgens de auteurs is dit evenwel geen substantieel probleem en is het vooral belangrijk dat de machthebbende bestuursorganen naar de atleten en het publiek toe aantonen dat zij alle mogelijke risicofactoren geïdentificeerd hebben en dat zij in de mate van het mogelijke hierop hebben ingespeeld d.m.v. passende veiligheidsmaatregelen. In de volgende paragrafen worden drie concepten/modellen besproken die elk aanbevelingen doen over hoe het bevorderen en implementeren van veiligheid in sport precies moet verlopen.

2.3.2.1 Samenwerking tussen onderzoekers en beleidsmakers

Zoals bovenstaande titel doet vermoeden, ijveren Finch (2006) en Timpka et al. (2008) voor meer samenwerking tussen onderzoekers, gespecialiseerd in de domeinen van sport en veiligheid, en

beleidsmakers van sportfederaties en overheden. De sterkte van deze constante wisselwerking tussen wetenschap en (sport)beleid ligt in het feit dat beide domeinen hierdoor verplicht worden om rekening te houden met de denkwijzen, prioriteiten en waarden van de andere groep. Op deze manier kan wetenschappelijke kennis gemakkelijker vertaald worden naar beleidsrelevante kennis, wat op zijn beurt resulteert in beter management van veiligheidskwesties in sport. Volgens de auteurs is deze wisselwerking een cruciale factor in het ontwikkelen en implementeren van efficiënte en effectieve veiligheidsmaatregelen, die bovendien rekening houden met de sociale waarden en cultuur binnen een bepaalde sport. Dit zou de sport in kwestie in staat moeten stellen om in positieve zin te evolueren met het oog op de toekomst. In de context van het wielrennen zou dit betekenen dat beleidsorganen zoals de Belgische Wielerbond en de Union Cycliste Internationale (UCI) hun beleidsbeslissingen gaan formuleren in overleg met wetenschappelijke experts die begaan zijn met sportveiligheid in het algemeen of wielrennen in het bijzonder. Een voorbeeld van hoe onderzoekers beslissingsprocessen aangaande veiligheid kunnen ondersteunen zijn de zogenaamde kosteneffectiviteitsanalyses, waarin de kosten van bepaalde veiligheidsmaatregelen worden afgewogen tegen de effecten ervan. Daarnaast kan wetenschappelijk onderzoek de beleidsmakers eveneens bijstaan door de publieke perceptie aangaande veiligheid in sport bij te sturen. Als het grote publiek zich niet bewust is van een bepaald sportveiligheidsprobleem of als de publieke opinie luidt dat “sportblessures toch onvermijdelijk zijn”, dan zullen sportorganisaties en overheden inderdaad niet snel geneigd zijn om tot actie over te gaan en bestaat het gevaar dat de aandacht voor veiligheid in sport verzwakt. Het is de taak van academici om hierop in te spelen en de publieke perceptie te sturen in het belang van de veiligheid van de sporters. Timpka et al. (2008) concluderen: “...*sports safety organizations must balance scientifically validated policy alternatives against the priorities of political leaders, international sports organizations, commercial interests, and the public opinion*”.

2.3.2.2 Het Translating Research into Injury Prevention Practice framework (TRIPP)

Het is aldus de bedoeling dat zowel academische deskundigen als mensen met praktijkervaring in de sport betrokken worden bij de ontwikkeling van veiligheidsinterventies. In dat opzicht is het de taak van academische onderzoekers om onderbouwde informatie omtrent veiligheidskwesties aan te leveren, waarop beleidsmakers van sportfederaties deze wetenschappelijke kennis kunnen omzetten naar de praktijk. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het Translating Research into Injury Prevention Practice framework, of kortweg TRIPP (Finch, 2006). De voornaamste gedachte achter dit model houdt in dat men bij het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen in sport steeds de implementatiecontext binnen die bepaalde sport moet trachten te begrijpen, aangezien deze interventies enkel en alleen effectief zullen zijn m.b.t. het voorkomen van sportongevallen en blessures, indien deze algemeen aanvaard worden door de sporters, hun trainers, de sportclubs en de

overkoepelende sportfederaties. TRIPP is eigenlijk een verbetering van de 4 stappen-benadering van Van Mechelen et al. (1992), die door Finch (2006) bekritiseerd wordt omdat deze benadering enkel de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen overweegt en helemaal geen rekening houdt met de implementatiecontext. Tabel 5 is een vergelijkend schema tussen het TRIPP model en de 4 stappen-benadering waarin elk van de fasen van beide modellen weergegeven staan. Het valt onmiddellijk op dat stappen 4 en 5 enkel aanwezig zijn bij TRIPP. Deze twee additionele stappen zijn eigenlijk een vertegenwoordiging van de gedachte dat sportorganen een bepaalde veiligheidsmaatregel pas zullen implementeren wanneer men zeker is dat de interventie (1) effectief zal resulteren in minder ongevallen, (2) acceptabel is voor de atleten, (3) de fundamentele natuur van de sport niet verandert en (4) geen averechts effect heeft op participatie en sportprestaties, m.a.w. dat er rekening gehouden wordt met de implementatiecontext binnen de sport (Finch, 2006). Stap 4 probeert eigenlijk de experimentele setting waarin de meeste veiligheidsonderzoeken momenteel gebeuren te nuanceren, terwijl er bij stap 5 vragen gesteld worden zoals “Wat is het standpunt van de betrokken stakeholders t.o.v. veiligheid in hun sport en moet dit veranderen?”, “Wat zijn mogelijke barrières (i.v.m. attitudes, cultuur, organisatorische aspecten,...) die verhinderen dat een bepaalde maatregel geadopteerd wordt?”, enz.

Tabel 5: Vergelijkend schema i.v.m. de stappenplannen van TRIPP (Finch, 2006) en de 4 stappen-benadering (Van Mechelen et al., 1992) (Eigen opmaak, gebaseerd op Finch, 2006)

Stage	TRIPP (Finch, 2006)	4 stage approach (Van Mechelen et al., 1992)
1	Injury surveillance	Establish extent of the problem
2	Establish aetiology and mechanisms of injury	Establish aetiology and mechanisms of injury
3	Develop preventive measures	Introduce preventive measures
4	“Ideal conditions” / scientific evaluation	
5	Describe intervention context to inform implementation strategies	
6	Evaluate effectiveness of preventive measures in implementation context	Assess their effectiveness by repeating stage 1

De les die hieruit getrokken kan worden voor het eigen onderzoek is dat men bij het bespreken en beoordelen van veiligheidsmaatregelen in het wielrennen niet enkel mag kijken naar de effectiviteit

van een bepaalde interventie, maar eveneens rekening moet houden met de implementatiecontext binnen het wielrennen, zijnde de gevestigde normen, waarden, attitudes en cultuur van de renners, ploegleiders, wedstrijdorganisatoren, enz. Het ontwikkelen en implementeren van ongevalpreventie in de wielersport mag dus nooit een eenzijdig fenomeen zijn uitgaande van onderzoekers en beleidsorganen, maar dient steeds te gebeuren in overleg met alle andere betrokken partijen.

2.3.2.3 Haddon matrix

In hun paper over veiligheidsbevordering in sport kaarten Timpka et al. (2006) aan dat het waarschijnlijk opportuun is om in dit kader te evolueren van *injury prevention* naar *safety promotion*. Terwijl *injury prevention* zich louter focust op het voorkomen van specifieke blessures en op basis daarvan maatregelen implementeert, streeft *safety promotion* naar een meer holistische strategie, waarbij het ruimere plaatje beschouwd wordt en de hele sportgemeenschap bij het formuleren van hervormingen omtrent veiligheid betrokken wordt. In hun verhandeling definiëren de auteurs goede *sports safety promotion* als “*the establishment of a community environment where sportspersons and their organizations provide leadership in assessing their own resources and safety needs, where the infrastructure and policies support safety, and where essential injury prevention services, including quality first-aid and rehabilitation, are available*”. Het voornaamste uitgangspunt van deze aanpak houdt in dat degelijk veiligheidsbevorderend beleid opgebouwd moet worden op basis van de onderliggende sociale relaties, netwerken en fysieke infrastructuur in de sportgemeenschap, en dat dit beleid ondersteund moet worden door een hoge graad van participatie door de personen die tot deze gemeenschap behoren. Dit betekent o.a. dat alle invloedrijke en machthebbende instanties, zijnde leidersfiguren in de sociaal gedefinieerde sportgemeenschap, nationale en internationale sportfederaties, lokale sportclubs en overheden op alle bestuurlijke niveaus inspraak moeten krijgen in het veiligheidsbeleid, m.a.w. dat de organisatie van *safety promotion* geïntegreerd wordt in de planning van de sportactiviteiten zelf. Fuller & Drawer (2004) voegen hier, net als Timpka et al. (2006), aan toe dat veiligheids promotie zeer efficiënt kan werken naar agressief en risicovol gedrag van atleten toe. Professionele sporters hebben immers vaak een vervormde perceptie van risicovol gedrag doordat zij ofwel zo vertrouwd zijn met een bepaald risico dat zij dit niet meer als een risico beschouwen (*affiliation bias*), ofwel een risicofactor al dan niet bewust negeren omdat deze in conflict staat met hun doelstellingen en keuzes (cognitieve dissonantie). Denk bijvoorbeeld aan de gevaarlijke wijze waarop Christopher Froome tijdens de Ronde van Frankrijk 2016 de Peyresourde afdaalde (Sporza, 20 juli 2016); als hij tijdens deze “kamikaze-houding” een klein stuurfoutje had gemaakt, dan zou hij zonder twijfel zeer zwaar gecrasht zijn aan hoge snelheid. *Community-based safety promotion*

kan zeer effectief zijn om dergelijk risicovol gedrag of andere agressieve handelingen, zoals vechtpartijen, in te perken.

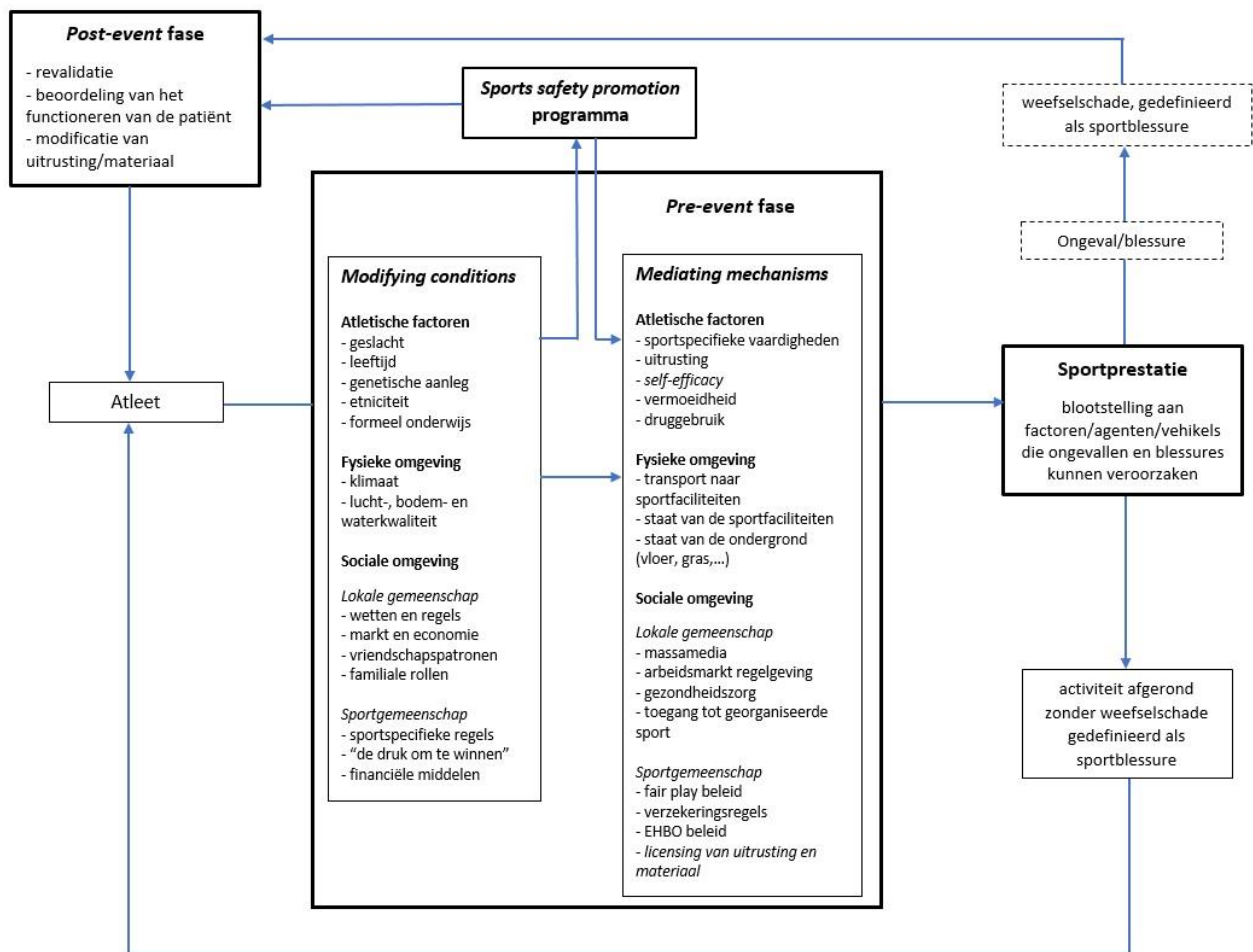
In het kader van *safety promotion* maken Timpka en zijn collega's gewag van de Haddon matrix (1972), een vaak geciteerd model in de literatuur aangaande allerhande gezondheidsgerelateerde kwesties. Deze tool wordt ook wel eens de fase-factor matrix genoemd, omdat dit een weergave is van alle factoren die van belang kunnen zijn in verband met sportongevallen en -blessures, met een indeling op basis van 'fases'. In tabel 6 kan men namelijk zien dat de verticale dimensie is ingedeeld volgens 3 fases: de periode voorafgaand aan het ongeval (*pre-event*), het moment van het ongeval (*event*) en de periode na het ongeval (*post-event*). Terwijl de eerste twee fases zich focussen op de mogelijke oorzaken van een ongeval, geeft het *post-event* stadium aan welke factoren de uiteindelijke ernst en de gevolgen van een blessure bepalen indien men een ongeval niet heeft kunnen vermijden. De horizontale dimensie tracht de verschillende relevante factoren te groeperen op basis van hun aard (atleet, fysieke omgeving, sociale omgeving, agent-vector/vehikel). Voorbeelden van mogelijke factoren i.v.m. de atleet zelf zijn fysieke voorbereiding (*pre-event*), het overtreden van de regels (*event*) en verzorging van de blessure (*post-event*). De volledig ingevulde Haddon matrix van Timpka et al. (2006) kan teruggevonden worden in appendix 1. Voor het onderzoek van deze thesis kan het nuttig zijn om deze matrix op te stellen in de context van het wielrennen. Op deze manier wordt een gestructureerd overzicht verkregen van alle factoren en maatregelen die kunnen bijdragen tot het verbeteren van de veiligheid in het wielrpeloton.

Tabel 6: Haddon matrix m.b.t. sportongevallen (ingekorte versie) (Haddon, 1972; Timpka et al., 2006)

Tijdlijn	Atleet	Fysieke omgeving	Sociale omgeving	Agent-vector/vehikel
Pre-event: onderliggende risicofactoren die een blessure in de hand kunnen werken	fysieke voorbereiding ...	speelveld/ondergrond in slechte staat ...	fair play cultuur ...	lichaamsomvang van tegenstanders ...
Event: oorzaken van blessure (en andere factoren die op het moment van het ongeval van belang kunnen zijn)	overtreden van de regels ...	EHBO-kit beschikbaar ...	veiligheidsbeleid ...	roekeloos gedrag door de tegenstander ...
Post-event: factoren die achteraf de uiteindelijke ernst van de blessure en de gevolgen ervan bepalen	Verzorging van de blessure ...	revalidatiefaciliteiten ...	steun van familie en vrienden ...	ernst van de weefselschade ...

Runyan (1998) stelt echter voor om aan deze matrix nog een derde dimensie toe te voegen, nl. een aantal bijkomende criteria (kost, effectiviteit, uitvoerbaarheid,...) die het besluitvormingsproces zouden kunnen vergemakkelijken. Door bijvoorbeeld voor elke veiligheidsmaatregel op de matrix de kost en effectiviteit ervan te benoemen, kan een kosteneffectiviteitsanalyse worden uitgevoerd en duidelijker bepaald worden wat nu precies de meest geschikte veiligheidsinterventie zou zijn, rekening houdend met het beschikbare budget. In het kader van deze thesis is een kosteneffectiviteitsstudie echter minder aangewezen, aangezien deze methode slechts de effectiviteit m.b.t. een enkel criterium in overweging neemt en bovendien helemaal geen rekening houdt met de betrokken stakeholders. In dat opzicht is de MAMCA-methode waarschijnlijk nuttiger voor dit onderzoek.

Timpka et al. (2006) zijn echter van mening dat de Haddon matrix alleen onvoldoende is om een duurzaam veiligheidsbeleid voor professionele sport te ontwikkelen, en dat de concepten '*modifying conditions*' en '*mediating mechanisms*' in het model geïntegreerd moeten worden om een beter en vollediger veiligheidskader in sport te creëren (figuur 7). *Modifying conditions* betreffen alle menselijke en omgevingsfactoren die weliswaar gerelateerd zijn aan het voorkomen van ongevallen en blessures, maar waarop beleidsinterventies weinig tot geen invloed kunnen uitoefenen. *Mediating mechanisms* daarentegen kunnen echter wel gestuurd worden door beleidsmakers en spelen dan ook een cruciale rol in het welslagen van veiligheidspromotie en het voorkomen van ongelukken. Daarbij benadrukken de auteurs, zeker wat betreft wielrennen, het belang van mediërende mechanismen in de 'gebouwde' omgeving, wat erop neerkomt dat men bij wegenbouw en stedelijke planning voldoende aandacht moet besteden aan infrastructurele veiligheid voor alle weggebruikers. Zo hebben Pucher & Dijkstra (2003) aangetoond dat de kans om als voetganger of fietser te overlijden of gewond te raken in het verkeer aanzienlijk groter is in de Verenigde Staten vergeleken met Nederland, enkel en alleen omdat de wandel- en fietsomstandigheden in de VS veel onveiliger zijn. Tot slot wijzen Timpka en zijn collega's op de positieve impact die technologische verbeteringen m.b.t. uitrusting, materiaal, apparatuur en infrastructuur op het welzijn en de veiligheid van sporters kunnen hebben. Zij nuanceren echter wel dat technologische verbeteringen slechts tot op zekere hoogte effect hebben en dat deze doorgaans altijd moeten worden aangevuld met complementaire organisatorische maatregelen volgens de specifieke noden van de sportgemeenschap in kwestie. Onderstaand schema van Timpka et al. (2006) is een mooie weergave van het mechanisme achter gemeenschapsgebaseerde veiligheidspromotie in sport en maakt het onderscheid tussen *modifying conditions* en *mediating mechanisms* duidelijk. Desondanks is de matrix van Haddon (1972) waarschijnlijk een meer overzichtelijke tool wat betreft het weergeven van potentiële maatregelen en andere elementen die impact kunnen hebben op de veiligheid van sporters.



Figuur 7: Theoretisch kader voor gemeenschapsgebaseerde veiligheids promotie in sport (Timpka et al., 2006)

2.3.3 Huidige reglementen van de wielerbonden

Het spreekt voor zich dat men, alvorens een studie omtrent het verbeteren van de veiligheid in wielrennen te voltrekken, zich bewust moet zijn van de huidige reglementen in dat verband, opgelegd door wielerbonden zoals de UCI, de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond (KBWB) en de Wielerbond Vlaanderen (WBV). Sommige stukken van deze reglementen, relevant voor het interesseveld van deze thesis, werden dan ook grondig doorgenomen (UCI, 2017b; KBWB, 2017). Voor meer informatie hieromtrent kan u terecht op de websites van de UCI en de KBWB.

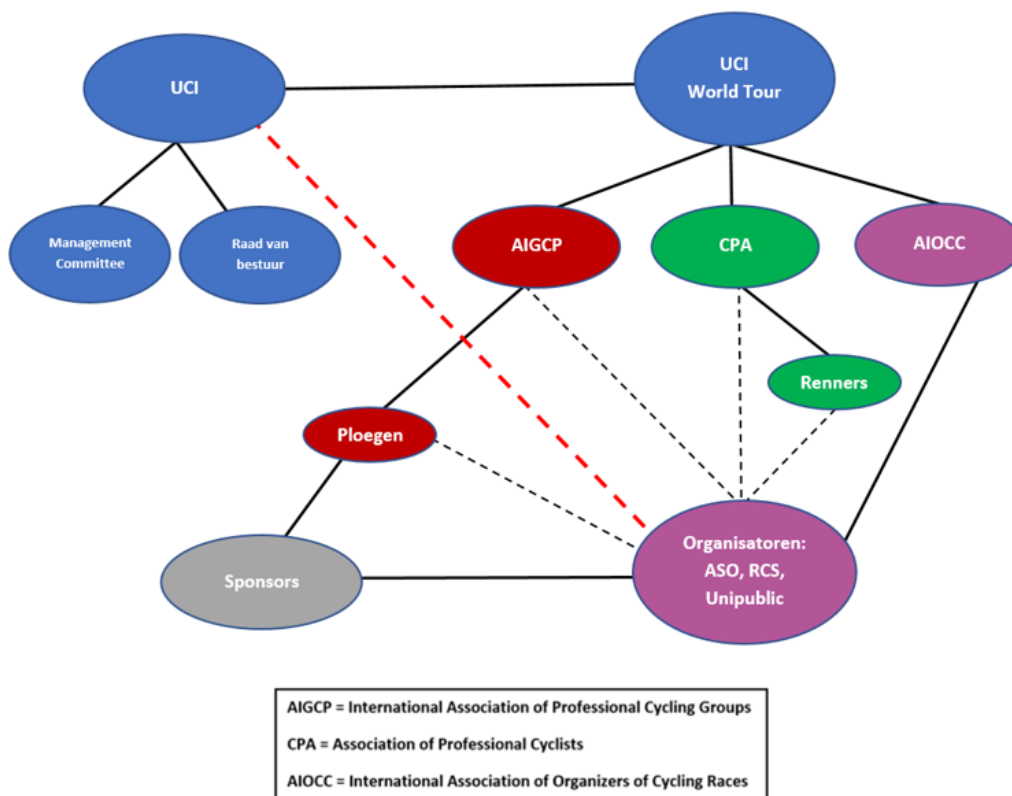
2.4 Stakeholder management in het professioneel wielrennen

2.4.1 Machtsverhoudingen binnen het professioneel wielrennen

In tegenstelling tot de meeste professionele sporten kan de wielwereld omschreven worden als een complexe, gefragmenteerde en conflictrijke sportomgeving, waarin besluitvorming doorgaans zeer moeizaam verloopt en de modernisering van de sport gehinderd wordt door allerlei belangenconflicten tussen enkele prominente stakeholders (Morrow & Idle, 2008a, 2008b). Hoewel de Union Cycliste Internationale (UCI) al sinds het begin van de 20^e eeuw optreedt als het overkoepelende en regulerende orgaan binnen de sport, lag de werkelijke macht traditioneel bij de organisatoren van grote wedstrijden zoals ASO (Tour de France), RCS (Giro d'Italia) en Unipublic (Vuelta a España), omdat deze eenzijdige beslissingsmacht hadden over welke ploegen al dan niet mochten deelnemen aan hun wielervedstrijden. Bijgevolg waren de wielerploegen en hun renners afhankelijk van wedstrijdorganisatoren, niet alleen wat betreft deelname, maar ook met het oog op het afsluiten van sponsorcontracten. Een deelname aan de Ronde van Frankrijk kan immers de doorslaggevende factor zijn om een sponsor over de streep te trekken en financiële zekerheid te verwerven. De invloed van de UCI is dus al bij al beperkt, voornamelijk omwille van het feit dat deze organisatie zelf geen “*hallmark*” evenementen op de wielerkalender beheert (zoals de FIFA bv. wel het Wereldkampioenschap Voetbal zelf organiseert), en bovendien op financieel vlak afhankelijk is van de bijdragen van nationale wielerbonden. Figuur 8 is een weergave van de organisatiestructuur binnen het professioneel wielrennen. Naast de reeds vermelde belangengroepen en bestuursorganen bevat dit schema eveneens de associaties AIGCP, CPA en AIOCC, die respectievelijk de belangen van de ploegen, de renners en de wedstrijdorganisatoren verdedigen.

In een poging een meer prominente en centrale rol in de wielersport op te nemen, voerde de UCI in 2005 de Pro Tour in (Morrow & Idle, 2008a, 2008b). Dit was een overkoepelend klassement, bestaande uit 27 klassieke wedstrijden (inclusief de grote rondes), waarvoor slechts 20 (top)ploegen een licentie zouden krijgen om hieraan deel te nemen. Eens ze zo'n Pro Tour licentie bemachtigd hadden, waren de wielerploegen zeker dat ze gedurende een periode van 4 jaar tot alle grote wedstrijden toegelaten zouden worden, waardoor zij in staat waren gemakkelijker sponsors aan te trekken en de beste renners te contracteren. In ruil daarvoor moesten zij echter wel 100.000 euro neertellen en waren zij verplicht om bij elk van de 27 Pro Tour races aan de start te verschijnen. De invoering van de Pro Tour was het begin van een aanslepende machtsstrijd tussen de UCI en de organisatoren, met ASO op kop. De hervorming leidde immers tot een verschuiving van de beslissingsmacht m.b.t. welke ploegen al dan niet mochten deelnemen aan de grote wedstrijden: niet langer de organisatoren, maar wel de UCI had vanaf dat moment de touwtjes in handen. Hoewel de UCI de Pro Tour profileerde als een manier om

de wielersport meer aanzien te geven op de internationale sportmarkt, de interesse van potentiële investeerders aan te wakkeren en de sport verder te moderniseren, maakten de belangrijkste organisatoren (ASO, RCS,...) het verwijt dat deze herstructurering voornamelijk de belangen van de UCI diende, zijnde het versterken van haar financiële positie en het vergroten van haar macht binnen het commerciële spectrum van de wielersport. Concreet vertaalde dit zich naar enkele boycots van ASO, RCS en Unipublic, die in 2008 besloten om hun wedstrijden uit de Pro Tour terug te trekken. Bijgevolg konden zowel de UCI als de organisatoren rekenen op verzet van de ploegen, die op dat moment helemaal geen zekerheid meer hadden dat zij in de meest prestigieuze races mochten verschijnen, ook al beschikten zij over een Pro Tour licentie. Zo besliste ASO om Unibet, een ploeg met Pro Tour licentie, uit de Ronde van Frankrijk te bannen, waardoor de gemoederen hoog opliepen tussen alle betrokken partijen. Uiteindelijk kwam het geschil ten einde toen de Pro Tour in 2011 werd omgevormd naar een algemene supercompetitie waar de organisatoren niet meer omheen konden: de UCI World Tour, bestaande uit 38 wedstrijden (UCI, 2017a). Hierbij bleef het systeem met de licenties intact, m.a.w. is de UCI er effectief in geslaagd om haar machtspositie te versterken. Dit betekent echter niet dat de spanningen in de hedendaagse wielersport volledig van de baan zijn.



Figuur 8: Organisatiestructuur van het professioneel wielrennen (Morrow & Idle, 2008a)

Een andere case die handelt over conflictsituaties in het professioneel wielrennen betreft het al dan niet afschaffen van de oortjes in het peloton. Dit was de bron van een aanhoudende discussie tussen de UCI, de ploegen en de renners. De voornaamste bezorgdheid van de UCI hield in dat het gebruik van oortjes zou leiden tot meer voorspelbare resultaten, wat niet aantrekkelijk is voor de doorsnee wielerman, en bijgevolg zou resulteren in lagere kijkcijfers. Deze hogere mate van voorspelbaarheid werd trouwens bevestigd door een studie van Larson & Maxcy (2014). Hierbij nuanceren de auteurs dat de UCI, naast voorspelbaarheidsmotieven, waarschijnlijk ook de traditionele waarden in het wielrennen wil beschermen, m.a.w. dat het wedstrijdverloop bepaald wordt door de acties van de renners zelf en dus niet door de beslissingen van ploegleiders. Communicatie via oortjes heeft immers de invloed en de dominantie van ploegleiders aanzienlijk in de hand gewerkt. Wielerploegen zijn uiteraard voorstander van het gebruik van oortjes, aangezien dit hen toelaat om meer controle op de koers uit te oefenen en dit de kans op goede resultaten vergroot. Uiteindelijk werden de oortjes in 2011 afgeschaft, maar vanaf 2016 terug toegelaten omwille van veiligheidsoverwegingen (Sporza, 25 september 2015). In dat kader is professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van mening dat de oortjes enkel aangewend zouden mogen worden om informatie omtrent veiligheid door te geven en dus niet voor strategische doeleinden (De Standaard, 7 april 2014). Alleszins, dit is een mooi voorbeeld van hoe sportbeleid rechtstreeks invloed kan uitoefenen op de "vraag" naar sport. Oortjes resulteren in minder aantrekkelijke wedstrijden, waardoor (normaal gezien) minder mensen zullen kijken. Deze gedachtegang kan doorgetrokken worden naar de context van veiligheid. Doorgaans leiden veiligheidsmaatregelen tot meer voorspelbare wedstrijdstandigheden, en dus ook tot minder aantrekkelijke koersen voor de sportconsument. Is dit misschien de reden waarom veiligheidsmaatregelen slechts zeer gradueel in het wielrennen worden doorgevoerd? Zoeken organisatoren de onveilige wegen juist op om meer spektakel voor de kijker te creëren? Het is voer voor discussie, maar deze paragraaf toont alleszins aan dat (veiligheids)maatregelen in het wielrennen niet zomaar kunnen worden doorgevoerd zonder te luisteren naar de standpunten van de verschillende vermelde stakeholders, zeker als men rekening houdt met de talrijke conflicten en spanningen die het wielrennen gedurende het afgelopen decennium gekenmerkt hebben.

2.4.2 Classificatie van de stakeholders in het professioneel wielrennen

Stakeholder management is een belangrijk concept in eender welke organisatiecontext, zij het in bedrijven, verenigingen of sportorganisaties, en houdt doorgaans in dat men als organisatie, bij het ontwikkelen van het beleid en het nemen van beslissingen, rekening dient te houden met de belangen van alle groepen en individuen die invloed kunnen uitoefenen op of beïnvloed worden door het nastreven van de doelstellingen van de organisatie (Freeman, 1984). De meeste academische auteurs zijn het er bijgevolg over eens dat het in een sportcontext cruciaal is om de standpunten, noden en

voorkeuren van alle relevante partijen in de directe omgeving te begrijpen en hierop in te spelen, aangezien dit de organisatie in staat stelt de relaties met de verscheidene stakeholders beter te managen en haar doelstellingen op de lange termijn vlotter te bereiken (Freeman, 1984; Friedman et al., 2004; Macharis, 2004; Leopkey & Parent, 2009). Het hoeft echter niet te verbazen dat verschillende stakeholders vaak incompatibele of zelfs conflicterende belangen vertonen doordat zij de realiteit elk vanuit hun eigen perceptie aanschouwen, gebaseerd op hun kennis, motieven en achtergrond. Omwille van deze reden benadrukken Friedman et al. (2004) dat het voor sportorganisaties meestal onmogelijk is om aan de behoeften van alle betrokken partijen te voldoen en dat zij zich moeten focussen op de stakeholders die de meeste impact kunnen hebben op de werking van de sport. Zij nuanceren echter wel dat men bij het formuleren van beleidsmaatregelen moet trachten om alle betrokkenen tot op zekere hoogte tevreden te houden, al is dit vaak niet makkelijk. Daarnaast wijzen Leopkey & Parent (2009) op het belang van risk management bij het organiseren van grote sportevenementen. Zij stellen dat organiserende sportcomités die geen beroep doen op risicobeheersende mechanismen, meer gevaar lopen dat er zich problemen of ongevallen voordoen gedurende een bepaald evenement.

Gelet op het belang van stakeholder management in sportmilieus, is het aangewezen te allen tijde een overzichtelijk beeld te behouden van alle stakeholders die zich in de invloedssfeer van bepaalde sportieve kwesties of beleidsbeslissingen bevinden. In dat verband ontwikkelden Friedman & Mason (2004) een theoretisch model, oorspronkelijk ontworpen voor het beslissingsproces omtrent de subsidiëring van sportfaciliteiten, dat enerzijds alle belangrijke stakeholders en hun voornaamste drijfveren opsomt en anderzijds beoordeelt in welke mate elk van de betrokken partijen over de attributen *power*, *legitimacy* en *urgency* beschikt (Mitchell et al., 1997). Een classificatie op basis van deze attributen is in het kader van dit onderzoek waarschijnlijk minder betekenisvol, maar dat neemt niet weg dat dit model een mooi overzicht kan bieden van alle groepen waarvoor veiligheid in het wielervedelton een relevant thema is. Tabel 7 geeft weer wie de voornaamste stakeholders in het wielervedelton zijn (op basis van de actoren in figuur 8, aangevuld met enkele bijkomende groepen die relevant zijn voor dit onderzoek), alsook hun respectievelijke belangen, en leert ons dat deze volgens 5 grote groepen geassocieerd kunnen worden: de Competitieve participanten in het peloton, de Neutrale volgers, de Inrichtende macht, de Mediaomgeving en de Gemeenschap.

Tot slot verschaffen Friedman et al. (2004) een inzicht over wat volgens hen de ideale onderzoeksvorm is in het kader van stakeholder en issues management: semigestructureerde interviews, “oog in oog” met vertegenwoordigers van de verschillende stakeholdergroepen.

Tabel 7: Overzicht van de stakeholders in het wielrennen, hun belangen en hun classificatie (Eigen opmaak, gebaseerd op Friedman & Mason, 2004)

Stakeholder	Belangen (naast de algemene veiligheid)	Classificatie
Wielrenners	- goede prestaties - eigen veiligheid	Competitieve participanten in het peloton
Wielerploegen (ploegleiders e.d.)	- wedstrijden winnen - veiligheid van de renners	
Volgers	- technische en medische bijstand verlenen - mobiele seingeving - handhaving (agenten) - eigen veiligheid - ...	Neutrale volgers
Wedstrijdorganisatoren	- aantrekkelijke wedstrijd verzorgen - inkomsten verwerven	Inrichtende macht
Wielerbonden	- het wielrennen promoten - alle stakeholders tevreden houden - inkomsten verwerven - scheidsrechterlijke functie	
Sponsors	- zichtbaarheid van het merk - geassocieerd worden met veilige sport	
Opinieleiders in de wielersport (niet-wielrenners)	- het wielrennen promoten - zich laten gelden	Mediaomgeving
Media	- verslaggeving - hoge kijkcijfers behalen	
Wielersfans en toeschouwers	- entertainment / tijdverdrijf - supporteren voor een bepaalde renner	Gemeenschap

2.4.3 MAMCA-analyse

In de vorige paragrafen werd aangetoond dat men de wielersportwereld zou kunnen beschrijven als een complexe omgeving waarin besluitvorming doorgaans niet van een leien dakje loopt door toedoen van de vernoemde stakeholders en hun conflicterende belangen (Morrow & Idle, 2008a, 2008b; Larson & Maxcy, 2014). Het is wenselijk om tijdens dit stakeholderonderzoek gebruik te maken van een tool die in staat is om een dergelijke mate van complexiteit te beheersen, zoals bv. de MAMCA-methode. Multi-Actor Multi-Criteria Analysis is een stakeholder management analysetechniek (met bijhorende software) die toelaat om beleidsalternatieven te evalueren en op basis hiervan optimale groepsbeslissingen te nemen, rekening houdend met de verschillende stakeholders die door het beslissingsproces beïnvloed worden en hun respectievelijke belangen en standpunten (Macharis, 2004; Macharis et al., 2012; Van Raemdonck, 2013; Keseru et al., 2016). Ten opzichte van

kosteneffectiviteitsanalyses brengt MAMCA enkele duidelijke voordelen met zich mee: enerzijds worden de stakeholders bij de analyse betrokken en anderzijds is men bij machte om meer dan 1 criterium te evalueren. In de context van het wielrennen betekent dit aldus dat men naast veiligheid ook nog andere criteria in overweging kan nemen, zoals bv. het comfort van de renners, de sociale aanvaardbaarheid van een alternatief, de kost van een alternatief, de impact van een alternatief op de aantrekkelijkheid van de wedstrijd, enz. Bovendien laat de MAMCA-methode toe dat bepaalde elementen, effecten of maatregelen waarvan de kosten en baten moeilijk ingeschat kunnen worden, niet gemonetariseerd dienen te worden.

Het gebruik van MAMCA-analyse in dit onderzoek wordt daarenboven gerechtvaardigd door de reeds besproken onderzoeken van Finch (2006), Timpka et al. (2006) en Timpka et al. (2008). Deze auteurs stellen immers dat alle belangrijke stakeholders binnen een bepaalde sportgemeenschap (atleten, clubs, fans, federaties, wedstrijdorganisatoren, overheden, opiniemakers,...) bij de ontwikkeling van een veiligheidsbevorderend beleid betrokken zouden moeten worden opdat dit de gewenste effecten zou voortbrengen, en dat hierbij rekening gehouden dient te worden met de implementatiecontext, i.e. de verzameling van gevestigde normen, waarden, attitudes, cultuur, middelen, onderliggende sociale relaties en doelstellingen van deze stakeholders. De MAMCA-methode beantwoordt uitstekend aan deze vereisten: elke stakeholder kan immers aangeven hoe belangrijk hij ieder criterium acht, alsook de voorgestelde beleidsscenario's een beoordeling toekennen per criterium, vanuit zijn eigen standpunt. MAMCA-analyse past bijgevolg perfect in het theoretisch kader dat door bovenstaande academici aangebracht wordt; de stakeholders binnen de sportgemeenschap kunnen op deze wijze immers invloed uitoefenen op het besluitvormingsproces, zodat men in staat is veiligheidsmaatregelen door te voeren die tot op zekere hoogte acceptabel zijn voor het gros van de stakeholders.

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksvragen

Op basis van de informatie, theorieën en modellen uit voorgaande literatuurstudie werden 3 onderzoeksvragen opgesteld, welke zullen fungeren als ruggengraat van dit onderzoek. Deze onderzoeksvragen focussen zich voornamelijk op het aftoetsen en analyseren van potentiële veiligheidsmaatregelen die in het professionele wielerpeloton geïmplementeerd zouden kunnen worden, om vervolgens enkele aanbevelingen te formuleren naar de wielerswereld toe.

1) Hoe zien het globaal veiligheidskader en het spectrum van potentiële veiligheidsmaatregelen voor het professioneel wielrennen eruit?

De bedoeling van deze eerste onderzoeksvraag bestaat erin een globaal kader te schetsen omtrent veiligheid in het professioneel wielrennen, i.e. het leggen van links tussen de concepten besproken in de literatuurstudie en de inzichten verkregen uit de interviews met de verschillende stakeholders (zie dataverwerking). Daarbij wordt gepoogd een overzicht te verkrijgen van het ‘assortiment’ van mogelijke acties die men zou kunnen doorvoeren, alsook van eventuele belangrijke elementen die de veiligheid in het peloton beïnvloeden. Hierbij komen zowel de reeds vermelde veiligheidsmaatregelen uit de literatuurstudie, als suggesties aangebracht door de geïnterviewde personen aan bod. Dit overzicht wordt eveneens belichaamd door de Haddon matrix (1972), rekening houdend met het onderscheid tussen *modifying conditions* en *mediating mechanisms* in de *pre-event* fase (Timpka et al., 2006).

2) Hoe effectief zijn de voorgestelde veiligheidsmaatregelen volgens het Safety/Security-model van Elvik (2000)?

In dit gedeelte van het onderzoek zal getracht worden het complete assortiment van veiligheidsmaatregelen in te perken tot een 8-tal concrete suggesties. Vervolgens zal dit selecte kranse van potentiële maatregelen geplot worden in het model van Elvik (2000), mits enige aanpassing en kwantificering van de assen. Op deze manier wordt duidelijk gemaakt in welke mate de beschouwde alternatieven bijdragen tot het verbeteren van enerzijds het veiligheidsgevoel (*security*) en anderzijds de eigenlijke veiligheidsgraad (*safety*) van de renners (en andere actoren) in het wielerpeloton. Deze onderzoeksvraag focust zich weliswaar slechts op 1 criterium, nl. effectiviteit, maar geeft wel een eerste indicatie m.b.t. welke veiligheidsmaatregelen de meeste positieve impact kunnen teweegbrengen.

3) Welke van de voorgestelde veiligheidsscenario's is/zijn het meest wenselijk voor elk van de 5 beschouwde stakeholdergroepen (competitieve participanten in het peloton, neutrale volgers, inrichtende macht, mediaomgeving, gemeenschap)?

Met het oog op deze derde onderzoeksvraag is het waarschijnlijk aangewezen het aantal genomineerde veiligheidsscenario's af te bakenen tot een 5-tal alternatieven, aangezien er voor het beantwoorden van dit vraagstuk beroep zal worden gedaan op MAMCA-analyse (Macharis, 2004; Macharis et al., 2012; Van Raemdonck, 2013; Keseru et al., 2016). Opdat een dergelijke analyse niet te complex zou uitvallen en overzichtelijk zou blijven, dient het aantal alternatieven dat in de analyse wordt opgenomen, niet groter te zijn dan 5. Deze onderzoeksvraag zal ons een genuanceerder beeld verschaffen omtrent de wenselijkheid en haalbaarheid van de beschouwde veiligheidsscenario's, vermits hierbij meerdere criteria in beschouwing worden genomen en de standpunten van de verschillende stakeholders in rekening worden gebracht. De bevindingen die hieruit voortvloeien zijn een belangrijke bron van beleidsondersteunende informatie en kunnen de regelgevende instanties helpen om de verschillende veiligheidsalternatieven op rationele wijze tegen elkaar af te wegen.

3.2 Datacollectie

Om de 3 onderzoeksvragen op degelijke wijze te kunnen beantwoorden, is het uiteraard cruciaal om gebruik te maken van betrouwbare en relevante informatie. Deze werd verkregen via semigestructureerde interviews met deskundigen die nauw betrokken zijn bij de wielersport. Deze gesprekken werden vastgelegd met behulp van opnameapparatuur en achteraf uitgeschreven (zie bijlage 3). Het was de bedoeling per stakeholdergroep zo'n 2 à 3 personen te ondervragen (met het oog op onderzoeksvraag 1) en hen bovendien enkele potentiële veiligheidsmaatregelen op kwantitatieve wijze te laten beoordelen, zowel voor het model van Elvik (onderzoeksvraag 2) als de MAMCA-analyse (onderzoeksvraag 3). In tabel 8 staat weergegeven welke mensen deelgenomen hebben aan dit onderzoek. Merk op dat per stakeholdergroep een evaluatie-expert werd aangeduid (deze staan weergegeven in het vet), maar daarover later meer in de paragraaf 'Dataverwerking'. Wat betreft de categorie Gemeenschap werden geen interviews afgenomen, maar werden 50 wielersfans verzocht een enquête in te vullen m.b.t. hun perceptie en beoordeling van enkele voorgestelde veiligheidsscenario's voor de MAMCA-analyse (onderzoeksvraag 3). Bij deze steekproef was het niet de bedoeling representativiteit voor de hele gemeenschap na te streven, maar eerder te vrijwaren dat de 50 deelnemers het professioneel wielrennen op de voet volgen en verstand van zaken hebben. Alle enquêtes werden afgelegd in het bijzijn van de onderzoeker, zodat de deelnemers duidelijk wisten wat er van hen verwacht werd en eventuele onduidelijkheden konden worden uitgeklaard. Merk op dat de 50 respondenten zichzelf als wielersfan moesten beschouwen en 'Soms' tot 'Vaak' wielerswedstrijden dienden te bekijken.

Tabel 8: Overzicht van de personen die aan het onderzoek hebben deelgenomen per stakeholdergroep

Stakeholdergroep (classificatie)	Stakeholder	Personen
Competitieve participanten in het peloton	Wielrenners	Jürgen Roelandts (Lotto-Soudal) Jens Debusschere (Lotto-Soudal) Oliver Naesen (AG2R La Mondiale)
	Wielerploegen (ploegleiders)	Patrick Lefevere (Quick-Step Floors)
Neutrale volgers	Volgers	Hans Van Lierde (Shimano) Bert Roesems (Shimano)
Inrichtende macht	Wedstrijdorganisatoren	Danny Schets (Gooikse Pijl)
	Wielerbonden	Philippe Mariën (Belgian Cycling en UCI)
	Sponsors	/
Mediaomgeving	Opinieleiders in de wielersport (niet-wielrenners)	Niko De Muyter (speaker bij o.a. de Ronde van Vlaanderen)
	Media	Marc Van Hecke (fotograaf Mediahuis) Carl Berteale (VRT)
Gemeenschap	Wielersfans en toeschouwers	Enquête (50 wielersfans)

3.3 Dataverwerking

Deze rubriek beschrijft het onderzoeksopzet voor elk van de 3 onderzoeksvragen en toont de manier waarop de verkregen informatie en gegevens verwerkt werden.

3.3.1 Onderzoeksvraag 1 – Globaal veiligheidskader en Haddon matrix

Het doel van deze eerste onderzoeksvraag bestaat erin links te leggen tussen de literatuurstudie en de interviews, alsook een globaal veiligheidskader te schetsen voor het professioneel wielrennen. Er zal m.a.w. getracht worden een synthese neer te schrijven van de informatie en opvattingen uit de interviews, zodat we in staat gesteld worden bevestigende of ontkennende conclusies te formuleren omtrent de topics die werden aangehaald in de literatuurstudie. In dat verband werden 3 hypothesen opgesteld. Het is de bedoeling elk van deze hypothesen op een genuanceerde manier te bevestigen of te ontcrachten, gestaafd door citaten van de geïnterviewde personen. De standaardvragen die voorafgaand aan de interviews werden opgesteld, kan u terugvinden in bijlage 2. De interviews zelf werden opgenomen en achteraf uitgeschreven (zie bijlage 3). Op deze manier beschikte de auteur over een papieren versie van de gesprekken, zodat hij de citaten en standpunten van de ondervraagden gemakkelijk kon doornemen en hiernaar kon verwijzen tijdens het kwalitatief toetsen van onderstaande hypothesen.

H1: Een combinatie van de 3 E's (Engineering, Enforcement, Education) is het meest aangewezen om optimale resultaten te verkrijgen m.b.t. het verbeteren van de veiligheid in het professioneel wielrennen (Van Malderen & Macharis, 2009; Zegeer & Bushell, 2012).

Deze hypothese zoekt bevestiging of een combinatie van de 3 E's uit de traditionele verkeersveiligheidsliteratuur nu werkelijk effectiever is in vergelijking met wanneer men zich focust op slechts één enkele invalshoek, zijnde *Engineering, Enforcement* of *Education*. De bestudeerde literatuur lijkt deze stelling alleszins te beamen, maar het blijft natuurlijk de vraag of deze traditionele opvatting ten volle vertaalbaar is naar de context van het professioneel wielrennen.

H2: Het is belangrijk dat men bij het ontwikkelen van een verbeterd veiligheidsbeleid alle belangrijke stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, volgers, organisatoren, opiniemakers, fans,...) betreft, en dat dergelijke initiatieven via onderling overleg tussen deze partijen tot stand komen (Timpka et al., 2006; Timpka et al., 2008).

Bij deze hypothese wordt de vraag gesteld of het wenselijk is dat elk van bovenstaande partijen inspraak krijgt in het besluitvormingsproces aangaande veiligheidsmaatregelen. Is het effectief een meerwaarde dat elke stakeholder zich laat gelden in deze kwestie, zoals Timpka et al. (2006) en Timpka

et al. (2008) beweren, of verloopt dit proces efficiënter en doeltreffender wanneer dit eenzijdig door de bevoegde instanties gecoördineerd wordt?

H3: Het implementeren van maatregelen in het wielrennen mag niet enkel in het teken staan van de algemene veiligheid; hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de socio-culturele waarden, de huidige vorm en de fundamentele natuur van de sport, i.e. de implementatiecontext (Finch, 2006; Timpka et al., 2006).

Primeert de veiligheid ten koste van alle andere aspecten en overwegingen binnen het wielrennen of is het veiligheidsaspect slechts een complementaire factor, evenwaardig aan de huidige fundamenten van de sport? Men kan immers verwachten dat maatregelen die een sport té radicaal veranderen, op veel weerstand zouden stuiten. In deze hypothese wordt m.a.w. het belang van de implementatiecontext weerspiegeld, alsook de mate waarin deze een beperkend effect kan hebben op het verhogen van de veiligheidsgraad.

Merk op dat deze hypothesen voornamelijk dienen als framework om het globaal veiligheidskader voor het wielrennen op te bouwen. Het is dus niet de bedoeling om deze 3 stellingen op spectaculaire wijze te ontkrachten, wat bovendien niet logisch zou zijn, aangezien deze reeds bewezen zijn door gevestigde academici voor de algemene sportcontext. Men kan aldus verwachten dat de respondenten deze hypothesen naar alle waarschijnlijkheid zullen bevestigen met het oog op de wielersport. Dat neemt echter niet weg dat deze 3 premisses een waardevolle functie uitoefenen als geraamte voor de verdere uitwerking van het veiligheidskader.

Nadat de waarachtigheid van deze 3 hypothesen op genuanceerde wijze beoordeeld is, zullen nog enkele specifieke topics, die in het hedendaagse wielrennen beschouwd worden als zeer actueel en mogelijk zelfs omstreden, besproken worden. Op basis van de inzichten verworven uit de gesprekken met de ervaringsdeskundigen zal gepoogd worden een oordeel te vellen over deze controversiële items, alsook suggesties of aanbevelingen hieromtrent te formuleren. Het betreft:

- een vermindering van het aantal renners in het peloton (*Wegman et al., 2012; Sportwereld, 28 juli 2016; Sporza, 26 november 2016*).
- een vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton (verlaging van de incompatibiliteit) (*Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016; Sportwereld, 28 juli 2016*).
- drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren (*eigen idee*).
- meer motoren (mobiele seingever) in het peloton, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten uitvoeren (*voorstel van Tom Boonen, ex-renner bij Quick Step Floors; Sportwereld, 1 juni 2016*).
- het organiseren van wedstrijden op afgesloten circuits (*Sporza, 8 juni 2016*).
- het wijzigen van de 3 kilometer-regel, zodat massasprints minder “overvol” worden (*voorstel van Peter Sagan, renner bij Bora-Hansgrohe; Bollen, 2016*).
- schijfremmen (*Sportwereld, 6 februari 2017*)
- aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes (*Larson & Maxcy, 2014; De Standaard, 7 april 2014; Sporza, 25 september 2015*).
- het verbieden van zware pijnstillers (*De Standaard, 7 april 2014*).
- overige suggesties (*aangebracht door de geïnterviewde personen*).

Dit globaal veiligheidskader zou echter niet volledig zijn zonder een schematisch overzicht van alle potentiële maatregelen, aangehaalde suggesties en relevante factoren die tot op dit punt aan bod gekomen zijn in het kader van het verbeteren van de veiligheid in het professioneel wielrennen. Daarom zullen al deze elementen, hetzij vermeld in de literatuurstudie, hetzij aangebracht door de geïnterviewde personen, op een Haddon matrix (1972) geplaatst worden, waarbij in de *pre-event* fase een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen *modifying conditions* en *mediating mechanisms* (Timpka et al., 2006). Merk op dat in de Haddon matrix van dit onderzoek de *pre-event* fase beschouwd wordt als de periode voorafgaand aan een wielervedstrijd, terwijl de *event* fase betrekking heeft op de wielervedstrijd zelf. Deze Haddon matrix dient als afsluiter van onderzoeksvraag 1 en verschaft ons een totaalbeeld van de kwestie.

3.3.2 Onderzoeksvraag 2 – *Safety/Security*-model van Elvik (2000)

In het kader van deze onderzoeksvraag werden 8 potentiële veiligheidsmaatregelen voor de wielersport weerhouden voor verdere evaluatie. Het model van Elvik (2000) stelt ons in staat deze suggesties te beoordelen op effectiviteit, meer specifiek in welke mate deze bijdragen tot het verbeteren van enerzijds het veiligheidsgevoel (*security*) en anderzijds de eigenlijke veiligheid (*safety*) in het peloton. Deze evaluatie focust zich dus enkel op het criterium veiligheidseffectiviteit, los van alle andere mogelijke overwegingen en criteria die men kan bedenken i.v.m. professioneel wielrennen. Deze onderzoeksvraag geeft m.a.w. een zuivere indicatie van welke maatregelen de meeste positieve impact op de veiligheid kunnen teweegbrengen.

Voor deze beoordeling werden de onderstaande 8 concepten in beschouwing genomen:

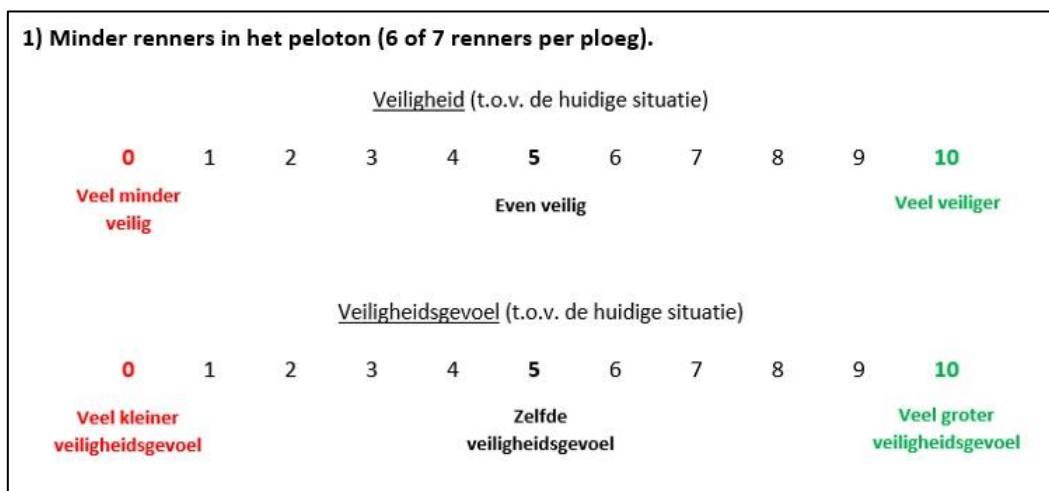
- 1) Minder renners in het peloton (6 of 7 renners per ploeg) (*Wegman et al., 2012; Sportwereld, 28 juli 2016; Sporza, 26 november 2016*).
- 2) Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren (*eigen idee*).
- 3) Meer “essentiële” motoren in het peloton (mobiele seingevers), zodat deze motoren minder inhaalbewegingen moeten uitvoeren (*essentieel* = onmisbaar voor het verloop van de koers) (*voorstel van Tom Boonen, ex-renner bij Quick Step Floors; Sportwereld, 1 juni 2016*).
- 4) Minder “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen in het peloton (fotografen, verslaggeving, vervoer van gasten,...) (*Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016; Sportwereld, 28 juli 2016*).
- 5) Afschaffen van schijfremmen (*Sportwereld, 6 februari 2017*).
- 6) Verplichten van schijfremmen (*Sportwereld, 6 februari 2017*).
- 7) Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes. Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae (KU Leuven) stelt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem hoort te klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders (*Larson & Maxcy, 2014; De Standaard, 7 april 2014; Sporza, 25 september 2015*).
- 8) Wijziging van de 3 kilometer-regel in etappekoersen, zodat klassementrijders e.d. niet meer hoeven mee te sprinten in de laatste 3 kilometer. Op deze manier worden massasprints minder “overvol” (*voorstel van Peter Sagan, renner bij Bora-Hansgrohe; Bollen, 2016*).

De beoordeling zelf werd overgelaten aan de 11 geïnterviewde personen uit de categorieën Competitieve participanten in het peloton, Neutrale volgers, Inrichtende macht en Mediaomgeving.

De Gemeenschap werd buiten beschouwing gelaten aangezien deze groep eigenlijk geen onderdeel uitmaakt van het peloton en daarom de veiligheidssituatie minder goed kan inschatten (men zou kunnen argumenteren dat de toeschouwers langs de kant van de weg toch wél in aanraking komen met het peloton, maar voor deze onderzoeksvraag wordt de assumptie gemaakt dat deze toch onvoldoende ervaring hebben om de impact van maatregelen op de veiligheid en het veiligheidsgevoel in het peloton te beoordelen). De 11 respondenten moesten vanuit hun perspectief op een schaal van 0 tot 10 aangeven in hoeverre de 8 veiligheidsinitiatieven beide parameters zouden beïnvloeden, ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij kregen de getallen 0, 5 en 10 een label toegewezen:

- 0 = veel minder veilig / veel kleiner veiligheidsgevoel dan de huidige situatie.
- 5 = even veilig / zelfde veiligheidsgevoel als de huidige situatie.
- 10 = veel veiliger / veel groter veiligheidsgevoel dan de huidige situatie.

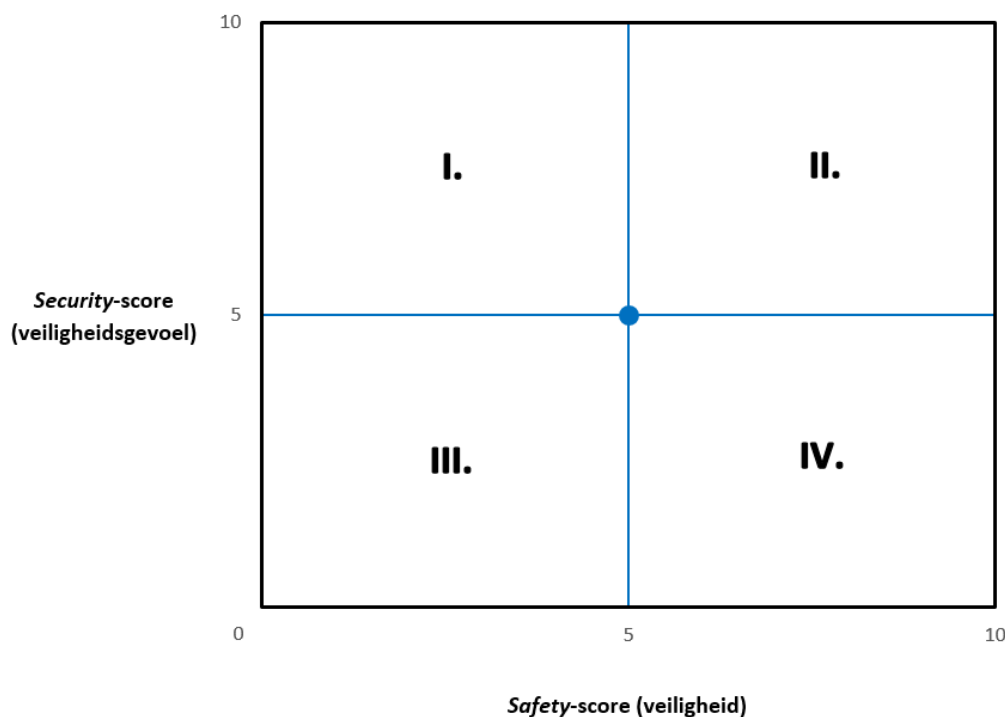
Deze beoordelingsmethode wordt geïllustreerd door figuur 9. Als de respondenten van mening waren dat een vermindering van het aantal renners in het peloton de veiligheid ten goede zou komen, dan dienden zij deze maatregel een veiligheidsscore groter dan 5 toe te kennen. Indien zij het effect van deze maatregel op de veiligheid echter negatief inschatten, dan dienden zij een veiligheidsscore kleiner dan 5 aan te duiden. Idem voor veiligheidsgevoel. De volledige vragenlijst van deze *Safety/Security*-evaluatie kan geconsulteerd worden in bijlage 4.



Figuur 9: Safety/Security-evaluatie voor de maatregel "Minder renners in het peloton"

In de volgende stap krijgt elk van de 8 maatregelen een *safety*-score (veiligheid) en een *security*-score (veiligheidsgevoel) toegewezen door gewoonweg het gemiddelde te berekenen van de scores die de 11 respondenten voor elk van beide parameters aan die maatregel hebben toegekend. Hoe hoger de *safety*-score boven 5 ligt, hoe sterker een maatregel geassocieerd wordt met een verbetering van de veiligheid in het wielrennen. Hoe lager de *safety*-score onder 5 ligt, hoe sterker een maatregel

geassocieerd wordt met een verslechtering van de veiligheid. Dezelfde redenering geldt voor de *security*-score en het veiligheidsgevoel. Tot slot dienen de 8 topics geplot te worden in het model van Elvik (2000), dat weliswaar lichtjes bijgewerkt werd met het oog op deze onderzoeksvraag. Zo werden de assen gekwantificeerd, gaande van minimumwaarde 0 tot maximumwaarde 10, en werden twee scheidingslijnen op het midden (waarde 5) van beide schalen geplaatst zodat een matrix met 4 kwadranten bekomen wordt. De huidige situatie wordt weergegeven door de blauwe bol in het midden van de matrix, zijnde de coördinaat (5,5). Elke maatregel i krijgt dus een coördinaat (x_i, y_i) toegewezen, waarbij de x-coördinaat overeenstemt met de *safety*-score en de y-coördinaat met de *security*-score, zodat de impact van die maatregel t.o.v. de huidige situatie gemakkelijk ingeschat kan worden.



Figuur 10: De Safety/Security-matrix (Eigen opmaak, gebaseerd op Elvik, 2000)

- **Kwadrant I: *Misleading measures*.** Dit is het kwadrant waarvoor Elvik waarschuwt; de maatregelen die hiertoe behoren, verhogen het veiligheidsgevoel, maar leiden in realiteit tot minder veilige situaties en moeten aldus vermeden worden. Deze kunnen immers een vals gevoel van veiligheid en laksheid uitlokken.
- **Kwadrant II: *Excellent measures*.** De maatregelen in dit kwadrant zijn voortreffelijk, aangezien deze zowel de veiligheid als het veiligheidsgevoel ten goede komen.
- **Kwadrant III: *Dangerous measures*.** Dit kwadrant wordt bestempeld als gevaarlijk, omdat deze maatregelen nadelig zijn voor zowel de veiligheid als het veiligheidsgevoel.

- **Kwadrant IV: *Underestimated measures*.** Maatregelen die tot dit kwadrant behoren, zijn gunstig voor de veiligheid, maar brengen onzekerheid bij de weggebruikers teweeg. Deze verdienen het om in overweging genomen te worden vanwege hun opportuun veiligheidseffect, maar vereisen mogelijk bewustwordingsinitiatieven en trainingen uitgaande van de bevoegde instanties, zodat weggebruikers hieromtrent minder onzekerheid ervaren en deze op termijn kunnen evolueren naar *excellent measures*.

Deze matrix zal ons in staat stellen een uitspraak te doen over welke maatregelen al dan niet in aanmerking komen voor implementatie in het wielrennen, puur op basis van het veiligheids criterium. Degene die bij de kwadranten II en IV ingedeeld zullen worden, kunnen worden beschouwd als plausibele opties, terwijl de kwadranten I en III aangeven welke maatregelen zeker niet geschikt zijn voor de wielersport. Merk op dat men kan verwachten dat de meeste maatregelen zich doorgaans in de kwadranten II of III zullen bevinden, aangezien de parameters veiligheid en veiligheidsgevoel in de meeste gevallen positief gecorreleerd zijn.

3.3.3 Onderzoeksvraag 3 – MAMCA-analyse

Zoals reeds aangegeven in de literatuurstudie is MAMCA-analyse, met bijhorende software, de ideale tool om beleidsondersteunende informatie aan te leveren in een complexe omgeving zoals de professionele wielwereld, die gekenmerkt wordt door de vaak tegenstrijdige belangen van de verschillende stakeholders en waarin besluitvorming doorgaans moeizaam verloopt (Morrow & Idle, 2008a, 2008b; Larson & Maxcy, 2014). Bovendien houdt de MAMCA-methode rekening met de implementatiecontext binnen de wielersport, wat volgens Finch (2006) en Timpka et al. (2006) een cruciale vereiste is voor het welslagen van een veiligheidspromotieproject. In het kader van dit onderzoek werd beroep gedaan op de MAMCA-software van het *Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre* (MOBI) van de VUB (www.mamca.be). Daarbij werd de PROMETHEE-methode (Brans & Vincke, 1985) verkozen boven de AHP-methode (Saaty, 1994).

Voor deze derde onderzoeksvraag werden 5 potentiële veiligheidsscenario's gedefinieerd. Daarnaast kregen de 5 stakeholdergroepen elk een aantal criteria toegewezen. Het basisprincipe van MAMCA-analyse houdt in dat men per stakeholder(groep) een gewicht gaat toekennen aan ieder criterium (hoe meer belang de stakeholder aan dat criterium hecht, hoe groter het gewicht), om vervolgens te bepalen hoe goed de beschouwde scenario's scoren op elk van deze criteria volgens de desbetreffende stakeholder. Na kwantitatieve analyse van deze gegevens kan men vervolgens per stakeholder de verschillende alternatieven rangschikken. Op deze manier is het voor onderzoekers of beleidsmakers duidelijk welk alternatief, in dit geval veiligheidsscenario, het meest geschikt is voor iedere

stakeholder, zodat men uiteindelijk in staat is duurzame en weloverwogen beslissingen te nemen waarin alle belanghebbenden zich min of meer kunnen vinden. Voor de duidelijkheid staan de 7 afzonderlijke stappen van de MAMCA-methode hieronder weergegeven. Deze zullen meer in detail besproken en uitgewerkt worden in de volgende paragrafen. Voor meer informatie omtrent dit stappenplan kan u terecht bij de publicaties van Macharis (2004) en Macharis et al. (2012).

- 1) Definiëring van het probleem en de potentiële scenario's
- 2) Analyse van de stakeholders/actoren
- 3) Definiëring van de criteria
- 4) Toekenning van de gewichten
- 5) Evaluatie van de scenario's
- 6) Globale analyse en rangschikking
- 7) Implementatie

3.3.3.1 Definiëring van het probleem en de potentiële scenario's

De probleemstelling is onderhand duidelijk: het professioneel wielrennen is de voorbije jaren getroffen door een reeks betreuenswaardige ongevallen, al dan niet resulterend in zwaar gewonde of dodelijke slachtoffers, waardoor de sport meer dan eens bestempeld is als "onveilig" en "gevaarlijk". Het doel van deze MAMCA-analyse (en masterproef) is het verbeteren van de veiligheid in het professioneel wielrennen, rekening houdend met de belangen en standpunten van de verschillende stakeholders. Met deze gedachte in het achterhoofd werden 5 scenario's opgesteld, enerzijds gebaseerd op concepten uit de wetenschappelijke literatuur en anderzijds op suggesties uit de wielerved zelf. Nu volgt een korte beschrijving van deze scenario's.

- **Scenario 1 – Huidige situatie.** In dit scenario worden geen maatregelen doorgevoerd en blijft alles bij het oude. Dit status-quo alternatief dient voornamelijk als *baseline*, i.e. het startpunt voor de verdere analyse.
- **Scenario 2 – Afgesloten circuits.** Dit scenario suggereert om wedstrijden gewoonweg te organiseren op afgesloten parcoursen van ongeveer 30 à 40 kilometer, zodat organisatoren de risicofactoren op het parcours beter kunnen beheersen en eventuele obstakels gemakkelijker geëlimineerd kunnen worden. Bovendien leidt deze optie automatisch tot betere parcourskennis (voorstel van Maxime Monfort, renner bij Lotto-Soudal; Sporza, 8 juni 2016).
- **Scenario 3 – Vermindering van de "frictie" in het peloton.** Dit tweeledig scenario verwijst naar het probleem dat Wegman et al. (2012) en Schepers et al. (2014) beschrijven als de "frictie" tussen fietsers/renners onderling, doordat zij zich aan relatief hoge snelheid in een compacte groep verplaatsen, zij in mindere mate controle hebben over hun manoeuvres (t.o.v. pakweg

voetgangers), en steeds het gevaar bestaat dat zij hun evenwicht verliezen of onderling botsen. Met dit alternatief wordt getracht dit probleem op twee fronten aan te pakken: gedurende de rit zelf en tijdens massasprints. Dit vertaalt zich in de praktijk naar twee maatregelen; enerzijds implementeert dit scenario een vermindering van het aantal renners in het peloton door het aantal renners per ploeg terug te schroeven naar 6 of 7 (= minder frictie tijdens de rit zelf) (Sportwereld, 28 juli 2016; Sporza, 26 november 2016), en anderzijds wordt ook het voorstel van Peter Sagan ingewilligd, i.e. het wijzigen van de 3 kilometer-regel in de vlakke ritten van etappekoersen waardoor klassementsrijders en hun helpers zich niet meer in de sprints moeten mengen (= minder frictie in de massasprints) (Bollen, 2016).

- **Scenario 4 – Vermindering van de “incompatibiliteit” in het peloton.** Dit alternatief tracht de hoge mate van “incompatibiliteit” in het wielerpeloton aan te pakken. Dit fenomeen wordt veroorzaakt door de grote verschillen in massa, snelheid en kinetische energie tussen de vehikels in zo’n peloton (Wegman et al., 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). De vermelde auteurs postuleren dan ook dat verplaatsingsmodi die dergelijke verschillen vertonen, zo veel mogelijk van elkaar gescheiden moeten worden. Voor dit scenario vertaalt dit zich naar een reductie van het aantal “niet-essentiële” (= niet onmisbaar voor het verloop van de koers) gemotoriseerde voertuigen in het peloton, meer bepaald fotografen, verslaggeving, vervoer van VIPs en gasten, enz. (Sportwereld, 28 juli 2016). Een tweede, complementaire maatregel ter vermindering van de incompatibiliteit betreft het inschakelen van drones om wielervedstrijden in beeld te brengen. In de nabije toekomst, wanneer deze technologie volledig op punt staat, kunnen deze luchtvaartuigjes immers functioneren als vervangers voor een aantal gemotoriseerde voertuigen van persagentschappen en televisiekanalen.
- **Scenario 5 – Meer sensibilisering en straffen.** Het vijfde en laatste scenario focust zich op het opdrijven van sensibiliseringsinitiatieven en bestraffingspraktijken. In de eerste plaats gaat het om het organiseren van intensievere trainingen en sensibiliseringscampagnes voor de verschillende belanghebbenden binnen de sport (Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2016). Hierbij benadrukt professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae (KU Leuven) dat de primaire focus van dergelijke initiatieven moet liggen op toeschouwers, ploegleiders en bestuurders van volgwagens (De Standaard, 7 april 2014), al komen ook renners, motards, seingever, fotografen en organisatoren in aanmerking. Daarnaast bevat dit scenario eveneens de invoering van zwaardere straffen, boetes en schorsingen voor personen die zich niet aan de regels houden (Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2016), alsook (eventueel) een systeem met gele en rode kaarten voor wie zich niet gedraagt of de medemens in gevaar brengt (Coorevits, 2016).

In verband met deze scenario's zou men de opmerking kunnen maken dat men eigenlijk geen expliciete keuze hoeft te maken. Waarom kunnen we niet gewoon alle vier de alternatieven doorvoeren? Deze sluiten elkaar immers toch niet uit? Wel, zoals reeds aangegeven door Finch (2006) en Timpka et al. (2006) is het belangrijk om bij het ontwikkelen en implementeren van een nieuw veiligheidsbeleid rekening te houden met de implementatiecontext van de sport in kwestie en ervoor te zorgen dat deze sport op korte termijn niet té radicaal verandert. Indien al deze nieuwigheden in één keer zouden worden doorgevoerd, dan zou dit op weerstand van de sportgemeenschap stuiten. Dat is de reden waarom we in het kader van deze MAMCA-analyse opteren om slechts 1 (of maximum 2) van de beschouwde scenario's te nomineren voor concrete ontwikkeling.

3.3.3.2 Analyse van de stakeholders/actoren

De analyse van de stakeholders gebeurde reeds in de literatuurstudie en daarbij werden 5 groepen geïdentificeerd: Competitieve participanten in het peloton, Neutrale volgers, Inrichtende macht, Mediaomgeving en Gemeenschap. Hun respectievelijke belangen staan weergegeven in tabel 7. Merk op dat de groep 'Gemeenschap' niet de volledige maatschappij weerspiegelt, maar wel de gemeenschap van wielersfans en -liefhebbers.

3.3.3.3 Definiëring van de criteria

De volgende stap in de MAMCA-analyse is het definiëren van criteria die van belang zijn voor de stakeholders in de wielerswereld én die bovendien toepasbaar zijn op de besproken scenario's. Op basis van een evaluatie van de artikels uit de literatuurstudie werden uiteindelijk 5 'gemeenschappelijke' criteria geselecteerd; gemeenschappelijk, omdat deze door de 5 stakeholdergroepen gedeeld worden. Deze collectieve criteria werden gekozen op basis van de frequentie waarmee deze in de gelezen artikels vermeld werden en de mate waarin de auteurs er belang aan hechtten in een verkeers- of sportcontext. Deze criteria staan weergegeven in tabel 9, inclusief de papers waarin deze voorkwamen en een korte beschrijving. Voor de analyse zelf bleken de 5 criteria op zich onvoldoende, omdat deze een relatief neutrale lading hebben en geen individuele doelstellingen weerspiegelen. Daarom kreeg elke stakeholdergroep (behalve de 'Gemeenschap') ook een extra, stakeholder-specifiek criterium toegewezen dat doorgaans verband houdt met de primaire reden waarom een bepaalde stakeholder aanwezig is in het wielerpeloton. Deze supplementaire criteria werden opgesteld op basis van eigen inzichten en logisch redeneren, en staan weergegeven onder tabel 9. Samenvattend kunnen we dus stellen dat elke stakeholdercategorie 6 criteria bezit, behalve dan de groep 'Gemeenschap', die enkel over de 5 gemeenschappelijke criteria beschikt.

Tabel 9: Gemeenschappelijke criteria voor de MAMCA-analyse, de literaire werken waarin deze vermeld worden en hun beschrijving

Gemeenschappelijke criteria	Vermeld in:	Beschrijving
Algemene veiligheid	Haddon (1972), Van Mechelen et al. (1992), Runyan (1998), Elvik (2000), Pucher & Dijkstra (2003), Vesentini & Cuyvers (2003), Fuller & Drawer (2004), Finch (2006), Timpka et al. (2006), Morrow & Idle (2008a), Timpka et al. (2008), Leopkey & Parent (2009), Aertsens et al. (2010), Elvik (2010), Gaygisiz (2010), Shinar (2012), Wegman et al. (2012), Zegeer & Bushell (2012), Soole et al. (2013), Stanojevic et al. (2013), De Pauw et al. (2014), Schepers et al. (2014), Schepers et al. (2016), Solmazer et al. (2016).	Het betreft de veiligheid van iedereen die in aanraking komt met het wielerpeloton, zijnde zowel de mensen die zelf meerijden in het peloton als de mensen die de wedstrijd bekijken langs het parcours.
Comfort	Elvik (2000), Pucher & Dijkstra (2003), Shinar (2012), Wegman et al. (2012), Zegeer & Bushell (2012), Stanojevic et al. (2013), Schepers et al. (2014), Schepers et al. (2016).	Het comfort van de mensen in het peloton, m.a.w. dat men genoeg ruimte heeft, dat men zich niet te zenuwachtig moet maken, enz.
Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Finch (2006), Morrow & Idle (2008a), Morrow & Idle (2008b), Larson & Maxcy (2014).	De mate waarin een wielervedstrijd beschouwd wordt als spectaculair, sensationeel, competitief en aangenaam om te bekijken.
Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Freeman (1984), Friedman & Mason (2004), Friedman et al. (2004), Fuller & Drawer (2004), Finch (2006), Timpka et al. (2006), Timpka et al. (2008), Leopkey & Parent (2009).	De mate waarin een veiligheidsmaatregel of -scenario aanvaard wordt door de leden van de sportgemeenschap en verenigbaar is met de fundamenteën van de sport.
Kost van het scenario	Runyan (1998), Elvik (2000), Pucher & Dijkstra (2003), Vesentini & Cuyvers (2003), Friedman & Mason (2004), Friedman et al. (2004), Fuller & Drawer (2004), Morrow & Idle (2008a), Timpka et al. (2008), Leopkey & Parent (2009), Aertsens et al. (2010), Elvik (2010), Wegman et al. (2012), Soole et al. (2013), Schepers et al. (2014).	De kosten die de implementatie van een veiligheidsscenario met zich meebrengt.

Stakeholder-specifieke criteria:

- *Competitieve participanten in het peloton* – **Sportieve prestaties:** de voornaamste reden waarom renners en ploegleiders de wielersport beoefenen, is het neerzetten van mooie sportieve prestaties. Voor een degelijke stakeholderanalyse in een sportcontext is het dan ook cruciaal dat dit criterium in het onderzoek wordt opgenomen.
- *Neutrale volgers* – **Mogelijkheid tot het uitvoeren van uw taak (technische bijstand e.d.):** in tegenstelling tot de vorige groep beogen de neutrale volgers geen sportieve of competitieve doelstellingen, maar trachten zij het verloop van de koers te vrijwaren door eventuele probleemsituaties te voorkomen of te verhelpen. Of het nu mobiele seingever, technische bijstand of medische bijstand betreft, voor elk van hen is het elementair dat zij de mogelijkheid hebben om hun specifieke taak zo goed en zo kwaad als het kan uit te voeren.
- *Inrichtende macht* – **Positieve evolutie van het wielrennen (modernisering en promotie van de sport):** hoewel hun primaire beweegredenen voortkomen uit de intentie om mooie wedstrijden te organiseren, is het echter logisch dat organisatoren en federaties ook begaan zijn met de toekomst van het wielrennen. Als wielersfans vinden zij het immers zeer belangrijk dat hun geliefkoosde sport in positieve zin evolueert en gemoderniseerd wordt. Het promoten van de wielersport creëert bovendien het viciuze effect dat wielervedstrijden meer aandacht en een grotere instroom van financiële middelen verwerven, waardoor men in staat is de sport nog verder te moderniseren en te promoten.
- *Mediaomgeving* – **Mogelijkheid tot verslaggeving:** het spreekt voor zich dat het voor mensen uit de media fundamenteel is dat zij verslag kunnen uitbrengen van de wedstrijd, of het nu om fotografen, commentatoren of cameramensen gaat. Jammer genoeg dient men hierbij de afweging te maken dat deze doelstelling niet altijd verenigbaar is met de veiligheid.
- *Gemeenschap:* /

Ter verduidelijking geeft tabel 10 nog eens een overzicht van de criteria per stakeholdercategorie.

Tabel 10: Overzicht van de criteria per stakeholdercategorie

Competitieve participanten in het peloton	Neutrale volgers	Inrichtende macht	Mediaomgeving	Gemeenschap
Algemene veiligheid	Algemene veiligheid	Algemene veiligheid	Algemene veiligheid	Algemene veiligheid
Comfort	Comfort	Comfort	Comfort	Comfort
Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd
Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario
Kost van het scenario	Kost van het scenario	Kost van het scenario	Kost van het scenario	Kost van het scenario
Sportieve prestaties	Mogelijkheid tot het uitvoeren van uw taak (technische bijstand e.d.)	Positieve evolutie van het wielrennen (modernisering en promotie van de sport)	Mogelijkheid tot verslaggeving	

3.3.3.4 Toekenning van de gewichten

In stap 4 mogen de stakeholders hun mening uitdrukken over hoe belangrijk zij elk van hun evaluatiecriteria achten. In dat verband werden de respondenten van respectievelijk de Competitieve participanten in het peloton (4), de Neutrale volgers (2), de Inrichtende macht (2), de Mediaomgeving (3) en de Gemeenschap (50) gevraagd om 100 (procent)punten te verdelen over de verschillende criteria. Hoe meer belang men aan een bepaald criterium hechtte, hoe meer punten men aan dat criterium moest toekennen. Deze toekenning van gewichten wordt geïllustreerd door figuur 11. Vervolgens berekent de MAMCA-software automatisch het gemiddelde van de puntenverdelingen per stakeholdergroep. Deze ‘gemiddelde’ gewichten fungeren als de definitieve waarderingscijfers in deze MAMCA-analyse.

Competitieve participanten in het peloton Criteria Display					
Criteria Name	Criteria Group	Weight (Score)	Weight (%)	Action	
Algemene veiligheid	nvt	0.25	0.00%		
Comfort	nvt	0.08	0.00%		
Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	nvt	0.12	0.00%		
Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	nvt	0.20	0.00%		
Kost van het scenario	nvt	0.05	0.00%		
Sportieve prestaties	nvt	0.30	0.00%		

Save Cancel

Figuur 11: Fictief voorbeeld van een gewichtstoekenning

3.3.3.5 Evaluatie van de scenario's

In het kader van een MAMCA-analyse houdt de scenario-evaluatie in dat men dient te beoordelen hoe goed de beschouwde scenario's scoren op de verschillende criteria vanuit het standpunt van iedere stakeholder(groep), gaande van 'Zeer Negatief' tot 'Zeer Positief' (*Very Negative – Negative – Slightly Negative – Neutral – Slightly Positive – Positive – Very Positive*). Zo zou men bijvoorbeeld, vanuit het standpunt van de Competitieve participanten, kunnen verwachten dat scenario 5 (*Meer sensibilisering en straffen*) weliswaar de veiligheid ietwat ten goede komt (*Slightly Positive*), maar anderzijds de sportieve prestaties lichtjes negatief beïnvloedt (*Slightly Negative*). Figuur 12 is een fictief voorbeeld van zo'n evaluatie. In onderstaande paragrafen volgt een bespreking van de gehanteerde evaluatiemethode, welke voor de Gemeenschap lichtjes verschilt t.o.v. de andere groepen. Daarbovenop werden de 5 evaluaties achteraf nog onderworpen aan een objectiviteitscontrole.

Evaluation Table							
Alternative	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Sportieve prestaties	Evaluation Score
Huidige situatie	Neutral	Neutral	Positive	Neutral	Neutral	Neutral	
Afgesloten circuits	Positive	Neutral	Negative	Negative	Positive	Neutral	
Vermindering van de "frictie"	Very Positive	Positive	Slightly Positive	Neutral	Slightly Negative	Slightly Positive	
Vermindering van de "incompatibiliteit"	Positive	Positive	Neutral	Slightly Positive	Slightly Positive	Slightly Positive	
Meer sensibilisering en straffen	Slightly Positive	Negative	Slightly Negative	Slightly Positive	Slightly Negative	Slightly Negative	

Save & Validate

Figuur 12: Fictief voorbeeld van een scenario-evaluatie

3.3.3.5.1 Evaluatiemethode voor de Competitieve participanten in het peloton, Neutrale volgers, Inrichtende macht en Mediaomgeving

Per stakeholdergroep werd 1 respondent geselecteerd die de evaluatie in onderling overleg met de onderzoeker diende uit te voeren vanuit het oogpunt van zijn stakeholdergroep. Deze 'evaluatie-experten' staan vetgedrukt weergegeven in tabel 8.

3.3.3.5.2 Evaluatiemethode voor de Gemeenschap

De 50 respondenten van de categorie Gemeenschap, die van zichzelf moesten aangeven wielerfan te zijn, dienden de evaluatie elk afzonderlijk in te vullen, telkens in het bijzijn van de onderzoeker, die duiding verschafte indien bepaalde aspecten van de scenario's, criteria of evaluatie niet duidelijk waren. Deze gegevens werden verzameld met behulp van een enquête op papier, die u kan terugvinden in bijlage 5. Vervolgens werden alle individuele evaluaties opgeslagen in een Excelbestand en gekwantificeerd volgens onderstaande code:

- *Very Negative:* -3
- *Negative:* -2
- *Slightly Negative:* -1
- *Neutral:* 0
- *Slightly Positive:* 1
- *Positive:* 2
- *Very Postitive* 3

Merk op dat hierbij de *assumption of equal appearing intervals* gehanteerd wordt, zodat deze schaal, die eigenlijk categorisch is, beschouwd mag worden als een intervalschaal. Tot slot krijgt elk van de 25 vereiste beoordelingsdimensies (5 scenario's x 5 criteria) een score toegewezen door het gemiddelde te berekenen van de 50 individuele gekwantificeerde antwoorden voor die dimensie. Deze gemiddelde scores zijn een indicatie voor de categorische waarden die in de MAMCA-software zelf moeten worden ingebracht. Ter illustratie, scenario 2 (*Afgesloten circuits*) behaalde voor het criterium 'Aantrekkelijkheid van de wedstrijd' een gemiddelde score van -1,22, waardoor deze specifieke dimensie het label '*Slightly Negative*' toegewezen kreeg in de evaluatie voor de Gemeenschap (-1,22 leunt immers het dichtst aan bij de afgeronde waarde -1 → *Slightly Negative*). Op deze manier kregen alle 25 dimensies een categorische waarde aangemeten, waardoor de evaluatie voor de Gemeenschap vervolledigd kon worden. Men dient hierbij de opmerking te maken dat deze methodiek van gemiddelde scores impliceert dat de Gemeenschapsevaluatie waarschijnlijk minder uitgesproken en meer afgevlakt is t.o.v. de evaluaties van de andere stakeholdergroepen, m.a.w. de categorische beoordelingen van de Gemeenschap zullen eerder naar '*Slightly Negative/Positive*' neigen dan naar

'*Very Negative/Positive*'. Dit hoeft echter geen substantieel probleem te vormen. Integendeel, dit is juist een logisch fenomeen, aangezien de wielersport, van de 5 stakeholdergroepen, het minst intensief bij de wielersport betrokken zijn en de implicaties/effecten van dergelijke veiligheidsscenario's zelf in mindere mate ervaren. Men kan dus inderdaad rechtvaardigen dat de evaluatie van deze stakeholdergroep minder uitgesproken dient te zijn.

3.3.3.5.3 Objectiviteitscontrole

Natuurlijk mag men als onderzoeker nooit zomaar blind vertrouwen op het oordeel van de respondenten. Daarom werden de 5 stakeholderevaluaties achteraf nog eens onderworpen aan een objectiviteitscontrole, met als doel eventuele onregelmatigheden en ongegronde uitschieters te elimineren, zodat enige mate van objectiviteit gevrijwaard werd. Deze controle werd uitgevoerd door de onderzoeker zelf, op basis van de informatie uit de interviews en de ervaring die hij heeft opgedaan gedurende de tijd die hij doorbracht met mensen uit het wielrennen. Indien een bepaalde beoordeling indruiste tegen de realiteit of een afwijkend denkbeeld t.o.v. de algemeen aanvaarde perceptie binnen de stakeholdergroep vertoonde, werd deze gecorrigeerd en toegelicht waarom deze wijziging werd doorgevoerd. Alle andere beoordelingen, die geen afwijkingen vertoonden, bleven onaangeroerd. De oorspronkelijke evaluaties per stakeholdergroep kan u terugvinden in bijlage 9, terwijl de gecorrigeerde evaluaties, inclusief argumenten voor aanpassingen, weergegeven staan in bijlage 10.

3.3.3.6 Globale analyse en rangschikking

Nadat alle gewichten en (gecorrigeerde) evaluaties ingebracht zijn, genereert de MAMCA-software een uitgebreid aanbod aan grafieken en modellen, die ons in staat stellen een globale analyse te bewerkstelligen. Op deze manier kunnen conclusies geformuleerd worden omtrent welke scenario's nu precies het meest wenselijk zijn voor iedere stakeholdergroep afzonderlijk en welk scenario als optimaal beschouwd kan worden met het oog op de ruime stakeholderomgeving van de wielersport.

3.3.3.7 Implementatie

Op basis van de globale analyse en de daarbij horende grafieken en modellen is het mogelijk om aanbevelingen te formuleren naar beleidsmakers in het wielrennen toe. Hoewel het zeker en vast niet de bedoeling is deze informatie een dwingend karakter toe te schrijven, is het voor de bevoegde instanties alleszins toch aangewezen deze kennis (in meer of mindere mate) in overweging te nemen tijdens het beslissingsproces m.b.t. de implementatie van veiligheidsmaatregelen. Deze MAMCA-analyse kadert immers in de gedachte dat er meer samenwerking moet plaatsvinden tussen academische onderzoekers en beleidsmakers van sportfederaties en overheden (Finch, 2006; Timpka et al., 2008).

4. Resultaten

4.1 Onderzoeksvraag 1 – Globaal veiligheidskader en Haddon matrix

4.1.1 Inleiding

Vooraleer het beoordelen van de hypothesen aangevat wordt, kan worden opgemerkt dat alle geïnterviewde respondenten enigszins van mening zijn dat er nog progressie mogelijk is wat betreft de veiligheid in het wielrennen en dat het arsenaal aan potentiële veiligheidsmaatregelen nog niet uitgeput is. U kan dit nalezen in de uitgeschreven interviews, die u kan terugvinden in bijlage 3. Dit gegeven toont alleszins aan dat het onderzoeksprobleem van deze thesis nog steeds relevant is en dat de motieven voor het onderzoek wel degelijk gegrond zijn. Daarbovenop verstrekken de respondenten enkele mooie beschrijvingen van de huidige veiligheidssituatie in het wielrennen, alsook welke verbeteringen in de afgelopen jaren werden doorgevoerd:

“Uiteindelijk moet de veiligheid van de renners altijd vooropgesteld worden; binnen het ganse ‘konvooi’ zijn zij immers de zwakste partij. Zij zijn de zwakke weggebruikers binnen het peloton. Als zij betrokken raken bij een botsing, dan wordt die klap niet opgevangen door hun vehikel (zoals bij een moto of auto wel het geval is), maar ervaren zij de impact onmiddellijk lichamelijk, en daarom is hun kans op verwondingen ook zoveel groter. Op dat vlak zijn er recentelijk heel wat betreurenswaardige voorvallen geweest. Ik denk dat dit ook eerder te maken heeft met het inschatten van een situatie door de mensen die in het peloton rijden, m.a.w. de menselijke factor. Tegenwoordig zijn er wel al een paar zaken toegepast die de veiligheid ten goede komen; zo is het aantal neutrale wagens in het peloton al gereduceerd en probeert men aldus te streven naar een verkleining van het wagenpark. Daarnaast zie je tegenwoordig ook dat veel parcoursen voorzien zijn van zogenaamde ‘way-outs’, waar gemotoriseerde voertuigen het parcours kunnen verlaten en verder terug kunnen inpikken, zodat ze niet verplicht worden om inhaalbewegingen t.o.v. het peloton uit te voeren, een fenomeen dat recentelijk tot heel wat ongevallen heeft geleid. In dat opzicht zit je natuurlijk met het verhaal van 2 snelheden: enerzijds heb je de renners die aan wedstrijdsnelheid rijden, en anderzijds heb je de volgwagens en motards die inhaalbewegingen moeten maken en natuurlijk aanzienlijk meer pk’s onder de motorkap hebben.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

“In België is het al veel verbeterd, maar in het buitenland is er nog veel progressie mogelijk. Het zijn vooral de motorrijders waarmee ik last heb. Dat kan vanuit mijn standpunt natuurlijk ook te maken hebben met het ongeval van Stig (Broeckx) vorig jaar, waarbij hij werd aangereden door een motard. Maar ik vind dat die motorrijders soms nogal snel en roekeloos het peloton passeren, en dan vooral in het buitenland. In België is dat nu veel verbeterd, omdat men die ‘way-ins’ en ‘way-outs’ heeft ingevoerd zodat de motards het peloton niet meer moeten passeren, dus dat scheelt wel veel. Voor de rest denk ik ook aan de huidige verkeersinfrastructuur: paaltje hier, paaltje daar, drempel hier, drempel daar, wat het voor zo’n peloton ook niet gemakkelijk maakt om daar doorheen te manoeuvreren.” (Jürgen Roelandts – wielrenner bij Lotto-Soudal)

Roesems en Roelandts benadrukken beiden het feit dat er nog aanzienlijke vorderingen geboekt kunnen worden met het oog op de veiligheid. Daarbij kaart Roelandts het probleem m.b.t. de huidige verkeersinfrastructuur aan (Pucher & Dijkstra, 2003), terwijl Roesems zich eerder focust op de zwakheid van renners (Wegman et al., 2012) en de incompatibiliteit tussen renners en gemotoriseerde voertuigen (Wegman et al., 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). In het kader van deze problematiek maken beide heren niet toevallig gewag van de *way-ins* en *way-outs* (net zoals alle andere respondenten trouwens), een maatregel die gemotoriseerde voertuigen in staat stelt het peloton in te halen via een alternatieve route, waardoor dergelijke conflictsituaties minder vaak voorkomen. Dit nieuw systeem werd in België ingevoerd naar aanleiding van de talrijke wielrongelukken in 2016 en is eigenlijk een verwezenlijking van de academische suggestie dat verplaatsingsmodi die grote verschillen in massa en kinetische energie vertonen, zo veel mogelijk van elkaar gescheiden zouden moeten worden (Wegman et al., 2012; Zegeer & Bushell, 2012; Schepers et al., 2014; Schepers et al., 2016). Deze maatregel heeft al zeer positieve implicaties voor de veiligheid bewerkstelligt en het is dan ook niet verwonderlijk dat het op bijval kan rekenen van zo goed als alle stakeholders binnen de wielergemeenschap. Bovendien is dit een illustratie van de mate waarin de Belgische instanties werk leveren om de situatie nog verder te verbeteren. Jammer genoeg lijkt deze ingesteldheid een louter Belgisch fenomeen te zijn en blijven de andere grote wielerlanden achterop hinken. Zo wordt het systeem van de *way-ins* en *way-outs* enkel in Belgische wedstrijden toegepast, terwijl deze aanpak eigenlijk in alle landen weerklank zou moeten vinden. AG2-renner Oliver Naesen bevestigt weliswaar de aangehaalde problematische kwesties, maar is veruit de enige respondent (tezamen met Patrick Lefevere) die melding maakt van de veiligheid op training, een aspect dat tegenwoordig steeds belangrijker en actueler wordt:

“In dat verband heb je twee invalshoeken: tijdens de wedstrijd en op training. In de wedstrijden zelf is men echt veel aan het verbeteren, vind ik, ten gevolge van de ongevallen die spijtig genoeg gebeurd zijn. De ‘way-ins’ en ‘way-outs’ voor de motards bijvoorbeeld, dat is echt een mega goede stap vooruit. Verder passeer je tegenwoordig bijna nooit meer paaltjes die niet ingepakt zijn. Anderzijds, iets waar men niets aan kan veranderen, is het feit dat de wegen eigenlijk niet gemaakt zijn om erop te koersen. Je rijdt van eiland naar eiland, je rijdt van borduur naar borduur. In de grote landen zoals Frankrijk, als je van een klein onnozel dorp naar een ander klein onnozel dorp rijdt, dan kom je zo’n dingen niet tegen, maar in het algemeen zijn de wegen niet voor het wielrennen gemaakt. Dus je moet echt wel continu wakker blijven. Maar op zich vind ik dat het op dit moment goed meevalt qua veiligheid, binnen de wedstrijd. Buiten de wedstrijd echter, op training, dat is een andere zaak. Zo werd Yoann Offredo deze week nog aangevallen op training door een man met een honkbalknuppel. Man man man, dat zijn dingen die je ook gewoon echt tegenkomt, dat gebeurt echt he! Dus ja, dat aspect van de veiligheid is nog niet top. Dan denk ik ook onmiddellijk aan Scarponi die vorige week op training aangereden werd en overleden is. Je moet er af en toe bij stilstaan, ook niet te veel natuurlijk, zodat je in je achterhoofd weet dat je vroeg of laat wordt aangereden als wielrenner.” (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

Naesen nuanceert echter wel dat het probleem niet enkel bij de ‘gewone’ weggebruikers ligt, maar ook bij de renners zelf. Hij vindt dat veilig en verantwoord gedrag op de openbare weg van twee kanten moet komen:

“Het begint bij onszelf; als je op stage in Spanje in een groep van 20 man rijdt, dan wordt er nooit gestopt voor een rood licht. Dat is de normaalste zaak van de wereld. Ik word daar soms echt zot van, dat is echt superdwaas. Maar goed, dat is nu zo, iedereen negeert de rode lichten. Dat zou eigenlijk niet meer mogen gebeuren, dat is stap 1. Als je op training afdalingen doet, dan hoeft dat niet aan 90 km/u te zijn, dat mag gerust ook aan 50 km/u gebeuren. In onoverzichtelijke bochten mag je gerust op je vak blijven; je moet niet altijd denken dat je in de Ronde van Frankrijk zit. Bij zo’n dingen begint het en verder is het ook belangrijk dat je het bewustzijn hebt van “Ik zit goed op mijn fiets, ik kan snel reageren als er iets gebeurt of ik kan snel tot stilstand komen, maar dat oud vrouwtje dat in haar auto zit en schrikt als ze mij uit de bocht ziet komen, die misschien niet”. Je moet dus wel beseffen dat niet iedereen even vlot en wendbaar is in het verkeer.” (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

In dat verband kaart Lefevere bovendien aan dat er in België nieuwe wielerpistes gebouwd moeten worden. Hij meent immers dat het problematisch gesteld is met de veiligheid op training van zowel professionals, amateurs als jeugdrenners. Volgens Lefevere heeft vooral deze laatste groep nood aan afgebakende trainingsfaciliteiten, zeker in de oostelijke regio’s van België:

“Stel je voor: je hebt een kind van 10 jaar en je zegt tegen dat kindje dat het een uur moet gaan trainen op de openbare weg. Dan ben je helemaal niet zeker dat je het nog zal terugzien: dode hoeken, gevaarlijke zijstraten, enz. Daartegenover, bij tennis, rugby of voetbal zet je je kind af aan het stadion. Het traint en speelt, en achteraf ben je min of meer zeker dat je het kind veilig kan ophalen. We kennen allemaal de huidige verkeersproblemen en de rol die de zwakke weggebruikers, zijnde de fietsers, daarin spelen. Hoe moeten wij onze sport attractief maken en tegelijkertijd toch ook veilig? Op dat vlak moet het voorbeeld van de Angelsaksische landen gevolgd worden. Daar begint bijna iedereen eerst op de piste. Voor kinderen is dat een veiligere manier om te trainen. Waar vind je hier wielerpistes? In Gent, Oostende en Roeselare, maar voor de rest is dat heel mager. Er zijn eigenlijk echt een paar wielercentra nodig aan de andere kant van Brussel, zodat de mensen van de oostelijke regio’s niet altijd het verkeer van Antwerpen moeten trotseren. In Midden-Brabant, Limburg en Wallonië zouden zo’n centra zeer welkom zijn. Maar dat is natuurlijk de taak van de federaties.” (Patrick Lefevere – CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team)

4.1.2 Hypothese 1: de 3 E's

In onderstaande paragraaf volgt eerst en vooral een beoordeling van deze eerste hypothese, met daaropvolgend enkele rubrieken die de standpunten van de respondenten t.o.v. iedere E, respectievelijk *Engineering*, *Enforcement* en *Education*, bespreken.

4.1.2.1 Beoordeling van de hypothese

Is het combineren van de 3 E's werkelijk de meest aangewezen methode om veiligheid in het professioneel wielrennen na te streven, zoals Van Malderen & Macharis (2009) en Zegeer & Bushell (2012) beweren? Of kan men zich in dit geval toch beter richten op één enkele invalshoek? De respondenten lijken de combinatie-filosofie enigszins te bevestigen: ongeveer de helft van hen geeft aan dat men op dit moment de 3 aspecten tegelijk moet beschouwen om optimale veiligheidseffecten te verwezenlijken, rekening houdend met de huidige veiligheidssituatie. De andere zes zijn van mening dat men de prioriteit zou moeten leggen bij één specifieke E, omdat deze momenteel de meeste aandacht vereist. Daarbij geven drie respondenten voorrang aan *Education*, twee aan *Engineering* en slechts eentje aan *Enforcement*. Deze individuele voorkeuren worden weergegeven in tabel 11. Op basis van deze antwoorden kan voorzichtig geconcludeerd worden dat het professioneel wielrennen inderdaad een combinatie van de 3 E's dient te beogen om optimale resultaten te verkrijgen. Dat is immers de meest logische gedachtegang: als je de veiligheidssituatie vanuit verschillende perspectieven beoordeelt en tracht te verbeteren, dan zal dit altijd leiden tot meer 'complete' oplossingen. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat 5 van de 11 respondenten expliciet postuleren dat het verenigen van de 3 E's essentieel is. Daarenboven kan worden opgemerkt dat er bij de andere respondenten, die de nadruk leggen op één specifieke E-invalshoek, geen consensus bestaat over welke E nu precies gekenmerkt wordt door de hoogste graad van urgentie. Bovendien nuanceren de meesten hun antwoord door te stellen dat de E van hun voorkeur soms ondersteund moet worden door maatregelen uit de andere twee E-categorieën. Deze Klassieke Drievuldigheid uit de traditionele verkeersveiligheidsliteratuur vindt dus ook weerklank in de context van het professioneel wielrennen. Desalniettemin, als er dan toch een E moet worden geclassificeerd als de meest urgente invalshoek, dan zou dit waarschijnlijk *Education* zijn.

Tabel 11: Individuele voorkeuren m.b.t. de 3 E-benaderingen

Interview	Naam	Functie	Voorkeur m.b.t. de 3 E's
1	Hans Van Lierde	Neutrale monteur voor Shimano	Combinatie van de 3
2	Bert Roesems	Sportmarketing officer bij Shimano	Education
3	Danny Schets	Organisator van de Gooikse Pijl	Enforcement
4	Jürgen Roelandts	Wielrenner bij Lotto-Soudal	Combinatie van de 3
5	Jens Debusschere	Wielrenner bij Lotto-Soudal	Combinatie van de 3
6	Niko De Muyter	Commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen	Education
7	Marc Van Hecke	Sportfotograaf voor Mediahuis	Combinatie van de 3
8	Patrick Lefevere	CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team	Engineering
9	Carl Bertelee	Verslaggever op de moto voor de VRT	Education
10	Oliver Naesen	Wielrenner bij AG2R La Mondiale	Engineering
11	Philippe Mariën	Assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris	Combinatie van de 3

4.1.2.2 Engineering: de mening van de respondenten

Met het oog op *Engineering* wordt in (bijna) alle interviews verwezen naar de problematiek m.b.t. de Belgische weginfrastructuur en daarbij wordt vooral de verkeerssituatie in Vlaanderen bekritiseerd: wegversmallingen, vluchtheuvels, asverschuivingen, onverwachtse objecten op het wegdek, het gebrek aan open ruimtes, enz. Onderstaande citaten beschrijven deze problematiek uitstekend:

“De infrastructuur wordt altijd maar complexer: middenbermen, vluchtheuvels, enz. En dat is eigenlijk niet zo goed voor de koers. OK, dat is verkeersveiliger in het dagelijkse leven, maar in de koers... Of dan denk ik bv. ook aan bloembakken, paaltjes in het midden van de weg, e.d.; dat is echt een ramp in de koers. Ik denk dat daardoor veel valpartijen veroorzaakt worden. Omwille van dergelijke infrastructurele elementen ben je dan al eens verplicht om op het fietspad of het voetpad te springen, en dan staan daar natuurlijk ook wel eens toeschouwers; dat zijn gevaarlijke situaties ten gevolge van de infrastructuur op de Belgische wegen. ... Ik denk dat we misschien moeten opteren om objecten op de weg te plaatsen die tijdelijk weggehaald kunnen worden. Zo’n zaken zie je soms al: paaltjes die gedurende het hele jaar op de weg staan, maar voor de koers verwijderd worden. Dat is misschien wel

iets waarop men meer zou kunnen letten. Natuurlijk, dat is een discussie die zich ‘boven’ de koers afspeelt; dat gaat over politiek...” (Jens Debusschere – Wielrenner bij Lotto-Soudal)

“Engineering is natuurlijk ook niet onbelangrijk, want we zitten met een sport die zich afspeelt op de openbare weg. Door het feit dat er heel veel infrastructurele ingrepen zijn gebeurd om het verkeersveilig te houden in het algemeen (rotondes, bloembakken, verkeersgeleiders, asverschuivingen, enz.), is de situatie voor het peloton er niet bepaald veiliger op geworden. Al deze elementen hebben invloed op het sportieve gebeuren in het wielrennen, want daar moet een peloton van 200 man langs te geraken. En dat is natuurlijk ook een belangrijke factor met het oog op de veiligheid. Er zijn op een wedstrijddag misschien 50 à 60 ‘moeilijkere’ passages die we vroeger niet hadden, die moeten worden bemand met mobiele seingever met een gele vlag, enkel en alleen omwille van de moderne infrastructurele indeling op de Belgische wegen. Op die punten is het aan de renners om niet alleen zichzelf, maar ook de anderen daar veilig doorheen te loodsen.” (Niko De Muyter – commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen)

Debusschere en De Muyter hekelen dus beiden de hedendaagse verkeersinfrastructuur op de Vlaamse wegen. In dat verband maant Debusschere organisatoren aan om voor elke wedstrijd nog eens extra te controleren of er op het parcours geen putten of gleuven in het wegdek zitten, hoewel hij ook wel beseft dat het niet vanzelfsprekend is om de baan opnieuw aan te leggen, enkel en alleen omdat er een wielervedstrijd passeert. Met het oog op haalbaarheid zou hij dan eerder opteren om de openbare weg te voorzien van wegneembare verkeersobjecten, die verwijderd kunnen worden op momenten dat er een koers aan de gang is. Hoewel men zou verwachten dat lokale overheden doorgaans niet geneigd zijn de verkeersinfrastructuur af te stemmen op de wielersport, beweert Niko De Muyter het tegendeel:

“En tóch zijn er gemeentebesturen waarvan ik zeker weet dat zij op sommige plaatsen wegneembare verkeersobjecten plaatsen omdat zij ervoor willen zorgen dat wedstrijden zoals de Ronde van Vlaanderen daar ieder jaar zouden kunnen passeren. Er zijn dus mogelijkheden m.b.t. wegneembare obstakels indien er wat ‘goodwill’ is langs beide zijden, en dat gebeurt op sommige plaatsen zeker en vast.” (Niko De Muyter – commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen)

Voorts geven we u nog een leuke suggestie van De Muyter mee; hij stelt voor om de seingever die op eilandjes staan te vervangen door robots, aangezien de enige taak van deze persoon bestaat uit het zwaaien met een vlag. Deze maatregel zou alleszins de veiligheid van seingever ten goede komen, maar brengt wellicht bezwaren op budgettair vlak met zich mee. Bovendien is de concentratie van dergelijke eilandjes op de Belgische wegen waarschijnlijk te hoog om deze maatregel in de praktijk te kunnen implementeren. In verband met deze kwestie wijst Marc Van Hecke op de complexiteit van het Belgische wegennet t.o.v. Nederland, waardoor men in ons land veel meer seingever nodig heeft om een wedstrijd in goede banen te leiden.

Het valt op dat, ondanks de terugkerende kritiek op de Belgische verkeersinfrastructuur, de meeste respondenten het *Engineering*-aspect niet expliciet aandragen als een manier om de veiligheidsgraad te verhogen, waarschijnlijk omdat men aanvoelt dat overheden de weginfrastructuur meestal niet kunnen aanpassen in functie van het wielrennen. Anderzijds is het ook goed mogelijk dat men zich niet ten volle bewust is van het assortiment van oplossingen die ingenieurs kunnen aanreiken op infrastructureel en technologisch vlak. Desondanks bestempelen twee personen *Engineering* als hun 'favoriete' E: Oliver Naesen en Patrick Lefevere.

"Het zijn kleine dingen, maar moet een borduur per se twee keer een hoek van 90 graden maken? Mag dat niet gewoon een licht 'schuine' borduur zijn? Als je op een borduur van 90 graden rijdt, dan lig je op de grond. Als je op een schuine borduur rijdt, heb je nog een kans. Moeten alle plakaten en verkeersborden op een metalen paal staan? Mag dat geen rubberen of plastieken paal zijn? Nu ja, ik heb er nog niet echt over nagedacht, maar zou dat geen plastiek kunnen zijn, zodat je niet dood bent wanneer je daartegen rijdt?" (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

Mogelijkerwijs zijn bovenstaande suggesties van Naesen ietwat onhaalbaar en te kort door de bocht, maar het geeft alleszins stof tot nadenken. Daarnaast haalt Naesen nog een paar andere innovatieve ideeën aan, zoals het invoeren van *crashpants*, bestaande uit textiel dat niet scheurt wanneer je valt, of een *full face* helm. Volgens Patrick Lefevere zouden er dan weer heel wat verbeteringen m.b.t. nadarafsluitingen verwezenlijkt kunnen worden. Zo is hij voorstander van dubbele nadarhekken op de cruciale punten van het parcours waar veel mensen staan, zodat een 'vacuüm' gecreëerd wordt tussen de toeschouwers en het peloton, waardoor de renners niet aangeraakt kunnen worden. Voorts maakt hij ook gewag van het feit dat de organisatie van de Ronde van Frankrijk beslist heeft om in de laatste kilometer van haar ritten nadarhekken te plaatsen waarvan de poten niet uitsteken en die als een soort van matras functioneren (zie figuur 13). Tot slot wijst Mr. Lefevere erop dat organisatoren moeten garanderen dat de laatste kilometer van de wedstrijd geen gevaarlijke of absurde verkeerselementen bevat met het oog op de veiligheid in massasprints, bv. dat een parcours op 300 meter van de finish niet plots overgaat van drie rijstroken naar één, en dat men eigenlijk best zou afstappen van aankomsten in stadscentra.



Figuur 13: Sprint in de Ronde van Frankrijk met matrassen en nadarhekken zonder uitstekende poten
(Bron: www.bicycling.com)

4.1.2.3 Enforcement: de mening van de respondenten

Hoewel *Enforcement* slechts eenmaal nadrukkelijk wordt aangevoerd als de E-benadering die op dit moment nog de meeste impact op de veiligheid zou kunnen teweegbrengen (door Danny Schets), blijkt uit de interviews dat er binnen de wielersport nog ruimte voor verbetering bestaat wat betreft handhaving en regelgeving. 5 geïnterviewden geven immers te kennen dat het handhavingsbeleid van wedstrijdjury's nog consequenter zou mogen verlopen. De kritiek luidt dat niet alle renners over dezelfde kam geschoren worden en dat sommige "grote namen" zich doorgaans meer mogen permitteren dan anderen:

"Ik ben ervan overtuigd dat meer consequente handhaving op dit moment de meeste impact zou kunnen teweegbrengen, Enforcement dus. Tegenwoordig is er de kwestie van op het voetpad te rijden: er wordt constant gezegd door de UCI en wedstrijdjury's dat het verboden is om op voetpaden en fietspaden te rijden, maar iedere week zie je weer renners die dat aan hun laars lappen. Het probleem is uiteraard dat de wedstrijdjury's en bevoegde instanties niet consequent zijn wat betreft hun straffen: als een grote naam zoiets doet, gebeurt er niks of krijgt die een kleine boete, en als een kleinere naam die regel overtreedt, wordt die onmiddellijk uit de koers gezet... Als je 2 maten en gewichten blijft hanteren, dan zullen de grote namen inderdaad niet snel geneigd zijn hun gedrag aan te passen."
(Danny Schets – organisator van de Gooikse Pijl)

“...wedstrijdjury’s moeten in mijn ogen strenger en consequenter zijn wat betreft de straffen die ze uitdelen. In de Omloop Het Nieuwsblad was er bv. duidelijk gezegd dat de renners niet op het voetpad mochten rijden en dat overtredders uit koers gezet zouden worden. In de kopgroep met o.a. Peter Sagan werd er echter toch op het voetpad gereden en de jury deed niks. De wedstrijdcommissaris ging echter wel naar een achtervolgende groep (met minder klinkende namen) om erop toe te zien dat die groep niet op het voetpad zou rijden. Jury’s zijn dezer dagen echt wel terughoudend om de grote namen te straffen of uit de koers te zetten. Zij zouden hun handhaving consequenter en doortastender moeten toepassen, zelfs indien namen zoals Boonen, Sagan, Gilbert,... tot de overtredders behoren. Dit zou volgens mij wel een afschrikkend effect teweegbrengen waardoor dergelijk buitensporig gedrag vermeden kan worden. Ook de UCI speelt daarin een belangrijke rol: zij maken de spelregels en moeten er dan ook op toezien dat iedereen deze respecteert. Als je als UCI zijnde verkondigt dat overtredders sowieso uit koers genomen en geschorst zullen worden, en dit dan uiteindelijk toch niet consequent toepast, dan verlies je veel geloofwaardigheid.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

Consequenter handhaving zou alleszins een goede zaak zijn voor de wielersport, aangezien een verhoging van het handhavingsniveau enigszins sociaal wenselijk gedrag en discipline bij (sommige) renners uitlokt en dus normaliter resulteert in een vermindering van het aantal ongevallen (Gaygisiz, 2010; Soole et al., 2013; Solmazer et al., 2016). Merk op dat sommige respondenten van mening zijn dat het handhavingsprobleem geen resultante is van het gebrek aan consequentheid, maar wel van de mildheid van de straffen die worden uitgedeeld. Daarom stellen o.a. Hans Van Lierde en Carl Bertelee voor om zwaardere straffen en schorsingen in te voeren, in overeenstemming met Wegman et al. (2012), Zegeer & Bushell (2012) en Schepers et al. (2016), of overtredders zelfs onmiddellijk uit de wedstrijd te verwijderen:

“Meer discipline bij motards, voornamelijk de fotografen en hun bestuurders! Daarbij zijn zwaardere straffen en schorsingen voor personen die zich niet aan de regels houden, zeer belangrijk in mijn ogen. Tegenwoordig worden dergelijke overtredders amper gestraft en dat zou van mij wat strenger mogen. Ik heb zelf al meegemaakt dat fotografen op onze plaats beginnen rijden, gewoon om een goede foto te hebben. Iedereen wil zijn taak voor 100% vervullen, voor ons is dat technische problemen oplossen en voor hen de beste foto nemen, maar dat zijn doorgaans tegenstrijdige doelstellingen die vaak tot conflicten leiden.” (Hans Van Lierde – neutrale monteur voor Shimano)

“Men moet duidelijk zeggen wat wel of niet getolereerd en bestraft wordt. Van mijn part mogen ze overtredders op staande voet buitengooien. Dat is de grootste straf die je iemand in de koers kan geven, bv. dat die persoon de volgende rit niet mag meerijden. Als ik zelf verkeerd ben, het zou heel jammer zijn natuurlijk, dan zou ik de consequenties ook aanvaarden. Maar dan moet je werkelijk iets gedaan hebben wat écht niet kan en waarvoor je terecht gestraft wordt. Zo’n dingen gebeuren nu nog steeds en dat wordt vaak opgevangen door de ervaring van degenen die al lang in de koers zitten. Maar vroeg of laat zal het eens verkeerd aflopen. Het is al een paar keer verkeerd afgelopen, helaas.” (Carl Bertelee – verslaggever op de moto voor de VRT)

UCI-commissaris Philippe Mariën beaamt dat er nood is aan een verzwaring van de huidige straffen, maar ziet dit liever gebeuren onder de vorm van hogere boetes of alternatieve straffen (zoals het aftrekken van UCI-punten) i.p.v. schorsingen of onmiddellijke uitsluitingen te hanteren:

“Over het al dan niet op het fietspad rijden kan je discussiëren, akkoord, maar wie gaat de ballen hebben om in de finale van de Omloop Het Nieuwsblad Sagan, Van Marcke en Van Avermaet uit de koers te pakken? Niemand, want je gaat die wedstrijd gewoon onthoofden. Wat ik aan de UCI heb voorgesteld, is om de boetes aanzienlijk te verhogen. Met alle respect, maar renners als Gilbert en Van Avermaet gaan niet wakker liggen van een boete van 187 euro. Ik heb voorgesteld om die drastisch te verhogen en dan spreken we over een paar duizend euro. Daarbovenop, als het echt gevaarlijk wordt, zou ik zelfs UCI-punten durven aftrekken. Dat zou volgens mij wel effect hebben, maar ik betwijfel heel sterk of ik dat zal kunnen doordrukken. Dat zou hen alleszins meer tot bezinning brengen dan die boete van 187 euro. En hen uit de koers pakken, ik blijf het er nog altijd moeilijk mee hebben.” **(Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)**

Op de vraag of een systeem met gele en rode kaarten (Coorevits, 2016) geschikt zou zijn voor de wielersport, antwoordt Mariën dat dit volgens hem minder waarschijnlijk is omwille van de administratieve rompslomp m.b.t. het bijhouden van kaarten voor een peloton van 200 renners. *“Voor 22 spelers op een voetbalveld is dat doenbaar, maar voor een peloton van 200 man is dat al een heel pak minder vanzelfsprekend...”* Tot slot kondigt Mariën nog aan dat de UCI momenteel werkt aan een *Competitions Commission*, een commissie die binnen de 72 uur kan ingrijpen en retroactieve straffen kan uitdelen, net zoals de reviewcommissie in het voetbal. Ter afsluiting van deze paragraaf maken we gewag van een *Enforcement*-maatregel die voor het eerst in België werd toegepast bij de Gooikse Pijl en die de veiligheid in de bevoorradingszone aanzienlijk ten goede komt. Het zou geen slechte zaak zijn moest deze maatregel doorsijpelen naar alle Belgische wielervedstrijden, al is er voorlopig nog sprake van een communicatiestoornis tussen Mr. Schets en de Belgische Wielerbond:

“Als ik een bepaald aspect mag aanhalen dat mij nauw aan het hart ligt, dan is het wel de bevoorrading. Dat is bij veel koersen een complete chaos. Je ziet een plaat “Begin bevoorrading” en een plaat “Einde bevoorrading”, en iedereen staat in die zone chaotisch door elkaar in het midden van de weg terwijl de renners daar langs alle kanten doorheen rijden. 5 jaar geleden heb ik echter als ploegleider van Jong Vlaanderen deelgenomen aan de Boucles de la Mayenne. Daar zag ik een bevoorradingssysteem (uitgevonden door de Franse oud-renner Jacky Durand) dat we de voorbije jaren ook in de Gooikse Pijl hebben toegepast: we bakenen genummerde bevoorradingzones af waar de verzorger dan plaats neemt op één meter van de boordsteen. Daar wordt hij geacht stokstijf te blijven staan. Het is de renner die zich naar de verzorger begeeft en niet omgekeerd. Iedere ploeg krijgt dus een genummerde plaats in de bevoorradingzone toegewezen en de verzorgers van die ploeg mogen die specifieke zone niet verlaten. De renners moeten naar hen toe komen. Als alles volgens de regels van de kunst gebeurt, dan zijn incidenten uitgesloten. Dit jaar is dat systeem overgenomen door Gent-Wevelgem, en daar is in de pers toch wel ruim aandacht aan besteed. Hans De Clercq van Gent-Wevelgem heeft me bovendien laten weten dat hij gaat proberen dit systeem te introduceren in alle wedstrijden van Flanders Classics. Zelf heb ik deze nieuwe manier van werken in de bevoorrading al voorgesteld aan de Belgische

Wielerbond, maar er heeft daar tot op heden nog niemand op gereageerd... Dat is voor mij nog een punt dat in de meeste wedstrijden nog verder uitgewerkt kan worden.” (Danny Schets – organisator van de Gooikse Pijl)

4.1.2.4 Education: de mening van de respondenten

Hadden we voor de eerste hypothese niet geconcludeerd dat het combineren van de 3 E's de optimale veiligheidsbenadering voor het professioneel wielrennen is, dan was *Education* zonder twijfel als belangrijkste E uit de bus gekomen. Maar liefst 9 van de 11 respondenten erkennen dat educatie één van de belangrijkste factoren is om het veiligheidsniveau nog verder op te krikken:

“Als ik dan toch één van die drie moet aanwijzen als meest urgent, dan zou ik kiezen voor Education, omdat in mijn ogen het grootste gevaar nog steeds veroorzaakt wordt door roekeloos gedrag van fotografen, toeschouwers, en ook renners. Sensibilisering van al deze partijen is noodzakelijk volgens mij. Denk maar aan de vele “gekken” die op de cols in de Ronde van Frankrijk meelopen met de renners tot op zeer kleine afstand. De wedstrijdregulator kan die personen enkel een verwittiging geven, maar in principe kunnen deze niet gestraft worden door de officials van het wielrennen (enkel de lokale politie kan daarbij ingrijpen, maar dit gebeurt zelden). Daarom lijkt het mij goed om, uitgaande van de wielerbonden, hieromtrent een sensibiliseringscampagne op poten te zetten.” (Hans Van Lierde – neutrale monteur voor Shimano)

“Alleszins, je opvoeding, je houding en je gedrag in het verkeer zijn van primordiaal belang! Natuurlijk moet je ook een beetje kunnen aanvoelen wat een koers is, want dat is constant in beweging he? Ik bedoel, een voetbalmatch speelt zich af op een groene rechthoek met 22 man en dan is dat gedaan. Maar een koers beweegt, dus iedere seconde kan er ook iets gebeuren. Iedereen moet zó geconcentreerd zijn, op elk moment, en dat is ook een onderdeel van de opvoeding: ga niet te laat slapen, drink niet, en wees te allen tijde wakker en alert voor alles wat er kan gebeuren. De meesten doen dat ook wel; de meeste chauffeurs van koerswagens zijn uitstekende chauffeurs, daar ben ik het volledig mee eens, en toch gebeuren er soms nog ongevallen die niet vermeden kunnen worden. Maar als iedereen inderdaad welopgevoed en gentleman-achtig aan de start van de koers verschijnt, dan zou dat al veel helpen.” (Carl Berteale – verslaggever op de moto voor de VRT)

In dit verband kwamen tijdens de interviews twee topics aan bod: educatie van de mensen in het peloton zelf en sensibilisering van toeschouwers.

Educatie van iedereen die actief in het peloton meerijdt is volgens de meesten een noodzakelijk gegeven, omwille van het mentaliteitsprobleem dat vandaag de dag bestaat in het peloton. De aanwezigheid van dit mentaliteitsprobleem wordt bevestigd door Hans Van Lierde, Danny Schets, Jürgen Roelandts, Marc Van Hecke, Patrick Lefevere, Oliver Naesen en Philippe Mariën. Zo geven Van Lierde en Lefevere aan dat er vroeger binnen het peloton meer rekening met elkaar gehouden werd, terwijl er tegenwoordig een “ieder voor zich”-mentaliteit heerst. Van Hecke verwijst dan weer naar de

snelheid, de hectiek en het gebrek aan respect waarmee de jonge generatie door het leven raast, zowel bij de renners als bij de mensen van de media. Hij nuanceert echter wel dat dit mentaliteitsprobleem niet zozeer voorkomt bij koersfotografen, omdat men toch al over enige ervaring moet beschikken om als koersfotograaf aan de bak te komen. Bovendien worden jonge fotografen die roekeloos gedrag vertonen snel op hun plaats gezet door de gevestigde waarden. Anderen beschouwen de mentaliteitskwestie echter niet als een generatiegebonden fenomeen, maar als een probleem van alle tijden: “... je kan niet zeggen: het zijn de jonge gasten of het zijn de gevestigde waarden; in elke generatie komen dergelijke mannen voor. Als je een paar jaar in het peloton zit, dan leer je die mannen ook wel kennen en weet je bij wie je uit de buurt moet blijven; renners waarvan je weet dat de kans op een valpartij exponentieel stijgt als zij in de buurt zijn...”, stelt Oliver Naesen, die ook vindt dat sommige renners meer verantwoord gedrag op training aan de dag zouden mogen leggen. Carl Berteele, ten slotte, is daarentegen niet van mening dat het peloton te kampen heeft met een substantieel mentaliteitsprobleem en benadrukt dat als iedereen gewoon zijn richtlijnen opvolgt en doet wat er van hem gevraagd wordt, er in principe geen sprake kan zijn van veiligheidsproblemen. Natuurlijk spelen sensibilisering en training daarin een belangrijke rol. Met het oog op het opdrijven van de educatie en het oplossen van het vermeende mentaliteitsprobleem worden in de interviews 3 wederkerende suggesties aangeboden:

- het onderrichten van de jeugd
- betere screening van iedereen die actief is in het peloton
- voorbeeldfunctie van de gevestigde waarden

1) Het onderrichten van de jeugd. Alle respondenten zijn het erover eens dat men nog meer zou moeten investeren in bewustwordingssessies en veiligheidstrainingen voor jeugdrenners. Als men de renners al van bij de jeugd de juiste normen en waarden aanleert, dan zal men daar in de toekomst de vruchten van plukken:

“Als je deze filosofie bij de jeugd aangeleerd krijgt, dan neem je dit ook mee op latere leeftijd. Natuurlijk, iedere renner heeft zijn eigen karakter en mentaliteit, en het moeten presteren onder druk heeft ook invloed op het gedrag in de koers. Maar het is wel zo dat Education niet vroeg genoeg geïntroduceerd kan worden bij de jeugd. Renners moeten al van jongs af aan een duidelijk beeld hebben van wat wel en wat niet kan.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

“Wat betreft Education, ik denk dat dat weinig effect zou hebben op de doorwinterde renners. Wat je natuurlijk wel kan doen, is al bij de aspiranten/nieuwelings/junioren beginnen met een goede opleiding te verschaffen omtrent veiligheid. Vroeger hadden wij dat niet: wij begonnen te koersen en wij waren weg, wij reden zonder helm... Ik denk dat dat nu ook al veel beter is t.o.v. vroeger. Het is belangrijk om vanaf hun 8 jaar de renners erop te wijzen dat veiligheid het belangrijkste is en dat ze

zich bewust moeten zijn dat ze respect moeten hebben voor iedereen die meerijdt in de koers.” (Danny Schets – organisator van de Gooikse Pijl)

De Belgische Wielerbond is dan ook volop bezig met het organiseren van dergelijke “gezondheidssessies”, die sinds kort ook het aspect veiligheid bevatten:

“Wat we bij Belgian Cycling sinds een vijftal jaar doen, en dat is dan inderdaad gelinkt aan Education, is het organiseren van gezondheidssessies voor junioren. Dat gaat in de eerste plaats over doping en antidoping, en de eerstejaars junioren moeten dat verplicht bijwonen. Doen ze dat niet, dan kunnen ze niet starten in een regionaal, provinciaal of nationaal kampioenschap. Dit jaar hebben we daar ook een stuk veiligheid aan gekoppeld, met als doel die adolescenten van 17-18 jaar al bewust te maken van wat een wielerkaravaan nu precies is, wie er allemaal meerijdt en wat ieders taak is, en dat ze rekening moeten houden met een aantal factoren die hun veiligheid zouden kunnen compromitteren.” (Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)

2) Betere screening van iedereen die actief is in het peloton. Deze maatregel beoogt de professionalisering van alle mensen die als chauffeur meerijden in wielervedstrijden, zodat de ‘mate van onbekwaamheid’ in het peloton teruggedrongen wordt. Bert Roesems voorziet u van uitleg:

“Met die betere screening doel ik vooral op personen die aan het stuur van volgwagens zitten en die daar niet professioneel mee bezig zijn. Ik heb bv. een neef die 1 keer per jaar achter het stuur van een volgwagen mag zitten tijdens Nokere Koerse. Ik wil zijn plezier zeker niet afnemen, maar uiteindelijk zit je daar met een peloton van professionele mensen, en dan kan het eigenlijk niet dat daar iemand komt tussen rijden die dat maar 1 keer per jaar doet. Dan mag je nog een gediplomeerde autopiloot zijn, je hebt in dat geval niet genoeg ervaring met zo’n wedstrijdstandigheden om dergelijke situaties goed te kunnen inschatten. Hoe kan iemand die als vriendendienst 1 keer per jaar in de koers mag rijden, over de nodige vaardigheden beschikken in een dergelijke risicovolle omgeving vol professionelen? Die commentaar gaat voor mij ook op voor de commissarissen. Op het hoogste niveau zouden dit allemaal profs moeten zijn die voltijds met die functie bezig zijn, zowel bestuurders van volgwagens als commissarissen, enz. Dit is vandaag de dag niet het geval; voor de meesten is dat louter een nevenactiviteit. Ik denk ook dat je sommige ‘amateurs’ tegen zichzelf moet beschermen. Als je aan zo iemand vraagt “Wil je eens met de auto rijden achter de koers?”, dan gaat die uiteraard toestemmen en dat is een gevaarlijk fenomeen. Een rijbewijs hebben is niet voldoende om als chauffeur plaats te nemen in de koers, en daarom is een betere screening van chauffeurs zeer belangrijk in mijn ogen. Ik denk zelfs dat het op dit moment gewoon voldoende is om een ‘driver vergunning’ aan te vragen bij de Wielerbond en daarvoor een bedrag te betalen. Ik zeg: verhoog de prijs van zo’n vergunning en koppel daar 3 dagen cursus/training aan. Dan zal je zien dat de meest geschikte en meest vaardige mensen zullen overblijven. Ik zeg niet dat een ervaren koerschauffeur nooit een ongeval kan veroorzaken, maar dat risico zal alleszins beperkt worden door de ervaring van die persoon. En heeft die persoon de ervaring niet, dan kan hij nog steeds terugvallen op zijn opleiding.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

In datzelfde kader stelt Patrick Lefevre voor om voltijdse vacatures open te stellen voor seingeveren en motards: *“er zijn namelijk heel wat ex-renners die werkloos zijn en die maximum tot hun 18 jaar naar school geweest zijn. Men zou dergelijke mensen kunnen “recycleren” en hen voor een bepaalde periode in het jaar kunnen aannemen als motard”*, aldus Lefevre, die op deze manier eveneens de professionalisering van het hele gebeuren tracht na te streven.

3) Voorbeeldfunctie van de gevestigde waarden. Deze filosofie poneert dat de gevestigde waarden binnen de sport de jongere generatie op sleeptouw zouden moeten nemen i.v.m. verantwoord rijgedrag. Het is de taak van de “grote namen” om roekeloze individuen op hun plaats te zetten en ervoor te zorgen dat iedereen zich binnen de grenzen van het aanvaardbare gedraagt. Blijkbaar gebeurt dit tegenwoordig steeds vaker en vaker, zowel bij de renners als bij de fotografen:

“Als ik de evolutie bekijk over de jaren heen, dan is de mentaliteit van de renners toch wel slechter geworden: vroeger waarschuwde men de andere renners op gevaarlijke punten door even een teken te geven, maar het voorbije decennium is die hoffelijkheid toch aanzienlijk afgenomen. Al moet het gezegd dat de situatie sinds 2 à 3 jaar terug verbeterd is; de renners zijn terug hoffelijker en gedisciplineerder geworden, onder leiding van grote namen zoals Cancellara. Het zijn de grote mannen die het voortouw moeten nemen om iedereen bewust te maken dat veiligheid primeert.” **(Hans Van Lierde – neutrale monteur voor Shimano)**

“In het heetst van de strijd ben je natuurlijk wel afhankelijk van allerlei factoren, maar ik durf wel te stellen dat er zeer weinig roekeloze fotografen in het peloton zitten. En als er dan toch eens een roekeloos geval op het toneel verschijnt, dan zal die er snel uitvliegen onder invloed van de ‘gevestigde’ fotografen. Dergelijke mensen worden aangegeven en aangeklaagd bij de jury en de UCI en die verdwijnen snel.” **(Marc Van Hecke – sportfotograaf voor Mediahuis)**

Sensibilisering van toeschouwers is het tweede belangrijke aspect van het *Education*-tweeluik. De algemene perceptie bij de respondenten luidt dat er vandaag de dag nog te veel gevaarlijke situaties opduiken door toedoen van toeschouwers die zich te uitbundig gedragen. Denk bv. aan de mensen die in de Ronde van Frankrijk meelopen met de renners en tegelijk een selfie proberen nemen of het incident in de Ronde van Vlaanderen waarbij Peter Sagan in de jas van een toeschouwer bleef haken en daardoor ten val kwam, tezamen met Naesen en Van Avermaet. Hoewel niemand bezwaren heeft tegen sensibiliseringscampagnes ten aanzien van het publiek, blijkt niet iedereen helemaal overtuigd van de werking van dergelijke campagnes, enerzijds omwille van de hoeveelheid alcohol die er langs het parcours genuttigd wordt en anderzijds omwille van de veronderstelling dat de gemiddelde burger gewoonweg niet echt vatbaar is voor de boodschap die zo’n campagne probeert uit te dragen. Dit laatste vermoeden lijkt enigszins te worden bevestigd door de bevindingen uit de bachelorproef van

de onderzoeker (Tordeurs, 2014), waarin geconcludeerd werd dat de gemiddelde Belg slechts in beperkte mate beïnvloed wordt door sociale sensibiliseringscampagnes. Bovendien is de kans groot dat dit effect in de zuiderse landen, waar de grote rondes georganiseerd worden, nog kleiner is. De kwestie is dan natuurlijk om de kosten tegen de baten af te wegen, aangezien sensibiliseringscampagnes, zoals bv. televisiespotjes, aanzienlijke kosten met zich meebrengen. Marc Van Hecke en Niko De Muyter vatten het topic mooi samen:

“... ik heb mijn twijfels of dergelijke campagnes effectief veel invloed hebben op de mensen. Soms zie ik in de reclame tijdens voetbalwedstrijden de boodschap “Say no to racism” verschijnen. Dat denk ik bij mezelf: “Ja, dat is juist, maar haalt dat nu eigenlijk wel iets uit?”. Bovendien, als een toeschouwer langs de kant van het parcours besluit om een 10-tal pinten te drinken, dan heeft die geen besef meer van veiligheid en sensibilisering. Misschien is het dan eerder een optie om op de kritieke punten een dubbele afsluiting te plaatsen. ... Sensibilisering moet er zijn. Als je niet sensibiliseert, dan ga je sowieso moeilijkheden krijgen. De manier waarop, dat laat ik over aan experts. Maar in mijn ogen is het alleszins een uitdaging om toeschouwers te sensibiliseren, want ik denk niet dat de doorsnee Belg daar echt heel vatbaar voor is. Het is zeker belangrijk om er aandacht aan te schenken, maar de manier waarop, daar kan ik niets over zeggen. Misschien kan men Tom Boonen engageren om eens op televisie te verschijnen in een spot over veiligheid...” (Marc Van Hecke – sportfotograaf voor Mediahuis)

“... de mensen langs de kant van het parcours, probeer hen maar eens te bereiken of tot hen door te dringen... Het is nu niet dat we heel veel problemen gehad met toeschouwers aan de kant, maar sensibiliseren mag altijd natuurlijk. “Pas op, jongens. Er is een groot peloton in aantocht in vliegende vaart, dus wees voorzichtig”, dat is een belangrijke boodschap. Maar dat kost dan weer geld en dan komen we weer bij het budgettaire aspect terecht...” (Niko De Muyter – commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen)

4.1.3 Hypothese 2: het betrekken van de stakeholders bij het veiligheidsbeleid

Deze hypothese behoeft weinig nuancering: hoe meer samenwerking, hoe beter. Alle respondenten bevestigen dat iedere stakeholdergroep zo veel mogelijk bij het veiligheidsbeleid betrokken moet worden, opdat optimale resultaten verkregen kunnen worden:

“Ik vind inderdaad dat alle partijen vertegenwoordigd zouden moeten zijn in dergelijke vergaderingen, omdat iedere doelgroep van zichzelf wel weet wat de eigenaardigheden en specificiteiten zijn van wat zij doen tijdens een wedstrijd. Bovendien vind ik het ook belangrijk dat alle partijen elkaars standpunt omtrent veiligheid (en andere aspecten van de koers) aanhoren. De beste beslissingen komen immers voort uit onderling overleg.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

“Stel je voor dat ik manager word in een bedrijf zonder dat ik de verschillende functies binnen de organisatie doorlopen heb. Dat is natuurlijk ondenkbaar. Dat is net hetzelfde voor het wielrennen. Men kan geen veiligheidsbeleid ontwikkelen zonder zelf ervaring te hebben in de koers en daarom moeten de meningen van de verschillende stakeholders gehoord worden. ... iedereen moet zijn mening kunnen geven en er moet naar elkaar geluisterd worden, ook naar de mensen uit de media. Ikzelf zou

bijvoorbeeld graag het voorstel doen om een gebruik uit het veldrijden ook in het wegrijden te implementeren, namelijk het op voorhand afbakenen van specifieke plaatsen langs het parcours waar fotografen zich mogen opstellen om foto's te nemen. Iedereen moet dus zeker aan bod komen in dat veiligheidsoverleg.” (Marc Van Hecke – sportfotograaf voor Mediahuis)

In overeenstemming met deze gedachten beschrijft Carl Bertelee de wielervedwereld als een complexe biotoop, bestaande uit verschillende groepen van mensen die ook nog eens verschillende, soms tegenstrijdige belangen meedragen. Deze beschrijving stemt perfect overeen met het standpunt van Morrow & Idle (2008a, 2008b), die de professionele wielergemeenschap categoriseerden als een complexe en conflictrijke sportomgeving waarin besluitvorming doorgaans moeizaam verloopt. In dat verband benadrukt Bertelee dat het in zo'n dynamische omgeving essentieel is om voldoende samenwerkingsinitiatieven en onderlinge dialogen in te lassen. Dit coöperatief denkbeeld wordt in de eerste plaats belichaamd door de vele briefings die voorafgaan aan wedstrijden, maar anderzijds worden er tegenwoordig ook afzonderlijke veiligheidsvergaderingen georganiseerd waarin renners, ploegen, volgers, organisatoren, media en bevoegde instanties elk hun zegje mogen doen over het onderwerp. In juni 2016 vond op het hoofdkwartier van de Belgische Wielerbond een vergadering plaats die beschouwd kan worden als het “ultieme veiligheidsoverleg” voor de Belgische wielersport. Bertelee is dan ook lovend over dit initiatief, maar beklemtoont dat deze vergadering eigenlijk ieder jaar zou moeten plaatsvinden om blijvende impact te bewerkstelligen. Tijdens deze bijeenkomst werden immers heel wat nieuwe inzichten verworven dankzij de input en ideeën van de aanwezige partijen. De implementatie van het *way in & way out*-systeem in België is bijvoorbeeld een rechtstreeks gevolg van dit veiligheidsoverleg. M.b.t. deze tweede hypothese kwamen overigens 5 subjecten ter sprake tijdens de interviews: renners, organisatoren, wielersfans, overheid en deskundigen uit andere domeinen.

4.1.3.1 Renners

Sommige respondenten geven aan dat de renners zelf nog meer inspraak zouden moeten krijgen in het besluitvormingsproces, omdat er momenteel nog te weinig rekening gehouden wordt met hun opinie. De oprichting van de rennersvakbond CPA (*Cyclistes Professionels Associés*), waarin vooral ex-renners zetelen, is alvast een stap in de goede richting, maar dit is niet voor iedereen voldoende:

“Ik denk nu bv. aan het geval van de schijfremmen. Daarover vraagt de rennersvakbond onze mening, en ik denk dat 90% van de renners tegen schijfremmen heeft gestemd, maar toch zijn er nog steeds bepaalde ploegen die ermee rondrijden in het peloton. ... Daarom zouden wij, de renners, onze stem nog meer moeten laten horen en eventueel een statement maken, bv. dat we uit protest niet starten of iets dergelijks, maar ja, dat gebeurt dan ook niet.” (Jürgen Roelandts – wielrenner bij Lotto-Soudal)

Daarom stellen Roelandts en Debusschere voor om per ploeg of per land 1 of 2 afgevaardigde renners in die vakbond te laten zetelen, zodat de mening van de renners nog vaker gehoord zou worden.

4.1.3.2 Organisatoren

Recentelijk krijgen organisatoren regelmatig te maken met het verwijt dat zij het peloton te riskante routes voorschotelen en derhalve onnodige gevaren creëren. Met het oog op de actualiteit denkt men in dat verband onmiddellijk aan de zogenaamde *plugstreets* (smalle, onverharde stroken) in Gent-Wevelgem:

“Ik vind wel dat het parcours soms voor verbetering vatbaar is; daar zitten soms elementen in die echt niet kunnen. Dan denk ik bv. aan de plugstreets in Gent-Wevelgem, die onverharde wegen. Er is een koers die daarom bekend is, de Strade Bianche (en dat is goed, zoals Parijs-Roubaix bekend is om haar kasseien), maar ik vind niet dat alle wedstrijden dat zomaar moeten imiteren; dat maakt het alleen maar gevaarlijker.” (Jens Debusschere – wielrenner bij Lotto-Soudal)

“Bij bepaalde wedstrijden, zoals Gent-Wevelgem, lijkt het soms alsof de organisatoren op zoek zijn naar een andere identiteit. Vroeger was die koers vooral gefocust op massasprinters zoals Kittel, Cavendish, enz., en nu willen dergelijke wedstrijden ook de grote, ‘klassieke’ renners aantrekken (Sagan, Van Avermaet,...). Voor mij is het niet per se zo dat het zwaarder maken van de wedstrijd gelijkstaat aan een grotere sportieve spektakelwaarde. Integendeel, het kan soms zelfs een rem op de wedstrijd plaatsen. Uiteindelijk zijn het nog altijd de renners zelf die de koers maken en het spektakel verzorgen.” (Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)

Philippe Mariën bevestigt dit fenomeen en repliceert dat de Belgische Wielerbond dergelijke praktijken in de nabije toekomst een halt toe zal roepen, o.a. door het aanstellen van een technisch afgevaardigde:

“Mensen hebben de neiging om spektakel op te zoeken, zowel in België als in het buitenland. Ik ga geen namen noemen, maar dat mag nooit ten koste van de veiligheid gaan, en ook niet ten koste van de sportieve regelmaat. Dat laatste aspect vind ik als commissaris ook heel belangrijk. Ik denk dat men soms inderdaad iets te ver gaat op dat vlak. Tegenwoordig is er immers de tendens om ‘off road’ te gaan ... We gaan trouwens ook in het reglement opnemen dat dergelijke praktijken niet meer zomaar kunnen. Wat we nu trouwens ook doen in alle belangrijke wedstrijden, is het aanduiden van een technisch afgevaardigde die op voorhand het parcours gaat keuren, overlegt wat er beter en anders kan, en daarover een rapport opmaakt. Dat doen wij sinds het begin van dit jaar, om toch nog een beetje controle te kunnen uitoefenen.” (Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)

Mariën verklaart aldus dat organisatoren in zekere zin ook “gesensibiliseerd” moeten worden en dat er bij het vastleggen van de parcoursen nog beter gecommuniceerd en overlegd moet worden met de andere betrokken partijen, waaronder de wielerbond zelf. Deze kritiek wordt echter wel genuanceerd door Niko De Muyter, die stelt dat organisatoren niet altijd zomaar vrij spel hebben om de zogenaamde

“veilige” wegen in hun parcours te integreren omwille van bustrajecten of de ligging van scholen. Patrick Lefevere, ten slotte, geeft aan dat organisaties zoals de Ronde van Frankrijk tegenwoordig steeds vaker conferenties m.b.t. veiligheid (of andere topics) in het leven roepen om het veiligheidsoverleg te stimuleren en steeds meer moeite doen om het risico m.b.t. massasprints, vluchtheuvels, rotondes, enz. verder in te perken. Het overleg met organisatoren evolueert aldus in stijgende lijn.

4.1.3.3 Wielerfans

Het is vanzelfsprekend dat wielersfans niet in dezelfde mate bij het veiligheidsbeleid kunnen worden betrokken als de stakeholders die een beroepsmatige functie vervullen binnen de sport. De meeste respondenten zijn het er dan ook over eens dat de communicatie met fans via sensibiliseringscampagnes dient te verlopen. Jürgen Roelandts merkt echter op dat Lotto-Soudal af en toe fanclubs uitnodigt om over de kwestie te praten en hen te informeren.

4.1.3.4 Overheid

Volgens Philippe Mariën van Belgian Cycling is het voor een wielerbond onontbeerlijk om met de overheid samen te werken. Zeker op dit moment, aangezien er momenteel volop aan een nieuw Koninklijk Besluit omtrent wielervedstrijden gewerkt wordt (het huidige KB dateert immers van 1967). De bond is zelfs langsgegaan bij Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken Jan Jambon om de update van dat KB te activeren. Voorts is Belgian Cycling al twee keer uitgenodigd bij Kris Peeters, Minister van Sociale Zaken en Werk, om enkele topics m.b.t. de veiligheidskwestie te bespreken. In dat verband benadrukt Mariën het belang van een goede verstandhouding tussen sportbond en overheid, des te meer voor een sport die in dergelijke mate gebruik maakt van de openbare weg.

4.1.3.5 Onderzoekers en deskundigen uit andere domeinen

In overeenstemming met Morrow & Idle (2008a, 2008b) wijzen Patrick Lefevere en Philippe Mariën op het conservatisme en de kortetermijnvisie die binnen de wielersport regeren, waardoor innovaties bijna altijd op weerstand kunnen rekenen en veranderingen slechts zeer geleidelijk hun intrede kunnen maken. Mariën gebruikt zelfs de term “logge machine” en bekritiseert de mentaliteit van bepaalde individuen:

“Iedereen denkt: ‘Ik ben zo al jaren bezig en ik ben goed bezig’, terwijl iedereen eigenlijk in de spiegel zou moeten durven kijken en zich zou moeten afvragen of ze eigenlijk wel nog goed bezig zijn.” (Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen en UCI-commissaris)

Lefevere schrijft het stagneren van de wielersport, zowel op vlak van veiligheid als op andere vlakken, toe aan het gebrek aan frisse ideeën en suggereert met het oog op deze problematiek dat men vaker beroep zou moeten doen op onderzoekers en deskundigen uit andere domeinen:

“... er is natuurlijk ook veel ‘inteelt’. Ikzelf ben een zeer goed voorbeeld: ik ben al 47 jaar actief binnen de koers. ... Waarom werken we niet eens samen met enkele verkeersdeskundigen om de kwestie te onderzoeken? Er zou effectief meer interactie mogen plaatsvinden met deskundigen uit andere domeinen, zodat de zaak eens bekeken wordt vanuit verschillende perspectieven. Dat zou naar mijn mening tot frisse, nieuwe ideeën kunnen leiden. Denk maar aan het nieuwe circulatieplan in Gent: de meningen daarover zijn verdeeld, maar men heeft daar toch over nagedacht, veronderstel ik? Waarom zou dat in de wielersport niet kunnen? Als die vorm van interactie met de buitenwereld op degelijke wijze tot stand komt en zich in de komende jaren nog verder ontwikkelt, dan zal onze sport over 20 jaar zeker en vast een hoger niveau van veiligheid bereiken.” (Patrick Lefevere – CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team)

Hiermee bevestigt Lefevere de theorie van Finch (2006) en Timpka et al. (2008) dat er in de hedendaagse sportgemeenschap meer samenwerking tussen enerzijds onderzoekers en anderzijds beleidsmakers van sportfederaties zou moeten plaatsvinden. Deze gedachte wordt geconfirmeerd door Bert Roesems, die aangeeft dat de fietsindustrie op vlak van helmen, uitrusting en materiaal al heel wat technologische vorderingen gerealiseerd heeft onder impuls van wetenschappelijk onderzoek. De bal ligt natuurlijk wel in het kamp van de wielersportfederaties om academische onderzoekers en verkeersdeskundigen de hand te reiken.

Bovenstaande getuigenissen lijken de stelling van Timpka et al. (2006) en Timpka et al. (2008) aldus te bekrachtigen: een verbeterd sportveiligheidsbeleid dient inderdaad tot stand te komen op basis van onderling overleg tussen de belangrijkste stakeholdergroepen. Anders gezegd dient men bij het besluitvormingsproces rekening te houden met de standpunten van de verschillende belangengroepen binnen de sport. In deze masterproef wordt die vereiste vervuld door de MAMCA-analyse. Ter conclusie van deze hypothese kunnen enkele aanbevelingen geformuleerd worden naar de wielergemeenschap toe. In de eerste plaats zou het geen slecht idee zijn moest Belgian Cycling haar grote veiligheidsvergadering op jaarlijkse basis organiseren, zodat alle betrokkenen ieder jaar opnieuw op de hoogte zijn van de meest recente ontwikkelingen en innovaties. Daarnaast is het primordiaal dat het overleg met renners, organisatoren en de overheid nog verder aangewakkerd wordt, maar nog belangrijker is het opdrijven van de samenwerking tussen beleidsmakers en onderzoekers uit externe disciplines.

4.1.4 Hypothese 3: de implementatiecontext

Hypothese 3 stelt dat men bij het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen nooit de implementatiecontext, i.e. het geheel van socio-culturele waarden en fundamentele principes binnen de sport, uit het oog mag verliezen (Finch, 2006; Timpka et al., 2006). In dat verband luidt de algemene consensus onder de respondenten dat de veiligheid moet primeren, maar niet ten koste van eender wat. Het veiligheidsaspect mag m.a.w. geen onvoorwaardelijk gegeven zijn en dient steeds te worden afgewogen tegen de wielersport. Bovendien is het bewustzijn m.b.t. de implementatiecontext extra essentieel voor de wielersport in het bijzonder, aangezien de sport doordrenkt is van conservatisme en de wielergemeenschap doorgaans niet houdt van verandering. Bert Roesems oppert dat veiligheidsmaatregelen acceptabel zijn zolang deze geen 'wedstrijdbeperkende' effecten met zich meebrengen:

"In het algemeen durf ik stellen dat de veiligheid in het wielrennen het allerbelangrijkste is. Maar als we dan concrete voorbeelden bespreken die het competitie-element beperken, bv. dat de renners op bepaalde plaatsen maar 20 km/u mogen rijden, dan durf ik toch te stellen dat niet alles ten koste mag gaan van de veiligheid. Veiligheid primeert, maar hoe ver wil je dat doordrijven? Dan kan je zeggen, we doen iedereen een 'harnas' aan zoals in het ijshockey en we rijden met driewielers." **(Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)**

Niko De Muyter deelt de mening van Roesems, maar nuanceert dat er waarschijnlijk wel een symbiose kan bestaan tussen het veiligheids- en het socio-culturele aspect. Hij is er dan ook van overtuigd dat het ene niet in de weg hoeft te staan van het andere:

"De Ronde van Vlaanderen wordt zo goed mogelijk beveiligd met nadarhekken, seingever, stewards, enz. zonder dat dit de charme van de sport wegneemt. Het zijn twee opvattingen die je tegen elkaar kan afwegen. Op dat vlak is er zeker en vast een symbiose mogelijk. Veiligheid is op dit moment waarschijnlijk het belangrijkste topic in de actualiteit, maar we leven nog altijd in een koersland dus het socio-culturele aspect mag zeker niet uit het oog verloren worden. Men zou inderdaad in de Klassiekers de mensen op 10 meter van de weg kunnen plaatsen, maar dan gaat er 2 jaar later geen kat meer staan." **(Niko De Muyter – commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen)**

Op basis van deze reacties kan de derde hypothese met een gerust hart gevalideerd worden. Beleidsmakers in het wielrennen dienen het advies van Finch (2006) en Timpka et al. (2006) op te volgen en de implementatiecontext steeds in overweging te nemen bij het voeren van hun veiligheidsbeleid. Eigenlijk kan deze lijn zelfs worden doorgetrokken naar alle facetten van het management. Zo haalt Philippe Mariën bv. aan dat het onmogelijk is om toegangsgeld voor wielervedstrijden te vragen, gewoonweg omdat dit indruist tegen de sportcultuur.

Een goed voorbeeld om deze hypothese helemaal te bevestigen betreft het plaatsen van nadarhekken op de cols in de Ronde van Frankrijk, m.a.w. het creëren van een ‘afstand’ tussen de toeschouwers en de renners op hectische plaatsen zoals Alpe d’Huez. Deze maatregel is volgens Patrick Lefevere en Oliver Naesen een noodzakelijke evolutie, omdat de renners daar eenvoudigweg aangeraakt (of zelfs geduwd) kunnen worden door de mensenmassa en “meelopende individuen”, wat al te vaak tot gevaarlijke situaties leidt. Desondanks kan deze maatregel niet zomaar doorgevoerd worden omwille van het feit dat dit voor veel mensen de charme van het wielrennen zou wegnemen. Tot deze groep behoort ook Jens Debusschere, die aangeeft dat hij het belangrijk vindt dat de supporters zo dicht in de buurt van de renners kunnen komen:

“... de koers is volks en de toeschouwers staan dicht bij de renners; daar mag je volgens mij nooit iets aan veranderen. Het kan veiliger moesten er veel meer dranghekken staan, maar dan gaat de koers aan populariteit verliezen. In dat opzicht moet je altijd een goede afweging maken tussen de veiligheid en de charme van de sport. Veiligheid is natuurlijk het allerbelangrijkste; je bent ook maar een mens en het is ook maar een job, een gevaarlijke job weliswaar, maar je weet op voorhand dat er risico’s aan verbonden zijn. Ik vind dus wel dat de afweging gemaakt moet worden, zodat het niet té gecontroleerd wordt.” **(Jens Debusschere – wielrenner bij Lotto-Soudal)**

De significantie van de implementatiecontext wordt beaamd door Philippe Mariën, die de toegankelijkheid en de mogelijkheid tot aanraking zowel een sterkte als een zwakte noemt. Zijn repliek op het standpunt van Debusschere m.b.t. het plaatsen van nadarhekken illustreert perfect de afweging die gemaakt dient te worden tussen de veiligheidsdimensie en de implementatiecontext:

“Ik denk dat niemand dat wilt, want dan is de charme weg. Máár, soms worden we ertoe gedwongen. Af en toe kan het publiek zó ontketend zijn dat je inderdaad maatregelen moet treffen die het publiek in bedwang houden of doen terugdeinzen, het spijt me.” **(Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)**

Het belang van de implementatiecontext mag dus nooit onderschat worden. Merk op dat men in dit verband ook rekening dient te houden met de aantrekkelijkheid en voorspelbaarheid van wedstrijden. In dat kader repliceert Jens Debusschere dat bepaalde veiligheidsmaatregelen (zoals bv. afgesloten circuits) de aantrekkelijkheid van een wedstrijd aanzienlijk kunnen beïnvloeden:

“Als je bv. voorstelt om wedstrijden te organiseren op afgesloten circuits, dan gaan het misschien nog vaker dezelfde renners zijn die zullen winnen. Dan heb je immers geen momenten meer waarop de koers stilvalt of je weet perfect waar het stilvalt. Bij wedstrijden die gewoon van A naar B gereden worden, kan het gebeuren dat je plots op een weg rijdt die je helemaal niet kent of dat je voor onvoorziene verrassingen komt te staan. Dus ik denk wel dat indien men echt ver gaat in de veiligheid, de wedstrijden zelf mogelijk minder aantrekkelijk zullen worden. De dominante renners zouden nog dominanter worden, omdat ze niet meer verrast kunnen worden.” **(Jens Debusschere – wielrenner bij Lotto-Soudal)**

4.1.5 Specifieke topics

4.1.5.1 Vermindering van het aantal renners in het peloton

Het reduceren van het aantal renners in het peloton blijkt een delicate kwestie te zijn. Hoewel het merendeel van de respondenten akkoord is dat deze maatregel de veiligheid en het comfort in het peloton op een positieve manier zou beïnvloeden, blijken er toch enkele bezwaren aan het licht te komen. Enerzijds wordt er gevreesd voor ontslagen, zowel bij de renners als bij het personeel van wielploegen, en anderzijds komt het doorstromingsproces van jeugdrenners naar het profcircuit in het gedrang. Dit zou immers impliceren dat de plaatsjes in profwedstrijden duurder worden en dat jonge renners bijgevolg minder kansen krijgen om zich in de kijker te rijden. Omwille van deze redenen bestempelt Jens Debusschere dit idee zelfs als een potentiële “achteruitgang van de sport”. Jürgen Roelandts is dan weer resoluut voorstander en beschouwt de reductie van het aantal renners als een primaire voorwaarde om de wielersport in de toekomst naar een hoger niveau van veiligheid te tillen:

“Ik rij elk jaar de London-Surrey Classic (een week na de Tour) en daar heb je ploegen van 6 renners. Ik vind echt dat dat een hemelsbreed verschil maakt qua manier van koersen. ... Met 6 renners per ploeg, t.o.v. 9, neemt het peloton minder van de weg in beslag, het peloton is ook minder lang,... Ik zie alleen maar voordelen. In Londen breekt de koers ook altijd veel vlugger open, en ik vind het in alle opzichten veiliger. ... Ik ben ervan overtuigd dat de sport over 20 jaar veiliger kan zijn, maar enkel als ze het idee van kleinere ploegen doorvoeren. Als dat niet gebeurt, dan zal er weinig verandering merkbaar zijn t.o.v. vandaag.” (Jürgen Roelandts – wielrenner bij Lotto-Soudal)

Als men deze maatregel dan toch zou implementeren, rest natuurlijk de vraag hoe men dit concreet dient aan te pakken: minder renners per ploeg of minder ploegen? Op dat vlak zijn de meningen verdeeld. Voor Patrick Lefevere is een vermindering van het aantal renners per ploeg uitgesloten. Hij stelt voor om te snoeien in het aantal deelnemende teams, en dan voornamelijk de continentale ploegen. Zijn opinie luidt dat dergelijke ploegen te veel niet-profs aan de start brengen, wat voor hem eigenlijk onaanvaardbaar is in een professioneel wielerpeloton. Concreet adviseert Lefevere om het aantal wildcards voor continentale ploegen te herleiden tot 5 (i.p.v. 7) en het aantal deelnemende renners van deze ‘kleine’ ploegen terug te brengen van 8 naar 6. Dit voorstel zou het huidige peloton van 200 renners doen afslanken naar 174 renners. Daarentegen vindt Oliver Naesen dat de integriteit van de continentale ploegen behouden moet blijven en dat het in dat opzicht beter is om een parallelle reductie voor alle ploegen door te voeren:

“Minder ploegen, dat is zeker niet nodig. Dat zou vooral de continentale ploegen treffen. Ik heb zelf ook in een continentale ploeg gezeten, en dat is vaak de enige manier om je eerste stappen in het profwielrennen te zetten. Je kan bv. nooit bij Quick-Step belanden als je enkel deelneemt aan kermiskoersen. Profwielrenner worden is een zeer geleidelijk proces en die continentale ploegen spelen daarin een belangrijke rol. Als een dergelijke maatregel zou worden ingevoerd, dan zijn dat de ploegen

die ervan tussen vallen, wat in mijn ogen wel jammer zou zijn. Maar inderdaad, is een ploeg van 9 renners in de Ronde van Frankrijk echt nodig? Voor mij niet. 7 man is voldoende. Maar ja, dan worden de plaatsjes nog duurder, et cetera.” (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

Met het veiligheidsaspect in het achterhoofd kan worden geconcludeerd dat het aantal renners in het peloton toch wel gereduceerd zou moeten worden, weliswaar in beperkte mate. Gelet op het belang van continentale ploegen in het doorstromingsproces van jonge renners dient men te opteren voor een vermindering van het aantal deelnemers per ploeg. Men mag hierin echter niet overdrijven omwille van tewerkstellingsoverwegingen. In dat verband suggereert de onderzoeker om per wielerploeg één deelnemer minder aan de start te laten verschijnen, m.a.w. 8 renners per team in de grote rondes (i.p.v. 9) en 7 renners per team in alle andere wedstrijden (i.p.v. 8).

4.1.5.2 Vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton

Geen enkele kwestie in het moderne wielrennen is de voorbije jaren zo veelvuldig besproken als de rol en aanwezigheid van gemotoriseerde voertuigen in het peloton. Vooraleer we overgaan tot het behandelen van dit item en ons uitspreken over een eventuele inkrimping van het motor- en wagenpark, kan het nuttig zijn om u te voorzien van een opsomming van de gemotoriseerde voertuigen voor pakweg de Ronde van Frankrijk:

- Pilootwagen
- Mobiele seingever (10 à 12)
- Publiciteitskaravaan en VIP-wagens (aantal varieert van wedstrijd tot wedstrijd)
- Commissariswagens en -motoren
- Neutrale volgwapens (± 4) en -motoren (± 2) voor technische bijstand
- Televisiemotoren
- Radiomotoren (6 of 7)
- Fotografen (12)
- Wedstrijdregulatoren (aantal varieert; meestal 2 à 3)
- Ploegwapens
- Wagens m.b.t. medische bijstand
- Bezemwagen
- Politie – “zwaantjes”

Deze lijst toont aan dat de omvang van de gemotoriseerde colonne niet onderschat mag worden. Dan rijst natuurlijk onmiddellijk de vraag in welke mate het aantal gemotoriseerde elementen nog verder gereduceerd kan worden. De respondenten zijn enigszins van mening dat zo'n reductie zou mogen

worden doorgevoerd ter bevordering van ieders veiligheid, maar anderzijds spelen er, net zoals bij het vorige topic, heel wat andere motieven en overwegingen mee. In de eerste plaats mag men niet vergeten dat heel wat motoren een cruciale rol spelen in het verloop van een wielervedstrijd, zoals bv. de mobiele seingeveren en de wedstrijdregulatoren. Men is het erover eens dat deze partijen onaangeroerd moeten blijven, want zonder hen kunnen wielervedstrijden niet plaatsvinden. Desalniettemin werd er tijdens de interviews gewag gemaakt van twee specifieke gemotoriseerde groepen die nog in aanmerking zouden kunnen komen voor een inkrimping: de fotografen en de VIPs.

Het aantal **fotografen** staat in de Belgische wedstrijden vastgesteld op +-10 en in de grote rondes op 12. Men zou die aantallen nog wat kunnen terugschroeven, maar anderzijds is het voor organisaties belangrijk dat zij voldoende *media exposure* genieten om de toekomst van hun wielervedstrijd te verzekeren. Fotografen brengen de wedstrijd immers in beeld, m.a.w. zorgen zij ervoor dat het hele gebeuren commercieel interessant wordt en daarom zijn zij niet zomaar weg te denken uit het peloton. Bovendien blijken sommige renners relatief veel waarde te hechten aan het feit dat fotografen hen voorzien van mooie actiefoto's. Marc Van Hecke heeft dan weer een andere verklaring waarom het aantal fotografen niet geminimaliseerd kan worden:

“Men zou zich de vraag kunnen stellen waarom er zo veel motards in de koers zitten; moet elke fotograaf nu per se een eigen foto hebben van hetzelfde tafereel? Waarom gebruiken we niet gewoon 2 fotografen wier foto's achteraf verdeeld worden over de verschillende partijen? Zo werkt het natuurlijk niet. Als jij een fotograaf bent van een Italiaanse krant, dan heb jij foto's nodig die gefocust zijn op de Italiaanse ploegen. Dan ga jij geen genoeg nemen met foto's die door 2 “neutrale” fotografen genomen zijn. Iedere fotograaf heeft zijn eigen job en zijn eigen belangen. Het zou dus helemaal niet simpel zijn om het aantal fotograferende motards nog verder te reduceren.” **(Marc Van Hecke – sportfotograaf voor Mediahuis)**

Merk op dat het probleem van de 'overtollige' fotografen reeds gedeeltelijk getemperd is dankzij het systeem van de *pools*. Dit houdt in dat men tijdens de wedstrijdvergadering in onderlinge samenspraak één of enkele fotografen aanduidt die de wedstrijd mogen fotograferen op bepaalde stukken van het parcours, zoals bv. de Oude Kwaremont of de Paterberg. Dan mag alleen die ene aangewezen persoon (de *pool*) op die specifieke plaats aanwezig zijn om actiebeelden vast te leggen. De andere fotografen mogen zich daar op dat moment niet bevinden, maar de *pool* dient zijn foto's achteraf wel ter beschikking te stellen van zijn collega's. Het *pool*-systeem is alvast een goede evolutie, al wordt dit voorlopig enkel in België toegepast. In dat verband dient de UCI inspanningen te leveren om organisatoren in andere landen te overtuigen dit systeem eveneens te adopteren. Patrick Lefevre is echter geen fan van de *pools* en vindt dat het aantal fotografen nog verder ingeperkt zou mogen worden. Dit standpunt vloeit niet voort uit veiligheidsoverwegingen, maar heeft betrekking op het

sportieve aspect. Lefevere stelt namelijk dat de *pools* (en fotografen in het algemeen) de renners vaak te dicht benaderen en hen van *slipstream* voorzien, wat beschouwd kan worden als koersvervalsing. Alleszins, bij het nemen van beslissingen omtrent het aantal fotografen in wielervedstrijden mag men het belang van media-aandacht voor organisatoren niet uit het oog verliezen.

Wat betreft het vervoer van **VIPs en genodigden** heerst er onenigheid onder de respondenten. Sommigen (Danny Schets, Niko De Muyter, Patrick Lefevere en Oliver Naesen) menen dat dit aspect beter gereguleerd is t.o.v. vroeger en dat het aantal VIPs in het peloton zelf reeds aanzienlijk teruggeschroefd is, terwijl anderen (Jürgen Roelandts, Jens Debusschere, Marc Van Hecke en Carl Berteale) nog steeds hun beklag doen over de huidige VIP-aangelegenheden. Het is dus niet helemaal duidelijk in welke mate deze problematiek nog steeds aanwezig is in het moderne wielrennen. De twee onderstaande citaten illustreren deze conflicterende opvattingen:

“Gasten in de wedstrijd, ik denk dat dat vroeger meer was, dus dat evolueert al in positieve zin. Wat nu meer en meer gedaan wordt, is dat de organisator voor de VIPs een bus inlegt, en dat die mensen de koers gaan bekijken op specifieke punten langs het parcours (Koppenberg, Bosberg,...) en daarbij ook iets drinken en eten. Dergelijke initiatieven zijn geen gevaar voor de veiligheid. Maar VIPs in de wedstrijd zelf, dat is toch al veel verminderd in mijn ogen.” (Danny Schets – organisator van de Gooikse Pijl)

“Waar ik het vooral van krijg in de Tour, dat zijn de invités. Ik heb de indruk dat er dat iedere dag meer en meer zijn. ... Die rijden mee in het peloton en die houden zich meestal wel gedeisd, maar op bepaalde momenten durven die toch al eens stoten uit te halen. Daar vind je dus chauffeurs, die weliswaar geaccrediteerd zijn door de organisatie, maar die de koers niet snappen en dat is verschrikkelijk. ... Daarvoor moet je ongelofelijk alert zijn. Terwijl wij ons werk proberen doen, komen zij eigenlijk hun hobby uitoefenen en dat botst soms. Ik begrijp wel dat ze nodig zijn, want je hebt sponsors en VIPs nodig in de koers, maar op sommige momenten denk ik ook: stuur hen naar huis en laat hen op een ander moment eens komen, want dit is niet gepast...” (Carl Berteale – verslaggever op de moto voor de VRT)

Los van de commotie staat het buiten kijf dat VIPs en genodigden van sponsors onontbeerlijk zijn om de wielersport financieel draaiende te houden. Het is immers niet meer dan logisch dat sponsors een zekere *Return On Investment* ontvangen. Desondanks is het aan te raden dat deze mensen de wedstrijd inderdaad volgen op specifieke punten langs het parcours, zoals Mr. Schets reeds aangaf, en dus niet in de wielerkaravaan zelf.

Met het oog op een vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het wielerpeloton zou men een onderscheid kunnen maken tussen de essentiële en de niet-essentiële vehikels. De vraag is dan natuurlijk: wat is een ‘essentieel’ voertuig? Zijn enkel de motoren die het verloop van de koers

moeten verzekeren essentieel? In dat geval vallen de fotografen af. Of kan iedereen die een beroepsmatige rol binnen het peloton vervult, beschouwd worden als essentieel? Dan kan men ook de fotografen als noodzakelijk categoriseren... Het blijft voer voor discussie. Wat echter niet ter discussie staat, is het feit dat de mate van incompatibiliteit in het professionele wielerpeloton nog verder beteugeld moet worden, zoals Wegman et al. (2012), Schepers et al. (2014) en Schepers et al. (2016) in de literatuur poneerden. Het *pool*-systeem en de *way-outs* zijn alvast een stap in de goede richting:

“Dat (het systeem van de way-ins en way-outs) ontlicht de koers, absoluut zeker, en dat maakt het voor ons ook makkelijker om ons werk te doen. Het wordt bovendien zeer goed uitgevoerd: het gebeurt onder begeleiding van politiemotoren en het wordt perfect aangegeven met borden waar je niet naast kan kijken. ... Dat is alleszins een meer verfijnde oplossing dan wat men 2 jaar geleden altijd voorstelde, namelijk de uitdunning van het peloton, m.a.w. een grote kuis houden. Eigenlijk heeft men nu ook een grote kuis gehouden, maar op een andere manier: de mobiele seingever worden op tijd weggestuurd via een alternatieve route, waardoor bepaalde hectische situaties vermeden worden en het peloton ook gedeeltelijk uitgedund wordt.” (Carl Bertelee – verslaggever op de moto voor de VRT)

Het *way-out*-systeem blijkt alvast een goede benadering om het incompatibiliteitsprobleem aan te pakken, maar mogelijk is een verdere uitdunning van het peloton nog steeds een noodzakelijk kwaad. Een “kwaad”, omdat dit onder de respondenten niet meteen de populairste oplossing lijkt te zijn, omwille van bezwaren i.v.m. het in beeld brengen van de wedstrijd (tewerkstelling van fotografen) en de belangen van sponsors, twee factoren die een cruciale rol spelen in de financiële werking en de commerciële modernisering van de wielersport. Omtrent dit topic kunnen twee suggesties voor de toekomst geformuleerd worden. Ten eerste dienen VIPs volledig uit de wielerkaravaan geweerd te worden. Dat hoeft echter niet te betekenen dat VIPs en genodigden de wedstrijd niet van dichtbij kunnen beleven en niet in de watten gelegd kunnen worden. In dat opzicht dienen organisatoren zich te focussen op het uitwerken van een volmaakte ‘totaalbeleving’ die zich naast het wedstrijdtraject afspeelt. Ten tweede zou men dan toch kunnen opteren om te snijden in het aantal fotografen, de gemotoriseerde groep die over het algemeen beschouwd wordt als “minst essentieel”. Concreet kan een afslanking van een 2-tal fotografen al aanzienlijke veiligheidsbevorderende effecten teweegbrengen, m.a.w. maximum 8 in de Belgische wedstrijden en maximum 10 in de grote rondes.

4.1.5.3 Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren

Het inzetten van drones kan beschouwd worden als een maatregel die complementair is aan de reductie van het aantal gemotoriseerde componenten in het peloton. Anders gezegd kunnen drones als compensatie dienen voor het weglaten van bepaalde motards die de wedstrijd in beeld brengen. De algemene perceptie bij de respondenten luidt dat dit voorstel weliswaar kan bijdragen tot het

wegwerken van de incompatibiliteit in het peloton, maar anderzijds ook nieuwe veiligheidsproblemen creëert. Iedereen is ervan overtuigd dat drones geweldig mooie beelden kunnen opleveren, maar de bedenkingen omtrent deze technologie zijn evenwel gegrond. In de eerste plaats is het van primordiaal belang dat deze toestellen niet naar beneden storten zodat de veiligheid van zowel renners als toeschouwers gewaarborgd blijft. In dat verband dienen de instanties te reglementeren dat drones te allen tijde naast het peloton en bij uitbreiding naast het publiek moeten vliegen. Bovendien moeten deze apparaten bestuurd worden door bekwame specialisten die kunnen garanderen dat deze niet in kabels boven de weg blijven hangen of tegen huisgevels botsen. Voorts wijst Hans Van Lierde op het feit dat drones doorgaans niet vanop een oneindige afstand bestuurd kunnen worden en dat de bedieners bijgevolg zelf in de karavaan moeten meerijden in een “dronewagen” die, omwille van bestuurbaarheidsoverwegingen, niet altijd in staat is de instructies van de wedstrijdregulator op te volgen. In dat verband kaart Niko De Muyter vanuit zijn mediaperspectief aan dat het niet vanzelfsprekend zou zijn om drones te “regisseren”:

“Ik weet niet of je de documentaire “De Ronde 100” gezien hebt, maar daarin was te zien hoe sterk die motards gestuurd worden vanuit de regiecabine. Drones kunnen alleszins heel mooie beelden opleveren, dat is zeker, maar heel vaak gebeuren er in zo’n wedstrijd heel veel dingen op verschillende plaatsen in verschillende groepjes, en om zo’n wedstrijd perfect in beeld te brengen moet je gemakkelijk kunnen switchen tussen camera’s en dat is niet zo vanzelfsprekend met drones.” (Niko De Muyter – commentator aan de aankomstzone bij de grote wielervedstrijden in Vlaanderen)

Marc Van Hecke en Carl Bertelee betwijfelen dan weer of drones zich dicht genoeg bij de actie kunnen begeven om degelijke beelden op te nemen. Bertelee gelooft immers dat het merendeel van de fotografen niet tevreden zou zijn met dronebeelden:

“Ik denk dat een fotograaf, net als een commentator voor radio of tv, zich middenin de koers wilt positioneren. Als fotograaf of commentator moet je daar lichamelijk bij zijn; je moet de renners bij wijze van spreken kunnen zien spuwen.” (Carl Bertelee – verslaggever op de moto voor de VRT)

In dat opzicht lijkt de Cineflex van de VRT, een hoogtechnologische camera die bovenop een auto staat en close-up beelden kan verzorgen vanop een afstand van meer dan 500 meter, een betere oplossing voor Bertelee. Bovendien vermoed hij dat sommige mensen drones kunnen ervaren als een storend element en dat dit bij de renners voor afleiding kan zorgen. Oliver Naesen dient hem van repliek: *“Afleiding? Als je de Ronde van Vlaanderen rijdt, dan staan er een miljoen mensen langs de kant en dan ga je die drone niet horen hoor”*. Tot slot is niet iedereen volledig overtuigd dat deze manier van filmen in de smaak zou vallen bij het televisiekijkend publiek. Het gebruik van drones impliceert immers dat de wedstrijd grotendeels bekeken wordt vanuit het luchtperspectief, waardoor misschien het gevoel

ontbreekt dat men “middenin” de wedstrijd zit. Mogelijkerwijs wordt dit niet geapprecieerd door de doorsnee kijker.

De hantering van drones lijkt alleszins een onvermijdelijke evolutie te worden voor de wielersport. Deze technologie heeft haar waarde bewezen in andere toepassingsgebieden en het zal zeker geen 5 jaar meer duren vooraleer dergelijke toestellen hun intrede maken in wielervedstrijden. Het blijft natuurlijk gissen in welke mate en in welke hoedanigheid deze zullen worden aangewend om de koers in beeld te brengen. Philippe Mariën ziet vooral potentieel in en rond de start- en aankomstzones, terwijl Patrick Lefevere deze machines vooral nut toekent in wedstrijden die op afgesloten circuits plaatsvinden. In de beginfase is het waarschijnlijk aangewezen om drones enkel in te zetten op specifieke stukken van het parcours bij wijze van test, maar op termijn moet het zeker mogelijk zijn om op deze manier volledige wedstrijden te registreren. Wanneer deze technologie uiteindelijk volledig op punt staat, is het niet ondenkbaar dat een aantal fotograferende motards, en misschien zelfs een of twee voertuigen van de televisie, door drones vervangen kunnen worden. Uiteraard dient men wederom een afweging te maken tussen technologische vooruitgang, veiligheid en tewerkstelling van fotografen.

4.1.5.4 Meer mobiele seingevers in het peloton (minder inhaalbewegingen)

Dit voorstel van Tom Boonen suggereert om de hoeveelheid mobiele seingevers, i.e. motards die het parcours verkeersvrij maken en verkeersobjecten signaleren met gele vlaggen, op te drijven zodat deze motards minder inhaalbewegingen t.o.v. het peloton moeten voltrekken (Sportwereld, 1 juni 2016). Bovendien ervaren zij dan minder tijdsdruk, aangezien zij hun functie gemakkelijker kunnen doorgeven aan een collega die verderop rijdt. Enerzijds kan begrip opgebracht worden voor de logica achter dit idee, maar anderzijds moet in dit geval het gezond verstand de bovenhand nemen: een verhoging van het aantal motoren is geen adequate maatregel met het oog op het incompatibiliteitsprobleem. Philippe Mariën heeft een gepast antwoord klaar:

“Ik begrijp de redenering wel, maar het aantal motards moet gewoonweg verminderd worden. Méér motards om de veiligheid te verhogen, daar geloof ik niet in. Het probleem is ook dat een renner, of het nu Tom Boonen is of Fabian Cancellara, de kwestie bekijkt vanuit zijn eigen standpunt. Wij, als commissaris of federatie, hebben een breder perspectief. Dat wil zeggen dat je in eerste instantie aan de renners en de ploegleiders moet denken, maar ook aan de andere motards die meerijden, zijnde televisie, pers, fotografen, enz. Daarnaast moeten we ook rekening houden met het publiek. De mensen hebben nu al de perceptie dat er veel te veel motards in het peloton rijden. De UCI krijgt soms zelfs mails van mensen die klagen dat je de renners soms niet meer ziet rijden tussen al die motoren. Dat heeft natuurlijk ook met het moment en de kwaliteit van het beeld te maken. Maar alleszins, meer motards om de veiligheid te verhogen, daar geloof ik absoluut niet in.” (Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)

Dit topic behoeft bijgevolg geen ingewikkelde conclusie: een groter aantal motoren is niet bevorderlijk voor de veiligheid en mag daarom buiten beschouwing gelaten worden. In dat opzicht kan het systeem van de *way-outs* beschouwd worden als een meer elegante oplossing, die bovendien hetzelfde resultaat verwezenlijkt: minder inhaalbewegingen van gemotoriseerde voertuigen t.o.v. het peloton. Jens Debusschere staat eveneens wantrouwig tegenover een stijging van het aantal motards en vindt dat men beter kan investeren in stationaire seingeverers om de werkdruk van mobiele seingeverers te verlichten. Dit blijkt echter niet altijd haalbaar omwille van de budgettaire beperkingen van organisatoren.

4.1.5.5 Het organiseren van wedstrijden op afgesloten circuits

Gelet op de ettelijke problemen die de respondenten toeschrijven aan de huidige weginfrastructuur werd hen gevraagd of het voor hen een optie zou zijn om te evolueren naar het organiseren van wedstrijden op afgesloten circuits. Hun eerste reactie luidt, doorgaans nogal hevig, dat dit uitgesloten is voor de grote Klassiekers omdat dit de charme, het karakter en de aantrekkelijkheid van de wedstrijd aantast. Dit is een illustratie van het conservatisme dat nog steeds present is in de wielersport. In academische termen zou men aldus kunnen stellen dat afgesloten circuits op het eerste gezicht niet verenigbaar zijn met de implementatiecontext van het wielrennen (Finch, 2006; Timpka et al., 2006). In tweede instantie klinken de antwoorden al iets genuanceerder en erkent men dat er wel degelijk wedstrijden bestaan die zich daartoe zouden lenen. De drie geïnterviewde renners geven bovendien aan dat men vaker plaatselijke rondes in het parcours zou moeten integreren, zelfs in de Klassiekers. Het betreft weliswaar geen ‘volwaardige’ afgesloten circuits, maar deze plaatselijke rondes impliceren alvast heilzame effecten voor de veiligheid en het comfort van de renners:

“... je kan eerst een stuk van 50 kilometer in lijn rijden, om vervolgens een aantal rondes af te leggen op een plaatselijk circuit, zodat je het parcours al beter kent en minder voor verrassingen komt te staan. Dan nog zullen de laatste rondes sowieso wat nerveuzer worden, maar dan weet je toch al waar de cruciale punten liggen. Het is ook altijd fijn dat je al eens aan de finish gepasseerd bent, dat scheelt ook wel wat met het oog op veiligheid. In sommige wedstrijden gebeurt dit al, maar in wedstrijden zoals de Tour zijn alle etappes nog steeds in een rechte lijn. Aangezien het in dat geval onmogelijk is om elke rit te gaan verkennen, zal je als renner de baan ook minder goed kennen. Als je zo’n afgesloten ronde al eens afgelegd hebt, dan kan je je beter voorbereiden op de moeilijke punten van zo’n parcours en dat is ook wel handig vanuit mijn standpunt.” (Jens Debusschere – wielrenner bij Lotto-Soudal)

Het staat alleszins buiten kijf dat de keuze voor afgesloten circuits of plaatselijke rondes de algemene veiligheid aanzienlijk ten goede zou komen. Een verkeersvrij parcours schermt het hele gebeuren immers af van het alledaagse verkeer en de renners zijn beter op de hoogte van de gevaarlijke punten op het traject. Daarnaast kan men op organisatorisch vlak werken met vaste, stationaire seingeverers, waardoor de gemotoriseerde, mobiele seingeverers geëlimineerd kunnen worden. Tevens ligt het

vereiste aantal seingeverers lager, waardoor het kostenplaatje voordeliger uitdraait voor de organisator en men tegemoet komt aan het fenomeen dat steeds minder mensen bereid zijn om de functie van seingever op te nemen. Bovendien kan de organisator enkele commerciële marketingopportuniteiten uitbuiten. In de eerste plaats ervaren de toeschouwers ter plaatse een toegevoegde waarde, aangezien zij de renners herhaaldelijk zien passeren (wat heden ten dage helemaal niet het geval is). In dat kader kan het zelfs gerechtvaardigd zijn om inkomgeld aan te rekenen. Ten tweede kan additionele omzet behaald worden door nieuwe, originele arrangementen voor VIPs uit te werken, zoals nu reeds gebeurt op de plaatselijke ronde in de Ronde van Vlaanderen:

“Wat men in de Ronde van Vlaanderen doet, is VIP-tenten opstellen aan alle belangrijke punten van het parcours. Daar kan men de koers op een scherm te volgen, inclusief eten en drinken, terwijl men op een gegeven moment de renners ook in levende lijve kan toejuichen. Sommige mensen zijn bereid daar veel geld voor te betalen en ik denk dat dat business model echt wel een lucratief fenomeen is.” (Hans Van Lierde – neutrale monteur voor Shimano)

Voorts biedt het principe van afgesloten circuits nieuwe perspectieven om een wielervedstrijd in beeld te brengen: drones, camera's op vaste plaatsen, enz. Bijgevolg kan men wederom bezuinigen op gemotoriseerde vehikels, aangezien fotografen en de mensen van de televisie zich dan (gedeeltelijk) kunnen positioneren op gefixeerde plaatsen langs het wedstrijdtraject. Niettegenstaande deze abundantie van voordelen blijft de grootste hinderpaal dat het “rijden in rondjes” voor veel mensen een negatieve connotatie meedraagt en dat sommigen, al dan niet terecht, vrezen dat hierdoor de charme en aantrekkelijkheid van het wielrennen ondermijnd wordt.

Het conservatisme binnen de wielersport, zowel bij insiders als bij wielersfans, lijkt de slaagkansen van afgesloten circuits enigszins te beknotten, maar anderzijds houden sommige respondenten er rekening mee dat deze optie misschien wel de toekomst van het wielrennen is, gelet op de verzadiging van de verkeerscapaciteit, het gebrek aan politiemensen en de toenemende terreurdreiging. Met het oog op deze problematieken is centralisatie waarschijnlijk de meest opportune manier om wielerevenementen te beveiligen. Het zal weliswaar een universele mentaliteitswijziging vereisen, maar de kans is groot dat plaatselijke rondes (en op lange termijn volledig afgesloten circuits) een prominente rol in het toekomstige wielrennen zullen opnemen, aangezien dit scenario, van alle maatregelen die aan bod gekomen zijn, een complete eliminatie van de externe risicofactoren het best benadert. Het zou Philippe Mariën niet verbazen moest dit toekomstbeeld realiteit worden onder invloed van wettelijke prescripties:

“Bovendien is het perfect mogelijk dat de wetgever binnen 20 jaar zegt: ‘De wielersport zoals het nu is, dat gaat niet meer, omwille van veiligheids- of budgettaire overwegingen. Buiten een aantal grote wedstrijden moet de rest van de koersen op circuits worden betwist.’ En dat kan he! Ik bedoel, we

hebben het circuit van Spa-Francorchamps, waar je volgens mij een prachtige koers kan organiseren die bovendien niet van de poes is. Het circuit van Zolder is ook niet bepaald vlak, dus ik zie wel een aantal mogelijkheden.” (Philippe Mariën – assistent-coördinator sport & evenementen bij Belgian Cycling en UCI-commissaris)

4.1.5.6 Het wijzigen van de 3 kilometer-regel

Vanuit zijn eigen ervaring adviseert Peter Sagan om de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen te onderwerpen aan een update. Hij stelt namelijk voor om de tijdsverschillen in de vlakke etappes niet langer op te meten aan de finish, maar steeds aan het 3 kilometer-punt, zodat klassementsrenners en hun entourage zich vanaf daar kunnen laten uitzakken en zich niet hoeven te mengen in de massasprint (Bollen, 2016). Om te beginnen kan gesteld worden dat de bezorgdheid en de redenering van Sagan gerechtvaardigd zijn, want het probleem m.b.t. de hectiek in massasprints wordt door alle respondenten erkend. Volgens Carl Bertelee dient men de oorsprong van deze problematiek te zoeken bij de *lead-outs* van een klassementsrijder, omdat zij doorgaans minder ervaring hebben met massasprints en minder gewend zijn om een ‘treintje’ te vormen in vergelijking met de *lead-outs* van sprinters zoals Kittel of Greipel. Het toeval wil dat één van Greipels *lead-outs* tot de respondenten van dit onderzoek behoort en deze is dan ook vol lof over het voorstel van Sagan:

“Goed idee. Voor de écht vlakke etappes waarbij je op voorhand weet dat er een sprint zal plaatsvinden met 180 man, vind ik zelfs dat je dit punt op 10 kilometer mag leggen. Vorig jaar in de Giro was er een vlakke rit, zo vlak als een biljart, waarbij de jury de tijdsverschillen zelfs op 15 kilometer had opgemeten omdat het zeer hevig aan het regenen was. Degenen die niet wouden deelnemen aan de sprint konden zich vanaf dat punt gewoon laten uitbollen. In die sprint hebben er geen incidenten plaatsgevonden en de klassementsrijders waren ook nergens te bespeuren, dus dat gaf wel een goed gevoel qua veiligheid. ... Ik heb me al dikwijls geërgerd in massasprints, omdat sommige ploegen met hun klassementsrijders ons sprinters komen hinderen. Ik heb er niets tegen dat zij hun klassement willen beschermen, maar die hebben wel minder feeling met massasprints en zitten ook minder stevig op hun fiets dan een sprinter...” (Jürgen Roelandts – wielrenner bij Lotto-Soudal)

Hoewel er eensgezindheid bestaat wat betreft de gunstige veiligheidseffecten, wijzen sommige respondenten dit plan resoluut af ter vrijwaring van de authenticiteit van het wielrennen. Dit blijkt een typisch voorbeeld te zijn van een maatregel die de (conservatieve) implementatiecontext van het wielrennen tegen de schenen schopt. De verhouding tussen voor- en tegenstanders lijkt echter 50-50 te bedragen. De opponenten zien dit idee vooral als een bedreiging van de traditionele koerswaarden:

“Ja, dat is misschien wel goed voor de veiligheid, maar in mijn ogen blijft koers nog altijd koers. Ik ben wel een voorstander van de 3 kilometer-regel zelf, maar als we het voorstel van Sagan zouden implementeren, dan zou het wel gemakkelijk zijn he? Dan kan de ploeg van Froome bij wijze van

spreken al stoppen met koersen op 5 kilometer van de meet. Waar trek je dan de grens?” (Hans Van Lierde – neutrale monteur voor Shimano)

“Ja, dat is waar, dat is zeker veel veiliger. Máár, het is ook onderdeel van de sport he? Elk jaar is er wel iemand die 10 seconden verliest omdat hij te ver geplaatst zat of omdat zijn ploeg niet sterk genoeg was om hem vooraan te houden. Dat is een moeilijke kwestie. Het is veel veiliger, dus daarom zou je al moeten zeggen ‘Ja!’, maar anderzijds hoort het er ook gewoon bij. In een bergrit zegt men toch ook niet: ‘Naesen, jij bent gelost, doe maar op het gemak want vandaag gaan we de tijdslimiet afschaffen. Je hoeft de afdalingen dus niet aan 120 km/u af te leggen om binnen de tijd aan te komen.’ Ik vind eigenlijk dat de klimmers al genoeg cadeaus krijgen. ... Maar uiteindelijk, het zou mij onverschillig laten, van mij mogen ze dat doen. Het maakt mij eigenlijk niet uit of Froome 5 seconden winst pakt op weet ik veel wie... Dat kan mij echt niet schelen. Voor die klassementsmannen zou dit alleszins heel wat minder stress impliceren en voor de spurters zou het wel een pak veiliger zijn. (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

Carl Berteetele ondervindt dan weer veiligheidsbezwaren bij het 3 kilometer-voorstel, weliswaar als enige van de respondenten. Hij meent dat renners die zich laten uitzakken op het 3 kilometer-punt gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken in het zog van de massasprint indien zij op dat moment bv. niet achterom kijken of niet opgemerkt worden door ‘opkomende’ renners. Berteetele is dan ook geen aanhanger van Sagans filosofie en benadrukt dat organisatoren voornamelijk moeten verzekeren dat de zone van de sprint gespaard blijft van bochten en rotondes. De onderzoeker meent echter dat deze bezwaren niet opwegen tegen de veiligheidsbaten in de kern van de sprint en adviseert de bevoegde instanties bijgevolg om deze suggestie in overweging te nemen en deze piste verder te onderzoeken m.b.t. haalbaarheid en implicaties. Tot slot geven we het woord aan Patrick Lefevere, die zelf gemengde gevoelens ervaart bij het concept en vreest dat dit niet in goede aarde zou vallen bij de occasionele kijker (i.e. ‘het grote publiek’): *“Hij zou het niet appreciëren dat de klassementsrijders in de Tour of Giro zich op 3 kilometer van de aankomst laten uitbollen en freewheelend over de finish rijden, terwijl de sprinters hun leven riskeren”*. In dat verband oppert Lefevere om de nieuwe regel ietwat te nuanceren: klassementsrijders kunnen de regel aanwenden om de hectiek van de massasprint te omzeilen, maar mogen zich niet compleet laten uitbollen. Indien zij beginnen freewheelen wordt hen alsnog het tijdsverschil aan de aankomst aangerekend. Vanuit het standpunt van de onderzoeker lijkt deze nuancering van Mr. Lefevere het ideale compromis, dat bovendien enigermate tegemoet komt aan de veiligheidsaanmerking van Mr. Berteetele.

4.1.5.7 Schijfremmen

Het dispuut of men schijfremmen al dan niet zou moeten toelaten, afschaffen of verplichten behoort tot de meest actuele thema’s in het hedendaagse kader m.b.t. veiligheid in wielrennen. Vooral bij de renners kan men vijandigheid t.o.v. dit materiaal bespeuren; Jürgen Roelandts en Jens Debusschere

ijveren immers naarstig voor de afschaffing van schijfremmen. In dat verband vindt Roelandts het frappant dat schijfremmen nog steeds toegelaten worden, ondanks het feit dat het merendeel van de renners in het peloton een afkeurend standpunt ten aanzien van dit remsysteem heeft ingenomen. Vanuit het kamp van de renners weerklinkt dat schijfremmen zware snijwonden tijdens valpartijen zouden veroorzaken en dat de discrepantie in remafstand tussen schijf- en velgremmen de kans op valpartijen aanzienlijk vergroot. Vanuit technisch standpunt gaan er dan weer stemmen op dat het langer duurt om een wiel met schijfremmen te vervangen én dat de renners extra gewicht moeten meezeulen. Oliver Naesen, die zelf gematigd voorstander van schijfremmen is, dient Roelandts van repliek:

“OK, ze laten het toe, maar ze hebben ook dat beschermstuk/spatbord ontwikkeld. Het draait allemaal om geld natuurlijk, daar kan je niet om heen. Dat moet ook zo zijn, want anders is het niet zo plezant als het nu is. Het is goed dat ze naar ons luisteren en ze proberen er iets aan te doen, maar je kan een multinational als Specialized of Shimano niet verbieden om schijfremmen te produceren, want dat is volgens mij de toekomst van het wegwielrennen. Die remmen zijn écht wel goed, maar ze zijn misschien nog niet helemaal veilig. Je kan niet tegen die merken zeggen dat ze er volledig mee moeten stoppen, want die investeren er belachelijk veel geld in, maar ze moeten die schijfremmen wel nog verder blijven aanpassen zodat die in de toekomst nog veiliger worden.” (Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)

Bert Roesems vervult zelf een marketingfunctie bij Shimano en weerlegt de ongerustheid van de renners: *“Het verhaal dat dat ‘ronddraaiende messen’ zouden zijn, is absoluut onzin. Bij ons worden de randen van die schijfremmen ook nog eens extra afgevlakt/afgerond zodat die zeker niemand zouden kunnen verwonden”*. Hij wordt daarin bijgestaan door een deel van de andere respondenten, die aangeven dat dergelijke verwondingen evengoed aangericht kunnen worden door andere fietsonderdelen en dat schijfremmen in het bijzonder niet per se gevaarlijker zijn dan pakweg tandwielen. Bovendien kan dit remsysteem tegenwoordig afgedekt worden door een harde laag plastic als extra bescherming. Daarnaast wijst Roesems op de twee grote voordelen van schijfremmen: enerzijds beschikt men over een beter doseringsvermogen (je kan beter ‘spelen’ met je remgedrag) en anderzijds is men niet afhankelijk van het weertype waarin men rijdt (gewone velgremmen zijn minder resistent tegen regenweer en vertonen een *delay* in natte omstandigheden). Deze eigenschappen kunnen bv. zeer bevorderlijk zijn voor de veiligheid in afdalingen. Naderhand loopt de discussie op haar einde en lijkt de controverse herleid te worden tot de problematiek m.b.t. incompatibele remafstanden. Op dat gebied bestaat er unanimité onder de respondenten: op termijn zouden alle renners in het peloton dezelfde remsoort moeten adopteren opdat de kans op dergelijke ‘remconflicten’ teruggedrongen wordt. Over welke soort men dan precies als standaard dient aan te wenden zijn de meningen dan weer verdeeld: velgremmen (Danny Schets, Jürgen Roelandts en Jens Debusschere) of schijfremmen (Hans Van Lierde, Bert Roesems, Patrick Lefevere en Oliver Naesen).

Daaromtrent maakt Niko De Muyter de (terechte) opmerking dat het niet vanzelfsprekend zou zijn om een algemene verplichting van schijfremmen door te voeren, aangezien de kleinere wielerploegen onderhevig zijn aan budgettaire beperkingen en zich bijgevolg niet allemaal schijfremmen kunnen veroorloven. Bert Roesems gelooft echter niet dat een gelijkschakeling van de remsoort de veiligheid aanzienlijk zou verbeteren en schrijft de verschillen in remafstand vooral toe aan de individuele reactietijd van renners:

“... eigenlijk zijn die verschillen altijd al aanwezig geweest, zelfs toen iedereen met velgremmen reed. Moest iedereen met fietsen van Shimano rijden, dan zou de remafstand voor iedereen gelijk zijn. In realiteit rijden ploegen met verschillende merken, en dus ook verschillende remafstanden. De fietsen van sommige ploegen zijn zelfs opgebouwd uit afzonderlijke componenten van verschillende merken, wat op zijn beurt ook resulteert in ander remgedrag t.o.v. fietsen die volledig bestaan uit componenten van hetzelfde merk. Een factor die veel belangrijker is als we spreken over remgedrag of ‘tot stilstand komen’, is de reactietijd van de individuele renner. Dat is de belangrijkste oorzaak van verschillen in remgedrag en die factor kan je met geen enkel systeem uit de wereld helpen. Renners zijn ook maar mensen, en het is menselijk om soms een fractie van een seconde de concentratie te verliezen...” **(Bert Roesems – sportmarketing officer bij Shimano)**

Desondanks kan geconcludeerd worden dat het afremmen van de technologische evolutie de verdere ontwikkeling van de wielersport zou beknotten en dat iedereen de intrede van schijfremmen op termijn zal moeten accepteren, mits fabrikanten inspanningen blijven leveren om de veiligheid van dit remsysteem te garanderen en tegemoet te komen aan eventuele bezwaren en opmerkingen van de toekomstige gebruikers. Op korte termijn is een verplichting nog niet aan de orde, omwille van het hedendaagse wantrouwen ten aanzien van schijfremmen en de budgettaire beperkingen van kleine ploegen, maar op lange termijn lijkt het opportuun om homogeniteit in het peloton na te streven. In dat verband wordt de algemene acceptatie van schijfremmen geïnterpreteerd als een onvermijdelijk gegeven, dat momenteel nog vertraagd wordt door een vleugje conservatisme:

“Technologische vooruitgang kan je niet tegenhouden. Merken als Shimano hebben er alle baat bij dat iedereen op termijn met schijfremmen rijdt en deze “commerciële kracht” zal er toe leiden dat deze remmen uiteindelijk de standaard in het peloton zullen worden. Deze aversie t.o.v. schijfremmen is slechts een tijdelijk gegeven. Zodra iedereen schijfremmen heeft, zal je niemand nog horen klagen.” **(Patrick Lefevere – CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team)**

“Ik kan me niet inbeelden dat schijfremmen in de toekomst niet door iedereen in het peloton geadopteerd zullen worden. Het lijkt mij een onvermijdelijk gegeven, ook al zijn veel renners er op dit moment tegen. Maar ja, dat is het geval bij elke vernieuwing: eerst is iedereen tegen en na 2 jaar beseft iedereen dat het toch niet zo slecht is.” **(Oliver Naesen – wielrenner bij AG2R La Mondiale)**

Met het oog op de bekommernissen i.v.m. incompatibele remafstanden is het waarschijnlijk aangewezen om het schijfsysteem voorlopig nog te verbieden. Van zodra deze technologie volledig op

punt staat op technisch en veiligheidsvlak, kan de verplichting van schijfremmen bewerkstelligd worden.

4.1.5.8 Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes

In de media postuleerde professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae dat er in de oortjes van de renners uitsluitend veiligheidstips zouden mogen weerklinken, meer bepaald in de vorm van een neutrale radiofrequentie waarop een veiligheidsexpert universele aanwijzingen aanlevert (De Standaard, 7 april 2014). In de hedendaagse structuur heeft Lagae vooral een probleem met de opzweepende prikkels van ploegleiders, die de renners al eens durven aanzetten tot roekeloze gedragingen en manoeuvres, met alle gevolgen van dien. Daarnaast hebben Larson & Maxcy (2014) aangetoond dat de communicatie tussen ploegleiders en renners via oortjes de voorspelbaarheid van wedstrijden in de hand werkt (hoewel sommige respondenten deze conclusie tegenspreken). Op zich is het idee van een neutrale veiligheidsfrequentie gebaseerd op een nobele gedachte, zijnde het verhogen van de veiligheid door de focus van de renners te verleggen van strategische input naar obstakels en onvoorziene omstandigheden op de weg, maar anderzijds zou deze maatregel nooit in de praktijk kunnen worden doorgevoerd, omwille van een aantal redenen. In de eerste plaats zou het wegvallen van de verbinding tussen renners en ploegleiders een groter aantal verschuivingen in de buik van het peloton tot stand brengen, omdat renners zich vaker zullen begeven richting volgwagen wanneer zij alsnog de nood voelen om te overleggen met hun ploegleider(s). Dit fenomeen zou m.a.w. de frictie in het hart van het peloton versterken en aanleiding kunnen geven tot bijkomende valpartijen. Daarenboven zou het gebrek aan communicatie de renners in moeilijkheden kunnen brengen wanneer zij mechanische pannes of fysieke problemen ondervinden en niet onmiddellijk technische bijstand kunnen aanvragen bij hun ploegleiding. Verder mag men niet vergeten dat het wielerpeloton een multiculturele manifestatie is van meer dan 50 nationaliteiten die niet allemaal Engels spreken, wat het principe van één neutrale veiligheidsfrequentie nog minder evident maakt. Ten slotte kan vanuit een organisatorisch businessstandpunt niet uit het oog verloren worden dat renners en ploegleiders/sportdirecteurs elk een rol vervullen binnen een volwaardige relatie werknemer-werkgever. Economisch gezien zou het absurd zijn dat een werkgever zijn werknemers geen instructies mag aanreiken tijdens de beoefening van hun job. Patrick Lefevere verklaart:

“Ik ben de reisleader van 75 mensen en ik draai een omzet van 20 miljoen; stel je voor dat jij mijn renner bent en ik zou tegen jou dus niet mogen zeggen wat je moet doen. Dat is vergelijkbaar met de bedrijfswereld: ik ben jouw baas in een bedrijf en ik zie vanuit mijn glazen bureau dat jij fouten aan het maken bent op de werkvloer. Dan zou ik pas na 17u tot bij jou mogen komen om je te vertellen dat je al de ganse dag fout bezig bent. Dat is onmogelijk. Het gaat over business, het gaat over geld. Het zijn mijn werknemers, dus ik mag toch bepalen wat zij doen en wanneer zij dat doen?” (Patrick Lefevere – CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team)

Ter afsluiting van deze paragraaf geven we het woord aan Bert Roesems, die het voorstel van Lagae ietwat te ver gezocht vindt en aangeeft dat het niet zinvol is om de beveiliging van de sport door te trekken tot in het oneindige: *“Je kan wel veiligheidstips geven over het aankomende parcours, maar je gaat daarmee nooit de persoonlijke factor elimineren. Als er twee renners in elkaar haken, dan is er geen enkel oortje dat dat kan verhinderen”*, aldus Roesems.

4.1.5.9 Het verbieden van zware pijnstillers

Het spreekt voor zich dat het gebruik van zware pijnstillers ingetoomd moet worden, aangezien deze duizeligheid en gebrekkige concentratie bij de renners uitlokken. Jürgen Roelandts benadrukt dat alertheid en optimale reflexen cruciale capaciteiten zijn voor een coureur en dat verdovende middelen, die deze eigenschappen substantieel compromitteren, uit het wielrennen verbannen zouden moeten worden. Indien een renner te veel pijn ervaart, is het immers beter om een opgave te overwegen dan de wedstrijd alsnog te rijden onder invloed van bedwelmende medicijnen. Jens Debusschere gelooft echter dat de problematiek omtrent zware pijnstillers grotendeels van de baan is, zeker bij de ploegen die aangesloten zijn bij het MPCC (*Mouvement Pour un Cyclisme Crédible*), dat een nog strikter antidopingbeleid hanteert dan de UCI. Het gros van de zware verdovingsmiddelen wordt namelijk niet meer getolereerd tijdens de dopingcontroles van het MPCC. Op dit ogenblik hebben reeds 7 World Tour ploegen zich verbonden aan het MPCC, waaronder Lotto-Soudal en AG2R La Mondiale, alsmede 19 Pro continentale teams en 13 continentale teams (MPCC, 2017). Met de verdere zuivering van de wielersport in het achterhoofd zou het geen slechte zaak zijn moesten alle wielerploegen zich op termijn engageren om tot het MPCC toe te treden.

4.1.5.10 Overige suggesties

De lijst met overige suggesties ter bevordering van de veiligheid, aangebracht door de respondenten, kan u terugvinden in bijlage 6. Deze topics werden eveneens opgenomen in de Haddon matrix.

4.1.6 Haddon matrix m.b.t. de veiligheid in het professioneel wielrennen

Tabel 12: Haddon matrix m.b.t. de veiligheid in het professioneel wielrennen (Eigen opmaak, gebaseerd op Haddon, 1972, & Timpka et al., 2006)

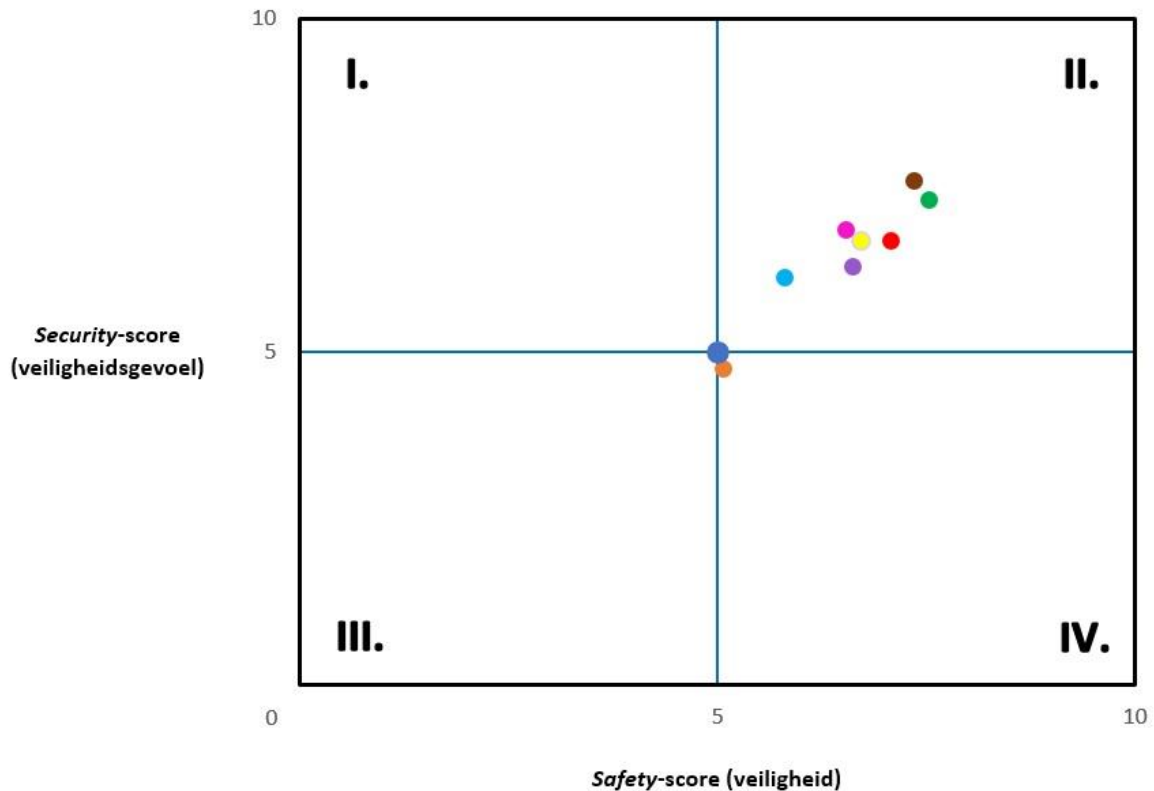
Tijdlijn		Atleet	Fysieke omgeving	Sociale omgeving	Agent-vector/vehikel
Pre-event	<i>Modifying conditions</i>	<ul style="list-style-type: none"> · Geslacht · Leeftijd · Genetische aanleg · Talent · Etniciteit · Formeel onderwijs · Vroegere blessures 	<ul style="list-style-type: none"> · Klimaat/weersomstandigheden · Lucht-, bodem- en waterkwaliteit · Weginfrastructuur 	<ul style="list-style-type: none"> · Wetten en regels · Reglementen van de wielersport · Markt en economie · Vriendschapspatronen · Familiale rollen · “De druk om te winnen” · Competitieve stress · Financiële middelen 	<ul style="list-style-type: none"> · Lichaamsomvang van tegenstanders · Massa van gemotoriseerde voertuigen
	<i>Mediating mechanisms</i>	<ul style="list-style-type: none"> · Fysieke voorbereiding · Sportspecifieke vaardigheden · Kledij en uitrusting · Uniformiteit van remmen (schijfremmen afschaffen of verplichten) · <i>Self-efficacy</i> · Vermoeidheid · Gebruik van doping en drugs · Verbieden van zware pijnstillers · Voorbereidingsfilmje met moeilijke passages · Verantwoordelijk gedrag op training 	<ul style="list-style-type: none"> · Staat van de wegen · Vermijden van gevaarlijke en riskante wegen · Wegneembare verkeersobjecten · “Zachte” verkeersobjecten · Voorafgaande controle van het parcours door de organisatie · Het bouwen van trainingsfaciliteiten en wielerpistes in elke Belgische provincie · <i>Extreme Weather Protocol</i> · Technisch afgevaardigde die het parcours op voorhand keurt 	<ul style="list-style-type: none"> · Gezondheidszorg · Arbeidsmarkt regelgeving · Fair play cultuur en beleid · Verzekeringen die blessures dekken · Bewustmaking van jeugdrenners: mentaliteitswijziging bewerkstelligen · Gezondheidsessies voor junioren · Sensibiliseringscampagnes (zowel voor toeschouwers als ‘ingewijden’) · Gedragscode voor volgwagens · Voorbeeldfunctie van gevestigde waarden · Meer inspraak voor renners: afgevaardigden in de CPA · Meer samenwerking tussen beleidsmakers en onderzoekers uit andere domeinen · Betere screening van iedereen die een functie vervult in een wielervedstrijd + professionalisering · De veiligheidsvergadering van de wielerbond op jaarlijkse basis organiseren 	<ul style="list-style-type: none"> · Type van de materialen die gebruikt worden · Uitrusting van tegenstanders · ‘Botsvriendelijk’ design van vehikels

Event	<ul style="list-style-type: none"> · Geforceerde inspanningen · Schending van instructies · Overtreden van de regels 	<ul style="list-style-type: none"> · Transportmiddelen voor geblesseerden · Beschikbaarheid van een ambulance of EHBO-kit · Wedstrijden organiseren op afgesloten circuits · Aankomsten minder gevaarlijk maken (geen bochten of rotondes) · Aankomstzones buiten stadscentra positioneren · Meer dranghekken of dubbele afsluitingen plaatsen op cruciale punten om aanraking van de renners te verhinderen · Nadarafsluitingen die als matras functioneren (in de laatste kilometer van de wedstrijd) · <i>Way-outs</i> (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België) · Afgebakende plaatsen langs het parcours voor fotografen 	<ul style="list-style-type: none"> · Algemeen veiligheidsbeleid · Aanwezigheid van gezondheidsspecialisten (artsen, ambulanciers,...) · EHBO-kennis van coaches en medewerkers · Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes: 1 neutrale veiligheidsfrequentie · Handhavingssysteem met gele en rode kaarten · Consequentere handhaving · Onafhankelijke chauffeurs (niet-ploegleiders) voor volgwagens + alcoholpromillage van nul procent 	<ul style="list-style-type: none"> · Overtreden van de regels door een tegenstander · Roekeloos gedrag van een tegenstander · Vermindering van het aantal renners in het peloton · Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren · Meer mobiele seingevers (minder inhaalbewegingen) · Minder “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen · Wijziging van de 3 kilometer-regel · Genummerde bevoorradingszones · Meer stationaire seingevers ter vervanging van mobiele seingevers · Seingevers op eilandjes (vlaggenzwaaiers) vervangen door robots · <i>Pool</i>-systeem voor fotografen (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België)
Post-event	<ul style="list-style-type: none"> · Behandeling van de blessure na het ongeval · Psychologische bijstand · Beoordeling van het functioneren van het slachtoffer · Modificatie van uitrusting/materiaal 	<ul style="list-style-type: none"> · Revalidatiefaciliteiten · Accommodatie voor individuele revalidatieprogramma's 	<ul style="list-style-type: none"> · Beschikbaarheid van revalidatiespecialisten (kinesisten, therapeuten,...) · Steun van familie en vrienden · Inspectie van de plaats/infrastructuur waar het ongeval heeft plaatsgevonden · Zwaardere straffen en schorsingen voor overtredders: verhogen van de boetes, aftrekken van UCI-punten,... · Belonen van mensen die zich voorbeeldig gedragen · <i>Competitions Commission</i> 	<ul style="list-style-type: none"> · Ernst van de weefselschade · Ernst van de psychologische schade · Modificatie van uitrusting/materiaal

4.2 Onderzoeksvraag 2 – Safety/Security-model van Elvik (2000)

4.2.1 Resultaten

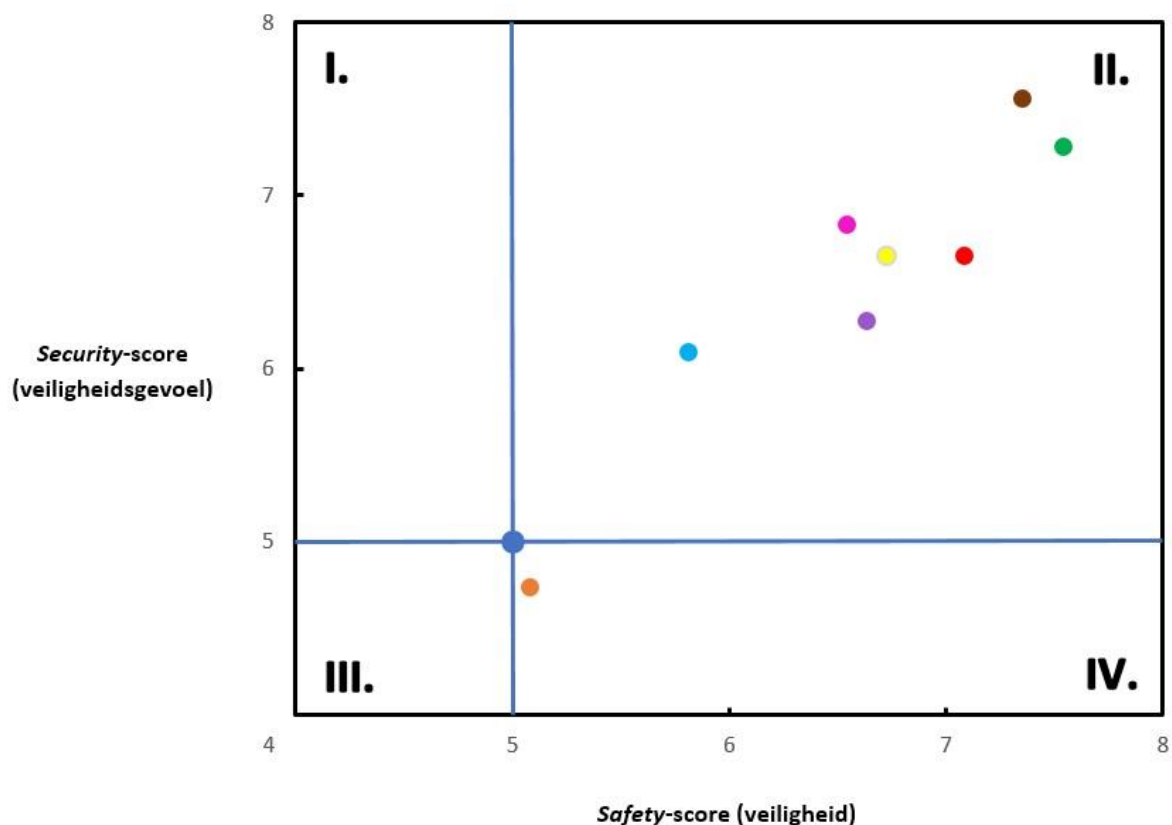
In onderstaande figuur werden de 8 beschouwde maatregelen op de *Safety/Security*-matrix (Elvik, 2000) geplot, op basis van de gemiddelde *safety*- en *security*-scores die door de respondenten werden toegekend. Voor ieder topic kan u de gedetailleerde puntentoekening terugvinden in bijlage 7.



	Maatregel	Safety-score	Security-score
●	Minder renners in het peloton (6 of 7 renners per ploeg)	7,09	6,64
●	Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren	5,09	4,73
●	Meer "essentiële" motoren in het peloton (mobiele seingevers)	6,73	6,64
●	Minder "niet-essentiële" gemotoriseerde voertuigen in het peloton	7,55	7,27
●	Afschaffen van schijfremmen	5,82	6,09
●	Verplichten van schijfremmen	6,64	6,27
●	Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes: 1 neutrale veiligheidsfrequentie	6,55	6,82
●	Wijziging van de 3 kilometer-regel	7,36	7,55

Figuur 14: De Safety/Security-matrix met resultaten (Eigen opmaak, gebaseerd op Elvik, 2000)

Het eerste wat opvalt is dat de ligging van de punten op de matrix een positief lineair verband tussen de parameters *safety* en *security* doet vermoeden. In de methodologie hadden we reeds aangegeven dat het bestaan van dit verband waarschijnlijk was, omdat men kan verwachten dat ‘veiligheid’ en ‘veiligheidsgevoel’ enigszins sterk gecorreleerde variabelen zijn. Dit fenomeen werd bovendien in de hand gewerkt doordat sommige respondenten in hun beoordeling weinig tot geen onderscheid maakten tussen beide variabelen. Daarenboven is het opmerkelijk dat alle items, met uitzondering van het topic ‘drones’, zich relatief dicht bij elkaar situeren in kwadrant II (*Excellent measures*). De voornaamste oorzaak van deze ‘groepering’ houdt in dat de respondenten niet allemaal dezelfde opvatting delen m.b.t. bepaalde items (en bijgevolg uiteenlopende scores toekennen) en dat men daarom toegroeit naar een gemiddelde ‘compromisscore’ die doorgaans tussen 6 en 8 ligt. In dat verband kan het nuttig zijn om die specifieke zone op de matrix ietwat meer in detail te bekijken:



Figuur 15: De Safety/Security-matrix met resultaten (ingezoomd) (Eigen opmaak, gebaseerd op Elvik, 2000)

Uit onderzoeksvraag 1 is reeds gebleken dat de topics ‘Meer mobiele seingevers’ (gele stip) en ‘Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes’ (roze stip) niet in de praktijk kunnen worden toegepast. Deze zullen dan ook buiten beschouwing gelaten worden in deze analyse. 5 van de 6 overige items behoren echter tot de *excellent measures*, wat beschouwd kan worden als gunstig gegeven: deze dragen immers bij tot een verbetering van zowel de veiligheid als het veiligheidsgevoel in het wielerpeloton,

althans volgens het oordeel van de respondenten. In het originele artikel postuleert Elvik (2000) dat de *safety*-score te allen tijde moet primeren op de *security*-score, aangezien hij een verhoging van het veiligheidsgevoel enkel wenselijk acht indien dit gepaard gaat met een verhoging van de veiligheid zelf. Elvik beschouwt een toename van het veiligheidsgevoel aldus als een aangename, complementaire ontwikkeling die desondanks toch ondergeschikt is aan de meest fundamentele factor, nl. de veiligheidsgraad. Met deze assumptie in gedachten is het nuttig om de drie topics met de hoogste veiligheidswaarde te rangschikken volgens *safety*-score:

- 1) Minder “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen in het peloton (7,55)
- 2) Wijziging van de 3 kilometer-regel (7,36)
- 3) Minder renners in het peloton (7,09)

Niet toevallig werden deze maatregelen alle drie opgenomen in de scenario's voor de MAMCA-analyse, meer bepaald in scenario 3 (minder renners + wijziging 3 kilometer-regel) en scenario 4 (minder “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen). Tot scenario 4 behoort ook het item ‘Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren’, dat als enige in kwadrant IV (*Underestimated measures*) ligt. Hoewel de drones gecategoriseerd worden als een *underestimated measure*, blijkt dat deze maatregel niet ver afwijkt van de huidige situatie. Het gebruik van drones zou de veiligheid en het veiligheidsgevoel in het wielerpeloton aldus nauwelijks beïnvloeden, maar wordt in scenario 4 eerder beschouwd als een complementaire maatregel, die helpt om een vermindering van het aantal niet-essentiële gemotoriseerde voertuigen te bewerkstelligen. Dan blijven nog de topics ‘Afschaffen van schijfremmen’ (lichtblauwe stip) en ‘Verplichten van schijfremmen’ (paarse stip) over. Puur op basis van de *Safety/Security*-grafiek dienen beleidsmakers te opteren voor de verplichting van schijfremmen, aangezien dit onderdeel aanzienlijk beter scoort op *safety* (6,64 t.o.v. 5,82) en ietwat beter op *security* (6,27 t.o.v. 6,09) t.o.v. de complete afschaffing van schijfremmen. Natuurlijk mag men inzake deze kwestie niet te snel door de bocht gaan, gelet op de constatering dat het ‘Verplichten van schijfremmen’ één van de meest omstreden topics blijkt te zijn, waarbij zowel zeer lage als zeer hoge *safety/security*-scores werden uitgedeeld. Het al dan niet afschaffen of verplichten van schijfremmen blijft aldus een zeer heikel thema. Desalniettemin, door de inzichten uit onderzoeksvraag 1 te combineren met de bevindingen uit de analyse van het *Safety/Security*-model van Elvik (2000) kan geconcludeerd worden dat de volgende vier maatregelen vooralsnog de grootste positieve impact op de veiligheid in het wielrennen kunnen teweegbrengen: het verminderen van het aantal niet-essentiële gemotoriseerde voertuigen, het wijzigen van de 3 kilometer-regel, het verminderen van het aantal renners in het peloton en het verplichten van schijfremmen. Rekening houdend met de implementatiecontext (Finch, 2006; Timpka et al., 2006) en het conservatisme binnen de wielersport is het echter niet aangewezen deze vier suggesties tegelijk door te voeren en lijkt het

voorlopig wenselijk om het accommodatieproces op korte termijn te beperken tot een 2-tal maatregelen. De MAMCA-analyse zal hieromtrent meer duidelijkheid moeten scheppen.

4.2.2 Bedenkingen

De conclusie van onderzoeksvraag 2 klinkt mooi, maar desondanks dienen de resultaten toch met een korreltje zout genomen te worden, omwille van drie redenen. In de eerste plaats kan worden opgemerkt dat sommige respondenten tijdens het beoordelen van de topics weinig tot geen onderscheid maakten tussen veiligheid en veiligheidsgevoel (een *safety*-score van 8 impliceerde bij wijlen automatisch een *security*-score van 8). Dit gebrek aan contrast is voornamelijk te wijten aan een combinatie van gemakzucht, haast en onvoldoende reflectie m.b.t. de concepten. Onderzoekers die in de toekomst op deze manier gebruik wensen te maken van de *Safety/Security*-matrix dienen voldoende tijd te nemen om het verschil tussen beide concepten aan de proefpersonen uit te leggen en hen te motiveren om weloverwogen beslissingen te nemen. Ten tweede viel het op dat sommige geënquêteerden bij gelegenheid een negatieve veiligheidsscore (lager dan 5) durfden toekennen wanneer het topic in kwestie indruiste tegen hun eigen belangen en overtuigingen, compleet los van overwegingen m.b.t. veiligheid en veiligheidsgevoel. Tot slot kan gesignaleerd worden dat een aanpak waarbij het gemiddelde van een aantal scores beschouwd wordt, impliceert dat extreme quoteringen elkaar opheffen en bijgevolg geneutraliseerd worden. Deze opmerking is vooral van toepassing op het item 'Verplichten van schijfremmen', dat zowel *safety*-scores van 1 (Jürgen Roelandts en Jens Debusschere) als *safety*-scores van 10 (Bert Roesems en Marc Van Hecke) toebedeeld kreeg. Deze uitersten worden niet vertegenwoordigd door de uiteindelijke *safety*-score van het topic, nl. 6,64. Vooral de eerste twee aanmerkingen kunnen een probleem vormen voor de analyse, maar gelukkig komen deze stoornissen slechts in beperkte mate voor (bij een 3-tal respondenten), waardoor deze tweede onderzoeksvraag toch enige validiteit en betrouwbaarheid behoudt.

4.3 Onderzoeksvraag 3 – MAMCA-analyse

Op de volgende bladzijden worden de verschillende stappen van de MAMCA-analyse nog eens herhaald, met inbegrip van de resultaten. De ‘globale analyse en rangschikking’ (paragraaf 4.3.5) is de kern van deze derde onderzoeksvraag en bespreekt de grafieken en modellen gegenereerd door de MAMCA-software. De bevindingen en besluiten die hieruit worden afgeleid, vormen een opstapje naar de algemene conclusie van deze masterproef.

4.3.1 Scenario’s

De scenario’s werden reeds toegelicht in paragraaf 3.3.3.1:

- Scenario 1: Huidige situatie
- Scenario 2: Afgesloten circuits
- Scenario 3: Vermindering van de “frictie” in het peloton
- Scenario 4: Vermindering van de “incompatibiliteit” in het peloton
- Scenario 5: Meer sensibilisering en straffen

4.3.2 Actoren

De 5 stakeholdergroepen en de bijhorende vertegenwoordigers staan weergegeven in tabel 8. Voor de Competitieve participanten, Neutrale volgers, Inrichtende macht en Mediaomgeving betreft het de personen die geïnterviewd werden in het kader van onderzoeksvraag 1. Voor de groep Gemeenschap werd m.b.v. een enquête beroep gedaan op 50 wielersfans, waaronder 46 mannen en 4 vrouwen van uiteenlopende leeftijdscategorieën (de wielergemeenschap is doorgaans een mannenwereld). Deze 50 respondenten beschouwen zich allen als wielersfan en geven ieder aan ‘Soms’ tot ‘Vaak’ naar wielervedstrijden te kijken. 30% onder hen drukte zich negatief uit over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen, terwijl slechts 8% de sport als volkomen veilig beschouwt. De overige 62% geeft aan dat de wielersport weliswaar veilig is tot op zekere hoogte, maar ook dat er nog ruimte voor verbetering bestaat. Anders gezegd verklaart maar liefst 92% van de geënquêteerden dat het wielrennen nog progressie kan verwezenlijken op veiligheidsvlak, wat nog maar eens het belang van het onderzoek van deze masterproef illustreert. De gedetailleerde antwoorden uit de enquêtes werden opgenomen in bijlage 8.

4.3.3 Criteria en gewichten

Onderstaande tabel toont de criteriumgewichten per stakeholdergroep. Deze ‘geaggregeerde’ gewichten werden automatisch gegenereerd door de MAMCA-software op basis van de individuele gewichtsverdelingen van de respondenten.

Tabel 13: Criteriumgewichten per stakeholdergroep

Competitieve participanten in het peloton	Algemene veiligheid	0,26
	Comfort	0,06
	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	0,14
	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	0,17
	Kost van het scenario	0,06
	Sportieve prestaties	0,31
Neutrale volgers	Algemene veiligheid	0,33
	Comfort	0,18
	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	0,14
	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	0,12
	Kost van het scenario	0,03
	Mogelijkheid tot het uitvoeren van uw taak (technische bijstand e.d.)	0,20
Inrichtende macht	Algemene veiligheid	0,40
	Comfort	0,01
	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	0,17
	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	0,03
	Kost van het scenario	0,25
	Positieve evolutie van het wielrennen (modernisering en promotie van de sport)	0,14
Mediaomgeving	Algemene veiligheid	0,19
	Comfort	0,12
	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	0,17
	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	0,15
	Kost van het scenario	0,05
	Mogelijkheid tot verslaggeving	0,32
Gemeenschap	Algemene veiligheid	0,32
	Comfort	0,18
	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	0,28
	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	0,17
	Kost van het scenario	0,05

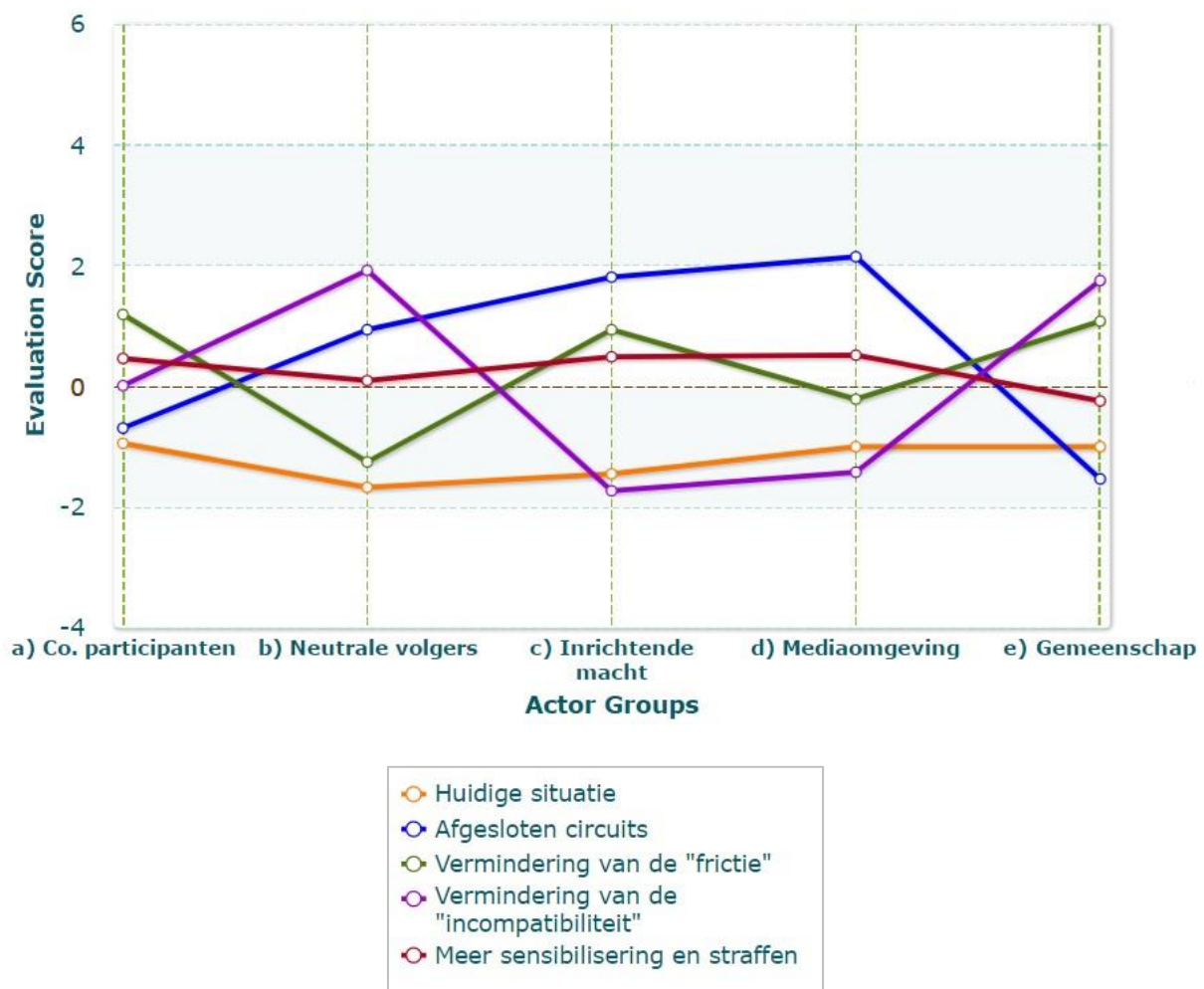
Het is noemenswaardig dat slechts 3 van de 5 stakeholdergroepen de algemene veiligheid als het belangrijkste criterium aanwijzen. De Competitieve participanten en de Mediaomgeving hechten respectievelijk meer belang aan de sportieve prestaties en de mogelijkheid tot verslaggeving, wat eigenlijk wel logisch is gelet op de functie die beide groepen in het peloton vervullen. Dit staat in schril contrast met de Neutrale volgers, die de algemene veiligheid wél belangrijker achten dan hun primaire activiteit. De Neutrale volgers (en de Gemeenschap) lijken bovendien de mate van comfort sterker te appreciëren dan de andere stakeholders. Voorts kan worden opgemerkt dat de Gemeenschap het criterium ‘aantrekkelijkheid van de wedstrijd’ aanzienlijk sterker laat doorwegen t.o.v. de andere groepen. Voor wielersfans is het dan ook primordiaal dat wedstrijden over een aantrekkelijk karakter beschikken, wat bv. minder essentieel is vanuit het standpunt van de renners en de volgers. De Inrichtende macht, ten slotte, blijkt veruit de enige partij te zijn die de ‘kost van het scenario’ een substantieel gewicht toekent. Dit is geen onlogisch fenomeen, aangezien organisatoren en wielerbonden doorgaans de zwaarste kost dragen i.v.m. het implementeren van veiligheidsscenario’s.

4.3.4 Evaluaties

Per stakeholdergroep werd 1 'evaluatie-expert' aangeduid die de evaluatie in overleg met de onderzoeker diende in te vullen. Deze originele evaluaties kan u inkijken in bijlage 9. Achteraf werden de 5 stakeholderevaluaties onderworpen aan een objectiviteitscontrole, waarbij eventuele onregelmatigheden en ongegronde uitschieters geneutraliseerd werden. Deze gecorrigeerde evaluaties, inclusief argumenten voor aanpassingen, kunnen geconsulteerd worden in bijlage 10.

4.3.5 Globale analyse en rangschikking

De criteriumgewichten en evaluaties stellen de MAMCA-software in staat een *Multi-Actor Line Chart* te vervaardigen (figuur 16). Het betreft een grafiek die voor iedere stakeholdergroep de scenario's rangschikt op basis van de geaggregeerde evaluatiescores. De vijf actorgroepen staan weergegeven op de horizontale as, terwijl de verticale as de evaluatiescore weerspiegelt. U kan deze rangschikking en de bijhorende evaluatiecijfers eveneens bekijken in tabel 14.

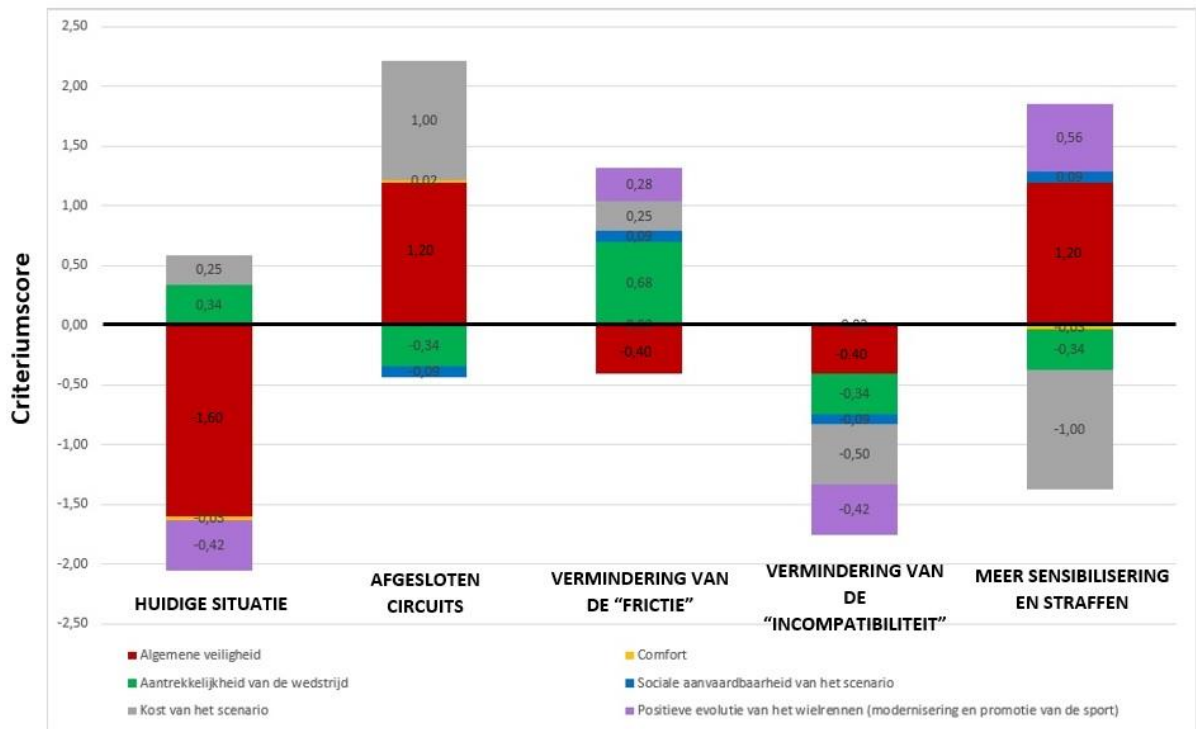


Figuur 16: Multi-Actor Line Chart m.b.t. het verbeteren van de veiligheid in het professioneel wielrennen
(Bron: www.mamca.be)

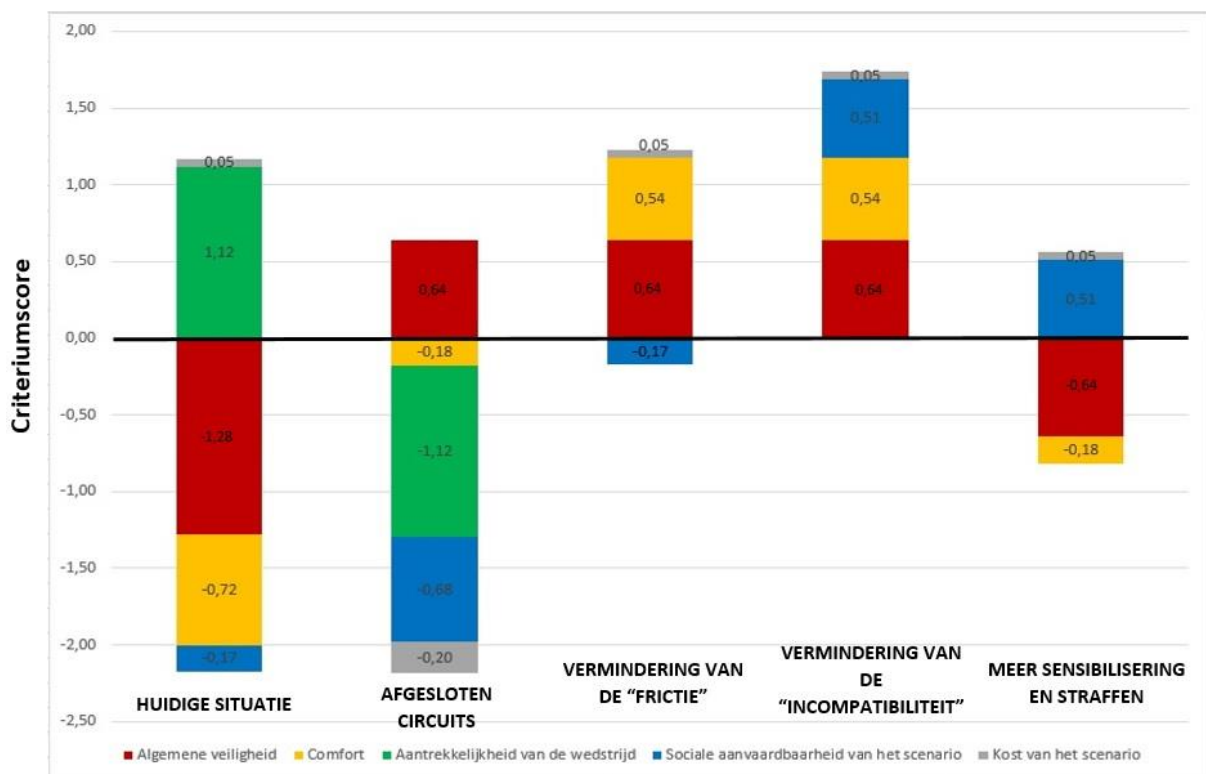
Men ziet onmiddellijk dat de scenariopreferenties over de stakeholdergroepen heen aanzienlijk verschillen. De twee meest homogene groepen lijken de Inrichtende macht en de Mediaomgeving te zijn, aangezien beide partijen het scenario van de afgesloten circuits resoluut op nummer 1 plaatsen. Bovendien zijn dit de enige twee groepen die het incompatibiliteitsscenario lager inschatten dan de huidige situatie. Dit staat in schril contrast met de Neutrale volgers en de Gemeenschap, die het incompatibiliteitsscenario beiden de hoogste evaluatiescore toekennen. Hoewel het scenario van de afgesloten circuits goed scoort bij 3 van de 5 stakeholdergroepen, kan men dit alternatief bij de Competitieve participanten op de voorlaatste plaats en bij de Gemeenschap op de laatste plaats terugvinden. De Competitieve participanten geven de voorkeur aan het frictie-alternatief, gevolgd door de intensivering van sensibilisering, training en straffen en de vermindering van de incompatibiliteit. Het frictiescenario heeft eveneens gunstige posities kunnen verwerven bij de andere stakeholders, met uitzondering van de Neutrale volgers (voorlaatste plaats). Overigens kan de verhoogde sensibiliserings- en tuchtgraad als de meest 'stabiele' optie beschouwd worden over de stakeholdergroepen heen, aangezien dit scenario stevast de tweede of de derde plaats bezet. Het status-quo alternatief wordt eveneens gekenmerkt door stabiliteit, maar weliswaar in de onderste regionen van de rangschikking. Met andere woorden, de 3 andere scenario's (afgesloten circuits, vermindering van de frictie en vermindering van de incompatibiliteit) vertonen aanzienlijke contrasten. In onderstaande paragrafen worden drie van deze tegenstellingen onder de loep genomen.

4.3.5.1 Afgesloten circuits: Inrichtende macht vs. Gemeenschap

Figuur 17 en 18 tonen hoe de evaluatiescores van de scenario's opgebouwd zijn, respectievelijk voor de Inrichtende macht en de Gemeenschap. Deze grafieken geven immers aan in welke mate en in welke richting (positief of negatief) ieder criterium heeft bijgedragen tot de uiteindelijke evaluatiescore van een bepaald scenario. Op deze manier kunnen de sterktes en de zwaktes van de beschouwde alternatieven worden blootgelegd. Merk op dat een negatieve criteriumscore niet noodzakelijk betekent dat het scenario dat specifieke criterium negatief beïnvloedt, maar eerder dat het scenario relatief gezien slechter scoort op dat criterium in vergelijking met de andere scenario's.



Figuur 17: Samenstelling van de evaluatiescores – Inrichtende macht

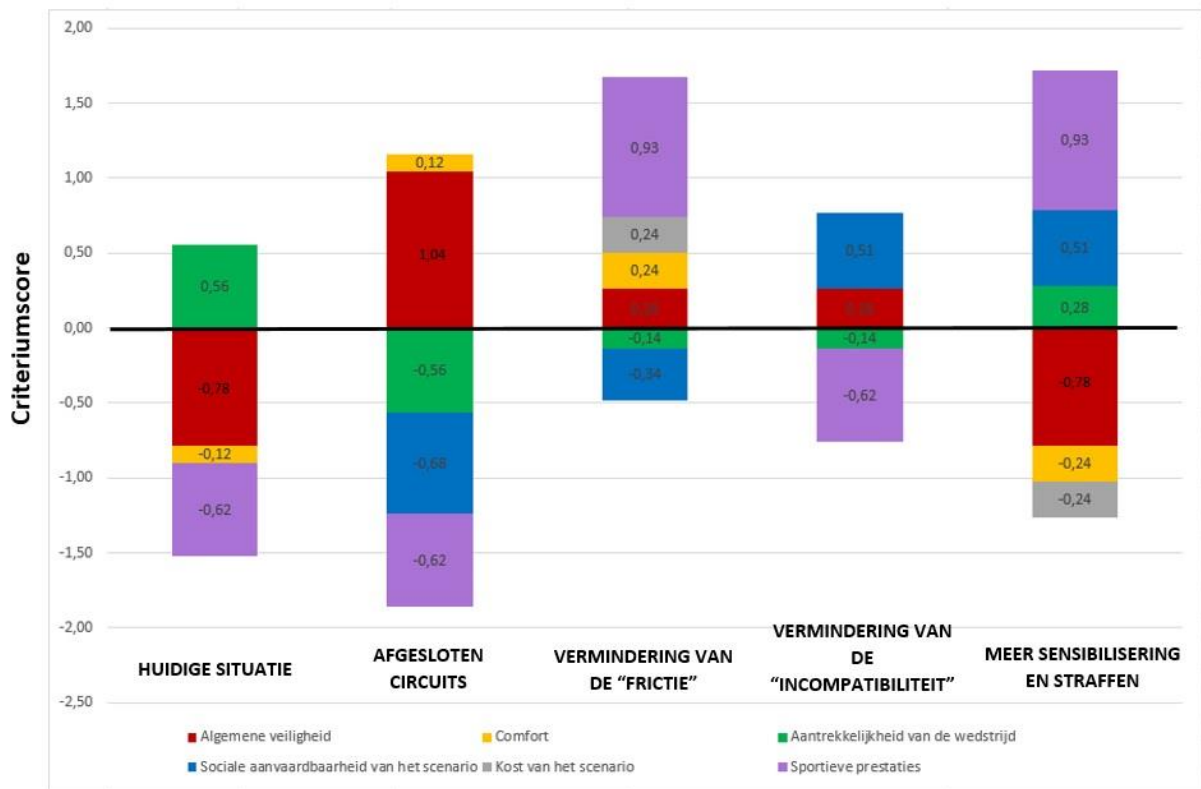


Figuur 18: Samenstelling van de evaluatiescores - Gemeenschap

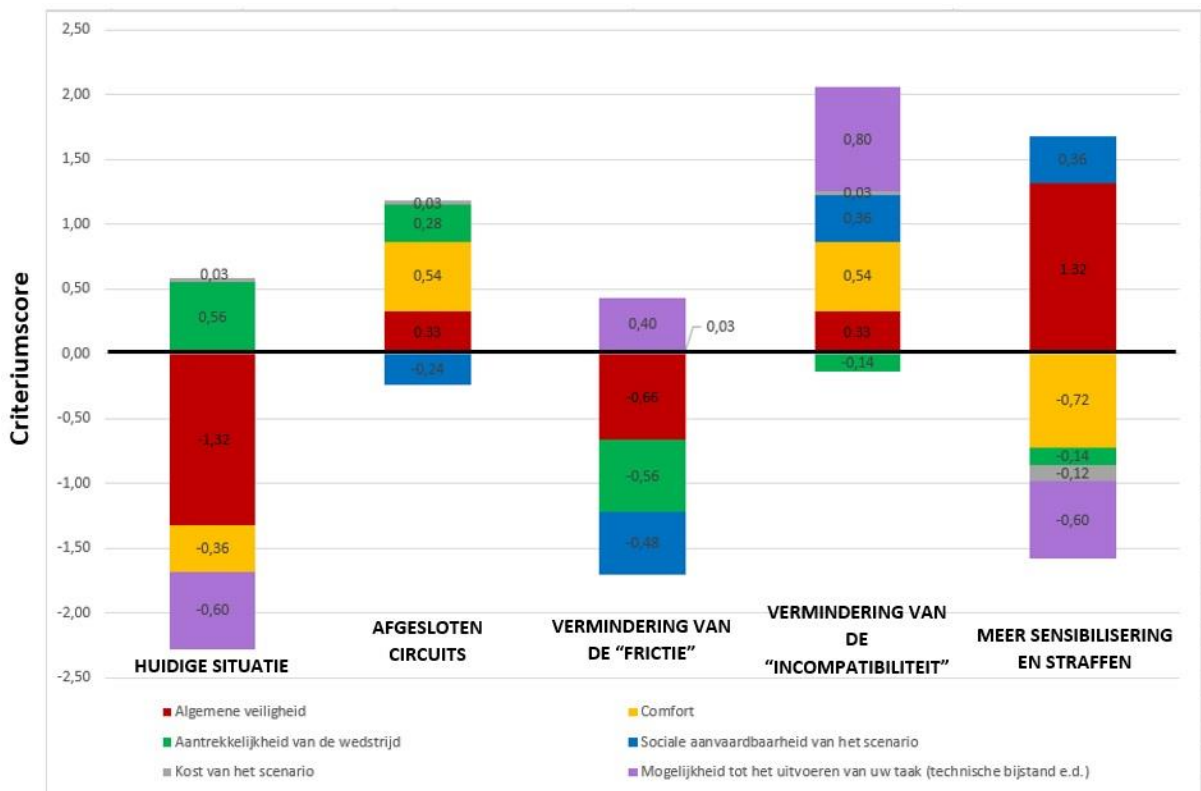
In deze rubriek wordt de vraag gesteld waarom het verschil in preferentie voor afgesloten circuits tussen de Inrichtende macht (evaluatiescore = 1,79) en de Gemeenschap (evaluatiescore = -1,54) zo prominent is. In de eerste plaats kan men waarnemen dat de Gemeenschap de impact van afgesloten circuits op de aantrekkelijkheid van wedstrijden aanzienlijk negatiever inschat (-1,12) dan de Inrichtende macht (-0,34). De vrees voor een lagere aantrekkelijkheidsfactor is dan ook het voornaamste struikelblok voor wielersfans. Voorts lijkt ook het financiële aspect een cruciale rol te spelen. In dat verband beschouwen de inrichters dit scenario als een gunstige evolutie omdat de organisatorische kost lager ligt (positieve kostscore), terwijl toeschouwers mogelijk inkomgeld zullen moeten betalen (negatieve kostscore). Daarnaast kennen de instanties afgebakende parcoursen een hogere veiligheidswaarde (1,20) toe dan de wielersfans (0,64). Tot slot kan worden opgemerkt dat de implementatie van dit alternatief meer ondenkbaar en minder sociaal aanvaard is in de denkwereld van de supporters (-0,68) t.o.v. de organisatoren (-0,09).

4.3.5.2 Vermindering van de “frictie” – Competitieve participanten vs. Neutrale volgers

Voor het frictiescenario valt een substantiële discrepantie te noteren tussen de Competitieve participanten (evaluatiescore = 1,19; figuur 19) en de Neutrale volgers (evaluatiescore = -1,27; figuur 20). Deze divergentie vindt haar oorsprong in het feit dat de Competitieve participanten dit scenario een zeer gunstig effect op de sportieve prestaties toeschrijven (0,93), terwijl de Neutrale volgers in mindere mate overtuigd zijn van de positieve werking van dit scenario op de vlotheid waarmee zijn hun job kunnen uitvoeren (0,40). Daarenboven heeft de volgersgroep sterkere bezwaren tegen dit alternatief i.v.m. aantrekkelijkheidsoverwegingen (-0,56) dan de participantengroep (-0,14). Op dat vlak lijken de volgers vooral een probleem te hebben met de implicaties van de nieuwe 3 kilometer-regel voor de fundamentele charme van het wielrennen. Ten slotte lijken ook veiligheid en comfort een doorslaggevende rol te spelen: enerzijds levert de comfortfactor geen bijdrage aan de evaluatiescore van de Neutrale volgers (0,00), terwijl de Competitieve participanten op dit vlak een comfortscore van 0,24 toekennen. Anderzijds hebben de volgers hun bedenkingen bij de veiligheidsbevorderende werking van een kleiner aantal renners, gecombineerd met een wijziging van de 3 kilometer-regel (-0,66). Bij de participanten is dit echter niet het geval (0,26).



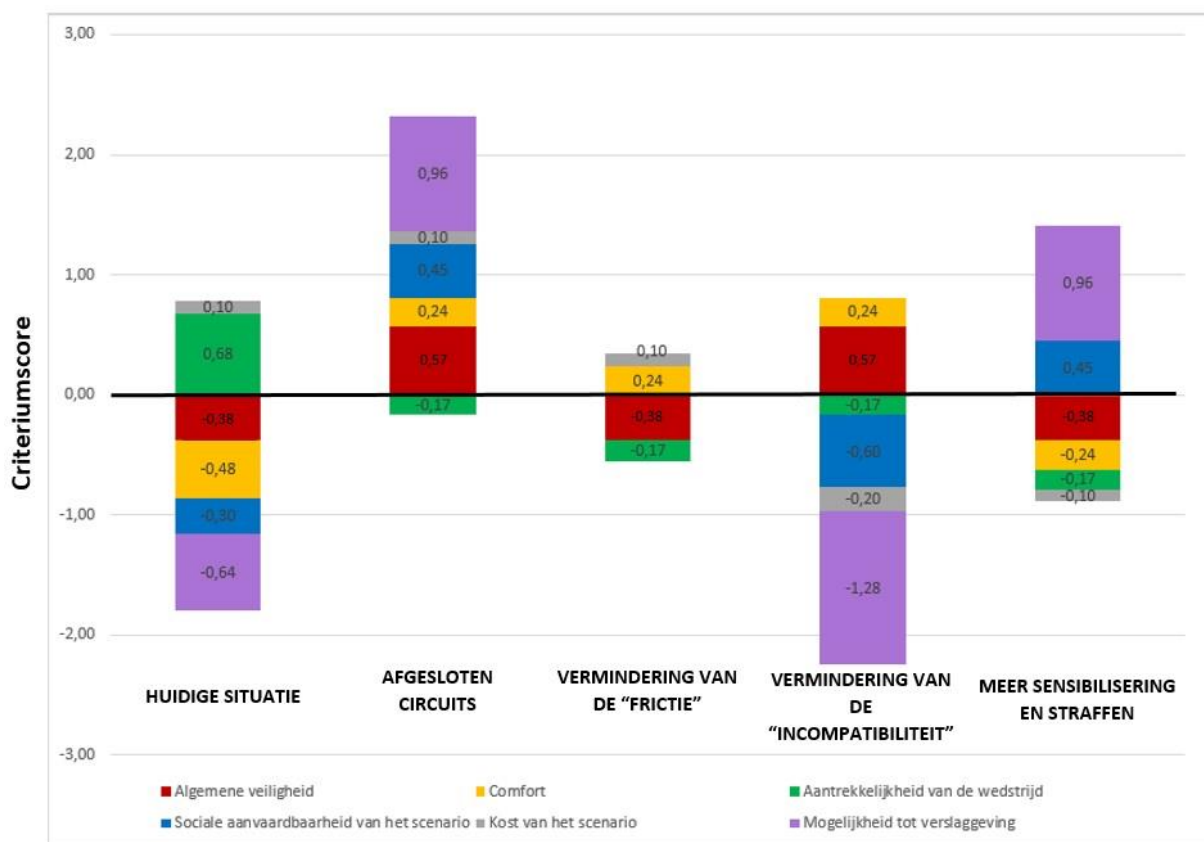
Figuur 19: Samenstelling van de evaluatiescores – Competitieve participanten in het peloton



Figuur 20: Samenstelling van de evaluatiescores – Neutrale volgers

4.3.5.3 Vermindering van de "incompatibiliteit" – Neutrale volgers vs. Mediaomgeving

Een laatste, maar daarom niet minder belangrijk geschil heeft betrekking op de conflicterende opvattingen van de Neutrale volgers (evaluatiescore = 1,92; figuur 20) en de Mediaomgeving (evaluatiescore = -1,44; figuur 21) over het incompatibiliteitsalternatief. Beide stakeholdergroepen lijken alleszins overtuigd te zijn van de gunstige veiligheids- en comforteffecten van dit scenario, maar daar stopt de vergelijking. In de eerste plaats is deze optie veel minder sociaal aanvaard bij mensen uit de media (-0,60), omdat sommigen onder hen in dit geval hun job of positie dreigen te verliezen. De volgers daarentegen blijven onaangeroerd en hebben bijgevolg veel minder sociale bezwaren tegen de implementatie van dit alternatief (0,36). Bovendien impliceert de introductie van drones een kostenverhoging voor de media, wat zich vertaalt naar een kostscore van -0,20. De factor die evenwel de meest essentiële rol vervult in het discrepantieverhaal tussen de Neutrale volgers en de Mediaomgeving betreft de mogelijkheid tot het uitvoeren van hun respectievelijke functies. Het weglaten van sommige niet-essentiële gemotoriseerde voertuigen (fotografen, verslaggevers, VIPs,...) beperkt de mogelijkheid tot verslaggeving considerabel (-1,28). Daar staat tegenover dat technische volgers, medische volgers en mobiele seingevers in dit scenario meer plaats en minder hinder van andere voertuigen ondervinden, waardoor zij hun taken beter en vlotter kunnen volbrengen (0,80).



Figuur 21: Samenstelling van de evaluatiescores – Mediaomgeving

4.3.5.4 Conclusie MAMCA-analyse

Onderstaande tabel geeft nogmaals de rangschikking van de scenario's per stakeholdergroep weer (inclusief evaluatiecijfers), alsook een globale rangschikking op basis van de gemiddelde evaluatiescores. Indien u dit wenst, kan u het volledige gamma van grafieken vervaardigd door de MAMCA-software raadplegen in bijlage 11.

Tabel 14: Scenariorangschikking per stakeholdergroep + globale rangschikking (gemiddelde evaluatiescores)

Competitieve participanten in het peloton	1. <i>Vermindering van de frictie</i>	1,19
	2. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,46
	3. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	0,01
	4. <i>Afgesloten circuits</i>	-0,70
	5. <i>Huidige situatie</i>	-0,96
Neutrale volgers	1. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	1,92
	2. <i>Afgesloten circuits</i>	0,94
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,10
	4. <i>Vermindering van de frictie</i>	-1,27
	5. <i>Huidige situatie</i>	-1,69
Inrichtende macht	1. <i>Afgesloten circuits</i>	1,79
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	0,92
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,48
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,46
	5. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	-1,73
Mediaomgeving	1. <i>Afgesloten circuits</i>	2,15
	2. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,52
	3. <i>Vermindering van de frictie</i>	-0,21
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,02
	5. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	-1,44
Gemeenschap	1. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	1,74
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	1,06
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	-0,26
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,00
	5. <i>Afgesloten circuits</i>	-1,54
Globaal	1. <i>Afgesloten circuits</i>	0,53
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	0,34
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,26
	4. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	0,10
	5. <i>Huidige situatie</i>	-1,23

Het status-quo scenario behaalt als enige een beduidend negatieve globale evaluatiescore, wat aantoont dat de huidige situatie voor de stakeholders in zekere zin onbevredigend is en dat er actie moet worden ondernomen in de vorm van één van de andere scenario's. Het is echter niet aangewezen een alternatief te kiezen dat op de *Multi-Actor Line Chart* grote schommelingen vertoont, zoals bv. het incompatibiliteitsscenario. Deze suggestie sleept weliswaar tweemaal een eerste plaats in de wacht (Neutrale volgers en Gemeenschap), maar kan op heel wat minder bijval rekenen van de Inrichtende

macht en de Mediaomgeving (2x laatste plaats), omdat deze groepen respectievelijk moeten inboeten aan media-uitstraling en verslaggevingsmogelijkheden. Dergelijke tegenstrijdigheden kan men beter vermijden daar deze kunnen uitmonden in conflictrijke situaties, wat het incompatibiliteitsalternatief een minder waarschijnlijke optie maakt. De afgesloten circuits worden eveneens gekenmerkt door wisselvalligheid, maar behalen desondanks de hoogste globale evaluatiescore (0,53). Dit zou misschien kunnen betekenen dat dit concept een goede optie is voor de lange termijn, maar op dit moment heeft het conservatisme van de wielersport nog de bovenhand. In dat verband lijkt het vooral cruciaal om de negatieve perceptie van de participanten t.a.v. dit alternatief bij te sturen en de wielersporters te overtuigen dat wedstrijden op afgebakende parcoursen niet noodzakelijk een lagere aantrekkelijkheidsfactor met zich meedragen. Het circuitalternatief legt dus wel enig potentieel aan de dag en kan in de toekomst op incrementele wijze in de sport geïntroduceerd worden, maar momenteel is het wielrennen nog niet klaar voor zo'n radicale maatregel. Op korte termijn is het vermoedelijk raadzaam te opteren voor een scenario dat gekenmerkt wordt door stabiliteit over de verschillende stakeholdergroepen heen. De implementatiecontext van het wielrennen getuigt immers van een weinig tolerant en rigide karakter, waardoor consensus en unanimitateit onontbeerlijke vereisten zijn voor duurzame beleidsstrategieën. Bijgevolg veronderstelt deze MAMCA-analyse dat scenario 3 en/of scenario 5 in de hedendaagse context de meest valabele opties zijn om de veiligheid in het professioneel wielrennen naar een hoger niveau te tillen en tegelijk alle stakeholders tevreden te houden.

4.3.6 Implementatie

De uiteindelijke beslissing over de implementatie van deze scenario's of andere veiligheidsmaatregelen ligt in handen van beleidsmakers en bevoegde instanties. Het is zeker niet de bedoeling dat zij de bevindingen uit bovenstaande analyse als imperatieve informatie interpreteren. De MAMCA-analyse fungeert louter als beleidsondersteunende tool en de wielersporters mogen zelf kiezen tot op welke hoogte zij de aangeleverde informatie in overweging nemen. Desondanks zal de onderzoeker in de aanstaande conclusie toch een poging doen om de wielersporters en haar beleidsmakers te voorzien van enkele betekenisvolle raadgevingen inzake de *safety/stakeholder*-kwestie door de bevindingen en inzichten uit de drie onderzoeksvragen te recapitulieren en deze tegen elkaar af te wegen.

5. Conclusie

5.1 Samenvatting

Deze masterproef beoogt te kunnen bijdragen tot het begunstigen van de veiligheid en het welzijn van alle personen die een rol vervullen binnen de professionele wielcontext, rekening houdend met de belangen en motieven van de afzonderlijke stakeholdergroepen. In het kader daarvan werd een literatuurstudie opgebouwd, gebaseerd op academische papers uit de domeinen van verkeersveiligheid, veiligheid in sport en stakeholder management. Uit de vergaarde kennis vloeiden drie onderzoeksvragen voort. De eerste onderzoeksvraag trachtte een globaal veiligheidskader voor het wielrennen te construeren op basis van interviews met experts. Hiervoor werden 3 hypothesen als leidraad gebruikt. Voor de eerste hypothese werd inderdaad bevestiging gevonden dat het combineren van de 3 E's de opportune benadering is om de veiligheidskwestie binnen de wielersport aan te pakken, net zoals Van Malderen & Macharis (2009) en Zegeer & Bushell (2012) gepostuleerd hadden voor reguliere verkeersaangelegenheden. Daarbij werd elk van de 3 E's (*Engineering*, *Enforcement* en *Education*) afzonderlijk uitgewerkt en toegepast op het wielrennen. De tweede hypothese had betrekking op de mate waarin de verschillende stakeholdergroepen bij het veiligheidsbeleid betrokken dienen te worden. Hieromtrent luidde de conclusie dat onderling overleg op regelmatige basis inderdaad primordiaal is om een duurzame veiligheidsstrategie tot stand te brengen en dat de mening van alle belangrijke stakeholders gehoord moet worden (Timpka et al., 2006; Timpka et al., 2008). Deze hypothese werd ietwat genuanceerd door de premisse van stakeholderbetrekking respectievelijk af te toetsen voor renners, organisatoren, wielersfans, de overheid en deskundigen uit externe domeinen. De derde en laatste hypothese stelde dat men bij het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen nooit de implementatiecontext, i.e. het geheel van socio-culturele waarden en fundamentele principes binnen de sport, uit het oog mag verliezen (Finch, 2006; Timpka et al., 2006). Dankzij de input van de geïnterviewde personen kon ook deze stelling bekrachtigd worden. Bovendien mag het belang van deze hypothese voor het wielrennen in het bijzonder niet onderschat worden, omwille van het conservatieve en nostalgische karakter van de wielergemeenschap. Ter aanvulling van dit globale veiligheidskader werden enkele concrete veiligheidsmaatregelen meer in detail gewikt en gewogen: de vermindering van het aantal renners in het peloton, de vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton, drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren, meer mobiele seingevers in het peloton (minder inhaalbewegingen), het organiseren van wedstrijden op afgesloten circuits, het wijzigen van de 3 kilometer-regel in meerdaagse etappekoersen, de kwestie omtrent schijfremmen, aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes en het verbieden van zware pijnstillers. Als kers op de taart werden alle

aangehaalde maatregelen, suggesties en topics op een Haddon matrix (1972) geplaatst. De inzichten die dit globale veiligheidskader aanreikt, zouden de wielersport en haar beleidsmakers in staat kunnen stellen om te evolueren naar een *safety promotion* cultuur, welke volgens Timpka et al. (2006) superieur is aan een sportcultuur die zich louter focust op het voorkomen van blessures (*injury prevention*). In het kader van de tweede onderzoeksvraag werd het model van Elvik (2000) aangewend om 8 genomineerde maatregelen te testen op veiligheid (*safety*) en veiligheidsgevoel (*security*). Daarbij kwamen de volgende vier maatregelen uit de bus als de initiatieven die vooralsnog de grootste positieve impact op de veiligheid in de wielersport kunnen teweegbrengen: het verminderen van het aantal (niet-essentiële) gemotoriseerde voertuigen, het wijzigen van de 3 kilometer-regel in etappekoersen, het verminderen van het aantal renners in het peloton en het verplichten van schijfremmen. De onderzoeker formuleerde echter enkele bedenkingen bij de validiteit en betrouwbaarheid van de cijfers die door de respondenten werden aangebracht en maant dan ook aan tot bedachtzaamheid bij het interpreteren van de resultaten van onderzoeksvraag 2. Het was reeds duidelijk dat de verschillende stakeholders zo veel mogelijk betrokken moeten worden bij het formuleren van nieuwe veiligheidsstrategieën (Timpka et al., 2006; Timpka et al., 2008) en dat daarbij het belang van de implementatiecontext van het wielrennen niet vergeten mag worden (Finch, 2006; Timpka et al., 2006). Omwille van deze redenen bestaat de derde en laatste onderzoeksvraag uit een MAMCA-analyse, een tool die ideaal functioneert ter ondersteuning van besluitvormingsprocessen in delicate (sport)omgevingen. De MAMCA-methode brengt immers de belangen en standpunten van de verscheidene stakeholdergroepen in rekening door hen een aantal (in dit geval vijf) veiligheidsscenario's te laten evalueren op basis van bepaalde criteria en bijhorende gewichten (Macharis, 2004; Macharis et al., 2012; Van Raemdonck, 2013; Keseru et al., 2016). Gelet op het conservatisme en de rigide implementatiecontext van de wielergemeenschap is het vermoedelijk raadzaam om op korte termijn te opteren voor een scenario dat gekenmerkt wordt door stabiliteit over de stakeholdergroepen heen. Met deze gedachte in het achterhoofd suggereert de MAMCA-analyse dat scenario 3 (Vermindering van de "frictie" in het peloton) en/of scenario 5 (Meer sensibilisering en straffen) in de hedendaagse context waarschijnlijk de meest valabele opties zijn om de veiligheid in het professioneel wielrennen naar een hoger niveau te tillen en tegelijk alle stakeholders tevreden te houden.

5.2 Discussie en aanbevelingen

Het onderzoek van deze masterproef leert ons een belangrijk inzicht: veel mensen in de wielersport zijn behoudsgezind en houden niet van verandering. Bijgevolg lijkt het logisch dat veiligheidsmaatregelen waarvan de impact te drastisch is, op veel weerstand zullen stuiten. Het feit

dat de conservatieve geest nog steeds de bovenhand heeft, impliceert dat men omzichtig moet omspringen met het bedenken en formuleren van aanbevelingen naar de wielergemeenschap toe. In dat opzicht is het aangewezen een onderscheid te maken tussen het kortetermijn- en het langetermijnperspectief. De veiligheidsaanbevelingen voor de korte termijn dienen enerzijds aanzienlijke veiligheidseffecten te bewerkstelligen (onderzoeksvraag 2) en anderzijds gekenmerkt te zijn door stabiliteit en aanvaarding over de stakeholdergroepen heen (onderzoeksvraag 3). Anders gezegd is het enkel optioneel een bepaalde veiligheidsmaatregel op korte termijn te implementeren indien deze gunstige resultaten kan voorleggen bij zowel onderzoeksvraag 2 als onderzoeksvraag 3. Scenario's die weliswaar de veiligheid ten goede komen, maar momenteel nog bezwaren bij bepaalde stakeholders uitlokken, zoals bv. afgesloten circuits, dienen naar de lange termijn doorverwezen te worden. Merk daarbij op dat de wielergemeenschap binnen afzienbare tijd zal moeten afstappen van haar conservatief gedachtegoed en een meer flexibele mentaliteit zal moeten adopteren, indien de sport in de toekomst wil kunnen wedijveren met andere sporten zoals het voetbal.

Op basis van deze filosofie lijkt het de onderzoeker opportuun om op korte termijn te kiezen voor het frictiescenario (scenario 3): het verminderen van het aantal renners in het peloton én het bijstellen van de 3 kilometer-regel in meerdaagse etappekoersen. Beide maatregelen behaalden immers goede scores op de Elvikanalyse (onderzoeksvraag 2) en in de MAMCA-analyse (onderzoeksvraag 3) stond het frictie-alternatief vrij hoog gerangschikt bij zo goed als iedere stakeholdergroep (inclusief een tweede plaats in de globale rangschikking met een score van 0,34; zie tabel 14). Wat betreft het eerste luik van dit scenario dient men te opteren voor een homogene reductie voor alle ploegen, zij het nu World Tour of (Pro) continentaal. Persoonlijk is de onderzoeker voorstander van een inkrimping van één renner per ploeg. In de grote rondes betekent dit concreet dat de wielerploegen zullen bestaan uit 8 renners (i.p.v. 9), wat het peloton automatisch doet afslanken van 198 naar 176 renners. In andere wedstrijden, zoals bv. de Ronde van Vlaanderen, zou een aantal van 7 renners moeten volstaan, wat resulteert in een peloton van 175 renners i.p.v. 200. Men kan zich afvragen waarom (ongeveer) 175 deelnemers de ideale grootte is voor een wielerpeloton. Laat me dit illustreren aan de hand van het voorbeeld van de Ronde van Frankrijk. Tot op heden stonden ieder jaar 198 renners aan de start van de Tour. Het is opvallend dat de meeste valpartijen en opgaves plaatsvinden in de eerste week van het gebeuren. Van zodra het aantal renners tot 175 herleid wordt, neemt het aantal valpartijen en opgaves aanzienlijk af (mede omdat de minder sterke deelnemers op dat punt reeds uit de wedstrijd gestapt zijn) en “stabiliseert” de grootte van het peloton. Dat was ook tijdens de editie van 2017 het geval: 167 renners finishten in Parijs. Een peloton van 175 renners elimineert m.a.w. de “overtollige frictie” die aanwezig is bij een peloton van 200 renners. Met betrekking tot het tweede luik van dit scenario, de aangepaste 3 kilometer-regel voor etappekoersen, is de onderzoeker overtuigd van de

veiligheidsbaten in de kern van de sprint en adviseert hij de bevoegde instanties om deze piste verder te onderzoeken.

Op korte termijn is het echter niet ondenkbaar om eveneens scenario 5 (Meer sensibilisering en straffen) door te voeren. In de *Multi-Actor Line Chart* onderscheidde dit alternatief zich immers door een hoge mate van stabiliteit aan de dag te leggen. Dit scenario speelt enerzijds in op de intensivering van het *Education*-aspect: meer sensibilisering van toeschouwers, het beter onderrichten van jeugdrenners met het oog op de ethiek en de morele waarden binnen het peloton, betere screening en professionalisering van iedereen die een rol vervult binnen een (professionele) wielervedstrijd, erop toezien dat parcoursbouwers hun trajecten niet te riskant maken, enz. Daarnaast is het gewoonweg essentieel dat alle wielrenners zich verantwoord gedragen, zowel in competitief verband als op training, en dat er wederzijds respect bestaat voor elkaar. In dat verband is het noodzakelijk dat de gevestigde namen hun verantwoordelijkheid opnemen en een voorbeeldfunctie vervullen. Anderzijds behelst dit scenario eveneens de versteviging van het handhavingsbeleid. Zoals reeds vermeld komt dit neer op het uitdelen van zwaardere straffen: verhoging van boetes, aftrekken van UCI-punten, zwaardere schorsingen, gele en rode kaarten,... Voorts dient het handhavingsbeleid consequentheid na te streven en alle individuen over dezelfde kam te scheren. In dat verband was de uitsluiting van Peter Sagan uit de Ronde van Frankrijk 2017, hoewel al dan niet terecht, een positief statement uitgaande van de instanties. Ook de op til zijnde reviewcommissie van de UCI, de zogenaamde *Competitions Commission*, kan bijdragen tot de succesvolle verwezenlijking van dit scenario.

Over een langere tijdspanne lijkt het redelijk waarschijnlijk dat afgesloten circuits (scenario 2) op incrementele wijze hun intrede zullen maken in de moderne wielersport. Het is niet toevallig dat dit scenario in de globale rangschikking van de MAMCA-analyse op de eerste plaats terug te vinden is, al hebben twee stakeholdergroepen (Competitieve participanten en Gemeenschap) momenteel nog hun bedenkingen. Het protest van o.a. wielersfans is echter een natuurlijk en vanzelfsprekend fenomeen: afgesloten circuits zouden een revolutie voor de wielersport betekenen en bij revoluties is de toekomst doorgaans onduidelijk. Mensen houden nu eenmaal niet van onduidelijkheid en vrezen dat hiermee de aantrekkelijkheid van hun favoriete wielervedstrijden in het gedrang komt. Maar gelet op de verzadiging van de verkeerscapaciteit, het gebrek aan politiemensen, de toenemende terreurdreiging en de steeds specifiekere wordende veiligheidsvoorschriften van de huidige maatschappij lijken afgesloten parcoursen een onvermijdelijk gegeven te zullen worden. In de toekomst is centralisatie misschien wel de enige manier om wielerevenementen degelijk te beveiligen, aangezien een complete eliminatie van alle externe risicofactoren zo het best benaderd kan worden. Het gebruik van circuits

zou alleszins het probleem oplossen dat de (Belgische) wegen niet gemaakt zijn voor en niet aangepast zijn aan wielervedstrijden. Afgesloten parcoursen voldoen immers aan de “pelotonvriendelijke” wegingdeling die Schepers et al. (2016) aanbevelen in een fietscontext. Zeker voor de veiligheid van amateurs en jongeren is deze evolutie een dringende noodzaak, aangezien zij niet over dezelfde vaardigheden beschikken als professionele renners. Recent nog kaartte Cycling Vlaanderen in de media aan dat het aantal ongevallen met wielertoeristen op de openbare wegen te hoog ligt en dat er eigenlijk 8 nieuwe wielercircuits in België gebouwd zouden moeten worden opdat mensen en hun kinderen de sport met een gerust hart zouden kunnen beoefenen (Janssens, 2017). Daarenboven kan in deze nieuwe setting vaker gebruik gemaakt worden van vaste seingevers en vaste camerastandpunten, wat organisatoren in staat zou stellen de hoeveelheid gemotoriseerde elementen (mobiele seingevers en cameramotoren) verder te beperken. Met het oog op attractiviteitsoverwegingen zou het misschien geen slecht idee zijn om in de Tour, Giro en Vuelta vaker plaatselijke rondes te introduceren, zodat het publiek ter plaatse de renners vaker voorbij ziet rijden. Daarbovenop zou men dit plaatselijk parcours doorheen een stadion kunnen laten passeren, zoals men in de recentste editie van de Ronde van Frankrijk verwezenlijkt heeft in het stadion van Marseille, waardoor een totaal nieuwe beleving ontstaat en ongekende animo voor zowel peloton als publiek gecreëerd wordt. Op deze manier zou ook het aanrekenen van toegangsgeld gerechtvaardigd kunnen worden. Of zijn de zogenaamde Hammer Series een eerste voorsmaakje van wat de toekomst brengt? Dit revolutionair doch experimenteel concept (Hammer Series, 2017) doet alleszins een goede poging om de sport opnieuw uit te vinden, wat mogelijkwerijs een noodzaak zal zijn om de toekomst van de wielrennerij te vrijwaren. Om nog even terug te komen op scenario 4 (reductie van gemotoriseerde voertuigen + drones), het is waarschijnlijk onwenselijk, ook op de lange termijn, om de inperking van motoren expliciet op te leggen via reglementen of decreten, aangezien het doordrijven van deze maatregel bepaalde stakeholders tegen de schenen zou schoppen (o.a. media, organisatoren en sponsors). Het is eerder aangewezen dit scenario op natuurlijke wijze te laten doorsijpelen naar het wielrennen onder invloed van technologische vooruitgang en maatschappelijke trends. In dit verband zouden drones bijvoorbeeld een belangrijke rol kunnen spelen. Deze technologie zal een onvermijdelijk aangelegenheid voor de wielersport blijken en kan op termijn een aantal gemotoriseerde voertuigen vervangen. In de experimentele fase zullen deze luchtvaartuigen ingezet worden voor wedstrijden op afgesloten circuits en daarna, wanneer de technologie volledig geperfectioneerd is volgens de noden van het wielrennen, ook voor ritten in lijn. Anderzijds is het betwistbaar dat de verdere inperking van gemotoriseerde elementen in het peloton op dit punt de veiligheid effectief nog veel kan verbeteren (ondanks de conclusie van onderzoeksvraag 2). Afgezien van de zware ongevallen in 2016 hebben er de laatste tijd geen incidenten meer plaatsgevonden met gemotoriseerde voertuigen.

In deze laatste alinea komen nog enkele finale aanbevelingen aan bod. Met het oog op schijfremmen dient men wederom het onderscheid te maken tussen de korte en de lange termijn. Op dit moment is het opportuun om schijfremmen nog te verbieden, omwille van de problematiek m.b.t. incompatibele remafstanden en het hedendaagse wantrouwen ten opzichte van dit remsysteem. Over 2 à 3 jaar echter, wanneer de technologie volledig op punt staat op technisch en veiligheidsvlak en iedereen zich heeft kunnen voorbereiden op een complete omschakeling, dienen schijfremmen de norm te worden en dringt een algemene verplichting zich op. Schijfremmen impliceren althans twee grote voordelen t.o.v. velgremmen: enerzijds beschikt men over een beter doseringsvermogen en anderzijds is men niet afhankelijk van het weertype waarin men rijdt. In de tweede plaats dienen er meer wielerpistes in België gebouwd te worden omdat de openbare weg geen veilig trainingsgebied is. Jongeren die de sport beoefenen hebben nood aan veilige trainingsomstandigheden en ouders moeten kunnen leven in de wetenschap dat het gevaar voor hun kind op training minimaal is. Zo niet, dan zal de wielersport een zeker verval kennen t.o.v. voetbal, basketbal en volleybal, m.a.w. sporten die wél (relatief) veilige trainingsomstandigheden kunnen garanderen. Voorts moet er nog meer samenwerking plaatsvinden tussen de beleidsmakers van het wielrennen en onderzoekers uit externe disciplines, inclusief de overheid, om het veiligheidsprobleem verder aan te pakken, zoals Finch (2008) en Timpka et al. (2008) poneren. Daarenboven zou het geen slechte zaak zijn moest Belgian Cycling haar groot veiligheidsoverleg op jaarlijkse basis organiseren en daarbij een aantal externe deskundigen betrekken om een nieuw licht op de zaak te laten schijnen. Tot slot kunnen ook de volgende suggesties een bepaalde bijdrage leveren: het bevoorradingsstelsel van de Boucles de la Mayenne en de Gooikse Pijl toepassen in alle UCI-wedstrijden, het *way-in/way-out*-stelsel toepassen in alle UCI-wedstrijden, de algemene wegingdeling beter afstemmen op het wielerpeloton (bv. wegneembare verkeersobjecten), aankomsten minder gevaarlijk maken en buiten stadscentra positioneren, enz. Desalniettemin kan men zich afvragen of we stilaan de veiligheidslimiet aan het bereiken zijn onder de huidige wedstrijdcondities. Zouden de genoemde voorstellen en suggesties effectief enig verschil maken? Zijn radicale veranderingen aan de orde? De toekomst zal het uitwijzen. Dat neemt echter niet weg dat we steeds moeten blijven nadenken over hoe we de levens en het welzijn van de mensen in het wielerpeloton nog beter kunnen beschermen.

5.3 Toekomstig onderzoek

Het spectrum van potentiële onderzoeken die op deze studie kunnen voortbouwen is redelijk breed. In de eerste plaats zou men de implicaties van de maatregelen en scenario's die tijdens deze thesis werden aangehaald, afzonderlijk en meer in detail kunnen bestuderen, alsook via welk stappenplan deze concreet geïmplementeerd dienen te worden in de wielcontext. Bv. wat zijn de incrementele fases om drones of andere nieuwigheden te introduceren in het wielrennen, zodat deze veranderingen

aanvaard worden door de stakeholders? Daarnaast zou men het veiligheidsprobleem en aanverwante kwesties vanuit een meer economisch standpunt kunnen benaderen door gebruik te maken van concreet cijfermateriaal en kwantitatieve modellen omtrent het topic op te stellen. Verder kan het interessant zijn om te onderzoeken of er voor de wielersport in België een significant verband bestaat tussen de gepercipieerde veiligheidsgraad en de participatiegraad van de bevolking in wielerevenementen. Overigens zou men de eigenheden van de stakeholdergemeenschap en de rigiditeit van de implementatiecontext van het wielrennen kunnen vergelijken met andere sporten. Ten slotte zou het geen slecht idee zijn om MAMCA-analyse, naar het voorbeeld van verkeers- en mobiliteitskwesties, vaker aan te wenden om bepaalde problematieken in sportmilieus te benaderen en geschikte oplossingen te formuleren.

6. Bronnen

- 33 hechtingen voor Johnny Hoogerland. (2011, 10 juli). *De Standaard*. Geraadpleegd op 20 oktober 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20110710_089
- Aertsens, J., De Geus, B., Vandenbulcke, G., Degraeuwe, B., Broekx, S., De Nocker, L., Liekens, I., Mayeres, I., Meeusen, R., Thomas, I., Torfs, R., Willems, H., & Int Panis, L. (2010). Commuting by bike in Belgium, the costs of minor accidents. *Accident Analysis and Prevention* 42 (6), 2149–2157.
- Antoine Demoitié (25) overleden na aanrijding met motor. (2016, 28 maart). *De Morgen*. Geraadpleegd op 10 november 2016 via <http://www.demorgen.be/sport/antoine-demoitie-25-overleden-na-aanrijding-met-motor-bb781538/>
- Bijnens, M. (z.d.). De zwakke weggebruiker. Geraadpleegd op 14 april 2016 via <http://www.omnius.be/nl/42/publicaties/66/>
- Bollen, W. (2016, 4 juli). Sagan wil meer veiligheid door wijziging 3 kilometer-regel. *Sport.be*. Geraadpleegd op 5 maart 2017 via http://www.sport.be/nl/wielrennen/article.html?Article_ID=771258
- Boonen is er dol op, maar hoe gevaarlijk zijn schijfremmen nu eigenlijk? Wij deden de test! (2017, 6 februari). *Sportwereld (Het Nieuwsblad)*. Geraadpleegd op 5 maart 2017 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170206_02715309
- Boonen over veiligheid: “Ook mentaliteit van renners moet veranderen”. (2016, 8 juni). *Sporza*. Geraadpleegd op 5 maart 2017 via <http://sporza.be/cm/sporza/wielrennen/1.2676943>
- Brans, J., & Vincke, P. (1985). A preference ranking organisation method: the PROMETHEE method for multiple criteria decision-making. *Management Science* 31 (6), 647-656.
- Coorevits, H. (2016, 2 april). Rode kaart in de koers. *Sportwereld (Het Nieuwsblad)*, p. 8.
- De Pauw, E., Daniels, S., Thierie, M., & Brijs, T. (2014). Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h. *Accident Analysis and Prevention* 62, 426–431.
- Elvik, R. (2000). Which are the relevant costs and benefits of road safety measures designed for pedestrians and cyclists? *Accident Analysis and Prevention* 32 (1), 37–45.
- Elvik, R. (2010). Why some road safety problems are more difficult to solve than others. *Accident Analysis and Prevention* 42 (4), 1089–1096.

- Ex-Girowinnaar Michele Scarponi (37) overleden na aanrijding op training, Astana niet op teampresentatie Luik. (2017, 22 april). *De Standaard*. Geraadpleegd op 9 mei 2017 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20170422_02846101
- Finch, C. F. (2006). A new framework for research leading to sports injury prevention. *Journal of Science and Medicine in Sport* 9 (1–2), 3–9.
- FOD Economie ADSEI. (2016). Verkeer en vervoer – Verkeersongevallen 2009-2014. Geraadpleegd op 30 november 2016 via <http://economie.fgov.be>
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston, Massachusetts: Pitman.
- Friedman, M. T., & Mason, D. S. (2004). A stakeholder approach to understanding economic development decision making: public subsidies for professional sport facilities. *Economic Development Quarterly* 18 (3), 236–254.
- Friedman, M. T., Parent, M. M., & Mason, D. S. (2004). Building a framework for issues management in sport through stakeholder theory. *European Sport Management Quarterly* 4 (3), 170–190.
- Fuller, C., & Drawer, S. (2004). The Application of Risk Management in Sport. *Sports Medicine* 34 (6), 349–356.
- Gaygisiz, E. (2010). Cultural values and governance quality as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis. *Accident Analysis and Prevention* 42 (6), 1894–1901.
- Haddon, W. (1972). A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. *The Journal of Trauma, Injury Infection & Critical Care* 12 (3), 193-207.
- Hammer Series. (2017). The Hammer Format. Geraadpleegd op 25 juli 2017 via <https://hammerseries.com/about/the-hammer-format/>
- Hillier, P. (2002). Highways liability and the investigation of road traffic accidents (conference paper). *Coffs Harbour: IPWEA NSW Division Annual Conference 2002*.
- Janssens, T. (2017, 18 juli). “Openbare weg niet geschikt voor wielersport, afgesloten circuit is veiliger”. *Deredactie.be*. Geraadpleegd op 25 juli 2017 via <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.3027164>
- Keseru, I., Bulckaen, J., & Macharis, C. (2016). The multi-actor multi-criteria analysis in action for sustainable urban mobility decisions: the case of Leuven. *International Journal of Multicriteria Decision Making* 6 (3), 211–236.

- Koninklijke Belgische Wielrijdersbond. (2017, 1 januari). Reglementen van de wielersport. Geraadpleegd op 10 januari 2017 via <http://www.belgiancycling.be/content.asp?language=nl&id=7&subid=125>
- Larson, D. J., & Maxcy, J. (2014). Uncertainty of Outcome and Radio Policy in Professional Road Cycling. *Journal of Sport Management* 28, 311–323.
- Lefevere over kleiner peloton: “Voor de veiligheid? Eens goed mee gelachen”. (2016, 26 november). *Sporza*. Geraadpleegd op 8 december 2016 via <http://sporza.be/cm/sporza/wielrennen/1.2828370>
- Leopkey, B., & Parent, M. M. (2009). Risk Management Issues in Large-scale Sporting Events: a Stakeholder Perspective. *European Sport Management Quarterly* 9 (2), 187–208.
- Macharis, C. (2004). The importance of stakeholder analysis in freight transport. *European Transport / Trasporti Europei*, 25–26, 114–126.
- Macharis, C., Turckin, L., & Lebeau, K. (2012). Multi actor multi criteria analysis (MAMCA) as a tool to support sustainable decisions: State of use. *Decision Support Systems* 54, 610-620.
- Martensen, H. (2014). @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. *Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Mitchell, R. K., Agle, B. R., & Wood, D. J. (1997). Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. *Academy of Management Review* 22 (4), 853–886.
- Morrow, S., & Idle, C. (2008a). The challenges of modernizing a professional sport: a case study of professional road cycling. In S. Chadwick, & D. Arthur (Red.), *International Cases in the Business of Sport* (pp. 45-59). Oxford: Butterworth-Heinemann Elsevier Ltd.
- Morrow, S., & Idle, C. (2008b). Understanding change in professional road cycling. *European Sport Management Quarterly* 8 (4), 315-335.
- Mouvement Pour un Cyclisme Crédible. (2017). Members. Geraadpleegd op 2 juni 2017 via <http://www.mpcc.fr/index.php/en/membres-uk>
- Nieuwe regels: kleiner peloton voor veiligere koers. (2016, 28 juli). *Sportwereld (Het Nieuwsblad)*. Geraadpleegd op 8 december 2016 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20160728_02402180
- “Onorthodoxe houding Froome in afdaling zorgde niet voor aerodynamisch voordeel”. (2016, 20 juli). *Sporza*. Geraadpleegd op 8 januari 2017 via <http://sporza.be/cm/sporza/wielrennen/Tour/1.2718397>

- Profrenner Kristof Goddaert overleden na val en aanrijding door bus. (2014, 18 februari). *De Standaard*. Geraadpleegd op 23 november 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20140218_00985874
- Pucher, J., & Dijkstra, L. (2003). Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from The Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health* 93 (9), 1509–1516.
- Runyan, C. W. (1998). Using the Haddon matrix : introducing the third dimension. *Injury Prevention* 4, 302–307.
- Saaty, T. L. (1994). How to make a decision: The Analytic Hierarchy Process. *Interfaces* 24 (6), 19-43.
- Schepers, P., Hagenzieker, M., Methorst, R., Van Wee, B., & Wegman, F. (2014). A conceptual framework for road safety and mobility applied to cycling safety. *Accident Analysis and Prevention* 62, 331–340.
- Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A., & Jensen, A. (2016). The Dutch road to a high level of cycling safety. *Safety Science* (article in press).
- Shinar, D. (2012). Safety and mobility of vulnerable road users: Pedestrians, bicyclists, and motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention* 44 (1), 1–2.
- Silverans, P., & Goldenbeld, C. (2015). Themadossier Verkeersveiligheid Nr. 2 - Fietzers. *Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Solmazer, G., Üzümcüoğlu, Y., & Özkan, T. (2016). The role of traffic law enforcements in the relationship between cultural variables and traffic fatality rates across some countries of the world. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 38, 137–150.
- Soole, D. W., Watson, B. C., & Fleiter, J. J. (2013). Effects of average speed enforcement on speed compliance and crashes: A review of the literature. *Accident Analysis and Prevention* 54, 46–56.
- Stanojevic, P., Jovanovic, D., & Lajunen, T. (2013). Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers. *Accident Analysis and Prevention* 52, 29–38.
- Stig Broeckx in coma na zware valpartij: “Twee hersenbloedingen opgelopen”. (2016, 28 mei). *Het Nieuwsblad*. Geraadpleegd op 10 november 2016 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20160528_02312286
- Timpka, T., Ekstrand, J., & Svanstr, L. (2006). From Sports Injury Prevention to Safety Promotion in Sports. *Sports Medicine* 36 (9), 733–745.
- Timpka, T., Finch, C. F., Goulet, C., & Noakes, T. (2008). Meeting the Global Demand of Sports Safety The Intersection of Science and Policy in Sports Safety. *Sports Medicine* 38 (10), 1–11.

- Tom Boonen komt met opmerkelijk voorstel na ongeval Stig Broeckx. (2016, 1 juni). *Sportwereld (Het Nieuwsblad)*. Geraadpleegd op 8 december 2016 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20160531_02317395
- Tordeurs, G. (2014). De impact van sociale marketingcampagnes in België met focus op rijgedrag, rookgedrag en milieu (bachelorproef). *Vrije Universiteit Brussel, Faculteit Economische en Sociale Wetenschappen & Solvay Business School*.
- UCI schaft het verbod op oortjes af. (2015, 25 september). *Sporza*. Geraadpleegd op 4 februari 2017 via <http://sporza.be/cm/sporza/wielrennen/1.2451587>
- Union Cycliste Internationale. (2017a, 1 januari). 2017 UCI World Tour. Geraadpleegd op 4 februari 2017 via <http://www.uci.ch/road/ucievents/2017-road-uci-worldtour/360432017/>
- Union Cycliste Internationale. (2017b, 1 januari). Regulations. Geraadpleegd op 10 januari 2017 via <http://www.uci.ch/inside-uci/rules-and-regulations/regulations>
- Van Malderen, F., & Macharis, C. (2009). Handleiding voor het evalueren van verkeersveiligheidsmaatregelen: Een eerste aanzet. *Diepenbeek: Steunpunt Mobiliteit en Openbare werken - Spoor Verkeersveiligheid*.
- Van Mechelen, W., Hlobil, H., & Kemper, H.C.G. (1992). Incidence, Severity, Aetiology and Prevention of Sports Injuries: A Review of Concepts. *Sports Medicine* 14 (2), 82-99.
- Van Raemdonck, K. (2013). The development of a GIS-based tool to identify dangerous road segments on the road network (doctoraat). *Vrije Universiteit Brussel, Faculteit Economische en Sociale Wetenschappen & Solvay Business School*.
- 'Verwonderlijk dat zo'n ongeval niet eerder gebeurde'. (2014, 7 april). *De Standaard*. Geraadpleegd op 23 november 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20140407_002
- Vesentini, L., & Cuyvers, R. (2003). Snelheid en beloning: Een eerste inzicht in snelheidsgedrag, de werking van belonen en de mogelijkheden om snelheidsgedrag te sturen door beloning. *Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit*.
- Wegman, F., Zhang, F., & Dijkstra, A. (2012). How to make more cycling good for road safety? *Accident Analysis and Prevention* 44 (1), 19–29.
- Wouter Weylandt sterft na crash in Giro (2011, 9 mei). *De Standaard*. Geraadpleegd op 10 november 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20110509_110
- Zegeer, C. V., & Bushell, M. (2012). Pedestrian crash trends and potential countermeasures from around the world. *Accident Analysis and Prevention* 44 (1), 3–11.

7. Bijlagen

Bijlage 1: Haddon matrix m.b.t. sportongevallen (Haddon, 1972; Timpka et al., 2006)

Tijdslijn	Atleet	Fysieke omgeving	Sociale omgeving	Agent-vector/vehikel
Pre-event: onderliggende risicofactoren die een blessure in de hand kunnen werken	<ul style="list-style-type: none"> - fysieke voorbereiding - sportspecifieke vaardigheden - vroegere blessures - inadequate uitrusting - doping 	<ul style="list-style-type: none"> - speelveld/ondergrond in slechte staat - weersomstandigheden 	<ul style="list-style-type: none"> - competitieve stress - fair play cultuur - verzekering die blessures dekt 	<ul style="list-style-type: none"> - grootte/type van bal of puck - type van de materialen die in de sport gebruikt worden - lichaamsomvang van tegenstanders - uitrusting van de tegenstanders
Event: oorzaken van blessure (en andere factoren die op het moment van het ongeval van belang kunnen zijn)	<ul style="list-style-type: none"> - geforceerde inspanning - schending van instructies - zelf de regels overtreden 	<ul style="list-style-type: none"> - transportmiddelen voor geblesseerden - EHBO-kit beschikbaar 	<ul style="list-style-type: none"> - veiligheidsbeleid - aanwezigheid van gezondheidsspecialisten (artsen, ambulanciers,...) - EHBO-kennis van coaches en medewerkers 	<ul style="list-style-type: none"> - overtreden van de regels door een tegenstander - roekeloos gedrag van een tegenstander
Post-event: factoren die achteraf de uiteindelijke ernst van de blessure en de gevolgen ervan bepalen	<ul style="list-style-type: none"> - behandeling van de blessure na het ongeval - psychologische bijstand 	<ul style="list-style-type: none"> - revalidatiefaciliteiten - accommodatie voor individuele revalidatieprogramma's 	<ul style="list-style-type: none"> - beschikbaarheid van revalidatiespecialisten (kinesisten, therapeuten,...) - steun van familie en vrienden - inspectie van de plaats/infrastructuur waar het ongeval heeft plaatsgevonden 	<ul style="list-style-type: none"> - ernst van de weefselschade - ernst van de psychologische schade

Bijlage 2: Standaardvragen voor de interviews

1. Standaardvragen

- Kan u uw functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?
- Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?
- Welk van de 3 E's (*engineering, enforcement, education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? (**Hypothese 1**)
engineering: infrastructurele en technologische maatregelen.
enforcement: handhavingsmaatregelen (aangepaste regelgeving, zwaardere straffen voor overtreders,...).
education: sensibilisering, training,...
- Bent u van mening dat alle belangrijke stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, volgers, organisatoren, fans, opiniemakers, ...) moeten worden betrokken bij de ontwikkeling van een verbeterd veiligheidsbeleid? Of is het promoten van veiligheid voornamelijk de taak van de bevoegde instanties? (**Hypothese 2**)
- Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd?
- Moet het implementeren van maatregelen in het wielrennen volledig in het teken staan van ieders veiligheid, of dient men ook nog rekening te houden met de sociale en culturele waarden binnen de sport (i.e. de implementatiecontext)? (**Hypothese 3**)
→ Zijn maatregelen die de veiligheid ten goede komen, maar ook de fundamentele natuur van de sport (gedeeltelijk) veranderen, acceptabel voor u?
- Vindt u dat er bij sommige renners een mentaliteitswijziging nodig is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang. Hij zegt dat men bij de jeugd jonge renners al zou moeten bewust maken dat hun eigen veiligheid en die van hun collega's primeert. Is het voor u cruciaal dat agressief gedrag in competitie aangepakt en streng bestraft wordt?

- Denkt u dat een verhoging van het aantal veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden? Kan het zijn dat veiligheidsmaatregelen daarom slechts zeer gradueel worden ingevoerd, omdat hachelijke, onvoorspelbare omstandigheden leiden tot meer spektakel voor de kijker, en dus ook hogere kijkcijfers (belangrijk voor sponsors)?
- Denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt?
- Denkt u dat het wielrennen, ondanks het doorvoeren van allerhande veiligheidsmaatregelen, steeds een relatief onveilige sport zal blijven, omwille van het inherente risico van de sport?
→ Hoe veilig denkt u dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn? Even veilig als vandaag?

2. Specifieke topics (die doorheen de standaardvragen aan bod kunnen komen)

- Minder renners in het peloton (6 of 7 renners per ploeg).
- Minder gemotoriseerde voertuigen in het peloton (verlaging van de incompatibiliteit) → vermindering van het aantal “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen (fotografen, verslaggevers, vervoer van gasten,...).
- Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren.
- Meer “essentiële” motoren (mobiele seingever) in het peloton, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten uitvoeren (voorstel van Tom Boonen).
- Wedstrijden organiseren op afgesloten circuits (rondjes rijden op een parcours van 30 à 40 kilometer).
- Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig “overvol” zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede zou komen.
- Schijfremmen: toelaten, afschaffen of verplichten?
- Wat met de beruchte oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae (KU Leuven) stelt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem hoort te klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders.
- **Meer sensibilisering en straffen:**
 - het oprichten van sensibiliseringscampagnes, voornamelijk gericht op toeschouwers, en het organiseren van intensievere trainingen voor renners, motards, chauffeurs, fotografen, seingever, organisatoren, mensen die parcoursen uittekenen, enz.
 - zwaardere straffen en schorsingen voor personen die zich niet aan de regels houden.
 - eventueel een systeem met gele en rode kaarten voor wie zich niet gedraagt of de medemens bewust of onbewust in gevaar brengt.
- Verbieden van zware pijnstillers (gebrek aan concentratie).

Bijlage 3: Uitgeschreven interviews

(zie volgende pagina's)

Interview 1: Hans Van Lierde

Classificatie: Neutrale volger

Leeftijd: 58

Woonplaats: Affligem

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: ongeveer 30 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen:

- mecanicien voor Shimano: neutrale service in de koers
- monteur bij het bedrijf van Eddy Merckx



Samenvatting van het interview

1) Kan u uw functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik ben mecanicien op de moto voor Shimano, neutrale service. In het dagelijkse leven ben ik monteur bij het bedrijf van Eddy Merckx.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Kan het beter?

Dat kan inderdaad beter. Er is nog veel verbetering mogelijk in de koers, voornamelijk met het oog op de fotografen en pers die meerijden in het peloton. Deze mensen uit de media rijden mee in de koers met één enkel doel: de beste foto nemen, ongeacht of ze daarmee anderen in gevaar brengen. Deze "tunnelvisie" voor de beste foto leidt er soms toe dat zij de instructies van de wedstrijdregulatoren negeren of deze te laat opvolgen, wat soms kan leiden tot gevaarlijke situaties voor de renners. Als dergelijk gedrag van fotografen te lang aansleept, worden zij uit het peloton gezet en moeten zij zich achteraf verantwoorden bij de wedstrijdcommissaris. Ondanks deze tuchtmaatregelen blijft het roekeloos gedrag van mediamotoren vaak aanslepen, waardoor zij andere mensen in het peloton soms in gevaar brengen.

(brengt hierbij de regel ter sprake dat motoren nooit mogen passeren tussen de camera van de televisie en de renners; men moet altijd passeren links van de filmende motard)

Dit is een voorbeeld van een vaste regel die men moet respecteren; er moet respect zijn in de koers, en dat betekent dat je je moet houden aan de afgesproken regels.

U sprak over een regulator in de koers. Wat is precies de functie van deze wedstrijdregulator?

Dit zijn mensen die zowel vooraan als achteraan het peloton de orde garanderen. Hij moet ervoor zorgen dat de baan voor het peloton vrij is, dat er geen motoren of auto's te dicht voor of achter het peloton rijden.

3) Bent u van mening dat alle belangrijke stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers,...) moeten worden betrokken bij het promoten van veiligheid?

Ik denk wel dat dit al regelmatig gebeurt, aangezien er uitgaande van de Belgische Wielerbond en de UCI maatregelen getroffen worden. Voor elke wedstrijd zijn er vergaderingen waarbij organisatoren, wielerbond, ploegleiders,... samenzitten om alle zaken i.v.m. de wedstrijd te bespreken, en dus ook veiligheid. Bovendien organiseerde de Belgische Wielerbond vorig jaar een constructieve vergadering, met als enige doel de veiligheid verbeteren, waarbij renners, ploegen, volgers, organisatoren en de bevoegde instanties (politie) elk hun zegje mochten doen over het onderwerp. In onderling overleg ben je beter in staat om effectieve maatregelen door te voeren, en daarom denk ik wel dat het belangrijk is om alle stakeholders bij dat proces te betrekken.

Zeker de wielersfans en toeschouwers zouden wat meer gesensibiliseerd moeten worden, want het is ongelooflijk hoe vaak toeschouwers de weg oversteken en daarbij voor gevaarlijke situaties zorgen. Het zou goed zijn moest er een sensibiliseringscampagne worden opgezet die toeschouwers ervan bewust maakt dat zij de weg niet zomaar mogen oversteken als het peloton in aantocht is, en dat zij de weg voldoende breed dienen te houden zodat het peloton gemakkelijk kan doorrijden, want dat is nog een vaak voorkomend probleem: vernauwingen op de weg door een massa supporters.

Bovendien is parcourskennis zeer belangrijk voor alle personen die in het peloton rijden!

Daarbij geeft Hans ook nog de volgorde van het peloton mee:

- Pilootwagen: kondigt de wielervedstrijd aan.
- Publiciteitswagens, wagens die gasten vervoeren, ...
- Wagens van de organisatie en de Wielerbond: koersdirecteur, aankomstrechtter → scheidsrechterlijke functie.
- Kopgroep(en), met de daarbij horende motards (filmen en technische bijstand), volgwagen(s), neutrale auto met fietsonderdelen, ...
- Peloton (ook hier neutrale motards en volgwagens)
- Commissaris 1: afgevaardigde van de UCI die alles regelt
- Dokter
- Extra neutrale wagen
- Ploegleiders (volgwagens van de ploegen)
- Assisterende commissarissen
- Bezemwagen
- Politie – “zwaantjes”

4) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of is een combinatie van de 3 het meest aangewezen?

De combinatie van de 3 aspecten lijkt me optimaal, want die 3 vormen toch één geheel in het wielrennen. Die 3 invalshoeken zijn complementair, en men moet oog hebben voor alle drie om een degelijke veiligheidsstrategie te ontwikkelen. Als ik dan toch één van die drie moet aanwijzen als meest urgent, dan zou ik kiezen voor *Education*, omdat in mijn ogen het grootste gevaar nog steeds veroorzaakt wordt door roekeloos gedrag van fotografen, toeschouwers, en ook renners. Sensibilisering van al deze partijen is noodzakelijk volgens mij. Denk maar aan de vele "gekken" die op de cols in de Ronde van Frankrijk meelopen met de renners tot op zeer kleine afstand. De wedstrijdregulator kan die personen enkel een verwittiging geven, maar in principe kunnen deze niet gestraft worden door de officials van het wielrennen (enkel de lokale politie kan daarbij ingrijpen, maar dit gebeurt zelden). Daarom lijkt het mij goed om, uitgaande van de wielerbonden, hieromtrent een sensibiliseringscampagne op poten te zetten.

5) Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd?

Meer discipline bij motards, voornamelijk de fotografen en hun bestuurders! Daarbij zijn zwaardere straffen en schorsingen voor personen die zich niet aan de regels houden, zeer belangrijk in mijn ogen. Tegenwoordig worden dergelijke overtreders amper gestraft en dat zou van mij wat strenger mogen. Ik heb zelf al meegemaakt dat fotografen op onze plaats beginnen rijden, gewoon om een goede foto te hebben. Iedereen wil zijn taak voor 100% vervullen, voor ons is dat technische problemen oplossen en voor hen de beste foto nemen, maar dat zijn doorgaans tegenstrijdige doelstellingen die vaak tot conflicten leiden. We mogen het echter ook niet altijd op de fotografen steken; soms zijn er ook problemen met seingever, renners, ...

Als ik het goed begrijp, is er een disciplineprobleem bij fotografen en seingever, maar dus ook bij de renners zelf? Vindt u dat er in dat opzicht ook een mentaliteitswijziging nodig is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige (jonge) renners nogal roekeloos en primeert vaak het eigenbelang.

Als ik de evolutie bekijk over de jaren heen, dan is de mentaliteit van de renners toch wel slechter geworden: vroeger waarschuwde men de andere renners op gevaarlijke punten door even een teken te geven, maar het voorbije decennium is die hoffelijkheid toch aanzienlijk afgenomen. Al moet het gezegd dat de situatie sinds 2 à 3 jaar terug verbeterd is; de renners zijn terug hoffelijker en gedisciplineerder geworden, onder leiding van grote namen zoals Cancellara. Het zijn de grote mannen die het voortouw moeten nemen om iedereen bewust te maken dat veiligheid primeert. Eigenlijk moet men al bij de jeugd renners ervan bewust maken dat veiligheid het belangrijkste is, en daarmee is men wel al bezig in de wielerscholen. De wielerbond tracht op deze manier de jonge renners op dat vlak iets bij te brengen, maar ja, dan nog zal je altijd individuen hebben die dergelijk advies aan hun laars lappen. Maar we zijn wel op de goede weg.

Nog maatregelen die op dit moment dringend zijn?

Wel, tegenover vroeger zijn er op de openbare weg veel meer wegversmallingen, vluchtheuvels, asverschuivingen, enz., en die zorgen ook wel voor meer gevaarlijke situaties t.o.v. vroeger. De weginfrastructuur, zeker in België, is doorgaans niet optimaal voor het wielervedstrijden.

Bonden en organisatoren spreken ervan om minder renners te laten deelnemen aan wedstrijden, zodat het peloton uitgedund wordt. Denkt u dat zo'n maatregel veel effect zou hebben?

Je hebt minder renners, dus er zal iets meer ruimte komen en het peloton zal iets minder compact worden. Maar ja, de koers zal op een gegeven moment nog altijd openbreken en dan zal het nog steeds wringen worden. Zo'n maatregel zorgt ervoor dat er misschien 30 renners minder in koers zijn, maar welk verschil maken 30 renners in zo'n groot peloton?

Patrick Lefevere is resoluut tegen een uitdunning van het peloton, omdat dit zorgt voor minder tewerkstelling. Kan u deze gedachtegang volgen?

Tuurlijk, tewerkstelling is belangrijk. Bovendien zou een vermindering van het aantal renners in een ploeg zoals Quick-Step ertoe leiden dat zo'n ploeg minder goed functioneert, aangezien je minder knechten voor de kopman(nen) hebt.

Volgend voorstel. Stel dat we motards die verslaggeving uitbrengen (televisie, fotografen, tijdsverschillen,...) vervangen door drones. Is dat eventueel een optie volgens u?

Ik denk persoonlijk dat drones weliswaar voor minder incompatibiliteit en massa in het peloton zouden zorgen doordat er minder motoren aanwezig zijn, maar anderzijds brengt dit in mijn ogen andere veiligheidsproblemen met zich mee. Zo moeten drones bestuurd worden vanuit een wagen die voor of achter het peloton rijdt, en deze wagen mag niet te snel rijden want anders is het moeilijk om deftige beelden met de drone op te nemen. Dan zou het dus kunnen dat deze wagen van de regulator de instructie krijgt om meer vooruit te rijden en te versnellen, terwijl dit eigenlijk niet kan omdat dit de drone mogelijk in moeilijkheden kan brengen. Deze "trage dronewagen" zou daardoor anderen in gevaar kunnen brengen... Bovendien hangen er boven de wegen vaak kabels die je niet kan zien vanuit de dronewagen. Wat gebeurt er dan? De drone kan tegen zo'n kabel vliegen en in het peloton vallen. Het lijkt me geschikt om beelden op te nemen over een korte afstand, maar om nu een hele wedstrijd om te nemen met drones, dat lijkt me een stap te ver. Drones zouden dus wel het probleem van incompatibiliteit tussen renners en motards gedeeltelijk wegnemen, maar ook andere substantiële problemen met zich meebrengen. Stel bv. dat een drone het ergens op het parcours laat afweten en in het publiek valt, dan kunnen er mensen gewond raken en is bovendien die dure technologie kapot. Daarnaast weet ik ook niet of je zomaar overal mag filmen met drones i.v.m. privacy. Misschien brengt dit ook juridische kwesties met zich mee... Dat is niet zo simpel volgens mij. Misschien is het wel een optie om de finale van een wedstrijd te filmen met drones.

Tom Boonen stelt juist voor om méér motoren in het peloton te zetten, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten maken. Wat denkt u daarvan?

Dat is volgens mij inderdaad veiliger. In dat geval kan een bepaalde motard sneller een way-out nemen, omdat hij zijn functie kan doorgeven aan de motard die wat verder zit. Nu moet zo'n motard het peloton vaak links inhalen om diezelfde functie wat verderop te gaan uitoefenen, en dit kan soms voor conflictsituaties zorgen. Je weet immers nooit onmiddellijk of je op een bepaalde plaats een

wegversmalling of een obstakel zal tegenkomen. Ik opteer dus ook voor meer motoren. Dat “afhaken” via *way-outs* is een goede zaak, omdat je mensen minder gaat hinderen en er bijgevolg minder gevaar zal zijn.

Een radicale suggestie dan. Gewoonweg wedstrijden organiseren op een afgesloten circuit?

Dat is al sinds de jaren '90 dat men voorstelt wedstrijden te organiseren op een circuit, omwille van de veiligheid. Dat concept kan echter nooit toegepast worden in een grote ronde of in een koers zoals de Ronde van Vlaanderen. Dergelijke wedstrijden hebben te veel aanzien om gewoon “in rondjes” te rijden; dat gaat gewoon niet. Zo'n maatregel zou op veel weerstand stuiten in de wielerminnende wereld. Dat is wel mogelijk voor wedstrijden zoals de GP van Québec, maar voor klassieke wedstrijden en grote rondes zou dat nooit aanvaard worden. Kijk bv. naar het Wereldkampioenschap Wielrennen; vroeger werd dat altijd gereden op een circuit, maar nu begint dat meer en meer te evolueren naar een wedstrijd in lijn.

Maar een circuit is toch interessanter voor sponsors, omdat ze dan vaker in beeld komen? En zorgt een circuit mogelijk niet voor meer aantrekkelijke wedstrijden?

Ik zou op beide vragen 'ja' durven antwoorden.

En kan je op een afgesloten circuit eventueel ook inkomgeld vragen?

Op een afgesloten circuit zou dat inderdaad mogelijk zijn, maar dan zou er geen kat meer komen denk ik. Men zou de renners misschien wel vaker zien passeren, wat wel positief kan zijn, maar ik blijf erbij, je kan geen Ronde van Vlaanderen organiseren op een circuit. Mensen zouden daar niet voor willen betalen.

Is het eventueel een optie om gewoon geld te vragen aan de finish? Dan kunnen mensen die bereid zijn ervoor te betalen de finish van dichtbij bekijken.

Ja, eventueel wel, maar ik denk niet dat dat echt nodig is. Wat men in de Ronde van Vlaanderen doet, is VIP-tenten opstellen aan alle belangrijke punten van het parcours. Daar kan men de koers op een scherm te volgen, inclusief eten en drinken, terwijl men op een gegeven moment de renners ook in levende lijve kan toejuichen. Sommige mensen zijn bereid daar veel geld voor te betalen en ik denk dat dat business model echt wel een lucratief fenomeen is. Dat is ook de reden waarom de Muur van Geraardsbergen uit de Ronde verdwenen is: de stad Geraardsbergen wou daar een tent zetten waar alle inwoners de koers gratis konden volgen. Dit leidde tot een conflict met Flanders Classics, de organisator van de Ronde, die op de Muur een betalende VIP-tent wilde neerpoten. En dit is dus de voornaamste reden waarom de Muur uit de Ronde verdwenen is: tegenstrijdige belangen van verschillende stakeholders.

Maar goed, een circuit of niet, het blijven de renners die de koers maken. Ik denk niet dat een circuit de wedstrijd per se aantrekkelijker maakt; als de renners niet rijden, dan rijden ze niet. Het zijn vooral de renners die de aantrekkelijkheid verzorgen.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig “overvol” zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te

sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt.

Ja, dat is misschien wel goed voor de veiligheid, maar in mijn ogen blijft koers nog altijd koers. Ik ben wel een voorstander van de 3 kilometer-regel zelf, maar als we het voorstel van Sagan zouden implementeren, dan zou het wel gemakkelijk zijn he? Dan kan de ploeg van Froome bij wijze van spreken al stoppen met koersen op 5 kilometer van de meet. Waar trek je dan de grens?

Dit is misschien een voorbeeld van een maatregel die weliswaar de veiligheid ten goede zou komen, maar wel op veel sociale weerstand binnen de sport zou stuiten, aangezien deze de fundamentele natuur van de sport verandert en ingaat tegen de huidige sociale en culturele waarden van de sport?

Ja, de veiligheid in de sprint zou verbeteren omdat je minder gewring ondervindt, doordat mannen als Froome en Contador niet bij de sprint betrokken hoeven te worden. Zoals de situatie nu is, krijg je inderdaad een hele wirwar in de massasprints, maar dat is volgens mij onderdeel van de koers. Als je toelaat dat kopmannen 10 kilometer voor de finish al gas mogen terugnemen door een dergelijke regel in te voeren, dan is dat voor mij koersvervalsing. Dit is inderdaad een voorbeeld van een maatregel die voor sommige actoren in de wielwereld onaanvaardbaar zou zijn en sociale weerstand zou ondervinden. Maar ja, vermoedelijk zijn er ook wel voorstanders, zoals Sagan. Mijn opinie is dat veiligheid belangrijk is, maar het mag niet ten koste gaan van de fundamentele aspecten van de koers.

Schijfremmen: afschaffen of verplichten?

Ik ben zeker niet tegen schijfremmen, ondanks het feit dat het met schijfremmen langer duurt om een wiel te vervangen. Er is echter wel een probleem met remafstand. Als de helft van het peloton met schijfremmen rijdt en de andere helft niet, dan zullen de renners met schijfremmen veel sneller stilstaan dan de renners met traditionele remmen, wat inderdaad een belangrijke oorzaak van valpartijen kan zijn. Het gerucht gaat ook dat schijfremmen snijwonden zouden teweegbrengen, maar dat is met de traditionele onderdelen van een koersfiets ook goed mogelijk. Als er snijwonden worden opgelopen, durf ik dat niet per se aan schijfremmen toe te schrijven.

Moest iedereen met schijfremmen rondrijden, dan zou dat effectief gemakkelijker zijn voor iedereen. Maar ja, er worden momenteel nog volop testen gedaan i.v.m. schijfremmen, dus de beslissing daaromtrent zal nog een tijdje op zich laten wachten. Het zal echter wel altijd een discussie blijven, maar ik ben alleszins voorstander om de schijfremmen te verplichten.

Wat met de beruchte oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt niet dat deze afgeschaft moeten worden, maar wel dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kan u hem daarin volgen?

Ik vind het goed dat het peloton met oortjes rijdt. Via de koersradio worden ploegleiders immers op de hoogte gebracht van eventuele obstakels en andere onvoorziene omstandigheden, waarop zij deze informatie kunnen doorgeven aan hun renners. Qua veiligheid zijn oortjes optimaal indien men optimale informatie doorkrijgt over wat er op de weg gebeurt. Anderzijds kunnen oortjes ook leiden

tot koersvervalsing, omdat alle macht nu ligt bij de ploegleiders: zij bepalen wat er gebeurt, zij maken de keuzes voor de renners, en zij beslissen of een renner al dan niet zijn kans mag wagen. Maar met het oog op veiligheid zijn oortjes wel ideaal; vroeger moest een renner zich laten afzakken naar de volgwagen om instructies te krijgen, die hij vervolgens mondeling moest doorgeven aan zijn ploegmaats. Nu gebeurt deze wederzijdse communicatie veel efficiënter dankzij de oortjes, en hoeven er daarom ook minder verschuivingen in het peloton plaats te vinden, wat goed is met het oog op veiligheid. Ook bv. indien een renner technische problemen heeft, kan hij zijn ploegleider veel sneller laten weten dat hij zich zal laten afzakken om technische bijstand te krijgen. Ik zie vooral voordelen.

6) Denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit meer spektakel en strijd oplevert?

Ik denk wel dat dit effectief het geval is, zeker als je ziet langs welke kleine, smalle baantjes en veldwegen het peloton soms moet rijden. Ik vraag me dan vaak af waarom we daar moeten passeren. Dat is soms echt gekkenwerk. Maar ja, dat is spektakel he. Organisatoren denken dan dat de koers daar zal openbreken, of ze willen hun koers gewoon extra lastig maken. Ik denk niet dat het hun bedoeling is om daarmee de kijkcijfers te verhogen, maar voornamelijk om spektakel en tumult te creëren.

Zouden de mensen die de parcoursen uittekenen dan ook een soort training of sensibilisering moeten krijgen?

Ja, inderdaad. Als organisator moet je niet de uitersten gaan opzoeken. Ik denk dat het goed zou zijn moest de wielerbond trainingen organiseren of een code opstellen voor mensen die de routes moeten uittekenen. Als motard is het bv. niet simpel om op een smal, glad kasseibaantje overeind te blijven, zeker niet in regenweer. Die smalle gevaarlijke baantjes zijn nergens voor nodig.

7) Denkt u dat het wielrennen, ondanks het doorvoeren van allerhande veiligheidsmaatregelen, steeds een relatief onveilige sport zal blijven, omwille van het inherente risico van de sport? Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen.

Ja, dat klopt helemaal. Het wielrennen is nu eenmaal een gevaarlijke sport. Als je ziet hoeveel gefriemel er in dat peloton is, en hoe dicht de renners tegen elkaar rijden, dan is het eigenlijk verwonderlijk dat er zich niet meer valpartijen voordoen. Anderzijds is het ook niet verwonderlijk, want dit zijn allemaal zeer begaafde mensen als het aankomt op het besturen van een fiets. Maar je mag dan nog zo begaafd zijn, het risico op valpartijen zal altijd blijven bestaan. We kunnen het risico proberen minimaliseren, maar inherent zal dat risico altijd aanwezig zijn: een klein momentje van onoplettendheid, een kleine stuurfout, een scheur in de weg, ... Je kan nooit alle factoren waarmee het peloton te kampen heeft voor 100% beheersen. Gelukkig is het respect in het peloton onderling terug toegenomen in de voorbije jaren, en dat is zeer belangrijk met het oog op veiligheid. Renners, motards, fotografen en volgwagens houden terug meer rekening met elkaar ten opzichte van een 5-tal jaar geleden en daar ben ik blij om.

8) Neemt Shimano zelf ook initiatieven ter bevordering van de veiligheid in het wielrennen?

Op gebied van materiaal is Shimano continu bezig met het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid. Shimano is een goed merk, gekenmerkt door de Japanse stijl: het continu blijven streven naar uitstekende producten en materialen. Via het *Engineering* aspect probeert ook Shimano zijn steentje bij te dragen aan een veiligere wielersport.

Interview 2: Bert Roesems

Classificatie: Neutrale volger

Leeftijd: 44

Woonplaats: Halle

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 29 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen:

sportmarketing officer bij Shimano: verantwoordelijke voor het technisch materiaal van de ploegen die met Shimano werken



Samenvatting van het interview

1) Kan u uw huidige functie binnen het wielrennen even kort omschrijven?

Ik ben Sportmarketing Officer bij Shimano. Dat betekent in de praktijk dat ik verantwoordelijk ben voor de sponsoringsdossiers die we hebben bij 8 Pro Tour ploegen (BMC, Sky, Trek, Orica, Française Des Jeux, Sunweb, Lotto.nl, Bora Hansgrohe). Verder ben ik voor de teams het eerste aanspreekpunt i.v.m. alles wat zij van Shimano nodig hebben. In de meeste gevallen heeft dit uiteraard te maken met het technisch materiaal voor de fietsen: de opvolging van de levering van de componenten, het geven van technische trainingen, het rapporteren aan Shimano Japan,... Tijdens de wedstrijden zelf heb ik niet echt een specifieke functie, maar ik ben wel bij veel wedstrijden aanwezig om een vinger aan de pols te hebben en heel snel te kunnen ingrijpen indien dit nodig is. Af en toe rijd ik dan ook mee met de wagen van de neutrale service van Shimano.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Kan het beter?

Het kan altijd beter, zeker als je de ongevallen beschouwt tijdens de vorige 2 edities van de Ronde van Vlaanderen, waarbij Shimano ook betrokken partij was. Uiteindelijk moet de veiligheid van de renners altijd vooropgesteld worden; binnen het ganse 'konvooi' zijn zij immers de zwakste partij. Zij zijn de zwakke weggebruikers binnen het peloton. Als zij betrokken raken bij een botsing, dan wordt die klap niet opgevangen door hun vehikel (zoals bij een moto of auto wel het geval is), maar ervaren zij de

impact onmiddellijk lichamelijk, en daarom is hun kans op verwondingen ook zoveel groter. Op dat vlak zijn er recentelijk heel wat betreuenswaardige voorvallen geweest. Ik denk dat dit ook eerder te maken heeft met het inschatten van een situatie door de mensen die in het peloton rijden, m.a.w. de menselijke factor. Tegenwoordig zijn er wel al een paar zaken toegepast die de veiligheid ten goede komen; zo is het aantal neutrale wagens in het peloton al gereduceerd en probeert men aldus te streven naar een verkleining van het wagenpark. Daarnaast zie je tegenwoordig ook dat veel parcoursen voorzien zijn van zogenaamde *way-outs*, waar gemotoriseerde voertuigen het parcours kunnen verlaten en verder terug kunnen inpikken, zodat ze niet verplicht worden om inhaalbewegingen t.o.v. het peloton uit te voeren, een fenomeen dat recentelijk tot heel wat ongevallen heeft geleid. In dat opzicht zit je natuurlijk met het verhaal van 2 snelheden: enerzijds heb je de renners die aan wedstrijdsnelheid rijden, en anderzijds heb je de volgwagens en motards die inhaalbewegingen moeten maken en natuurlijk aanzienlijk meer pk's onder de motorkap hebben.

In dat opzicht stelde Tom Boonen voor om meer motoren in het peloton te plaatsen, zodat deze minder inhaalbewegingen zouden moeten uitvoeren. Wat is uw mening over dit voorstel?

Ja, daar kan ik me wel in vinden. Maar dit kan natuurlijk niet toegepast worden voor alle types motoren; Boonen heeft het dan waarschijnlijk over de mobiele seingever, die voor de veiligheid moeten instaan op bepaalde vaste punten. Wanneer deze klaar zijn op een bepaald punt, moeten deze onmiddellijk doorrijden naar het volgende punt, en daarbij moeten zij natuurlijk de wedstrijd voorbijsteken. Dit kan inderdaad tot conflicten leiden in sommige gevallen. Dit voorstel laat deze seingever toe via een alternatieve weg naar hun volgende plaats te gaan, aangezien zij dan meer tijd zouden hebben door het feit dat zij op hun seingevende collega's kunnen terugvallen. Doordat zij hierdoor in staat gesteld worden een alternatieve weg te nemen, moeten zij het peloton niet voorbijsteken en kan die vorm van hinder geëlimineerd worden. Natuurlijk, dat zijn zaken die geld kosten en dan spreken we al snel over de budgetten van de organisatoren. Zij kunnen niet zomaar hun budget met 15 of 20 procent optrekken.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen?

Ik denk dat *Engineering* moeilijk haalbaar is, want je kan niet de hele weginfrastructuur gaan aanpassen in functie van het wielrennen. Wat betreft *Enforcement* is er sowieso wel de wegcode en de van toepassing zijnde regelgeving die iedereen zou moeten respecteren, maar vaak wordt hiermee een loopje genomen. Daarom denk ik dat je op dit moment met *Education* het meeste effect zou kunnen realiseren op korte termijn, omdat renners en al de andere personen in het peloton bewust gemaakt moeten worden van wat kan en wat niet kan. Sensibilisering en trainingen zijn in mijn ogen het meest urgent op dit moment. Natuurlijk is *Enforcement* daarbij een complementaire factor; wedstrijdjury's moeten in mijn ogen strenger en consequenter zijn wat betreft de straffen die ze uitdelen. In de Omloop Het Nieuwsblad was er bv. duidelijk gezegd dat de renners niet op het voetpad mochten rijden en dat overtreders uit koers gezet zouden worden. In de kopgroep met o.a. Peter Sagan werd er echter toch op het voetpad gereden en de jury deed niks. De wedstrijdcommissaris ging echter wel naar een achtervolgende groep (met minder klinkende namen) om erop toe te zien dat die groep niet op het voetpad zou rijden. Jury's zijn dezer dagen echt wel terughoudend om de grote namen te straffen of

uit de koers te zetten. Zij zouden hun handhaving consequenter en doortastender moeten toepassen, zelfs indien namen zoals Boonen, Sagan, Gilbert,... tot de overtreders behoren. Dit zou volgens mij wel een afschrikkend effect teweegbrengen waardoor dergelijk buitensporig gedrag vermeden kan worden. Ook de UCI speelt daarin een belangrijke rol: zij maken de spelregels en moeten er dan ook op toezien dat iedereen deze respecteert. Als je als UCI zijnde verkondigt dat overtreders sowieso uit koers genomen en geschorst zullen worden, en dit dan uiteindelijk toch niet consequent toepast, dan verlies je veel geloofwaardigheid.

4) U stelt dat *Education* op dit moment voor u een urgente factor is. Vindt u dan ook dat er bij sommige renners een mentaliteitswijziging nodig is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang. Hij zegt dat men bij de jeugd jonge renners al zou moeten bewust maken dat hun eigen veiligheid en die van hun collega's primeert.

Ja, als je deze filosofie bij de jeugd aangeleerd krijgt, dan neem je dit ook mee op latere leeftijd. Natuurlijk, iedere renner heeft zijn eigen karakter en mentaliteit, en het moeten presteren onder druk heeft ook invloed op het gedrag in de koers. Maar het is wel zo dat *Education* niet vroeg genoeg geïntroduceerd kan worden bij de jeugd. Renners moeten al van jongs af aan een duidelijk beeld hebben van wat wel en wat niet kan. Maar ik denk echter niet dat er in het huidige peloton echt een substantieel mentaliteitsprobleem is.

5) Bent u van mening dat alle belangrijke stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers,...) moeten worden betrokken bij de ontwikkeling van een verbeterd veiligheidsbeleid? Of is het promoten van veiligheid voornamelijk de taak van de bevoegde instanties?

Ik vind inderdaad dat alle partijen vertegenwoordigd zouden moeten zijn in dergelijke vergaderingen, omdat iedere doelgroep van zichzelf wel weet wat de eigenaardigheden en specificiteiten zijn van wat zij doen tijdens een wedstrijd. Bovendien vind ik het ook belangrijk dat alle partijen elkaars standpunt omtrent veiligheid (en andere aspecten van de koers) aanhoren. De beste beslissingen komen immers voort uit onderling overleg.

6) Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd?

Eerst en vooral een betere screening van iedereen die in een wielervedstrijd aan het werk is. Voor de renners is dit uiteraard niet echt nodig: dat zijn profs die iedere dag bezig zijn met hun vak en zij zijn dan ook heel vaardig in het besturen van een fiets. De UCI kan hen bovendien zeer gemakkelijk opvolgen d.m.v. opleidingen en sancties. Met die betere screening doel ik vooral op personen die aan het stuur van volgwagens zitten en die daar niet professioneel mee bezig zijn. Ik heb bv. een neef die 1 keer per jaar achter het stuur van een volgwagen mag zitten tijdens Nokere Koerse. Ik wil zijn plezier zeker niet afnemen, maar uiteindelijk zit je daar met een peloton van professionele mensen, en dan kan het eigenlijk niet dat daar iemand komt tussen rijden die dat maar 1 keer per jaar doet. Dan mag

je nog een gediplomeerde autopiloot zijn, je hebt in dat geval niet genoeg ervaring met zo'n wedstrijdstandigheden om dergelijke situaties goed te kunnen inschatten. Hoe kan iemand die als vriendendienst 1 keer per jaar in de koers mag rijden, over de nodige vaardigheden beschikken in een dergelijke risicovolle omgeving vol professionelen? Die commentaar gaat voor mij ook op voor de commissarissen. Op het hoogste niveau zouden dit allemaal profs moeten zijn die voltijds met die functie bezig zijn, zowel bestuurders van volgwagens als commissarissen, enz. Dit is vandaag de dag niet het geval; voor de meesten is dat louter een nevenactiviteit. Ik denk ook dat je sommige 'amateurs' tegen zichzelf moet beschermen. Als je aan zo iemand vraagt "Wil je eens met de auto rijden achter de koers?", dan gaat die uiteraard toestemmen en dat is een gevaarlijk fenomeen. Een rijbewijs hebben is niet voldoende om als chauffeur plaats te nemen in de koers, en daarom is een betere screening van chauffeurs zeer belangrijk in mijn ogen. Ik denk zelfs dat het op dit moment gewoon voldoende is om een 'driver vergunning' aan te vragen bij de Wielerbond en daarvoor een bedrag te betalen. Ik zeg: verhoog de prijs van zo'n vergunning en koppel daar 3 dagen cursus/training aan. Dan zal je zien dat de meest geschikte en meest vaardige mensen zullen overblijven. Ik zeg niet dat een ervaren koerschauffeur nooit een ongeval kan veroorzaken, maar dat risico zal alleszins beperkt worden door de ervaring van die persoon. En heeft die persoon de ervaring niet, dan kan hij nog steeds terugvallen op zijn opleiding.

Nog andere suggesties?

Wat momenteel zeer actueel is, is het beperken van het aantal gemotoriseerde elementen in het wielerpeloton. Maar ja, er zijn zoveel partijen betrokken die vaak verschillende of tegenstrijdige belangen hebben, waardoor een reductie van het aantal motoren en volgwagens niet altijd mogelijk is. Je kan bv. ook het aantal fotografen op de motor verminderen, maar anderzijds is het voor de organisatie ook belangrijk dat zij voldoende *media exposure* krijgen. Ik denk wel dat men zich vandaag de dag bewust is van dit probleem en dat dit ook geleidelijk wordt aangepakt. Het aantal fotografen op motoren is al (licht) verminderd en ook het vervoer van gasten in de koers wordt terugschroefd. We staan op dit vlak niet meer aan het begin; er zijn al veel concrete zaken die doorgevoerd worden. We zijn op goede weg.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt.

Volgens mij verleg je hiermee gewoon het probleem. De stress van "Ik moet daar zitten!" zal altijd blijven, maakt niet uit of je dit punt legt aan de finish, op 3 kilometer van de finish of op 10 kilometer van de finish. De nervositeit blijft op de cruciale punten altijd aanwezig. Langs de andere kant, dat is ook de charme van zo'n wedstrijd: zitten waar je moet zitten, en tegelijkertijd uit de problemen proberen blijven om geen tijdsachterstand op te lopen. En als ik nu als klassementsrijder zin heb om

mee te sprinten omdat ik me goed voel? Wie is Peter Sagan dan om te zeggen wat ik wel en niet mag doen?

Volgend voorstel. Stel dat we motards die verslaggeving uitbrengen (televisie, fotografen, tijdsverschillen,...) vervangen door drones. Is dat eventueel haalbaar volgens u?

Ja, dat is haalbaar zolang die dingen niet naar beneden vallen. Maar ja, dat is hetzelfde met helikopters. Ik heb het al eens meegemaakt dat er tijdens de koers een helikopter van de televisie was neergestort en op een haar na de renners had gemist. Drones zijn geen enkel probleem; je kan reglementair afbakenen waar die mogen vliegen, hoe hoog, hoe zwaar zo'n toestel mag zijn,... Men zou bijvoorbeeld kunnen reguleren dat die toestellen enkel naast het peloton mogen vliegen en niet erboven, zodat ze niet in het peloton vallen moest er iets fout gaan. Dan is het natuurlijk aan de bestuurders van die drones om ervoor te zorgen dat ze niet in draden of tegen gevels vliegen. De enige twijfel die ik daarover heb, heeft betrekking op het gewicht dat zo'n drone kan dragen. Want natuurlijk, hoogwaardige camera's die ver kunnen inzoomen en de juiste beelden kunnen maken, wegen al snel redelijk veel. Is een drone wel in staat om een dergelijke camera te dragen? Waarschijnlijk zal de drone-technologie nog verder evolueren waardoor deze in de toekomst inderdaad zware camera's zullen kunnen dragen. Zolang de reglementeringen omtrent drones in de koers duidelijk afgebakend zijn, is er voor mij geen probleem.

Wat met schijfremmen?

Dat moeten we toelaten! (zegt al lachend dat hij daarin niet neutraal is). De huidige schijfremmen zijn qua remvermogen ongeveer gelijkwaardig aan de gewone velgremmen, maar je hebt wel 2 voordelen met schijfremmen: enerzijds heb je een beter doseringsvermogen (je kan beter 'spelen' met je remgedrag) en anderzijds zijn schijfremmen niet afhankelijk van het weertype waarin je koerst (gewone velgremmen zijn minder resistent tegen regenweer). Het verhaal dat dat "ronddraaiende messen" zouden zijn, is absoluut onzin. Bij ons worden de randen van die schijfremmen nog eens extra afgevlakt/afgerond zodat die zeker niemand zouden kunnen verwonden.

Anders gewoon direct schijfremmen verplichten?

Dat zal iets moeilijker zijn, omdat niet alle fabrikanten op hetzelfde moment klaar zullen zijn met de ontwikkeling van hun materiaal om dat aan iedereen aan te bieden. Een kritiek is dan dat er verschillen zullen zijn in de remafstand en de snelheid van remmen tussen renners die wel en renners die niet met schijfremmen rijden. Maar eigenlijk zijn die verschillen altijd al aanwezig geweest, zelfs toen iedereen met velgremmen reed. Moest iedereen met fietsen van Shimano rijden, dan zou de remafstand voor iedereen gelijk zijn. In realiteit rijden ploegen met verschillende merken, en dus ook verschillende remafstanden. De fietsen van sommige ploegen zijn zelfs opgebouwd uit afzonderlijke componenten van verschillende merken, wat op zijn beurt ook resulteert in ander remgedrag t.o.v. fietsen die volledig bestaan uit componenten van hetzelfde merk. Een factor die veel belangrijker is als we spreken over remgedrag of 'tot stilstand komen', is de reactietijd van de individuele renner. Dat is de belangrijkste oorzaak van verschillen in remgedrag en die factor kan je met geen enkel systeem uit de wereld helpen. Renners zijn ook maar mensen, en het is menselijk om soms een fractie van een seconde de concentratie te verliezen...

Wat met oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt niet dat deze afgeschaft moeten worden, maar wel dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou

mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kan u hem daarin volgen?

Persoonlijk vind ik dat mensen die het koersen nooit aan de lijve ondervonden hebben, het belang en de invloed van oortjes enorm overschatten. Als je soms wielercomentatoren hoort, is het net of de ploegleider in de volgwagen zit als een grote strateeg die het wedstrijdverloop volledig bepaalt. Uit eigen ervaring weet ik dat je meestal slechter af was als je luisterde naar wat men vanuit de auto in je oortje schreeuwde. Wat inderdaad wel heel nuttig is, en daar heeft hij een punt, is het feit dat men via oortjes waarschuwingen omtrent veiligheid krijgt. Op dat vlak zijn oortjes zeker gerechtvaardigd. Maar het is natuurlijk niet omdat je bepaalde informatie gehoord hebt, dat je ook geluisterd hebt. Die informatie kan altijd aan je voorbij gaan door omstandigheden; het is geen garantie dat iedereen luistert. Maar dus, het idee dat men enkel veiligheidsvoorschriften in de oortjes laat weerklinken, zou zeker mijn steun hebben. Bovendien is het ook makkelijker, omdat iedereen dan op eenzelfde kanaal zit waarop slechts 1 persoon spreekt, namelijk de veiligheidscoördinator van wedstrijd.

Ik denk wel dat deze optie in de praktijk net iets te ver gezocht is, omdat we het dan misschien te 'klinisch' gaan maken en te veel gaan overbeveiligen. Je kan wel veiligheidstips geven over het aankomende parcours, maar je gaat daarmee nooit de persoonlijke factor elimineren. Als er twee renners in elkaar haken, dan is er geen enkel oortje dat dat kan verhinderen.

7) Moet het implementeren van maatregelen in het wielrennen volledig in het teken staan van ieders veiligheid, of dient men ook nog rekening te houden met de sociale en culturele waarden binnen de sport (i.e. de implementatiecontext)? Zijn maatregelen die de veiligheid ten goede komen, maar ook de fundamentele natuur van de sport (gedeeltelijk) veranderen, acceptabel voor u?

In het algemeen durf ik stellen dat de veiligheid in het wielrennen het allerbelangrijkste is. Maar als we dan concrete voorbeelden bespreken die het competitie-element beperken, bv. dat de renners op bepaalde plaatsen maar 20 km/u mogen rijden, dan durf ik toch te stellen dat niet alles ten koste mag gaan van de veiligheid. Veiligheid primeert, maar hoe ver wil je dat doordrijven? Dan kan je zeggen, we doen iedereen een 'harnas' aan zoals in het ijshockey en we rijden met driewielers.

8) Wat betreft de parcoursen, denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt?

Ja, maar niet per se omdat het voor meer valpartijen zorgt. Het heeft meer te maken met het wedstrijdelement: op die 'moeilijke' punten gaat iedereen op het scherp van de snee knokken en dit zorgt voor meer aantrekkelijke wedstrijden. Ja, men gaat voor spektakel, maar ik ga er toch van uit dat de drijfveer niet is om meer valpartijen teweeg te brengen. Maar je ziet inderdaad dat bepaalde organisaties de laatste jaren de spektakelwaarde willen opdrijven. Ik denk echter niet dat de parcoursen de voornaamste oorzaak zijn van valpartijen; dat zijn nog steeds de hoge snelheden en de conflicten met gemotoriseerde voertuigen.

En waarom introduceert een wedstrijd als Gent-Wevelgem dan zandstroken in het parcours? Om op de Strade Bianche te lijken?

Ja, dat is inderdaad voor het spektakel. Bij bepaalde wedstrijden, zoals Gent-Wevelgem, lijkt het soms alsof de organisatoren op zoek zijn naar een andere identiteit. Vroeger was die koers vooral gefocust op massasprinters zoals Kittel, Cavendish, enz., en nu willen dergelijke wedstrijden ook de grote, 'klassieke' renners aantrekken (Sagan, Van Avermaet,...). Voor mij is het niet per se zo dat het zwaarder maken van de wedstrijd gelijkstaat aan een grotere sportieve spektakelwaarde. Integendeel, het kan soms zelfs een rem op de wedstrijd plaatsen. Uiteindelijk zijn het nog altijd de renners zelf die de koers maken en het spektakel verzorgen.

9) Denkt u dat een verhoging van het aantal veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden?

Nee, dat denk ik niet, zolang die veiligheidsmaatregelen niet "wedstrijdbeperkend" zijn. Als een renner nog steeds vrijuit kan kiezen wanneer hij zijn kans waagt en hij zijn individuele wil behoudt om "iets te doen" in de wedstrijd, dan denk ik niet dat veiligheidsmaatregelen per se in minder aantrekkelijke wedstrijden zouden resulteren.

10) Denkt u dat het wielrennen, ondanks het doorvoeren van allerhande veiligheidsmaatregelen, steeds een relatief onveilige sport zal blijven, omwille van het inherente risico van de sport? Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen.

Je kan de situatie van het wielrennen doortrekken naar een gewone werkomgeving. Daar is een werkgever ook constant bezig met het verbeteren van de arbeidsomstandigheden, dus waarom zou dat in het wielrennen anders zijn? Alles evolueert mee. In de voorbije 50 jaar zijn de fietsen en het materiaal enorm verbeterd, er wordt meer aandacht geschonken aan het welzijn van het individu, betere arbeidsomstandigheden, enz. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Maar inderdaad, het wielrennen zal altijd een bepaald risico met zich meebrengen; we kunnen immers geen veiligheidsmaatregelen tot in het extreme doorvoeren. Het is bv. absurd om iedereen een pantser te laten dragen. Wat we wel kunnen doen, is steeds blijven streven naar beter design van o.a. fietshelmen. De industrie heeft op dat vlak al heel wat progressie gemaakt onder impuls van wetenschappelijk onderzoek. Die dingen worden steeds beter en veiliger. Maar je mag van het wielrennen natuurlijk geen ijshockey maken...

Interview 3: Danny Schets

Classificatie: Inrichtende macht

Leeftijd: 59

Woonplaats: Gooik

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 44 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen:

- voorzitter van wielclub Gooik Sportief
- organisator van de Gooikse Pijl, een profwedstrijd in het Pajottenland



Samenvatting van het interview

1) Kan u uw functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik ben zelf renner geweest, weliswaar niet op professioneel niveau. Daarna ploegleider, wel op professioneel niveau. Nu ben ik voorzitter van wielclub Gooik Sportief, en ook de verantwoordelijke voor de organisatie van de Gooikse Pijl. Dit komt neer op het aanvragen van de nodige vergunningen en formaliteiten bij de UCI en de KBWB, het aanwerven van de ploegen, het overleggen met de gemeente, de politie, de Federale Politie, de UCI-voorzitter, enz.

Wat is de mate van media-aandacht voor de Gooikse Pijl?

Dat valt nog mee eigenlijk. Wij hebben altijd 2 cameraploegen: Ring TV en Kanaal 40 van Telenet. Zij nemen de wedstrijd op, en voor de rest zijn dat kranten en hun fotografen.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?

Het kan altijd beter. Als er ongevallen zijn, is dat natuurlijk een spijtige zaak. Maar ja, die motards, die moeten er zijn, want anders is er geen wielervedstrijd, kunnen er geen foto's genomen worden en kunnen bepaalde mensen niet veilig van de ene plaats naar de andere gebracht worden. Uiteraard zit er hier en daar altijd wel een "cowboy" tussen. En sowieso is het niemand zijn intentie om mensen te kwetsen; zelfs de beste en meest voorzichtige mensen in het peloton kunnen betrokken zijn bij een ongeval. Ik ken de man die het ongeval met Antoine Demoi ti  veroorzaakt heeft persoonlijk, en dat is

een heel brave man en een zeer goede motard. Dat was gewoon een puur ongeluk. Wat volgens mij nog veel beter kan, is de manier waarop sommige inrichters hun koers organiseren, en dan voornamelijk het parcours. Zo zag ik vandaag nog in de Ronde van het Baskenland dat er op het midden van de Spaanse wegen vaak hoge kegels stonden, en natuurlijk zijn er daardoor verschillende valpartijen gebeurd. De veiligheid kan altijd beter, maar ik vind toch dat het al veel beter is dan vroeger. Er wordt al meer aandacht aan het topic besteed, dus dat is een positieve vaststelling. Maar alle risico's vermijden is natuurlijk onmogelijk: je rijdt als peloton immers op de openbare weg.

3) Bent u van mening dat alle belangrijke stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers,...) moeten worden betrokken bij het promoten van veiligheid?

Ik ben van mening dat vooral de renners in dat proces betrokken moeten worden en dat men rekening moet houden met hun standpunt. Maar ja, dergelijke maatregelen worden vaak eenzijdig beslist door de hoge mannen van de UCI in Zwitserland. Ik denk wel dat de organisatoren van de grote koersen bij het ontwikkelen van het veiligheidsbeleid geconsulteerd worden, maar wij als kleinere inrichters worden daar niet bij betrokken. Maar dat wil niet zeggen dat wij ons best niet doen, want wij doen er ook alles aan om de veiligheid te optimaliseren. De factor 'toeschouwers' heb je natuurlijk niet in de hand: er kan altijd wel een kleine actie zijn van een fan waardoor er een gevaarlijke situatie ontstaat. Kijk bv. naar de val van Sagan in de Ronde van Vlaanderen; hij bleef haken in een jas van een toeschouwer. Er staan duizenden mensen langs de kant van het parcours, en het is onmogelijk om die allemaal in de hand te houden. Daarom lijkt het onwaarschijnlijk dat overleg met de fans enig effect zou hebben... Maar met de renners moet er zeker en vast overlegd worden, alsook met de ploegleiders en alle andere mensen die in de koers zitten.

Vinden er momenteel al dergelijke vergaderingen plaats, waarbij de verschillende belangengroepen worden uitgenodigd om hun standpunt te verkondigen?

Dat denk ik wel, maar dat gaat dan alleen over organisatoren zoals ASO, Flanders Classics, enz.; m.a.w. organisaties die meerdere wedstrijden inrichten, kleine fabriekjes dus. Wij, als onafhankelijke inrichters, worden daar heel weinig bij betrokken en dus ook niet uitgenodigd voor dergelijke vergaderingen. Maar deze samenkomsten vinden wel effectief plaats.

4) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen?

Ik ben ervan overtuigd dat meer consequente handhaving op dit moment de meeste impact zou kunnen teweegbrengen, *Enforcement* dus. Tegenwoordig is er de kwestie van op het voetpad te rijden: er wordt constant gezegd door de UCI en wedstrijdjury's dat het verboden is om op voetpaden en fietspaden te rijden, maar iedere week zie je weer renners die dat aan hun laars lappen. Het probleem is uiteraard dat de wedstrijdjury's en bevoegde instanties niet consequent zijn wat betreft hun straffen: als een grote naam zoiets doet, gebeurt er niks of krijgt die een kleine boete, en als een kleinere naam die regel overtreedt, wordt die onmiddellijk uit de koers gezet... Als je 2 maten en gewichten blijft hanteren, dan zullen de grote namen inderdaad niet snel geneigd zijn hun gedrag aan te passen.

In dat opzicht is Engineering waarschijnlijk een aspect dat minder gemakkelijk aangepast of beïnvloed kan worden. Als wielervedstrijder rijdt je immers over de Belgische weginfrastructuur, met al haar eigenheden: vluchtheuvels, versmallingen, enz. Zou het voor u een optie zijn om wedstrijden te organiseren op afgesloten circuits?

Ja, de meeste kampioenschappen worden op deze manier georganiseerd, al beginnen de Wereldkampioenschappen meer en meer te evolueren naar een wedstrijd in lijn. Natuurlijk, dan ben je het karakter van de wedstrijd een beetje kwijt; je kan het peloton in de Ronde van Vlaanderen moeilijk 15 keer hetzelfde rondje laten rijden waarbij ze dan 15 keer de Oude Kwaremont moeten beklimmen. Bij de Gooikse Pijl hebben we een vast circuit van 22,5 kilometer dat 9 keer wordt afgelegd, maar dat is niet afgesloten. Je kan proberen zo'n parcours af te sluiten, maar dat neemt volgens mij een deel van de charme van het wielrennen weg.

5) Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd?

Ik denk dat er momenteel al veel gedaan wordt op het vlak van veiligheid. Bij de grote wedstrijden kan het aantal motards in mijn ogen toch wat teruggeschoefd worden. In de Ronde van het Baskenland zag ik wederom gevaarlijke taferelen met motards die bijna tegen enkele renners gebotst waren. Maar ja, je kan zo veel uitvinden. Als ik een bepaald aspect mag aanhalen dat mij nauw aan het hart ligt, dan is het wel de bevoorrading. Dat is bij veel koersen een complete chaos. Je ziet een plaat "Begin bevoorrading" en een plaat "Einde bevoorrading", en iedereen staat in die zone chaotisch door elkaar in het midden van de weg terwijl de renners daar langs alle kanten doorheen rijden. 5 jaar geleden heb ik echter als ploegleider van Jong Vlaanderen deelgenomen aan de Boucles de la Mayenne. Daar zag ik een bevoorradingssysteem (uitgevonden door de Franse oud-renner Jacky Durand) dat we de voorbije jaren ook in de Gooikse Pijl hebben toegepast: we bakenen genummerde bevoorradingzones af waar de verzorger dan plaats neemt op één meter van de boordsteen. Daar wordt hij geacht stokstijf te blijven staan. Het is de renner die zich naar de verzorger begeeft en niet omgekeerd. Iedere ploeg krijgt dus een genummerde plaats in de bevoorradingzone toegewezen en de verzorgers van die ploeg mogen die specifieke zone niet verlaten. De renners moeten naar hen toe komen. Als alles volgens de regels van de kunst gebeurt, dan zijn incidenten uitgesloten. Dit jaar is dat systeem overgenomen door Gent-Wevelgem, en daar is in de pers toch wel ruim aandacht aan besteed. Hans De Clercq van Gent-Wevelgem heeft me bovendien laten weten dat hij gaat proberen dit systeem te introduceren in alle wedstrijden van Flanders Classics. Zelf heb ik deze nieuwe manier van werken in de bevoorrading al voorgesteld aan de Belgische Wielervedstrijderbond, maar er heeft daar tot op heden nog niemand op gereageerd... Dat is voor mij nog een punt dat in de meeste wedstrijden nog verder uitgewerkt kan worden.

U zei zonet dat het aantal motards voor u wat lager zou mogen liggen. Welk type van motards bedoelt u dan?

Dan denk ik in de eerste plaats aan de fotografen. Politieagenten en mobiele seingevers zijn uiteraard cruciaal voor de koers, en die kan je er niet uithalen. Voor de mobiele seingevers zijn er tegenwoordig wel al *way-outs* en *way-ins*, een structuur die de veiligheid zeker ten goede komt. Wat betreft de fotografen, dat hoeven er voor mij in de grote koersen niet zo veel te zijn. Ik vind wel dat die mensen ook hun werk moeten kunnen doen, maar je mag ook niet overdrijven met het aantal fotografen dat

in het peloton meerijdt. Men zou bv. toch ook foto's kunnen delen? Het is niet omdat er 100 kranten aanwezig zijn, dat er ook 100 motards met 100 fotografen in de wedstrijd moeten zitten.

En waarom laten organisatoren dan zo veel fotografen toe in de hedendaagse wedstrijden? Voor de media-aandacht?

Natuurlijk, dat is altijd het geval. Hoe meer media er is, hoe meer aandacht en publiciteit een wedstrijd krijgt, hoe beter voor de organisator. Maar voor mij hoeft die media-aandacht niet overdreven te zijn, en daarom zou het aantal fotografen teruggeschroefd mogen worden van mij.

Wat denkt u over het vervoer van gasten in wielervedstrijden?

Bij de Gooikse Pijl doen we dat niet. Maar in de grote wedstrijden wordt of werd dat uiteraard wel veel gedaan. Dan rijden er enkele busjes met VIPs mee met de wielerkaravaan. Maar dat wordt ook steeds moeilijker en moeilijker. Bij grote wedstrijden geraak je met die busjes nergens meer door. Gasten in de wedstrijd, ik denk dat dat vroeger meer was, dus dat evolueert al in positieve zin. Wat nu meer en meer gedaan wordt, is dat de organisator voor de VIPs een bus inlegt, en dat die mensen de koers gaan bekijken op specifieke punten langs het parcours (Koppenberg, Bosberg,...) en daarbij ook iets drinken en eten. Dergelijke initiatieven zijn geen gevaar voor de veiligheid. Maar VIPs in de wedstrijd zelf, dat is toch al veel verminderd in mijn ogen.

Wat betreft die mobiele seingevers stelt Tom Boonen voor om er juist meer in het peloton te zetten, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten maken. Wat denkt u daarvan?

Ja, dat is waar, maar wie gaat dat blijven betalen? Elke motard moet immers een vergunning hebben, en dat kost geld. Voor veel organisatoren is het uit budgettaire overwegingen onmogelijk om het aantal motards verder op te drijven. Ook de seingevers die ter plaatse staan, moeten betaald worden. Dat kost hopen geld. Dat is ook de reden waarom de Gooikse Pijl ervoor kiest om een en dezelfde ronde 9 maal af te leggen: het aantal seingevers blijft relatief laag en zij kunnen gedurende de hele wedstrijd op dezelfde plaats blijven staan. Dat spaart toch al wat geld uit. De kosten van een wedstrijd in lijn over een parcours van 250 kilometer zijn enorm: op elk kruispunt moet er immers een seingeveer staan...

Volgend voorstel. Stel dat we motards die verslaggeving uitbrengen (televisie, fotografen, tijdsverschillen,...) vervangen door drones. Is dat eventueel een optie volgens u?

Ik denk niet dat dat haalbaar is. Dat gaat een ander beeld geven als je de wedstrijd in beeld brengt, en ik weet niet of dat bij de kijkers in de smaak gaat vallen. De VRT doet dat momenteel schitterend, zeker in vergelijking met de cameraploegen in Frankrijk of Spanje. Dat is in mijn ogen een iets te grote verandering m.b.t. de verslaggeving van wielervedstrijden.

Schijfremmen: toelaten, afschaffen of verplichten?

Ik heb zelf niemand zien rijden met schijfremmen aangezien ik al anderhalf jaar niet meer in het peloton zit. Maar ik zou het liever bij de gewone velgremmen houden. Met schijfremmen kom je sneller tot stilstand, dus dan is er sprake van verschillende remafstanden in een peloton waarbij sommigen wel en anderen niet met schijfremmen rijden. Het verplichten van schijfremmen zou eventueel ook een optie kunnen zijn. Ofwel iedereen, ofwel niemand... Anderzijds zijn schijfremmen wel een aanzienlijke meerkost en ik weet niet of de kleinere ploegen het budget hebben om voor al

hun renners schijfremmen te voorzien. Maar als op termijn iedereen met schijfremmen zou rijden, dan zie ik dat wel zitten.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt.

Ik denk dat dit moeilijk haalbaar is. Deze maatregel zou veel onduidelijkheden met zich meebrengen over hoe en waar je de tijdsverschillen dan moet opmeten. Wat als er een renner alleen ontsnapt? Ga je die jongen zijn tijdswinst dan ook vastleggen op 3 kilometer? Ik denk dat deze regel tot heel wat complicaties zou leiden.

Wat met oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt niet dat deze afgeschaft moeten worden, maar wel dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kan u hem daarin volgen?

Ik heb het beginstadium van de oortjes meegemaakt bij Jong Vlaanderen, een continentale ploeg. Bij momenten waren ze toegelaten, en bij wijlen waren ze afgeschaft. Ik snap eigenlijk niet waarom men de communicatie tussen ploegleiders en renners zouden willen verbieden. Wielrennen is een van de enige sporten waarbij er geen coaching mogelijk is; zonder oortjes zou je al een huzarenstukje met je auto moeten verwezenlijken om iets te gaan zeggen aan je renners. Je kan voor de wedstrijd wel een tactiek bespreken, maar een koers verloopt niet altijd voorspelbaar, en dan is het volgens mij belangrijk dat een ploegleider met zijn renners kan communiceren om tactische aanwijzingen te geven zonder daarvoor halsbrekende toeren te moeten uithalen. Ploegleiders moeten hun werk kunnen doen en oortjes zijn daarvoor noodzakelijk.

En wat denkt u dan van een coördinator die op een neutrale frequentie tips rond veiligheid geeft?

Dat mag zeker van mij, zolang de ploegleider met zijn renners kan blijven praten. Ik ben akkoord dat er iemand in de neutrale wagen van de jury aanwijzingen geeft i.v.m. obstakels op het parcours en onverwachte omstandigheden. Maar ik weet niet zeker of dat haalbaar is, omdat je dan met 2 frequenties moet werken. Nu is het ook al zo dat iedere ploeg zijn eigen frequentie heeft, en daarbij kan je elkaar eigenlijk afluisteren op sommige momenten. Werken met meerdere frequenties is niet simpel... Een renner kan de frequentie van zijn oortje bovendien niet zelf veranderen. Ik weet niet hoe ver de huidige technologie staat; misschien is dat tegenwoordig wel mogelijk? Alleszins zou het wel goed zijn dat er iemand de renners attent maakt voor gevaarlijke punten en obstakels, maar de communicatie tussen ploegleiders en renners moet gevrijwaard blijven.

6) Denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit meer spektakel en strijd oplevert? Denk bv. aan de zandwegen in Gent-Wevelgem van dit jaar...

Dat is natuurlijk voor de sensatie. En ik denk dat sommige wedstrijden elkaar in zekere mate willen imiteren. Eerst had je enkel zandwegen in de Strade Bianche, maar nu heb je ook Belgische wedstrijden die dit in hun parcours geïntegreerd hebben: Gent-Wevelgem, Omloop van het Hageland, de Schaal Sels,... Ik vind dat dat allemaal niet nodig is. Waarom moet het peloton per se over zandwegen rijden? Als het dan ook nog eens regent de nacht voor zo'n wedstrijd, dat is om problemen vragen natuurlijk. Maar ja, uiteindelijk waren er geen problemen dit jaar, dus dan zullen ze die zandwegen volgend jaar wel opnieuw benutten. Het zorgt voor sensatie en het zet hun koers in de kijker.

7) Moet het implementeren van maatregelen in het wielrennen volledig in het teken staan van ieders veiligheid, of dient men ook nog rekening te houden met de sociale en culturele waarden binnen de sport (i.e. de implementatiecontext)? Zijn maatregelen die de veiligheid ten goede komen, maar ook de fundamentele natuur van de sport (gedeeltelijk) veranderen, acceptabel voor u?

Je moet de veiligheid en de context van de sport tegen elkaar afwegen. Veiligheid is het belangrijkste, maar niet volledig ten koste van de charme, de eigenheid en de fundamentele natuur van de wielersport. Je moet rekening houden met de context van het wielrennen. Koers wordt nu eenmaal gereden op de openbare weg, en dan kan je bv. moeilijk opeens op afgesloten circuits beginnen koersen.

8) Vindt u dat er bij sommige renners een mentaliteitswijziging nodig is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang. Bent u het daarmee eens?

Ja, maar dat probleem is altijd aanwezig geweest in het wielrennen. Je zult altijd wel te maken hebben met "cowboys", zowel bij de renners als bij de motards. Iedereen heeft zijn eigen karakter, en personen met een "cowboy-karakter" zijn moeilijk te veranderen of te beïnvloeden denk ik. Dat zijn altijd dezelfde. De renners onder elkaar weten ook wie dat zijn. Sensibilisering zou weinig effect hebben op die intrinsiek roekeloze individuen. Opnieuw, men moet al bij de jeugd beginnen met de goede mentaliteit erin te hameren, zodat de "gevaarlijke" gevallen doorheen de jeugdopleiding uit de sport verdwijnen. Oudere renners zijn daarentegen veel minder vatbaar voor dergelijke impulsen. Denk maar aan de Italiaan Napolitano; dat is al jaren een kamikaze op een fiets. Maar ja, met dergelijke mensen ga je altijd wel te maken hebben in zo'n peloton, maar het kan natuurlijk geen kwaad om die af en toe eens op hun plaats te zetten. Consequente handhaving is daarbij heel belangrijk.

Worden dergelijke vormen van sensibilisering al toegepast bij de jeugd?

Ik denk wel dat dit in de wielerscholen reeds een belangrijk aspect van de opleiding is. Nu worden renners al van jongs af aan bewust gemaakt dat ze zich in de koers veilig, verantwoordelijk en respectvol moeten gedragen, en binnen enkele jaren zullen we daarvan de vruchten plukken. Je gaat echter nooit kunnen vermijden dat er een paar "speciale mannen" tussen zitten.

9) Denkt u dat een verhoging van het aantal veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijdstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden?

Ik denk niet dat dat veel verschil gaat maken, zolang deze maatregelen de koers niet te veel beteugelen.

10) Denkt u dat het wielrennen, ondanks het doorvoeren van allerhande veiligheidsmaatregelen, steeds een relatief onveilige sport zal blijven, omwille van het inherente risico van de sport? Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen.

Ja uiteraard. Het is onmogelijk om valpartijen te voorkomen; dat is een intrinsiek gegeven van het wielrennen. Je kan enkel hopen dat er daarbij nooit doden vallen, maar dat heb je niet in de hand. Zelfs op de piste, een indoor traject zonder obstakels, zijn er al doden gevallen. Dat risico is gewoon inherent aan het feit dat men zich aan zo'n hoge snelheid op een fiets voortbeweegt. En dat risico kan je nooit of te nimmer reduceren naar 0.

Interview 4: Jürgen Roelandts

Classificatie: Competitieve participant in het peloton

Leeftijd: 31

Woonplaats: Peutie (Vilvoorde)

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 19 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen: wielrenner bij Lotto-Soudal



Samenvatting van het interview

1) Jürgen, wat is jouw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Kan het beter?

Ja, het kan altijd beter natuurlijk. In België is het al veel verbeterd, maar in het buitenland is er nog veel progressie mogelijk. Het zijn vooral de motorrijders waarmee ik last heb. Dat kan vanuit mijn standpunt natuurlijk ook te maken hebben met het ongeval van Stig (Broeckx) vorig jaar, waarbij hij werd aangereden door een motard. Maar ik vind dat die motorrijders soms nogal snel en roekeloos het peloton passeren, en dan vooral in het buitenland. In België is dat nu veel verbeterd, omdat men die *way-ins* en *way-outs* heeft ingevoerd zodat de motards het peloton niet meer moeten passeren, dus dat scheelt wel veel. Voor de rest denk ik ook aan de huidige verkeersinfrastructuur: paaltje hier, paaltje daar, drempel hier, drempel daar, wat het voor zo'n peloton ook niet gemakkelijk maakt om daar doorheen te manoeuvreren. Maar ja, daar kan je niet veel aan veranderen; als je al lang in het peloton zit, dan leer je met zo'n obstakels om te gaan. Maar ik zeg het, het is al een grote verbetering als die motorrijders het koersend peloton niet meer moeten passeren. En daarom vind ik het systeem met die *way-ins* en *way-outs* een goede insteek. Op deze manier kunnen motards het peloton passeren via een omweg, en dit wordt effectief al toegepast in bepaalde wedstrijden van Flanders Classics.

Dan zou jij het zien zitten om het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton ietwat te reduceren?

In de Klassiekers zijn er natuurlijk heel veel fotografen aanwezig, en ook VIP-auto's. Ze zouden dat van mij allemaal een beetje mogen veralgemenen, zodat je toch wat minder van zo'n motoren in het

peloton hebt. Maar dat is natuurlijk moeilijk met al die persagenschappen, die allemaal authentieke foto's willen publiceren...

Dus minder motoren die niet essentieel zijn voor het verloop van de koers?

Ja inderdaad. Anderzijds, dat zijn uiteraard wel allemaal ervaren mannen die met zo'n moto rijden, zeker in België. In het buitenland gaat het er op vlak van motoren chaotischer aan toe. Dat heb ik vooral gemerkt in de Tirreno-Adriatico; daar staat dat zeker nog niet op punt.

2) Vind jij het belangrijk dat alle stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers,...) worden betrokken bij het ontwikkelen van veiligheidsinitiatieven? Moeten de renners nog meer inspraak krijgen op dit vlak?

Ja, ik denk dat dat meer zou moeten gebeuren. Ik denk nu bv. aan het geval van de schijfremmen. Daarover vraagt de rennersvakbond onze mening, en ik denk dat 90% van de renners tegen schijfremmen heeft gestemd, maar toch zijn er nog steeds bepaalde ploegen die ermee rondrijden in het peloton. Dus uiteindelijk wordt er nog altijd redelijk weinig rekening gehouden met onze opinie. Ik denk dat dit vooral te maken heeft met de fabrikanten van fietsen, die nogal sterk voorstanders zijn van schijfremmen en willen doordrukken dat deze remmen uiteindelijk door het peloton geadopteerd worden.

Dus jij bent alvast geen voorstander van schijfremmen? Omwille van het verschil in remafstand?

Ik ben zeker geen voorstander. In de eerste plaats vind ik schijfremmen gevaarlijk in valpartijen. Fabrikanten hebben deze weliswaar afgerond, zodat deze minder scherp zijn, maar als je daartegen valt met 80 kilogram tegen 60 km/u, dan gaat dit in mijn ogen fameuze verwondingen veroorzaken. Ik vind het echt frappant dat schijfremmen nog steeds worden toegelaten, ondanks het feit dat zoveel renners tegen hebben gestemd. Daarom zouden wij, de renners, onze stem nog meer moeten laten horen en eventueel een statement maken, bv. dat we uit protest niet starten of iets dergelijks, maar ja, dat gebeurt dan ook niet. Misschien zou het goed zijn moesten er per wielerploeg 2 of 3 afgevaardigde renners in de vakbond gaan zetelen, zodat er nog meer onderling overleg gebeurt.

Is er volgens jou ook nood aan meer overleg met fans en fanclubs, zodat ook zij zich verantwoordelijk gedragen langs het parcours?

Ja, bij Lotto-Soudal gebeurt dit al. Wij nodigen af en toe fanclubs uit en die krijgen al redelijk wat info. Maar natuurlijk, er gaat altijd wel iemand staan die eens onnozel doet; dat is dan 1 mens op zoveel... Kan je daar veel aan doen? Ik weet dat niet. Er zijn bv. ook veel mensen die weinig van de koers weten en dan toch eens gaan kijken, en dan bv. op een eiland gaan staan. Dat gebeurt nu nog steeds. Hoe kan je die mensen informeren? Dan zou je bij wijze van spreken van deur tot deur moeten gaan.

3) Wat betreft organisatoren, denk je dat deze het parcours soms bewust riskanter maken, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt? Denk bijvoorbeeld aan de zandwegen in Gent-Wevelgem.

In Gent-Wevelgem viel het nog mee. Die zandwegen doken pas op na 190 kilometer koers in de finale, dus dan zit je daar ook al met minder volk. Ik heb dan meer moeite met andere koersen, zoals de Ronde van Zwitserland, waar men in de massasprint een bocht legt op 100 meter van de finish. Op die manier

zal er zich in 9 van de 10 gevallen een valpartij voordoen, terwijl men de aankomst even goed op een mooi recht stuk had kunnen leggen. Dan is er natuurlijk nog altijd een kans dat we vallen, maar dat percentage zal toch al aanzienlijk lager liggen.

Waarom doet men dat dan?

Voor het spektakel denk ik. Ik heb daar nog niet met organisatoren over gesproken, maar daar lijkt het toch op. Anderzijds zijn er ook voorbeelden van wedstrijden die op dat vlak in positieve zin geëvolueerd zijn, zoals de Scheldeprijs. Vroeger lag daar altijd een flauwe bocht op het einde, waardoor ze daar altijd vielen. Dat hebben ze nu vermeden door die bochten verder van de finish te leggen, en nu gebeuren er daar de laatste 2 jaar geen valpartijen meer. Dat zijn dan weer goede redeneringen van sommige organisatoren. Maar ik moet zeggen dat daar precies altijd meer in België aan gewerkt wordt dan in het buitenland, omdat we een land zijn dat veel met wielrennen bezig is en waar het bewustzijn omtrent veiligheid ook groter is dan in andere landen.

Dus ik onthoud: qua sensibilisering en veiligheidsinitiatieven is België een pionier.

Ja, sinds vorig jaar is dat echt wel beginnen doordringen bij de meeste organisatoren, renners, ploegleiders,... Ik denk inderdaad dat daar in België al in vrij hoge mate aan gewerkt wordt.

4) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens jou de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment het meeste effect teweegbrengen?

Oei, dat is een moeilijke afweging voor een peloton van 180 man. Er zitten altijd wel een paar mannen tussen waarvan ik denk "dat is nu toch niet nodig om zo'n risico's te pakken?". Als jury kan je in zo'n peloton natuurlijk nooit zien wie wat doet, dus het is niet vanzelfsprekend om de roekeloze renners daar te identificeren, aan te pakken en te bestraffen. Dus dan zou het bijna van de renners zelf moeten komen om de "halve zotten" aan te wijzen, zodat de jury actie kan ondernemen. Maar goed, in wielrennen en topsport wil iedereen winnen en er zijn natuurlijk altijd risico's aan verbonden. De sprint brengt altijd een bepaald risico met zich mee. Dus misschien zijn sensibilisering en *Education* momenteel wel de belangrijkste invalshoeken voor het professioneel wielrennen.

Vind je dan ook dat wedstrijdjury's meer consequent zouden mogen zijn in hun handhavingsbeleid, m.a.w. de straffen en boetes die ze uitdelen?

Ja, dat vind ik wel. Er zijn een paar goede voorbeelden geweest in het voorjaar, zoals het feit dat we niet op het fietspad mochten rijden. Natuurlijk, als dat fietspad vrij is en het is gemakkelijker, waarom zou je er dan niet op gaan rijden? Dat kan je echter gemakkelijk oplossen: zet gewoon dranghekken op die specifieke punten. Dat is simpel, dan rijdt er niemand meer op dat fietspad en dan moeten er ook geen boetes meer worden uitgedeeld. Nu werd er ons gewoon gemeld dat wij als renners niet meer op het fietspad mochten rijden voor de veiligheid van de toeschouwers en de andere renners, maar dan vind ik ook dat men daar een afsluiting moet plaatsen. Het was immers een fietspad dat gelijk lag met de baan, niet verhoogd dus, en daar zat ik in de kopgroep. Dat was gemakkelijk; we waren met 9 man en we reden op het fietspad, wat we in het verleden altijd gedaan hebben, honderden keren. Toen kwam de jury naast ons rijden om ons te vertellen dat we op de kasseien moesten rijden. Ik ben dan nog speciaal naar de jury geweest om hen erop te wijzen dat ze er dan voor moesten zorgen dat

het peloton ook op de kasseien bleef rijden, wat natuurlijk niet gebeurde. Dan heb je direct 100 man die op het fietspad rijdt, en dan gebeurt er natuurlijk niks; de jury onderneemt geen actie. Wij waren natuurlijk benadeeld, omdat wij met 9 op de kasseien hadden gereden en de rest op het fietspad. Dat is niet consequent zijn. En inderdaad, dat los je beter op door hekken te plaatsen, *Engineering* dus, en dan is er geen discussie. Een combinatie van de 3 E's zou voor mij ideaal zijn, zeker met extra focus op *Engineering* en *Education*.

Misschien is het voor organisatoren niet mogelijk om over gans het parcours zo'n infrastructurele maatregel te implementeren?

Op de cruciale punten he. Ik denk dan voornamelijk aan de kasseistroken en dergelijke. Je hebt niet zo veel nodig om dat te verwezenlijken. In de daaropvolgende koersen heeft men het fietspad afgezet door elke 20 meter slechts 2 hekken te plaatsen, en iedereen bleef gewoon op de kasseien. Als je dat combineert met het consequent uitdelen van boetes, dan kan je optimale resultaten bereiken volgens mij.

5) Nog even over sensibilisering, vind jij dat er bij sommige renners een mentaliteitsprobleem is?

Ik vind van wel, ja. Ik ben zelf al eens zwaar gevallen, dus ik besef wat de consequenties kunnen zijn. Misschien hebben de mannen die ik in gedachten heb dat zelf nog niet voorgehad, maar ik snap echt niet hoe het komt dat sommigen zo'n risico's durven nemen. Nu ja, ik neem zelf soms ook risico's, anders kan je niet op de juiste plaats zitten, maar ik durf wel te stellen dat sommigen soms echt over de schreef gaan. Ikzelf rij al koers sinds mijn 12 jaar, misschien heb ik daardoor meer feeling met veilig gedrag, maar sommige mannen volgen bv. helemaal geen lijnen. Vorige zondag nog in Parijs-Roubaix had ik te maken met zo'n specifiek geval: het is een ongeschreven regel in de koers dat je nooit onderdoor komt in een bocht, tenzij dat je echt niet anders kan. En die persoon kwam echt onderdoor, ging naar links, door het midden, dan weer naar rechts; dan denk ik, waar ben jij mee bezig? Ik denk zelfs dat die jongen misschien gewoon niet doorheeft dat hij zich onveilig gedraagt...

Waarom ligt dat dan?

Misschien is hem dat nooit gezegd geweest, een slechte opleiding misschien. Eventueel iets later begonnen met koersen, iets minder feeling met dergelijke zaken. Maar soms worden er ook gewoon risico's gepakt die niks met opleiding te maken hebben, bv. als er geen plaats is om tussen 2 renners te passeren, dat ze daar dan toch tussen willen kruipen. Ikzelf ga dat nooit proberen, maar dan zijn er toch die dat wagen, en dan heb je een valpartij natuurlijk.

Denk je dat sensibiliseringscampagnes veel effect zouden hebben op zo'n mensen?

Zoals in de maatschappij zullen er altijd wel een paar zijn die het nooit zullen leren. Dus ik denk niet dat zo'n campagnes bijster veel effect zouden hebben. Ik doe zelf vrij veel sprints en het zijn altijd dezelfde mannen die zotte dingen doen. Als je denkt aan topsprinters zoals Renshaw en Cavendish die zeer veel sprints winnen, zo'n mannen doen nooit geschifte manoeuvres en presteren toch zeer goed. Je hebt die roekeloze handelingen niet nodig om een sprint te winnen. Maar er gaan altijd wel mannen zijn die onnodige risico's nemen, en dat is ook al gezegd geweest door grote namen zoals Greipel. Sommige sprinters zouden echt een voorbeeld mogen nemen aan "cleane sprinters" zoals Cavendish/Renshaw en Greipel/mezelf.

6) Nog belangrijke maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd volgens jou?

Kleinere ploegen. Ik rij elk jaar de London-Surrey Classic (een week na de Tour) en daar heb je ploegen van 6 renners. Ik vind echt dat dat een hemelsbreed verschil maakt qua manier van koersen.

Maakt dat de koers ook spannender volgens jou?

Ja, er wordt veel meer gekoerst. In de Tour heb je 9 man per ploeg; iedereen is altijd 'opgelijnd' in die sprintersetappes: sprintersploegen, klassementsploegen,...; dit maakt het allemaal iets meer voorspelbaar. Met 6 renners per ploeg, t.o.v. 9, neemt het peloton minder van de weg in beslag, het peloton is ook minder lang,... Ik zie alleen maar voordelen. In Londen breekt de koers ook altijd veel vlugger open, en ik vind het in alle opzichten veiliger. Ik zeg het, de London-Surrey Classic is voor mij de tofste koers van het jaar. Deze optie wordt momenteel door verschillende organisatoren/wedstrijden getest, maar ik denk dat het wat moeilijk ligt bij ploegen en sponsors.

Inderdaad, Patrick Lefevere is resoluut tegen kleinere ploegen omdat dit voor minder tewerkstelling zorgt...

Het werkt in 2 richtingen natuurlijk. Maar richting veiligheid van de koers vind ik het veel beter. Weliswaar ga je minder verzorgers en mecaniciens nodig hebben, dus er gaan inderdaad jobs sneuvelen. Maar qua veiligheid vind ik dit 1 van de beste opties.

Ander voorstel. Stel dat we filmende of fotograferende motoren vervangen door drones. Is dat haalbaar volgens jou?

Dan moet er natuurlijk iemand zijn die zo'n drone goed kan besturen (*lacht*). Als die technologie echt op punt staat, dan kan dat de situatie wel wat verbeteren. Maar persoonlijk heb ik eigenlijk weinig moeite met motards die het peloton passeren. Als dit gebeurt, krijg je weliswaar wat slipstream, wat een beetje koersvervalsing is, maar het is niet echt onveilig in mijn ogen. Desondanks, als die drones echt op punt staan, is dat wel een heel goede optie.

Verder, wedstrijden organiseren op een afgesloten circuit? Zo kan men de risicofactoren op het parcours immers beter beheersen.

In de Klassiekers zal dat niet gaan. Ik denk dat Klassiekers zoals Parijs-Roubaix hun charme moeten behouden. In de Ronde van Vlaanderen gebeurt dit echter wel meer en meer, omdat men nu 3 keer de Oude Kwaremont en 3 keer de Paterberg aandoet. Bovendien is alles op en rond Oudenaarde zo goed als afgesloten, dus daar ben ik wel voor. Voor niet-klassiekers is zo'n afgesloten circuit eventueel wel een optie, zoals bv. de Ronde van België, en soms gebeurt dit zelfs al: een plaatselijke ronde aan de start en 3 plaatselijke rondes op het einde, zodat je de laatste 40/50 kilometer, als de snelheid het hoogst ligt, weet wat er komt doordat je die plaatselijke ronde al eens hebt afgelegd. Van zo'n systeem ben ik zeker en vast voorstander, maar niet voor de Klassiekers.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat

klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denk je daarvan?

Goed idee. Voor de écht vlakke etappes waarbij je op voorhand weet dat er een sprint zal plaatsvinden met 180 man, vind ik zelfs dat je dit punt op 10 kilometer mag leggen. Vorig jaar in de Giro was er een vlakke rit, zo vlak als een biljart, waarbij de jury de tijdsverschillen zelfs op 15 kilometer had opgemeten omdat het zeer hevig aan het regenen was. Degenen die niet wouden deelnemen aan de sprint konden zich vanaf dat punt gewoon laten uitbollen. In die sprint hebben er geen incidenten plaatsgevonden en de klassementrijders waren ook nergens te bespeuren, dus dat gaf wel een goed gevoel qua veiligheid. Deze regel kan je natuurlijk niet toepassen indien de laatste 2 kilometer bergop gaan, maar in een vlakke etappe die met 100% zekerheid in een massasprint zal uitmonden, zou ik niet weten waarom men dat niet zou implementeren; dan mag je dat van mij zelfs op 5 of 6 kilometer fixeren. Ik heb me al dikwijls geërgerd in massasprints, omdat sommige ploegen met hun klassementsrijders ons sprinters komen hinderen. Ik heb er niets tegen dat zij hun klassement willen beschermen, maar die hebben wel minder feeling met massasprints en zitten ook minder stevig op hun fiets dan een sprinter, en daarom mag die tijdsopname in een compleet vlakke etappe van mij op 5 kilometer neergezet worden.

Wat met oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt niet dat deze afgeschafte moeten worden, maar wel dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kan je hem daarin volgen?

Ja, ik ben daar persoonlijk voorstander van. Uiteindelijk wordt de tactiek toch op voorhand uitgelegd. Dus concreet: 1 frequentie waarop men waarschuwt voor gevaarlijke stukken, een ziekenwagen die afkomt, versmallingen,...; daar sta ik positief tegenover. Want inderdaad, vanuit de auto wordt er al eens druk opgelegd, wat ook wel normaal is in topsport. Maar als je deze maatregel zou doorvoeren, dan beginnen de parcourskennis en vakkennis van de renner zelf een grotere rol te spelen en dan ben je ook meer op jezelf aangewezen. Ik zou dat persoonlijk een goede zaak vinden, al kan ik mij voorstellen dat sommige renners dat minder zouden appreciëren. Anderzijds zou het wel minder makkelijk zijn om aan de ploegleider te laten weten dat je een probleem hebt of iets dergelijks. Daarnaast heb je ook maar 1 frequentie, terwijl er 50 nationaliteiten in het peloton zitten die niet allemaal Engels spreken, dus dat zou ook een hinderpaal kunnen zijn. Het wielrennen is zo geïnternationaliseerd dat ik niet weet of deze maatregel in de praktijk haalbaar is.

Wordt er in het peloton nog veel gebruik gemaakt van (zware) pijnstillers? Dit kan immers leiden tot verminderde concentratie en bijgevolg gevaarlijke situaties.

Dat is moeilijk te zeggen. Ik kan alleen voor mezelf spreken. Er zijn 10 ploegen, waaronder ook Lotto-Soudal, die zich hebben aangesloten bij het MPCC (*Mouvement Pour un Cyclisme Crédible*). Die zware pijnstillers staan niet op de dopinglijst van het UCI, maar bij het MPCC wordt daar wel op getest. Bij onze ploeg is er alleszins geen sprake van dergelijke pijnstillers, maar misschien dat dat bij andere

ploegen wel nog gedaan wordt. Momenteel zijn er immers maar 10 ploegen aangesloten bij het MPCC, dus ik kan niet voor al die andere niet-aangesloten ploegen spreken. Maar inderdaad, middelen die te veel op het hoofd werken of duizeligheid veroorzaken, zouden verboden moeten worden. Alertheid en optimale reflexen zijn immers cruciaal voor een wielrenner.

7) Denk jij dat een toename van de veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden?

Nee, de renners maken de wedstrijd nog altijd en of de situatie nu veiliger of onveiliger is, dat gaat weinig verschil maken. Hoe veiliger, hoe beter. Dat gaat de aantrekkelijkheid niet beïnvloeden. Wat ik daarstraks zei, minder renners in koers, dan ga je altijd mooie koersen hebben en het is bovendien veiliger.

8) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Hoe veilig denk je dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn?

De voornaamste zaken die nu nog moeten gebeuren volgens mij: sommige voertuigen weghalen, alle betrokkenen verder sensibiliseren, schijfremmen afschaffen en het aantal renners per ploeg verminderen zodat het peloton kleiner wordt. Dat zijn allemaal kleine dingen die de veiligheid ten goede zouden komen. Ik ben ervan overtuigd dat de sport over 20 jaar veiliger kan zijn, maar enkel als ze het idee van kleinere ploegen doorvoeren. Als dat niet gebeurt, dan zal er weinig verandering merkbaar zijn t.o.v. vandaag.

Interview 5: Jens Debusschere

Classificatie: Competitieve participant in het peloton

Leeftijd: 27

Woonplaats: Waregem

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 13 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen: wielrenner bij Lotto-Soudal



Samenvatting van het interview

1) Jens, wat is jouw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Kan het beter?

Ja, het kan altijd beter. Maar ik denk wel dat er sinds vorig jaar al een en ander veranderd is, dat er wel al enkele maatregelen genomen zijn. Vooral in de Klassiekers hebben we die veranderingen gemerkt, zoals bv. de omwegen die de motorrijders nu moeten nemen. Dat is alleszins een goede zaak. Maar ja, als renner zal je altijd wel te maken hebben met gevaarlijke situaties, bv. als een auto je voorbijsteekt; dat risico zal altijd aanwezig blijven in het wielrennen. Dus ik denk niet dat er bijster veel opties zijn om de sport minder gevaarlijk te maken. Ik vind wel dat het parcours soms voor verbetering vatbaar is; daar zitten soms elementen in die echt niet kunnen. Dan denk ik bv. aan de *plugstreets* in Gent-Wevelgem, die onverharde wegen. Er is een koers die daarom bekend is, de Strade Bianche (en dat is goed, zoals Parijs-Roubaix bekend is om haar kasseien), maar ik vind niet dat alle wedstrijden dat zomaar moeten imiteren; dat maakt het alleen maar gevaarlijker.

En waarom denk je dat die organisatoren zo'n wegen aandoen?

Voor het publiek waarschijnlijk. De mensen willen ook al eens iets nieuw zien, en dat zorgt ook voor meer spektakel. Ik denk dat dat de hoofdreden is.

2) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens jou de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment het meeste effect teweegbrengen?

De infrastructuur wordt altijd maar complexer: middenbermen, vluchtheuvels, enz. En dat is eigenlijk niet zo goed voor de koers. OK, dat is verkeersveiliger in het dagelijkse leven, maar in de koers... Of dan denk ik bv. ook aan bloembakken, paaltjes in het midden van de weg, e.d.; dat is echt een ramp in de koers. Ik denk dat daardoor veel valpartijen veroorzaakt worden. Omwille van dergelijke infrastructurele elementen ben je dan al eens verplicht om op het fietspad of het voetpad te springen, en dan staan daar natuurlijk ook wel eens toeschouwers; dat zijn gevaarlijke situaties ten gevolge van de infrastructuur op de Belgische wegen.

Is er volgens jou een manier waarop deze situatie verbeterd kan worden?

Ik denk dat we misschien moeten opteren om objecten op de weg te plaatsen die tijdelijk weggehaald kunnen worden. Zo'n zaken zie je soms al: paaltjes die gedurende het hele jaar op de weg staan, maar voor de koers verwijderd worden. Dat is misschien wel iets waarop men meer zou kunnen letten. Natuurlijk, dat is een discussie die zich 'boven' de koers afspeelt; dat gaat over politiek...

Zou het voor jou een optie zijn om wedstrijden te organiseren op afgesloten circuits, zodat dergelijke risicofactoren op het parcours beter onder controle gehouden kunnen worden?

Ja, dat is wat nu al gebeurt op kampioenschappen eigenlijk; het BK en het WK worden altijd op deze manier georganiseerd. Ik vind dat wel een optie, maar je kan natuurlijk geen Ronde van Vlaanderen rijden op een afgesloten circuit, of toch niet volledig. Maar dat zou wel een optie zijn voor mij, als daar bv. een helling in opgenomen wordt. De Amstel Gold Race zou daarvoor wel geschikt zijn, denk ik. Verder heb ik ook de Ronde van België in gedachten; daar kan je eerst een stuk van 50 kilometer in lijn rijden, om vervolgens een aantal rondes af te leggen op een plaatselijk circuit, zodat je het parcours al beter kent en minder voor verrassingen komt te staan. Dan nog zullen de laatste rondes sowieso wat nerveuzer worden, maar dan weet je toch al waar de cruciale punten liggen. Het is ook altijd fijn dat je al eens aan de finish gepasseerd bent, dat scheelt ook wel wat met het oog op veiligheid. In sommige wedstrijden gebeurt dit al, maar in wedstrijden zoals de Tour zijn alle etappes nog steeds in een rechte lijn. Aangezien het in dat geval onmogelijk is om elke rit te gaan verkennen, zal je als renner de baan ook minder goed kennen. Als je zo'n afgesloten ronde al eens afgelegd hebt, dan kan je je beter voorbereiden op de moeilijke punten van zo'n parcours en dat is ook wel handig vanuit mijn standpunt.

Dus Engineering is voor jou momenteel de belangrijkste invalshoek?

Ja misschien wel, maar ik denk dat je de 3 E's moet combineren. *Education* is voor mij ook zeer belangrijk; de bestuurders van de moto's en de volgwagens moeten getrainde mensen zijn, gewend om met zo'n peloton mee te rijden. Ik vind dat zo'n bestuurders minstens een paar jaar ervaring moeten hebben vooraleer zij in de grote koersen worden gedropt. Bovendien moeten er ook duidelijk regels bestaan over wat zij wel en niet mogen doen, *Enforcement* dus. Maar geleidelijk aan zijn er verbeteringen merkbaar m.b.t. die kwesties.

3) Wat betreft sensibilisering/*Education*, vind jij dat er bij sommige renners sprake is van een mentaliteitsprobleem?

Meestal zeggen de oudere renners van wel, dat er 10 jaar geleden veel meer respect was voor elkaar. Maar ik deel die mening eigenlijk niet. Iedereen vecht voor zijn plaats en zijn positie in het peloton, en dan zou ik niet van een mentaliteitsprobleem durven spreken. Zelf heb ik in de loop van mijn carrière

nooit het gevoel gehad dat ik met meer of minder respect behandeld werd t.o.v. vroeger. Natuurlijk is het zo dat je als renner in het heetst van de strijd, terwijl je voor je positie vecht, niet altijd nadenkt en opgepompt wordt door adrenaline. Dan heb je 150 renners die niet denken, maar doen. Bovendien wordt er ook nogal wat druk opgelegd vanuit de volgwagen via de oortjes (“komaan, je moet daar zitten!”), dus dan ben je natuurlijk wat opgefokt. Je zit vol adrenaline en dan ga je er echt voor.

En wat denk je over de mentaliteit van sommige andere personen die in contact komen met het peloton? Toeschouwers bijvoorbeeld?

Goh ja, ik denk dat het belangrijk is dat de supporters zo dicht bij de renners kunnen komen; dat is de charme van het wielrennen. Natuurlijk moet dat altijd binnen de perken blijven. In de Tour zie je soms hallucinante taferelen die eigenlijk niet door de beugel kunnen. Maar ik denk dat iemand die graag en veel naar koers gaat kijken zich doorgaans gedraagt, en dat is de grote meerderheid. Het zijn altijd maar een paar enkelingen die domme dingen doen.

4) Vind jij het belangrijk dat alle stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers,...) worden betrokken bij het ontwikkelen van veiligheidsinitiatieven? Moeten de renners nog meer inspraak krijgen op dit vlak?

Ja, ik vind dat het zo zou moeten zijn dat bepaalde belangrijke figuren uit het peloton daarbij betrokken worden. Ik heb wel het gevoel dat dat nu zo'n beetje aan het opkomen is. Zo heeft men de CPA (*Cyclistes Professionnels Associés*) opgericht, de rennersvakbond zagezegd. Maar het zijn vooral ex-renners die daarin zitten. Ik vind dat renners zoals Sagan of Greipel daar ook inspraak zouden mogen krijgen. Misschien kunnen we per land 1 belangrijke renner afvaardigen, of van elke ploeg iemand die de belangen van zijn ploeg verdedigt. Maar ja, daarvoor moet dan ook weer tijd vrijgemaakt worden en dat is niet altijd vanzelfsprekend. Maar effectief, de mening van de renners die op dit moment in het peloton rijden zou vaker gehoord moeten worden.

Worden dergelijke vergaderingen al vaak georganiseerd?

Ja, dat begint stilaan te komen. Er wordt ook al meer naar de renners geluisterd in bepaalde omstandigheden, bv. wanneer het aan het sneeuwen is, dan gaan er al eens sneller renners opstaan en zeggen dat het in die omstandigheden niet mogelijk is om te koersen. Maar dat zijn vooral initiatieven uitgaande van de renners zelf, en dus niet van de organisatoren. Er zouden enkele sterkhouders moeten worden aangeduid om mee te beslissen over dergelijke zaken.

5) Nog belangrijke maatregelen die op dit moment zouden moeten worden doorgevoerd volgens jou?

Ik kan niet direct iets bedenken. Ik denk dat ik de 2 belangrijkste zaken opgenoemd heb: enerzijds dat iedereen die in de koers zit (renners, motards, volgwagens,...) goed opgeleid is en goed weet waar hij aan toe is, en anderzijds dat er geen onverwachtse objecten op de weg staan. Meer kan je niet doen in mijn ogen. Men zou ook moet vrijwaren dat er geen putten of gleuven in het wegdek zitten, want zo gebeuren er echt heel veel valpartijen. Maar ja, je kan moeilijk de baan heraanleggen enkel en alleen om de koers te laten passeren, dat gaat ook niet natuurlijk. Maar ik denk wel dat de organisatie het

parcours voorafgaand aan de wedstrijd nog eens kan afrijden om te checken of er geen catastrofale putten in de weg zitten. En dat gebeurt tegenwoordig meer en meer.

Bonden en organisatoren spreken ervan om minder renners te laten deelnemen aan wedstrijden, zodat het peloton uitgedund wordt. Wat denk je daarvan?

Dat gebeurt nu soms al. Zo wordt de Ronde van Groot-Brittannië gereden met 6 renners per ploeg. Het scheelt alleszins wel, maar dan denk ik ook dat organisatoren de wedstrijd zelf een beetje moeten aanpassen door het parcours misschien minder zwaar of minder lang te maken, want met 6 ben je toch altijd minder sterk dan met 8. Ik ben er alleszins wel voorstander van; minder renners op de baan is sowieso minder gevaarlijk, dat is logisch. Maar ik heb zeer sterke twijfels of zo'n maatregel er effectief door zal komen.

6) Dat is misschien een voorbeeld van een regel die de veiligheid weliswaar ten goede zou komen, maar die op veel weerstand zou stuiten bij bepaalde mensen?

Waarschijnlijk wel. Het gaat nu goed met het wielrennen, maar een paar jaar geleden was het toch een beetje crisis door al die dopingzaken. Nu gaat het opnieuw goed, en dan zou het verminderen van het aantal renners misschien terug een achteruitgang zijn voor de sport...

Het implementeren van maatregelen mag dus niet volledig in het teken staan van de veiligheid, maar men moet ook nog rekening houden met de fundamentele van de sport, i.e. de implementatiecontext?

Voilà, de koers is volks en de toeschouwers staan dicht bij de renners; daar mag je volgens mij nooit iets aan veranderen. Het kan veiliger moesten er veel meer dranghekken staan, maar dan gaat de koers aan populariteit verliezen. In dat opzicht moet je altijd een goede afweging maken tussen de veiligheid en de charme van de sport. Veiligheid is natuurlijk het allerbelangrijkste; je bent ook maar een mens en het is ook maar een job, een gevaarlijke job weliswaar, maar je weet op voorhand dat er risico's aan verbonden zijn. Ik vind dus wel dat de afweging gemaakt moet worden, zodat het niet té gecontroleerd wordt.

Is het voor jou een optie om minder gemotoriseerde voertuigen in de koers toe te laten? Laat ons daarbij een onderscheid maken tussen motoren die niet essentieel en motoren die wel essentieel zijn voor het verloop van de koers.

Daar komen we weer op hetzelfde probleem uit: het is een afweging die je moet maken. VIP-auto's en dergelijke, dat zijn de organisatoren van de koers en die kan je moeilijk verbieden om mee te rijden. Het zou sowieso minder mogen zijn, ook fotografen, maar anderzijds ben je toch altijd blij als je een mooie foto krijgt van een fotograaf. Ik ben zeker voorstander van minder moto's, maar ik weet eigenlijk niet of het nog verminderd kan worden. Inderdaad, er zijn heel veel essentiële moto's nodig om de veiligheid te garanderen, politie ook, dus ik denk niet dat je daarin kan snijden. Maar ja, misschien zou het toch effectief beter zijn moesten sommige VIPs en fotografen de koers gewoon bekijken op specifieke punten langs het parcours, zodat deze het peloton niet altijd moeten inhalen.

Tom Boonen stelt juist voor om méér motoren, mobiele seingeveren dan, in het peloton te zetten, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten maken. Wat denk je daarvan?

Dat zie je soms wel, dat een motard echt het peloton voorbij wilt of moet omdat hij op het volgende punt moet geraken, en dat zou ook niet mogen. Die mannen zouden echt geen tijdsdruk mogen hebben, die moeten een goed moment kunnen afwachten om het peloton voorbij te gaan. Zij mogen dus geen druk ervaren om zich op een ongepast moment langs het peloton te wriemelen. Meestal zijn dat ook kritieke plaatsen op het parcours waar heel het peloton samenhangt en waar iedereen aan het wringen is voor zijn positie, en dan moet daar ook nog eens zo'n essentiële moto voorbij. Ik weet niet of een groter aantal (essentiële) motoren in de race zo'n goed idee is; misschien is het dan gewoon beter om meer niet-mobiele seingeverers in te schakelen, mensen die vast op een bepaald punt staan. Maar natuurlijk, dan lopen de kosten op, en dat gaat niet in goede aarde vallen bij sommige organisatoren. Dan moet je al bijna gaan rekenen op vrijwilligers. Dus ik stel me vragen bij de haalbaarheid wat betreft die niet-mobiele seingeverers, maar ik zou het wel een goede optie vinden.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denk je daarvan?

Ja, dat vind ik wel een goed punt. We hebben daarover al gesproken met de ploeg; vooral op kop in de Tour de France zijn er veel van zo'n nerveuze situaties. Als die klassementsrijders zich kunnen laten uitbollen vanaf kilometer 3, dan wordt het al veel minder hectisch. Ik vind het een goede regel en ik zou het ook zo willen zien, maar dan wordt de koers misschien minder aantrekkelijk voor sommige mensen; die ergeren zich dan aan dergelijke bijkomende regels en zeggen "Het is geen koers meer zoals vroeger!". Maar uiteindelijk is een massasprint het gevaarlijkst van kilometer 10 tot kilometer 2, want in de laatste kilometer vinden er eigenlijk relatief weinig valpartijen plaats. Meestal is het tussen kilometer 5 en 2 dat er echt gewrongen wordt voor posities en daar gebeuren de grootste valpartijen. Desondanks ben ik sowieso voorstander van dit voorstel van Sagan.

Schijfremmen: toelaten, afschaffen of verplichten?

Ik ben geen aanhanger van schijfremmen. Ik heb altijd traditionele velgremmen gehad en dat heeft altijd goed gewerkt, dus waarom veranderen? Ik denk dat schijfremmen voor wielertoeristen zeker een verbetering kunnen zijn qua remafstand in de regen enzovoort, maar ik vind het te gevaarlijk om ermee in het peloton rond te rijden.

Omwille van het verschil in remafstand?

Ook, maar vooral door het risico op snijwonden in valpartijen. Dat zijn risico's die niet nodig zijn, vind ik. En zoals je zegt, als de helft van het peloton met schijfremmen rijdt en de andere helft niet, dan krijg je ook weer miserie door die verschillende remafstanden. In mijn opinie mogen schijfremmen afgeschaft worden.

Wat met oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt niet dat deze afgeschaft moeten worden, maar wel dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kan je hem daarin volgen?

Ja, uiteindelijk is dat volgens mij de hoofdreden waarom wij oortjes hebben, om ons te waarschuwen voor obstakels of onvoorziene omstandigheden op de weg: steentjes op de weg, olie op de weg, enz. De tactiek zelf wordt op voorhand besproken, maar het kan soms wel helpen of ambetant zijn dat er een ploegleider in je oortje roept. Soms helpt het ook echt als extra motivatie om net dat tikkeltje verder te gaan. Via de oortjes kan je ook gemakkelijker aan de ploegleider laten weten dat je je al dan niet goed voelt of dat je mechanische problemen hebt. Dat zijn allemaal zaken die je meldt via de radio.

Maar voor jou zouden ploegleiders zich iets minder 'opzweepend' mogen gedragen?

Bij ons valt dat mee hoor, maar ik denk wel dat er ploegleiders zijn die zich nogal 'uitbundig' gedragen als zij met hun renners communiceren via de oortjes. Het hangt er ook van af hoe je daar zelf mee omgaat natuurlijk; als je iemand bent die daar onmiddellijk van verschiet, dan kan dat wel vervelend zijn. Maar dergelijk gedrag varieert van ploegleider tot ploegleider.

Wordt er in het peloton nog veel gebruik gemaakt van (zware) pijnstillers? Dit kan immers leiden tot verminderde concentratie en bijgevolg gevaarlijke situaties.

Dat is nu al verboden. Ik denk dat de meeste zware pijnstillers sinds januari 2015 op de dopinglijst staan. Lichte pijnstillers zijn nog altijd toegestaan: als je bij een valpartij betrokken bent en je gaat bij de ploegdokter langs, dan geeft die jou een Dafalgan om de pijn wat te verbijten (niet dat dat veel helpt op dat moment). Dus ik denk niet dat dergelijke pijnstillers een substantieel probleem vormen. Zeker niet bij de ploegen die zijn aangesloten bij het MPCC (*Mouvement Pour un Cyclisme Crédible*), aangezien wij onderworpen zijn aan een nog strikter antidopingbeleid dan sommige andere ploegen. Ik denk dat ongeveer de helft van de World Tour ploegen zijn aangesloten bij het MPCC, dus dat evolueert in positieve zin.

7) Denk jij dat een toename van de veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden?

Misschien wel. Als je bv. voorstelt om wedstrijden te organiseren op afgesloten circuits, dan gaan het misschien nog vaker dezelfde renners zijn die zullen winnen. Dan heb je immers geen momenten meer waarop de koers stilvalt of je weet perfect waar het stilvalt. Bij wedstrijden die gewoon van A naar B gereden worden, kan het gebeuren dat je plots op een weg rijdt die je helemaal niet kent of dat je voor onvoorziene verrassingen komt te staan. Dus ik denk wel dat indien men echt ver gaat in de veiligheid, de wedstrijden zelf mogelijk minder aantrekkelijk zullen worden. De dominante renners zouden nog dominanter worden, omdat ze niet meer verrast kunnen worden.

8) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Hoe veilig denk je dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn?

Ik denk alleszins dat er nog een en ander gaat veranderen. Het lijkt waarschijnlijk dat de renners in de komende jaren nog meer inspraak zullen krijgen, en dat gaat de veiligheid positief beïnvloeden. Als er voldoende naar de renners geluisterd wordt, dan kan het wielrennen in de komende 20 jaar zeker aan veiligheid winnen.

Interview 6: Niko De Muyter

Classificatie: Mediaomgeving

Leeftijd: 43

Woonplaats: Aspelare (Ninove)

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: ongeveer 30 jaar



Huidige rol binnen het wielrennen:

commentator aan de aankomstzone bij wielervedstrijden zoals Omloop Het Nieuwsblad, Kuurne-Brussel-Kuurne, E3-Prijs Harelbeke, Ronde Van Vlaanderen, Brabantse Pijl,...

Samenvatting van het interview

1) Niko, kan je je huidige functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik ben voornamelijk speaker, de man die aan de aankomst de informatie probeert te communiceren aan het publiek dat in die aankomstzone opgesteld staat. Daarnaast becommentarieer ik ook de podiumceremonies. Ik doe dat gedurende het hele Vlaamse voorjaar: Omloop Het Nieuwsblad, Kuurne-Brussel-Kuurne, Nokere Koerse, E3-Prijs Harelbeke, Dwars Door Vlaanderen, Driedaagse De Panne, Ronde van Vlaanderen, de Scheldeprijs en de Brabantse Pijl. Verder ben ik ook actief tijdens de Ronde van België, het Belgisch Kampioenschap, enkele na-tourcriteriums, de Binckbank Tour, de Brussels Cycling Classic, de Van Petegem Classic en de Gooikse Pijl.

2) Wat is jouw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?

Die is volgens mij de laatste 3 of 4 jaar toch sterk verbeterd, omwille van een aantal redenen. Er zijn de voorbije jaren helaas een aantal valpartijen en ongelukken gebeurd die het allemaal wat versneld hebben. Versneld, in die zin dat er langs organisatorische kant ondertussen toch heel wat extra maatregelen genomen worden die er vroeger niet waren, en ik denk dat er bij heel veel renners ook stilaan een soort van mentaliteitsswitch komt, vooral bij de iets oudere renners dan. Dat is iets dat je heel vaak hoort, dat de iets oudere generatie toch nog altijd met een scheef oog kijkt naar de jonge garde, maar bij de anciens lijkt er mij toch wel een besef gekomen te zijn van “jongens, we moeten het hier ook voor onszelf in de wedstrijd veilig houden”, en dat was vroeger volgens mij veel minder het geval. Bij de oudere renners zijn er nu een aantal ‘trekkers’ in het peloton; Boonen was er een van,

Gilbert is zeker en vast ook iemand die de jonge garde probeert de juiste weg te tonen, Sep Van Marcke,... Dat zijn allemaal jongens die al eens durven zeggen van “Jij gaat te ver!” of “Dit kan niet!”. Een ander voorbeeld is Kris Boeckmans, die tijdens Nokere Koerse de Fransman Justin Jules zelf tot de orde roept, nadat die laatste als een kamikaze aan het rijden was doorheen het peloton. Er zijn dus zeker een aantal voortrekkers in het peloton om het veilig te houden.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens jou de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment het meeste effect teweegbrengen?

Ik denk zeker en vast *Education*. Dit moet in feite van bij de jeugdopleidingen (miniemen en aspiranten) iets zijn dat aan de jongens wordt aangeleerd: “Kijk jongens, het gaat wel om competitie en proberen het snelst aan de meet te geraken, maar we moeten dat allemaal op een veilige manier proberen te doen”. Het heeft geen zin om die jongens zodanig ver te drijven en op te peppen dat zij in de sprints beginnen trekken, duwen en slagen uitdelen. Het zou echt een *fair play*-toestand moeten worden, van bij de jeugd al, zoals in andere sporten al zo vaak gepredikt is.

En vroeger was dat niet het geval in de jeugdopleidingen?

Neen, en dat is misschien nu nog niet het geval in de jeugdclubs of alleszins nog niet genoeg... Dus dat zou er echt moeten ingelepeld worden.

Dus Education is voor jou prioriteit?

Ja, maar dat eerste aspect (*Engineering*) is natuurlijk ook niet onbelangrijk, want we zitten met een sport die zich afspeelt op de openbare weg. Door het feit dat er heel veel infrastructurele ingrepen zijn gebeurd om het verkeersveilig te houden in het algemeen (rotondes, bloembakken, verkeersgeleiders, asverschuivingen, enz.), is de situatie voor het peloton er niet bepaald veiliger op geworden. Al deze elementen hebben invloed op het sportieve gebeuren in het wielrennen, want daar moet een peloton van 200 man zien langs te geraken. En dat is natuurlijk ook een belangrijke factor met het oog op de veiligheid. Er zijn op een wedstrijddag misschien 50 à 60 ‘moeilijkere’ passages die we vroeger niet hadden, die moeten worden bemand met mobiele seingeveren met een gele vlag, enkel en alleen omwille van de moderne infrastructurele indeling op de Belgische wegen. Op die punten is het aan de renners om niet alleen zichzelf, maar ook de anderen daar veilig doorheen te loodsen.

De huidige infrastructuur is dus niet aangepast aan de wielersport? Daaruit zou ik kunnen concluderen dat het niet sociaal aanvaard is om de infrastructuur op te stellen in functie van het wielrennen...

En tóch zijn er gemeentebesturen waarvan ik zeker weet dat zij op sommige plaatsen wegneembare verkeersobjecten plaatsen omdat zij ervoor willen zorgen dat wedstrijden zoals de Ronde van Vlaanderen daar ieder jaar zouden kunnen passeren. Er zijn dus mogelijkheden m.b.t. wegneembare obstakels indien er wat *goodwill* is langs beide zijden, en dat gebeurt op sommige plaatsen zeker en vast.

4) Vind jij het belangrijk dat alle stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers, media,...) worden betrokken bij het ontwikkelen van veiligheidsinitiatieven?

Sinds de ongevallen met Antoine Demoitié en Stig Broeckx vorig jaar is er binnen de wielerbond heel veel werk gemaakt van een dergelijk orgaan. Daarbij worden natuurlijk niet de fans langs het parcours betrokken, maar wel de ploegen en de organisatoren. Dat heeft ook geleid tot een aantal maatregelen, zoals bv. de 'vliegende motards' (mobiele seingever) die vroeger wel het peloton mochten inhalen en nu verplichte *way-ins* en *way-outs* moeten volgen. Dat is een systeem dat omwille van die voorvallen ontstaan is; het komt erop neer dat er geen nodeloze passeerbewegingen meer gebeuren in de wedstrijd zelf doordat die mobiele seingever worden afgeleid via verkorte routes om dat peloton te vermijden. Dat is een voorbeeld van een maatregel die is doorgevoerd dankzij dat veiligheidsoverleg.

Was die maatregel een suggestie van de renners of is die via onderling overleg tot stand gekomen?

Die *way-ins* en *way-outs* werden al sporadisch gebruikt in sommige wedstrijden, maar die zijn nu verplicht bij alle grote koersen die van stad tot stad worden verreden (en dus niet op een lokaal parcours plaatsvinden). Die organisatoren worden nu zelfs verplicht hun parcours zodanig uit te stippelen dat er mogelijkheden zijn voor een *way-in* en een *way-out*. Ze mogen in feite dus niet meer kaarsrecht van Antwerpen naar Oudenaarde rijden; ze moeten echt lussen trekken, zodanig dat de motards en alle andere volgers in de karavaan mogelijkheden hebben om die *way-ins* en *way-outs* te gebruiken. Dus daar wordt aan gewerkt. Het onderling overleg is aan het groeien en met succes, want ik heb sommige renners gesproken na dit voorjaar en zij vertelden mij dat de situatie weliswaar nog niet optimaal is, maar dat die wel al stukken beter is in vergelijking met vroeger. Er zijn m.a.w. zeker goede stappen gezet.

Nog andere maatregelen die recentelijk werden doorgevoerd?

Ja, het aantal deelnemers in jeugdwedstrijden is gelimiteerd; we hadden vroeger soms wedstrijden met 250 of 300 renners aan de start, dat was dus echt niet meer verantwoord gezien de huidige wegeninfrastructuur in België, en daar heeft de wielerbond ook werk van gemaakt: bij de elite zonder contract en de beloften is het maximum aantal renners nu vastgesteld op 175, bij de nieuwelingen en junioren is dit maximum 150, m.a.w. geen grote pelotons meer en ook dat heeft zijn invloed op de veiligheid: minder valpartijen, aangenamer koersen voor iedereen,... Het spijtige daarvan is wel dat we met een dalend aantal koersen zitten, maar ja, de veiligheid is dan toch nog net iets belangrijker dan het aantal koersen dat men kan rijden. Bovendien wordt door het inperken van het peloton ook de wedstrijdkaravaan ingeperkt, en dat leidt normaal gezien tot een opwaardering van de veiligheid.

Is het waarschijnlijk dat een dergelijke maatregel ook bij de profs doorgevoerd zal worden?

Bij de profs ligt het maximum nog steeds op 200 renners, en ik denk ook niet dat dat heel snel gaat veranderen. Er is natuurlijk dat systeem van de 18 World Tour ploegen die in de meeste wedstrijden sowieso startrecht hebben, en dan is het voor de organisatie ook nog altijd toegelaten om een aantal lokale clubs uit te nodigen. Bv. Sport Vlaanderen – Baloise is een Vlaamse ploeg zonder World Tour-statuuut, maar mag wel in alle Vlaamse koersen starten omdat zij altijd op een wildcard kunnen rekenen.

5) Als jij nog 1 maatregel zou mogen doorvoeren (die op dit moment nog niet van toepassing is), welke zou dat dan zijn?

Ik zou bijvoorbeeld, als er echt heel gevaarlijke passages zijn, een dag of twee voor de wedstrijd een filmpje doorsturen naar de ploegen waarin deze moeilijke passages getoond worden, zodat de ploegen dit visueel kunnen laten zien aan hun renners. Dan hebben zij een concreet beeld van de gevaarlijke punten in hun hoofd. Want nu kunnen dergelijke zaken wel in het *roadbook* worden gezet: gele vlag links, gele vlag rechts, maar ik denk dat het in de hedendaagse multimediamereld geen moeite kost om een dergelijk filmpje aan te leveren. Ik denk dat zo'n filmpje voor de renners veel sterker werkt dan een *roadbook*, dus daar moet men misschien iets meer werk van maken. Eventueel zouden de ploegen zo'n gefilmde verkenning ook zelf kunnen uitvoeren.

Nog andere suggesties?

Ik vind het ook nog altijd levensgevaarlijk dat men als seingever op een eilandje moet gaan staan met zo'n gele vlag. Het enige wat die persoon op dat moment doet, is zwaaien met die vlag. Ik heb altijd gezegd: zet daar een robot! In het verleden hebben er zich heel vaak incidenten voorgedaan waarbij renners tegen zo'n seingever rijden. Dan moet die seingever gewond worden afgevoerd. Soms rijd ik wel eens wegenwerken voorbij waar je dan zo'n 'manneke' ziet staan die ook gewoon zwaait met een gele vlag, op dat moment doet die machine exact hetzelfde als een seingever, en misschien is het wel opportuun om op de echt heel gevaarlijke plaatsen, waar de seingever met de vlag ook gevaar loopt, een soort van robot te plaatsen. Dat zal natuurlijk meer geld kosten, maar dan houden we ook rekening met de veiligheid van de seingever, die daar anders ook hun leven riskeren.

Maar ja, het financiële aspect is nog altijd een belangrijke reden waarom organisatoren een dergelijk initiatief nog niet hebben doorgevoerd...

Ja, het financiële aspect is nog steeds belangrijk voor organisatoren. Alles heeft zijn limieten, zeker het budget van een organisator. Sommigen hebben het nu al moeilijk om hun budget rond te krijgen, laat staan dat ze nog heel wat geld zouden moeten investeren in dergelijke robots. Geld speelt altijd een belangrijke rol. Ook hier, helaas.

Ander voorstel. Stel dat we filmende of fotograferende motoren vervangen door drones. Wat denk je daarvan?

Dat is moeilijk volgens mij. Ik weet niet of je de documentaire "De Ronde 100" gezien hebt, maar daarin was te zien hoe sterk die motards gestuurd worden vanuit de regiecabine. Drones kunnen alleszins heel mooie beelden opleveren, dat is zeker, maar heel vaak gebeuren er in zo'n wedstrijd heel veel dingen op verschillende plaatsen in verschillende groepjes, en om zo'n wedstrijd perfect in beeld te brengen moet je gemakkelijk kunnen switchen tussen camera's en dat is niet zo vanzelfsprekend met drones. Daarnaast heeft de huidige manier van filmen ook zijn charmes, vind ik. Ik denk dat je met een drone nooit de beelden gaat kunnen schieten zoals we nu gewend zijn op televisie. Een drone filmt ook meestal vanuit de lucht, terwijl een motard echt mee in de koers zit. Met die inzoomcamera's krijg je dan echt het gevoel dat je de Ronde van Vlaanderen zelf aan het meemaken bent. Ik denk ook dat we dit voorjaar met filmende motards nauwelijks problemen gehad hebben; die zijn immers aanzienlijk onderricht geweest, en er is ook de afspraak dat er tussen de motards van radio of televisie en de dichtstbijzijnde renner minimaal 50 meter afstand moet gelden. Dit wordt ook effectief gerespecteerd

en ik heb geen enkele renner horen klagen dat er een tv-motard in de weg reed. Zeker in België is dat dit voorjaar niet gebeurd.

Heb je dezelfde opvatting ten aanzien van fotograferende motards?

Dat zou inderdaad een optie kunnen zijn. Maar ja, het blijft natuurlijk die mensen hun job, dat is hun inkomen. Er is al zoveel geïndustrialiseerd en gerobotiseerd... Ik zie dan liever een robot op de plaats van een seingever verschijnen dan een drone op de plaats van een fotograaf, eerlijk gezegd. Wanneer er goede afspraken gemaakt worden en iedereen houdt zich daar aan of er wordt voor gezorgd dat overtreders onmiddellijk uit de koers genomen worden, dan denk ik dat er zich op dat vlak geen problemen hoeven voor te doen. Bovendien wordt er nu ook al met *pool*s gewerkt. Vroeger mochten alle motards op bv. de beklimming van de Oude Kwaremont zich laten afzakken en voor het peloton foto's nemen, dat was soms een groep van 20-30 motards en fotografen. Dat is ook afgeschaft, want nu krijgt iedere fotograaf een aantal beklimmingen toegewezen waar hij mag fotograferen (= *pool*). Dus het is niet zo dat heel die groep van fotografen op één bepaalde klim voor het peloton gaat hangen; iedere fotograaf krijgt een specifieke *pool* toegewezen. Deze beurtrol is tot stand gekomen dankzij een aantal veiligheidsvergaderingen, en dat werkt.

Vind je dan ook dat de handhaving daaromtrent momenteel consequent genoeg is?

Ja, zeker en vast. Bij iedere grote koers vindt er een briefing met de politie en alle fotografen plaats, waarin de politie duidelijk de regels en afspraken uitlegt en wie zich daar niet aan houdt, vliegt er onverbiddelijk uit. Die politiemannen zullen dan ook kordaat optreden indien er sprake is van overtredingen. Daarnaast zijn er ook regulatoren in de koers, dat zijn mensen die voor de wielerbond alles qua veiligheid in de gaten houden, zoals bv. Frank Hoste. Die persoon heeft ook de machtiging om een fotograaf aan de kant te zetten indien deze zich niet aan de regels houdt. Het is te nemen of te laten.

Dus een vermindering van het aantal motoren is geen echte optie voor jou?

Iedereen vergeet dat we die motards nodig hebben. Die mobiele seingevers, waarrond er heel veel kritiek geweest is, die doen fantastische dingen. In wedstrijden van punt A naar punt B plaatsen die zich bv. op grote steenwegen voor bussen die in de weg staan of putten die niet aangeduid zijn. Die zorgen daar ook mee voor de veiligheid van heel die karavaan.

Daar kunnen we misschien het onderscheid maken tussen essentiële motards en niet-essentiële motards?

Ja, maar dat is de vraag, wat is een essentiële motard in de koers? Die fotograaf die zijn boterham verdient met het nemen van foto's, is dat een essentiële motard? Waarschijnlijk wel he... Het is een discussie, maar door het feit dat men beginnen werken is met het *pool*-systeem is het gevaar daaromtrent toch grotendeels geweken. Nu moet dit ook nog in andere landen gebeuren; ik heb dingen gezien op de Poggio in Milaan-San Remo en dan denk ik dat ze daar nog nooit van dat *pool*-systeem gehoord hebben. Of misschien was het de Italiaanse furie die meespeelde, dat kan ook (*lacht*). Nog iets anders. Vroeger waren er in zo'n wedstrijd 50 VIP-wagens aanwezig; dat is ook gedaan. Ze proberen die karavaan zo compact mogelijk te houden. Ik denk dat iedereen die nu nog in de karavaan zit, goed beseft dat hij daarvoor dankbaar mag zijn en dat hij enkel kan blijven indien hij zich aan de regels houdt. Dat is dus een positieve evolutie.

Je hebt daarstraks de infrastructuur op de Belgische wegen aangehaald. Zou het voor jou een optie zijn om sommige wedstrijden gewoonweg op een afgesloten circuit te organiseren? En dan heb ik het vooral over de niet-Klassiekers.

Sommige wedstrijden beginnen stilaan te werken met ‘lussen’ van 40-50 kilometer, waarbij men toch 3 à 4 keer passeert aan de streep. Zo wordt een “lokale omloop” gecreëerd die men goed kan beveiligen, waar er bovendien voldoende *way-ins* en *way-outs* zijn en waar men voldoende seingevers kan plaatsen. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de rit met aankomst in Herzele in de Ronde van België van vorig jaar; dat was een rondje van 45 kilometer over de Muur van Geraardsbergen, dat is perfect beveiligbaar en daar moeten we misschien in de toekomst naartoe evolueren.

Maar dat wordt in de Ronde van Vlaanderen toch ook in zekere mate toegepast tegenwoordig?

Ja inderdaad, ook daar krijg je terug te maken met dat veiligheidsaspect. De Ronde van Vlaanderen is nu voor het tweede jaar op rij doorgegaan onder dreigingsniveau 3, en als organisator moet je ook de veiligheid van de massa toeschouwers kunnen garanderen. Ook dat hoort op dat ogenblik bij de koers. Immers, hoe meer je het gebeuren kan centraliseren, hoe beter je het kan beveiligen.

Denk je dat deze circuitmaatregel door toeschouwers en wielersfans geapprecieerd zou worden?

Enkele jaren geleden was er daarop enorme kritiek. Men vreesde dat de Ronde van Vlaanderen een criterium of een veredelde kermiskoers zou worden. Maar ik heb dit jaar enkel gehoord dat het de mooiste koers sinds jaren was, ondanks het feit dat we 3 keer over de Kwaremont gereden zijn. Het heeft geen invloed op de uitstraling van de wedstrijd en het zijn nog altijd de renners die de koers maken. Dus neen, ik kan mij volledig vinden in de manier waarop het nu verloopt.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig “overvol” zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denk je daarvan?

De tijdsverschillen in vlakke ritten zijn minimaal en die worden dan nog meestal in de hand gewerkt door valpartijen of lekke banden e.d., dus ik denk dat Sagan een punt heeft. Daarmee mag hij gerust naar de UCI stappen en dat voorstel op tafel leggen. Het zou de finales van de vlakke ritten in de grote rondes inderdaad een pak veiliger maken. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat ze daarom niet gaan vallen, maar het zou de kans op valpartijen kleiner maken.

Schijfremmen: toelaten, afschaffen of verplichten?

Voor mij mogen schijfremmen perfect toegelaten worden, geen enkel probleem. Toen de discussie enkele weken geleden terug aanwakkerde, was er een renner die opmerkte dat iedereen ook kamwielen op zijn fiets heeft. Daar staan ook scherpe tandjes op. Als je in een valpartij dat kamwiel op

je scheenbeen krijgt, dan heb je ook een wonde. Het is nog altijd een fiets die je op lichaam krijgt; als je tijdens een val geraakt wordt door een rem op een slecht punt op je lichaam, dan kan dat ook voor zware schade zorgen.

Zou je schijfremmen dan gewoon toelaten of iedereen verplichten van ermee te rijden?

In dat verband komen we weer bij het budgettaire aspect terecht. Er zijn heel wat kleinere ploegen die zich geen schijfremmen kunnen veroorloven. We zijn nog niet zo ver dat heel het peloton straks met schijfremmen zal rondrijden. Ofwel moeten ze het voor iedereen verbieden, want nu zijn er inderdaad renners die veel kortere remafstanden hebben dan anderen. Als coureur moet je nu al bijna gaan inschatten of een collega al dan niet met schijfremmen rijdt en op basis daarvan je eigen remgedrag aanpassen. Maar anderzijds, de renners die met schijfremmen gereden hebben, hoor ik er enkel positieve dingen over zeggen. Ik denk dat we de ontwikkeling van het materiaal zeker en vast niet mogen tegengaan.

Wat betreft sensibilisering, moeten er meer sensibiliseringscampagnes opgericht worden ten aanzien van iedereen die in aanraking komt met het peloton (renners, motards, organisatoren, toeschouwers,...)?

Voor renners en organisatoren gebeurt het nu toch al behoorlijk. Maar ja, de mensen langs de kant van het parcours, probeer hen maar eens te bereiken of tot hen door te dringen... Het is nu niet dat we heel veel problemen gehad met toeschouwers aan de kant, maar sensibiliseren mag altijd natuurlijk. "Pas op, jongens. Er is een groot peloton in aantocht in vliegende vaart, dus wees voorzichtig", dat is een belangrijke boodschap. Maar dat kost dan weer geld en dan komen we weer bij het budgettaire aspect terecht...

6) Denk je dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt?

Neen integendeel, zij doen er echt alles aan om de meest veilige wegen, die ze mogen gebruiken, op te zoeken.

Ik denk bijvoorbeeld aan de plugstreets in Gent-Wevelgem...

Ja ok, maar daar is niets gebeurd he? Dan stuur ik het peloton liever door een *plugstreet* zonder versmallingen, zonder bloembakken, zonder eilandjes in het midden,... dan dat ik hen door een straat stuur waar ze 35 keer moeten uitwijken voor allerhande obstakels. Daar wil ik nog even op inpikken. Een organisator heeft geen vrij spel om zijn parcours zelf uit te stippelen; hij moet de toelating hebben van gemeenten, steden, provincies en gewesten om bepaalde wegen te mogen gebruiken. Hij heeft ook niet altijd de mogelijkheid om sommige 'veilige' wegen te gebruiken, want soms mag het gewoonweg niet omwille van bustrajecten of scholen die daar in de buurt liggen. Het uitstippelen van zo'n parcours is een fenomenaal werk; men moet met zeer veel factoren rekening houden en dat is niet evident.

7) Moet het implementeren van maatregelen in het wielrennen volledig in het teken staan van ieders veiligheid, of dient men ook nog rekening te houden met de sociale en culturele waarden binnen de

sport (i.e. de implementatiecontext)? Zijn maatregelen die de veiligheid ten goede komen, maar ook de fundamentele natuur van de sport (gedeeltelijk) veranderen, acceptabel voor jou?

Ik denk dat het ene niet in de weg hoeft te staan van het andere. De Ronde van Vlaanderen wordt zo goed mogelijk beveiligd met nadarhekkers, seingeverers, stewards, enz. zonder dat dit de charme van de sport wegneemt. Het zijn twee opvattingen die je tegen elkaar kan afwegen. Op dat vlak is er zeker en vast een symbiose mogelijk. Veiligheid is op dit moment waarschijnlijk het belangrijkste topic in de actualiteit, maar we leven nog altijd in een koersland dus het socio-culturele aspect mag zeker niet uit het oog verloren worden. Men zou inderdaad in de Klassiekers de mensen op 10 meter van de weg kunnen plaatsen, maar dan gaat er 2 jaar later geen kat meer staan. Bovendien hoeven de renners zelf ook niet per se naast het publiek te rijden. Sagan deed het nu wel en hij lag er. Als hij in het midden van de weg gereden had, dan was hij misschien niet gevallen.

8) Denk jij dat een verhoging van het aantal veiligheidsmaatregelen zou resulteren in meer voorspelbare wedstrijden?

Neen, bijlange niet. Koers zal altijd koers blijven. De renners maken de koers. Integendeel zelfs, ik denk maar aan de communicatie via oortjes, daardoor zullen meer renners niet betrokken zijn bij valpartijen en bijgevolg mede de finale opfleuren. Via de oortjes worden ze veel beter gewaarschuwd voor gevaarlijke toestanden, waarbij er vroeger misschien veel meer valpartijen waren die ze nu kunnen voorkomen door het feit dat ze beter geïnformeerd zijn. En dit zorgt in mijn ogen voor mooiere finales.

Wat betreft de oortjes, zou het voor jou een optie zijn moesten alle ploegen 1 frequentie gebruiken waarop één enkele persoon tips rond veiligheid geeft?

Neen. Nu worden dergelijke veiligheidstips via Radio Tour gecommuniceerd aan de wedstrijdcaravaan en dan is het aan de ploegen zelf om die te herhalen naar hun renners toe. Maar laat hen toch gewoon die ploegtactiek spelen en overleggen met hun renners via de oortjes. Criticasters zeggen soms wel eens dat het gebruik van oortjes zou leiden tot vooraf geprogrammeerde koersen. Wel, ik heb dit seizoen nog niet het gevoel gehad dat ik naar iets voorgeprogrammeerd zat te kijken. Ik heb niets dan lof en positieve geluiden gehoord over de laatste wedstrijden. Philippe Gilbert demarreerde op 50 kilometer van de finish; zijn ploegleiders zullen misschien wel geprobeerd hebben om hem terug te fluiten via het oortje, maar hij heeft gewoon geluisterd naar zijn eigen instinct en hij is gewoon doorgereden. Op het vlak van oortjes mag alles blijven zoals het is, of het zou moeten zijn dat de renners daar andere meningen over hebben, al zou dat mij verbazen.

9) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Hoe veilig denk je dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn?

Ja, het wielrennen zal altijd wel een risico met zich meedragen, maar dat is ook het geval voor motorcross, Formule 1, bokswedstrijden, enz. Het hoort erbij; dat is iets dat verweven zit in de wielersport. Echter, als we bij de jeugd een mentaliteitswijziging qua veiligheid kunnen verwezenlijken,

dan gaan we nog mooie jaren tegemoet en kan het wielrennen over 20 jaar zeker en vast nog veiliger worden ten opzichte van vandaag.

Interview 7: Marc Van Hecke

Classificatie: Mediaomgeving

Leeftijd: 67

Woonplaats: Maldegem

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 30 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen:

sportfotograaf voor Mediahuis (Het Nieuwsblad, Gazet van Antwerpen, Het Belang van Limburg,...)



Samenvatting van het interview

1) Marc, kan u uw huidige functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik werk als sportfotograaf voor de krant, voornamelijk in het wielrennen en in het voetbal. Voor 70 procent van de tijd is dat op regionaal vlak, maar in de periode van de wielklassiekers ben ik ook actief als “nationaal” fotograaf. Op aanvraag van de Belgische Wielerbond maak ik soms ook trips naar het buitenland omdat ze willen dat ik bepaalde kampioenschappen in beeld breng. Verder woon ik ook vaak pistewedstrijden bij; dat is meestal op eigen initiatief.

Voor welke kranten werkt u dan zoal?

Ik werk voor Mediahuis, het overkoepelend bedrijf dat o.a. Het Nieuwsblad, Gazet van Antwerpen en Het Belang van Limburg onder haar hoede heeft.

Op welke manier fotografeert u het wielrennen? Is dat langs de kant van het parcours of ook op de moto?

90 procent van de tijd is dat langs de kant van het parcours, maar af en toe zit ik ook op de moto in de koers. Het motorwerk speelt zich voornamelijk af aan het begin van het klassieke seizoen.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Zijn er nog zaken die beter kunnen?

Er zijn uiteraard zaken die beter kunnen, maar in de hedendaagse mediawereld is het natuurlijk zo dat alles zeer snel moet gaan. Vroeger namen wij een foto en dan werd die pas enkele dagen later, of soms

zelfs een week later, in de krant gebruikt. Vandaag de dag moet alles binnen de minuut gezien worden, ook dankzij het feit dat we nu beschikken over moderne technologieën en het internet. Vroeger volstond het om als fotograaf een actiebeeld van enkele renners aan te leveren, maar nu moet echt elk aspect van de wedstrijd in beeld gebracht worden: valpartijen, conflicten, iemand die over het parcours loopt, enz. zijn soms belangrijker dan een goed wedstrijdbeeld. Dit alles leidt ertoe dat het hele gebeuren veel hectischer wordt. Je moet alert zijn van start tot finish, en bovendien alle gebeurtenissen zeer aandachtig volgen via de wedstrijdradio. Iedereen wil op de eerste rij zitten als er iets gebeurt, en dat kan de veiligheid natuurlijk wel negatief beïnvloeden. De koersdirectie schrijft de media uiteraard wel reglementen voor en voorafgaand aan iedere koers vindt er ook een veiligheidsvergadering plaats, dus er wordt wel op gehamerd dat iedereen (zowel motors van de pers, de televisie als de radio) zich dient te gedragen zoals het hoort. Maar als iedereen zich aan deze reglementen houdt, dan hoeven er zich in mijn ogen geen problemen i.v.m. veiligheid voor te doen, al is dat natuurlijk ook afhankelijk van de wedstrijd zelf: brede banen, smalle banen, beklimmingen, weersomstandigheden, enz. Dat speelt allemaal een rol met het oog op de veiligheid. Dus als al deze factoren meezitten en iedereen zich aan de regels houdt, dan is er geen probleem. Natuurlijk, in de grote Klassiekers zijn er ook veel buitenlanders aanwezig en die durven de regels al eens aan hun laars te lappen. In het wielrennen hebben we natuurlijk 1 groot voordeel: iedereen rijdt in dezelfde richting. Daardoor blijft de impact van eventuele botsingen redelijk beperkt.

Een andere factor die volgens mij een grote rol speelt in de veiligheidskwestie in het wielrennen: het slechte wegennet in België. Daardoor gebeuren er geweldig veel ongevallen in de koers, in combinatie met het feit dat de fietsen veel lichter worden en de snelheden van de renners hoger liggen dan vroeger.

Wat bedoelt u precies met “slecht wegennet in België”?

Wel, in vergelijking met Nederland is de situatie echt dramatisch. In het algemeen is ons wegennet echt slecht: honderdduizenden vluchtheuvels die slecht aangelegd zijn, overdreven veel verkeersborden, enzovoort. Ik vind het eigenlijk verbazend dat er zich niet meer valpartijen voordoen wanneer het peloton over de Belgische wegen rijdt. Maar ja, dat zijn natuurlijk specialisten op een fiets.

Daarnaast erger ik me soms enorm aan de kwestie m.b.t. volgwagens in de wedstrijd. In de wedstrijdkaravaan zijn er zo'n 25 volgwagens aanwezig; iedere ploeg heeft zijn eigen volgwagen. Wanneer het aan het begin van een koers regent en even later dan toch de zon verschijnt, dan heb je de situatie dat 150 renners hun vestje moeten terugbrengen naar hun ploegleider. Dan komen die ploegleiders allemaal naar voren op smalle wegen; dat is bij momenten één grote chaos! Wij zitten daar even verderop op de moto en vanuit dat standpunt kan je echt zien hoe gevaarlijk het er soms aan toe gaat. In het kader van de veiligheid richt men zich vaak nogal snel op de motards, maar ik vind eigenlijk dat het gedrag van sommige volgwagens een veel groter probleem vormt. Naar mijn mening zou men op dat vlak meer moeten werken met neutrale wagens die drinkbussen en andere benodigdheden kunnen aangeven. De agressie van volgwagens is op dit moment nog steeds een substantieel probleem in de koers.

Wat zijn de voornaamste redenen voor valpartijen in het hedendaagse wielrennen? In de eerste plaats is het zo dat kopmannen beschermd worden door hun helpers; deze “luitnants” hangen als het ware als een tros rond hun kopman en geven geen duimbreed toe, wat vaak resulteert in valpartijen. Ten

tweede moeten renners in het peloton zich vaak naar voren “wringen” als gevolg van bepaalde instructies die ze krijgen van hun ploegleiders, en dat is niet altijd vanzelfsprekend.

Nog even terug naar de persmotards, hoe moet ik me hun situatie voorstellen? Hoeveel moto's met persfotografen zijn er zoal aanwezig in pakweg de Ronde van Vlaanderen?

Goh ja, wie zit er allemaal op de moto? De geschreven pers uiteraard niet. We hebben voor de “perskaravaan”:

- minimum 2 wedstrijdregulatoren
- 1 of 2 televisiecamera's
- een verslaggever voor de televisie (Renaat Schotte)
- een verslaggever voor de radio (Carl Bertelee)
- een aantal wedstrijdcommissarissen (die controleren of de regels gerespecteerd worden en bestraffingen mogen geven)
- ongeveer 8 fotografen

Het aantal fotografen valt eigenlijk nog goed mee dan?

Dat valt inderdaad goed mee. Vroeger waren dat er meer. Het is niet zo dat iedereen zomaar als fotograaf kan meerijden in een wedstrijd; dan zouden er 100 meerijden. Ondanks het feit dat er relatief weinig fotografen meerijden in de koers, is er toch één groot veiligheidsprobleem: als er een valpartij of een ontsnapping gebeurt, willen ze er allemaal bij zijn. Dit probleem wordt echter grotendeels weggewerkt dankzij het systeem van de *pools*. Dit houdt in dat men tijdens de wedstrijdvergadering (voorafgaand aan de wedstrijd) in onderlinge samenspraak één of enkele fotografen aanduidt die de wedstrijd mogen fotograferen op bepaalde stukken van het parcours, zoals bv. de Oude Kwaremont of de Paterberg. Dan mag alleen die ene aangewezen persoon (de *pool*) vóór de renners rijden op de Oude Kwaremont of de Paterberg. De 7 andere fotografen mogen daar op dat moment niet zitten. Het is dan wel zo dat de *pool* al zijn foto's van dat specifieke stuk ter beschikking moet stellen van de andere fotografen.

In welke wedstrijden hebt u dit jaar al op de moto gezeten?

Omloop Het Nieuwsblad, de Ronde van Vlaanderen voor dames, de Driedaagse van De Panne en ook verschillende beloftenwedstrijden.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment het meeste effect teweegbrengen?

Volgens mij kan je nooit genoeg opleidingen geven, en dan liefst met voorbeelden uit de wedstrijd zelf. Maar ik denk wel dat je die 3 aspecten samen moet beschouwen. Zaterdag was ik nog in Nederland, waar het weggenet veel beter en minder complex is in vergelijking met België. Qua *Engineering* zijn er in ons land dus ook nog veel verbeteringen mogelijk. Dit complex wegennetwerk maakt ook dat je in België veel meer seingeverers nodig hebt om een wedstrijd in goede banen te leiden. Op dat vlak is de veiligheidstoestand trouwens aanzienlijk verbeterd het voorbije jaar, dankzij het systeem van de *way-outs* en *way-ins*. In de koers heb je namelijk 10 of 12 mobiele seingeverers die vooruitrijden om het parcours verkeersvrij te houden. Vroeger moesten die constant het peloton opnieuw inhalen, maar

dankzij het nieuwe systeem zijn deze inhaalbewegingen nu van de baan. Nu kan een mobiele seingever het parcours immers verlaten via een *way-out* om vervolgens verderop weer in te pikken via een *way-in*. Op deze manier kunnen zij het peloton voorbijsteken zonder de renners te hinderen. Deze evolutie is alleszins een heel positief gegeven. Dit blijkt ook uit het voorbije voorjaar; er hebben zich dit jaar gelukkig nog geen zware ongevallen voorgedaan.

Dus ik onthoud vooral dat u Education en Engineering zeer belangrijk vindt?

Ja, training is cruciaal, zeker voor jonge wielrenners. En daarnaast is er ook nog veel verbetering mogelijk op infrastructureel vlak. In deze veiligheidskwestie is de sleutel tot succes naar mijn mening het samenspel tussen *Education* en *Engineering*.

We hebben het nog niet gehad over Enforcement. Vindt u dat de wedstrijdjury's van tegenwoordig consequent genoeg optreden wat betreft hun strafbeleid?

Ja, ik vind van wel. Dat is de laatste tijd verbeterd, al verschilt dit natuurlijk van land tot land. In België kunnen we op dat vlak zeker niet klagen. Desondanks, als er ruimte is om te frauderen, dan zal men dit ook effectief doen. Dat is eigen aan de mensheid. Daarom moeten organisatoren ervoor zorgen dat iedereen voldoende in de gaten gehouden wordt, zodat overtreders consequent kunnen worden aangepakt. Dit is echter niet altijd mogelijk in het wielrennen; er zullen altijd wel overtreders door de mazen van het net glijpen omwille van het feit dat er in een koers zo veel dingen tegelijk gebeuren op verschillende plaatsen...

4) Vindt u het belangrijk dat alle stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers, media,...) worden betrokken bij het ontwikkelen van veiligheidsinitiatieven?

Ja uiteraard. Stel je voor dat ik manager word in een bedrijf zonder dat ik de verschillende functies binnen de organisatie doorlopen heb. Dat is natuurlijk ondenkbaar. Dat is net hetzelfde voor het wielrennen. Men kan geen veiligheidsbeleid ontwikkelen zonder zelf ervaring te hebben in de koers en daarom moeten de meningen van de verschillende stakeholders gehoord worden. Vorige zaterdag nog, kwam ik aan in de aankomstzone van de wedstrijd en daar stonden veel te veel fotografen bij elkaar, sommigen zelfs niet van de pers. Wat gebeurt er? De meesten van hen begonnen de aangegeven lijn te overschrijden en stonden uiteindelijk op het midden van de baan; levensgevaarlijk! Ik ben uiteindelijk zelf naar de jury gestapt om deze probleemsituatie aan te kaarten. Dat is wat ik bedoel: iedereen moet zijn mening kunnen geven en er moet naar elkaar geluisterd worden, ook naar de mensen uit de media. Ikzelf zou bijvoorbeeld graag het voorstel doen om een gebruik uit het veldrijden ook in het wegrijden te implementeren, namelijk het op voorhand afbakenen van specifieke plaatsen langs het parcours waar fotografen zich mogen opstellen om foto's te nemen. Iedereen moet dus zeker aan bod komen in dat veiligheidsoverleg.

En komt 'iedereen' nu al genoeg aan bod?

Ja, er worden tegenwoordig toch al veel opleidingen gegeven uitgaande van de wielerbond. Er wordt alleszins aan gewerkt, zeker in België. Natuurlijk, het heeft geen zin om in België nieuwe reglementen uit te vaardigen als deze in andere landen niet toegepast en gevolgd worden. Dat zou toch wel wat overkoepeld mogen worden op Europees vlak.

5) Als u nog 1 maatregel zou mogen doorvoeren (die op dit moment nog niet van toepassing is), welke zou dat dan zijn?

Goh ja, dat is moeilijk te zeggen.

Bv. die 8 fotografen in de koers. Ligt dat aantal in alle koersen op 8 of zijn er koersen die over meer fotografen beschikken?

Nee, dat maximum is vastgesteld op 8. Vroeger konden er meer meerijden, maar nu is dat streng gereguleerd. Men zou zich de vraag kunnen stellen waarom er zo veel motards in de koers zitten; moet elke fotograaf nu per se een eigen foto hebben van hetzelfde tafereel? Waarom gebruiken we niet gewoon 2 fotografen wier foto's achteraf verdeeld worden over de verschillende partijen? Zo werkt het natuurlijk niet. Als jij een fotograaf bent van een Italiaanse krant, dan heb jij foto's nodig die gefocust zijn op de Italiaanse ploegen. Dan ga jij geen foto's nemen met foto's die door 2 "neutrale" fotografen genomen zijn. Iedere fotograaf heeft zijn eigen job en zijn eigen belangen. Het zou dus helemaal niet simpel zijn om het aantal fotograferende motards nog verder te reduceren.

Welke maatregel is op dit moment prioritair voor jou met het oog op de veiligheid?

Het is moeilijk te zeggen, maar ik zou enerzijds de aankomstzones nog meer beveiligen en anderzijds meer neutrale wagens invoeren. Deze tweede maatregel zou vooral impliceren dat de volgwagens van de ploegen minder naar voren moeten opschuiven. De extra neutrale wagens kunnen de renners immers voorzien van wielen of andere onderdelen en bepaalde attributen. Je mag de ploegleiders natuurlijk niet uitsluiten uit het hele gebeuren, maar daarvoor hebben ze natuurlijk de oortjes ter beschikking.

6) Vindt u dat er bij sommige renners of andere mensen in het peloton een mentaliteitswijziging nodig is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang.

Ja, dat klopt. Dat is eigen aan deze generatie. Alles moet zo snel gaan tegenwoordig! Ikzelf ben al wat ouder en ook meer pragmatisch in de dingen die ik doe. Maar als ik zie hoe de "jeugd" mekaar voor de voeten loopt om toch maar de eerste en de snelste te zijn, dan denk ik: waar zijn we in godsnaam mee bezig? Ik zie dat zowel bij renners als bij jonge mensen die in de media werken. Dat is een mentaliteit waaraan ik me enorm kan ergeren, want in de media heb je elkaar broodnodig en is samenwerking een must. Maar bij de renners is er zeker en vast ook een mentaliteitsprobleem. Stel je voor dat een jonge Italiaanse renner op de Belgische wegen komt koersen. Die jongen heeft geen parcourskennis, maar wil zich toch in de kijker rijden voor zijn ploeg en zal bijgevolg risico's nemen. Dergelijke gevallen komen zeer vaak voor en eigenlijk zijn dat zaken die voor mij niet kunnen. Ondertussen zijn er wel enkele grote figuren opgestaan, zoals bv. Boonen en Gilbert, om de jonge renners te beschermen tegen zichzelf en hen ervan bewust te maken dat veiligheid het belangrijkste is. Desondanks durf ik toch te stellen dat dit mentaliteitsprobleem nog steeds aanwezig is.

Een goede opleiding bij de jeugd is dus cruciaal?

Ja, daar heb je gelijk in. Bewustmaking bij de jeugd is zeer belangrijk, maar ook consequente handhaving is fundamenteel. Ik ga niet zeggen dat we morgen gele en rode kaarten moeten beginnen uitdelen, maar het strafbeleid moet toch voldoende adequaat functioneren.

En u zegt dus ook dat er een mentaliteitsprobleem is bij de jonge fotografen?

Ja, maar de jonge gasten die erbij komen, die worden snel op hun plaats gezet. Daar moet je niet aan twifelen. Bovendien komt niet iedereen zomaar aan de bak als fotograaf in de koers. Je moet je strepen al verdiend hebben tot op zekere hoogte. Elke nieuwe koersfotograaf moet gedurende zijn eerste jaren bewijzen dat hij capabel is, anders wordt hij snel uit het wereldje verbannen. In onze wereld is hiërarchie ook heel belangrijk en iedereen moet zijn plaats kennen.

En de bestuurders van jullie moto's? Is dat dan ook een select clubje van capabele mensen?

Meestal zijn dat jongens die zelf wielrenner geweest zijn, hoe raar het ook mag klinken. Die ex-wielrenners kennen allemaal de kneepjes van het vak en weten hoe ze bepaalde wedstrijdssituaties moeten inschatten. Dat zijn dus stuk voor stuk zeer capabele mensen. Bovendien rijden de meesten onder hen op dagelijkse basis met de moto, dus dat zijn allemaal doorwinterde chauffeurs. De bestuurder en de fotograaf moeten eigenlijk een dynamisch duo vormen en daarbij is het belangrijk dat beide personen elkaar aanvoelen en dat er sprake is van een zekere 'wisselwerking'. Als dit inderdaad het geval is, dan zal alles doorgaans veilig verlopen.

7) Nog enkel specifieke topics dan.

Moet het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton verminderd worden volgens u? Ik heb het deze keer niet over de motoren van de media, maar over de motoren in het algemeen.

Ja, ik denk dan voornamelijk aan het vervoer van VIPs, m.a.w. sponsors die geld betalen om de wedstrijd te volgen vanuit het peloton zelf. Van mij zou dat afgeschaft mogen worden, maar ja, op dat vlak zijn er andere belangen die meespelen. Om nog even terug te komen op het aantal fotografen in de topwedstrijden (namelijk 8), dat aantal moet zeker behouden blijven. Als er iets gebeurt, dan wijst iedereen nogal snel in de richting van de persmotards, maar anderzijds wil iedereen ook dat alles in beeld komt en dat elk beeld vastgelegd wordt. Je kan geen mooie beelden maken zonder dicht bij de renners te komen. Het aantal fotografen staat op dit moment vastgesteld op 8 en dat vind ik het ideale aantal.

Bent u voorstander om het aantal renners in het peloton te verminderen, m.a.w. 6 of 7 renners per ploeg?

Voor de gevestigde waarden in het peloton zou dit geen probleem zijn, maar anderzijds komen de eerstejaars profs dan niet meer aan bod. Als je maar 7 renners per ploeg gaat toelaten, dan vraag ik me af hoe de jonge generaties zich in het World Tour-circuit kunnen profileren en integreren. Iedere jonge renner zou de kans moeten krijgen om een eerste keer de Ronde van Vlaanderen te rijden. Dit is alleszins een maatregel die de veiligheid ten goede zou komen, maar ik heb wel mijn bedenkingen m.b.t. de deelnamekansen voor jonge renners.

U had het daarstraks al over de weginfrastructuur en de parcoursen. Zou het voor u een optie zijn om sommige wedstrijden gewoonweg te organiseren op afgesloten circuits?

Die vraag heb ik al vaak gehoord. Ik heb ooit oud-renner Paul Van Hyfte, die nu nog steeds actief is als chauffeur voor Shimano, horen zeggen dat van zodra je als renner gewoon bent om koersen van stad tot stad te rijden, je niet meer in staat bent koersen rond de kerktoren te rijden. Dan ben je gewoonweg

niet meer gemotiveerd om 37 rondjes rond te kerktoren te rijden, zoals het geval is in de natourcriteriums. Nu ja, de enige reden waarom renners deelnemen aan zo'n natourcriterium is het financiële aspect, maar eigenlijk zijn dat geen echte koersen. Anderzijds wordt een dergelijk systeem tegenwoordig wel toegepast in de Ronde van Vlaanderen; daar rijdt men in de finale een aantal rondes in en rond Oudenaarde. Maar persoonlijk denk ik dat het niet haalbaar is om een complete, volwaardige koers enkel en alleen op een afgesloten circuit te organiseren, tenzij je daarvoor gebruik maakt van bv. het Circuit van Spa-Francorchamps.

U heeft het nu vooral over kermiskoersen waarbij het parcours slechts enkele kilometers lang is. Maar stel dat we zo'n wedstrijd organiseren op een circuit van 30 of 40 kilometer, is dat al meer acceptabel voor u?

Dat is natuurlijk wel iets anders. Het is niet simpel om een parcours van 200 kilometer doorheen België compleet af te zetten, maar bij een circuit van 40 kilometer is dat wel mogelijk. Daar zou je dan bv. ook kunnen werken met vaste posities van seingeverers, die in dat geval heel de dag op dezelfde plaats kunnen blijven staan. Op organisatorisch vlak is dat inderdaad makkelijker. Als je effectief spreekt over een parcours van 30-40 kilometer, dan ben ik akkoord.

Een voorstel van Tom Boonen dan. Hij stelt voor om juist méér motoren in het peloton te plaatsen, zodat deze minder inhaalbewegingen moeten maken. Wat denkt u daarvan?

Ja ok, maar dat is nu al grotendeels opgelost dankzij die *way-ins* en *way-outs*. Dit voorstel van Boonen is dus al een beetje voorbijgestreefd: het nieuwe systeem laat de mobiele seingeverers toe het peloton voorbij te steken via een alternatieve route, waardoor zij geen 'fysiek' inhaalmanoeuvre moeten uitvoeren. Natuurlijk, hoe meer motoren er voor het peloton rijden, hoe beter voor de veiligheid. Als er 100 motoren het peloton voorafgaan om alles af te zetten e.d., dan zal dat de veiligheid natuurlijk wel verhogen. In beloftenwedstrijden zijn er immers maar een paar mobiele seingeverers aanwezig en volgens mij is dat vaak onvoldoende om de veiligheid te garanderen.

Ander voorstel. Stel dat we filmende of fotograferende motoren vervangen door drones. Is dat haalbaar volgens u?

In de toekomst zullen de mensen van de televisie daar zeker en vast gebruik van maken, daar ben ik 100 procent van overtuigd. Ik zit zo'n beetje in dat vak; ik heb vorig jaar op een beurs in Keulen gezien wat die drones kunnen en welke besturingssystemen daarvoor gebruikt worden, en dat is een onvermijdelijke evolutie. Natuurlijk moet je daarvoor de nodige vergunningen aanvragen en je moet ervoor zorgen dat die drones dicht genoeg bij de koers kunnen komen om deftige beelden te maken, maar dit zou het veiligheidsprobleem alleszins gedeeltelijk oplossen. Maar ja, het ligt echter niet zo simpel. Ik denk dat veel mensen zouden wegzappen wanneer zij een wedstrijd zien die enkel door drones vanuit de lucht gefilmd wordt. Het is belangrijk om actiebeelden te kunnen maken vanuit verschillende perspectieven. Drones gaan in de toekomst zeker en vast geïntroduceerd worden in de koers, maar het blijft natuurlijk de vraag hoeveel motoren men daarmee uitspaart. Een of twee? Het zullen er alleszins niet zo veel zijn. Desondanks zijn drones zeker een optie voor de toekomst.

Over hoeveel jaar denkt u dat drones hun intrede in het wielrennen zullen maken?

Dat zal niet zo lang meer duren: maximum 2 of 3 jaar. Als ik zie wat die drones nu al kunnen, dan zullen ze niet meer lang op zich laten wachten...

Wat betreft sensibilisering, moeten er meer sensibiliseringscampagnes opgericht worden ten aanzien van toeschouwers?

Ja, dat mag. Waarom komen er zo veel toeschouwers naar de Ronde van Vlaanderen kijken? Omdat er op voorhand zeer veel reclame voor gemaakt wordt in de media. Het wordt aangeprezen als een evenement dat je niet mag missen. Het is mooi dat er honderdduizenden mensen naar die wedstrijd komen kijken, maar als je echt "koers-minded" bent kan je ook naar andere mooie wedstrijden gaan kijken. Het hele gebeuren wordt te veel opgehypet, waardoor er te veel mensen komen kijken die zelfs geen enkele renner kennen. Het wordt allemaal te veel uitgebuit op toeristisch vlak, en daarbij focust men zich ook op mensen die helemaal niets van de koers kennen. Als je De Ronde in die mate wil hypen en promoten dat het aantal toeschouwers de spuitgaten uitloopt, dan moet je ook voldoende sensibilisering voorzien, en dat is nu niet altijd het geval.

Hoe zou men die sensibilisering dan concreet moeten doorvoeren? Campagnes op televisie?

Eigenlijk weet ik niet goed wat de beste manier is. Maar anderzijds heb ik ook mijn twijfels of dergelijke campagnes effectief veel invloed hebben op de mensen. Soms zie ik in de reclame tijdens voetbalwedstrijden de boodschap "Say no to racism" verschijnen. Dat denk ik bij mezelf: "Ja, dat is juist, maar haalt dat nu eigenlijk wel iets uit?". Bovendien, als een toeschouwer langs de kant van het parcours besluit om een 10-tal pinten te drinken, dan heeft die geen besef meer van veiligheid en sensibilisering. Misschien is het dan eerder een optie om op de kritieke punten een dubbele afsluiting te plaatsen.

Dus uw opvatting luidt dat sensibilisering niet veel effect heeft?

Wel, sensibilisering moet er zijn. Als je niet sensibiliseert, dan ga je sowieso moeilijkheden krijgen. De manier waarop, dat laat ik over aan experts. Maar in mijn ogen is het alleszins een uitdaging om toeschouwers te sensibiliseren, want ik denk niet dat de doorsnee Belg daar echt heel vatbaar voor is. Het is zeker belangrijk om er aandacht aan te schenken, maar de manier waarop, daar kan ik niets over zeggen. Misschien kan men Tom Boonen engageren om eens op televisie te verschijnen in een spot over veiligheid...

8) Denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt? Denk maar aan de *plugstreets* in Gent-Wevelgem...

Ik heb zelf al 4 keer de Strade Bianche gedaan; dat is een fenomenaal mooie wedstrijd in Italië met veel grindwegen en andere kleine baantjes. Die wedstrijd heeft zijn charme, maar ik vind nu ook niet dat je de renners door een maïsveld moet sturen... Maar om op je vraag te antwoorden, ik denk dat de parcoursen nog veel gevaarlijker gemaakt zouden kunnen worden. In België wordt op dat vlak zeker niet overdreven. In Italië is dat natuurlijk nog iets anders... In de Giro heb ik de renners ooit op een meter van een diepe afgrond zien rijden. De Italianen hebben op dat vlak een zeer slechte reputatie. In de Giro waarin Wouter Weylandt verongelukt is, kregen de Italiaanse organisatoren zeer veel druk van de sportdirecteurs te verduren om de parcoursen van de daaropvolgende ritten aan te passen en minder riskante routes in te lassen. Die organisatoren hebben toen schrik gekregen en zijn uiteindelijk toch geplooid voor de wil van de sportdirecteurs. Dus op vlak van veiligheid is Italië wel een extreem geval, maar in België blijft dat altijd binnen de grenzen van het redelijke. Als parcoursbouwer mag je nooit de extremen gaan opzoeken, maar een kasseistrook hier en daar, dat moet kunnen. Ik heb echter

wel een probleem met een bepaald fenomeen in de Grote Rondes, namelijk dat men 7 of 8 bergen in één enkele rit inplant. Is dat echt nodig? Zijn 5 bergen niet voldoende? Een vermindering van het aantal bergen zou dergelijke ritten naar mijn mening aantrekkelijker maken, want nu drijft men de renners naar hun limieten. Op een bepaald moment wordt dat echt onmenselijk. Over dat topic is ook al heel veel gesproken, maar in de praktijk blijven die bergen toch behouden.

9) Denkt u dat veiligheidsmaatregelen invloed kunnen hebben op de voorspelbaarheid en aantrekkelijkheid van wedstrijden?

Hoe meer veiligheid, hoe minder valpartijen. En dat is een goede zaak, want tenslotte is dat een broodwinning voor de renners en valpartijen brengen allerlei kosten met zich mee. Ik zeg altijd tegen mijn motard dat de veiligheid primordiaal is en dat alle zaken die we in zo'n koers doen ondergeschikt zijn aan de veiligheid. Ik vind het extreem belangrijk dat we enkel foto's maken in situaties waarbij we niemand in gevaar brengen. Het is ondenkbaar om iemand omver te rijden omwille van een beeld...

Er is dus geen competitie om de mooiste foto te maken? Met andere woorden, de veiligheidsmentaliteit bij de fotografen zit goed?

In het heetst van de strijd ben je natuurlijk wel afhankelijk van allerlei factoren, maar ik durf wel te stellen dat er zeer weinig roekeloze fotografen in het peloton zitten. En als er dan toch eens een roekeloos geval op het toneel verschijnt, dan zal die er snel uitvliegen onder invloed van de 'gevestigde' fotografen. Dergelijke mensen worden aangegeven en aangeklaagd bij de jury en de UCI en die verdwijnen snel. De fotografen en hun motards, dat zijn doorgaans echte profs.

In een Ronde van Vlaanderen rijden er dus 8 motards met fotografen mee. Maar hoe groot is eigenlijk de "poel" van fotografen waaruit men die 8 kan selecteren?

Niet zo groot. Over heel Europa zal het aantal mensen voor wie koersfotografie een voltijdse job is en die er dagdagelijks mee bezig zijn, niet hoger liggen dan 20. Die groep komt elkaar bij wijze van spreken elke week tegen. Het is niet zo dat er per wedstrijd 100 fotografen geaccrediteerd worden en dat er daaruit een tiental gekozen worden; doorgaans zijn het altijd dezelfde. Dus wanneer eenzelfde fotograaf twee keer tegen de lamp van de UCI rijdt, dan zal die er snel uitvliegen.

10) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Hoe veilig denkt u dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn?

Goh ja, uiteindelijk gebeuren er niet zó veel ongevallen in het wielrennen. Die valpartijen zullen altijd blijven, daar kan je niet om heen: fietsen worden lichter, snelheden liggen hoger, het wegennet wordt slechter, het 'gewring' in het peloton zal nooit verdwijnen, de druk om te winnen zal altijd meespelen, enzovoort. Het wielrennen zal altijd een sport met valpartijen blijven, net zoals er in het voetbal altijd blessures zullen worden opgelopen. Om op je vraag te antwoorden, ik denk inderdaad dat we naar een veiligere wielersport aan het toegroeien zijn. Vroeger werd er niet gesproken over veiligheid, en nu investeren de Belgische Wielerbond en de UCI volop in allerlei veiligheidsinitiatieven. Bovendien zal dat wederzijds respect tussen renners op natuurlijke wijze groeien als dit hen in de jeugdreeksen reeds

aangeleerd wordt. Om dit doel te verwezenlijken, is het dus zeer belangrijk dat dergelijke sensibiliserende praktijken worden opgenomen in de opleiding van jonge renners. In de hedendaagse maatschappij moet men immers overal het goede voorbeeld geven, en dat vertaalt zich in de praktijk naar goede sensibilisering en een consequent strafbeleid.

Interview 8: Patrick Lefevere

Classificatie: Competitieve participant in het peloton

Leeftijd: 62

Woonplaats: Roeselare

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 47 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen: CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team



Samenvatting van het interview

1) Mr. Lefevere, kan u uw huidige functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik ben CEO van het Quick-Step Floors Cycling Team. Dat is een volwaardig bedrijf: wij draaien een omzet, wij hebben een budget, ik werk met 75 mensen (renners inbegrepen), enz. Ik leid een bedrijf zoals iemand anders een bedrijf leidt, alleen met het verschil dat ons bedrijf nogal veel in de media komt.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen? Kan het nog beter volgens u?

Ja, alles kan beter natuurlijk. Er zijn vorig jaar een aantal ongevallen gebeurd die toch wel de nodige aandacht verdiend en gekregen hebben. Maar ik denk dat er veel verwezenlijkt kan worden als men een “veralgemening” zou doorvoeren, in die zin dat je met vaste teams werkt. In België denk ik dan bijvoorbeeld aan Kuurne-Brussel-Kuurne, waar veel “chauffeurs voor één dag” mogen meerijden in het kader van lokale sponsoring: jouw nonkel en mijn zuster mogen dan voor één dag meerijden in de koers; dat is prestige en ze zijn daar fier op, maar uiteindelijk kennen zij het reilen en zeilen in het peloton niet zo goed als iemand die er dagelijks mee bezig is. Daarnaast wordt het steeds moeilijker om mensen te motiveren om seingever te zijn op kruispunten (dit gebrek wordt nu veelal opgevangen door motards). Ik denk dat het een goed idee zou zijn moesten de Belgische Wielerbond of de federaties daarvoor nu eens vacatures openstellen, m.a.w. dat iemand van februari tot oktober de

functie van seingever vervult met een vast contract. Er zijn wedstrijden voor profs, voor beloften, voor junioren, voor dames; ik denk dat er werk genoeg is voor iedereen. Bij de motards is dit nu al het geval: dat zijn altijd dezelfde mensen; zij beschikken over de nodige automatismen, zij weten wat de voornaamste gevaren zijn, zij weten wanneer zij het peloton mogen voorbijrijden, enz. Sinds het ongeval in de Ronde van België van vorig jaar worden de motards bovendien nu nog beter begeleid d.m.v. de “afsnijstroken” (*way-outs*), zodat zij het peloton niet meer hoeven in te halen op het parcours zelf. Soms moeten zij het peloton echter toch nog voorbij en in dat verband heb ik ook een idee: er zijn namelijk heel wat ex-renners die werkloos zijn en die maximum tot hun 18 jaar naar school geweest zijn. Men zou dergelijke mensen kunnen “recycleren” en hen voor een bepaalde periode in het jaar kunnen aannemen als motard.

3) Vindt u het belangrijk dat alle stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, fans, volgers, opiniemakers, media,...) worden betrokken bij het ontwikkelen van een nieuw veiligheidsbeleid?

Tuurlijk, dat gebeurt heel vaak. Daarstraks nog was ik aanwezig op een meeting in het kader van de Tour de France. Die organisatoren werken er ook aan, aangezien zij het risico m.b.t. massasprints, vluchtheuvels, rotondes, noem maar op, steeds verder proberen in te perken (hoewel zij natuurlijk ook geld aannemen van burgemeesters om de finish in het midden van hun stadscentra te leggen). Zij hebben ook beslist om in de laatste kilometer van de wedstrijd nadarhekken te plaatsen waarvan de poten niet uitsteken. KBC is daar indertijd mee begonnen: nadarafsluitingen die als een soort van matras functioneren. Als je daartegen valt, dan ga je niet blijven haperen maar eerder glijden. Natuurlijk, je zal altijd pijn hebben wanneer je valt, maar dergelijke maatregelen kunnen de schade toch verlichten. Over al dat soort zaken moeten wij meedenken met het oog op de veiligheid. Er zou eigenlijk een delegatie van (ex-)renners moeten zijn, zoals in de Formule 1, die zeggen: “Dat circuit, dat kan niet!” of “Die bocht op 200 meter van de aankomst is onacceptabel!”. Zo hebben we twee jaar terug een vreselijk ongeval gezien in de ronde van Catalonië: het peloton draait de laatste bocht in en de helft van de renners botst op enkele paaltjes die niet waren afgezet. Dat zijn allemaal zaken die vermeden zouden kunnen worden.

En waarover ging die vergadering dan?

Deze vergadering ging specifiek over communicatie en wat er nog verbeterd kan worden op dat vlak. Voorts kwamen ook de aspecten veiligheid en milieu aan bod. Tegenwoordig zijn er immers steeds meer advocaten die geld willen verdienen met het neerleggen van klachten omdat de renners hun bidons in de natuur gooien.

Worden de renners zelf al genoeg betrokken bij dergelijke vergaderingen?

Nog te weinig, denk ik. Maar ja, ondanks het feit dat zij rechtstreeks betrokken partij zijn (in eerste instantie zijn zij degenen die vallen), zijn ze weinig communicatief op dat gebied.

4) U hebt nu al enkele maatregelen opgesomd, maar als u 1 veiligheidsmaatregel zou mogen doorvoeren (die op dit moment nog niet van toepassing is), welke zou dat dan zijn?

Met het oog op massasprints vind ik persoonlijk dat het niet kan dat men op 300 meter van de aankomst plots van drie rijstroken naar één rijstrook gaat. Dat veroorzaakt een 'trechter'. Dat kan dan wel aangeduid zijn, maar een wielrenner met een hartslag van 180 die volledig gefocust is op de spurt ziet op dat moment niet meer alles wat er gebeurt. Dit fenomeen komt nu nog zeer vaak voor en dat heeft ook te maken met de verkeerssituatie, meer bepaald dat de weg gewoonweg smaller wordt. Als er dan nog een bocht ligt op 500 meter van de aankomst, dan kan dat ertoe leiden dat het peloton meer op een lint getrokken is en dan is er niets aan de hand. Maar als er sprake is van een rechte lijn van 2 kilometer en iedere ploeg is op zijn manier bezig met de voorbereiding van de sprint terwijl een weg met 3 rijstroken overgaat in één enkele rijstrook, dan is dat vragen om chaos.

Wat betreft de huidige verkeersinfrastructuur, denkt u dat er mogelijkheden zijn om deze iets meer af te stemmen op het wielrennen?

Het wordt er natuurlijk niet beter op. Men doet er alles aan om het verkeer trager te maken: bloembakken, verkeersdrempels, rotondes, enz. Ik ga niet beweren dat ik uit het evangelie spreek, maar moeten we misschien niet afstappen van aankomsten in stadscentra? Men kan een voorbeeld nemen aan de Ronde van Vlaanderen, die aankomt op een grote steenweg. Dan kan je alle bussen en andere logistieke vehikels in het stadscentrum zelf plaatsen, en dan hebben de toeschouwers alsnog de kans om de renners te ontmoeten na de wedstrijd. Men is ervan overtuigd dat de horeca enkel van het wielrennen kan profiteren als de finish in het stadscentrum zelf ligt, maar naar mijn mening is dat ook mogelijk op deze manier. Ik denk dat het helemaal niet moeilijk is om de aankomstzone net buiten het centrum te leggen, in een industriepark bv., en vooraf/achteraf zullen de mensen zich toch wel naar het centrum begeven.

Steden betalen dus effectief geld om de aankomstzone naar hun centrum te halen?

Tuurlijk, dat is politiek. De burgemeester heeft natuurlijk het liefst dat zo'n wedstrijd aankomt in de buurt van het stadhuis. Of mogelijk is er een sponsor die per se wilt dat de wielerkaravaan eens langs zijn zaak passeert. Dat is een "eng zicht" waarvan we moeten proberen afstappen.

Peter Sagan heeft een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denkt u daarvan?

Ja, daarover is ook gesproken in de meeting vandaag. Ik denk dat de doorwinterde wielrenner die maatregel wel zou begrijpen, maar dat dit niet in goede aarde zou vallen bij de occasionele kijker ("het grote publiek"). Hij zou het niet appreciëren dat de klassementrijders in de Tour of Giro zich op 3 kilometer van de aankomst laten uitbollen en freewheelend over de finish rijden, terwijl de sprinters hun leven riskeren. Ik weet het niet, ik heb er gemengde gevoelens bij. Ik zou deze regel een beetje nuanceren: laat ons zeggen dat (klassements)renners, die van deze regel gebruik willen maken, zich

inderdaad niet in de sprint moeten wringen, maar indien zij zich compleet laten uitbollen en geen moeite meer doen, zij toch enkele seconden aangesmeerd krijgen. Als renner moet je toch altijd blijven knokken om geen seconden te verliezen; freewheelen over de aankomstlijn is bijgevolg onacceptabel voor mij. In de wielersport moeten wij het hebben van de kijkers en de toeschouwers in de aankomstzone en dan wil je toch dat die mensen échte koers zien aan de meet.

Men zegt vaak dat een vermindering van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton noodzakelijk is. Hoe ziet u dat? Zijn er bepaalde 'gemotoriseerde' categorieën die nog verder ingeperkt zouden kunnen worden of zitten we al aan de limiet?

Ik denk wel dat er nog wat afslanking mogelijk is. Fotografen bijvoorbeeld, maar niet in alle koersen. Het aantal fotografen varieert van koers tot koers, ik ken dat aantal niet specifiek, maar je hebt natuurlijk wel de *pool*. Dat zijn fotografen die meer mogen dan de rest op bepaalde stukken van het parcours en die vervalsen de koers soms. Die pakken dan 7500 foto's van een coureur die alleen weg is en dan wordt die renner natuurlijk gedeeltelijk uit de wind gezet. Dan heb ik het natuurlijk over het sportieve aspect. Op veiligheidsvlak zie ik echter weinig problemen, en dan kom ik terug op het punt dat ik maakte aan het begin van het interview: het zijn altijd dezelfde motards die meerijden in de koers. Zij weten perfect wanneer zij het peloton wel en niet mogen inhalen, en normaal gezien leidt dit zelden tot veiligheidsproblemen. Ik denk echter wel dat er in sommige koersen nog te veel amateurfotografen aanwezig zijn. Eigenlijk zouden er meer fotografen van de organisatie en agentschappen zoals Photo News moeten zijn die hun foto's verkopen, en dat gebeurt nu ook, zodat die amateurs minder geneigd zijn hun eigen materiaal mee te nemen.

Hoe zit het eigenlijk met het vervoer van gasten in het wielrennen? Gebeurt dat nog vaak?

Dat is sterk verminderd en beter gereguleerd. In de Tour de France is er een periode geweest dat de wagens met de VIPs te pas en te onpas doorheen het peloton reden. Bovendien mochten die zich van de organisatie zeer veel permitteren. Ik heb in de Tour de France nog meegemaakt dat de ploegleiders rechts achter het peloton reden, terwijl de invités en de pers zich aan de linkerkant bevonden. Vandaag de dag is dat ondenkbaar. Op dat vlak is er dus wel al mooi werk geleverd.

Het peloton bestaat op dit moment uit 200 renners. Denkt u dat dit aantal nog verlaagd kan worden?

Een vermindering van het aantal renners per ploeg is voor mij uitgesloten, maar men zou wel het aantal ploegen kunnen reduceren. Ik heb niets tegen kleine ploegen, verre van, maar in bepaalde koersen zie je jongens van continentale ploegen, die niet betaald worden per maand en dus geen prof zijn, en toch meerijden met profs. Die mannen zouden zich bij wijze van spreken verongelukken voor 1000 euro prijzengeld. Mijn standpunt is: als je zelf geen prof bent, dan moet je niet bij de profs rijden. Zo'n gemixt peloton van profs en niet-profs kom je nu nog steeds tegen in Vlaanderen: Kuurne-Brussel-Kuurne, Dwars Door Vlaanderen,... In de World Tour koersen gebeurt dat natuurlijk niet. Soit, 200 of 180 renners, ik denk niet dat dat veel verschil zou maken. 2 ploegen minder, dat is een optie. Dan kan een organisator ervoor kiezen om de 18 World Tour ploegen toe te laten en voorts slechts 5 wildcards uit te delen in plaats van 7 (23 ploegen i.p.v. 25 ploegen). Anderzijds zou men het aantal renners in de 'kleine' ploegen kunnen terugbrengen van 8 naar 6. De kleine ploegen zullen mij waarschijnlijk weer haten omdat ik dit voorstel, maar ik zeg het toch. Als men deze twee maatregelen tezamen doorvoert, dan zijn dat toch al 26 renners minder.

U kaartte daarstraks al het probleem m.b.t. de verkeersinfrastructuur aan. Zou het voor u een optie zijn om sommige wedstrijden te organiseren op afgesloten parcoursen? Daarom nu niet per se de Ronde van Vlaanderen, maar...

Toch wel, de Ronde van Vlaanderen is een goed voorbeeld. Vroeger, toen de aankomst van de Ronde nog in Meerbeke lag, heb ik gevaarlijke taferelen op het parcours gezien ter hoogte van Oudenaarde: mensen die per se willen afsteken, zelfs met bussen, mensen die midden in de straat parkeren, mensen die dronken uit de bus donderen om naar de koers te gaan kijken, enz. Door een lokaal circuit in te richten waarbij de renners 3 keer de Oude Kwaremont beklimmen, heeft men ervoor gezorgd dat dat 'afsnijden' niet meer zo vaak voorkomt en dat de verkeersveiligheid, zowel binnen als buiten de koers, aanzienlijk verbeterd is. Ik ben er zeker van dat indien men het vorige parcours behouden had, er zich vroeg of laat een gigantisch verkeersinfarct zou hebben voorgedaan.

Dus u bent voorstander van een afgesloten circuit, maar enkel op het einde van het parcours zoals in de Ronde van Vlaanderen?

Ja, maar dat hoeft niet per se. Ik denk maar aan de GP van Québec, de GP van Montreal en de GP van Plouay; dat zijn allemaal koersen die op een circuit gereden worden.

Zijn er volgens u in België wedstrijden die zich daartoe zouden lenen?

Ja, er zijn een paar koersen die dat zouden kunnen doen. Op World Tour niveau durf ik er mij niet over uitspreken. Specifiek voor de Waalse Pijl of Luik-Bastenaken-Luik zou men bv. in de Ardennen een bepaalde ronde kunnen uitstippelen, en ook in Vlaanderen is dat mogelijk: Waregem ligt bv. op nog geen 50 kilometer van de Kwaremont. Het hangt er natuurlijk van af hoe groot je die ronde maakt.

Met betrekking tot het in beeld brengen van de wedstrijd, denkt u dat het haalbaar is om op termijn sommige filmende of fotograferende motoren te vervangen door drones?

Zolang die drones kunnen vliegen, is dat geen probleem voor mij. Maar anderzijds heeft de VRT ook een auto met een "grote bol" die fenomenale close-up beelden kan maken, terwijl die eigenlijk op een afstand van 300 meter rijdt. Om specifiek de grimassen van de renners te filmen zou ik dus toch gebruik maken van die "grote bol". Ik denk echter wel dat men in de toekomst gebruik zal maken van drones, zeker in de wedstrijden die op afgesloten circuits gereden zullen worden. Ik denk dat er in veel wedstrijden nog ruimte voor verbetering is als het gaat om het in beeld brengen van de wedstrijd en drones zullen daar een prominente rol in spelen.

Wat is uw mening over schijfremmen?

Ik ben voorstander van schijfremmen. Als Tom Boonen of onze mecaniciens een draaiende schijfrem afremt met zijn blote vinger en er is niets aan te zien, dan is dat voor mij voldoende bewijs dat schijfremmen niet gevaarlijk zijn. Ik vind dat dat een belachelijke discussie is. OK, sommigen voeren die discussie omdat hun constructeur niet bekwaam genoeg is om een fiets met schijfremmen onmiddellijk te herstellen. Anderen zijn tegen omwille van het gewicht; schijfremmen wegen nu eenmaal meer. Maar ik denk alleszins dat schijfremmen de veiligheid verhogen, omdat je op bepaalde gevaarlijke punten sneller kan stoppen en je beter kan remmen bij slecht weer. Natuurlijk, vallen kan altijd. In de Ronde van Oman reed Boonen met schijfremmen en Lampaert niet; Boonen rijdt tegen het achterwiel van Lampaert en valt. Schijfremmen zijn geen garantie op totale veiligheid.

En zou u schijfremmen dan gewoon toelaten of voor iedereen verplichten?

Dat is natuurlijk weeral een discussie. De renners die er geen hebben, zeggen: “De mannen met schijfremmen stoppen veel sneller dan wij en dat is gevaarlijk voor ons want wij hebben een grotere remafstand nodig!”. Dan moet iedereen er maar mee rijden, vind ik. Bovendien, als het echt nodig is, zou men de schijfrem kunnen afdekken met een laag harde plastic, als extra bescherming. Maar om eerlijk te zijn, ik geloof dat er meer kwetsuren worden opgelopen door tandwielen, spaken of uitstekende kasseien dan door schijfremmen. Wat ik trouwens heel laag bij de grond vind, is het feit dat een jonge renner na een valpartij in Dubai een snee in zijn schoen liet zien en dit vervolgens toeschreef aan de schijfremmen van Kittel. Wat blijkt als we achteraf de beelden bekijken? Hij had zijn schoen gesneden aan een verroeste, uitstekende pin van een nadarhek. Zonder overleg of nadenken plaatst die jongen dat op sociale media en voor je het weet is dat de absolute waarheid. Eens zo’n bericht online staat, ga maar eens bewijzen dat het niet waar is!

Maar u denkt dus dat op termijn iedereen gebruik zal maken van schijfremmen?

Dat denk ik wel, ja. Technologische vooruitgang kan je niet tegenhouden. Merken als Shimano hebben er alle baat bij dat iedereen op termijn met schijfremmen rijdt en deze “commerciële kracht” zal er toe leiden dat deze remmen uiteindelijk de standaard in het peloton zullen worden. Deze aversie t.o.v. schijfremmen is slechts een tijdelijk gegeven. Zodra iedereen schijfremmen heeft, zal je niemand nog horen klagen.

Wat met oortjes? Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Kunt u hem daarin volgen?

Wim Lagae draagt een bril, maar hij ziet de zaken niet helder. Wim zit dankzij mij in de koers, dus ik heb recht van spreken. Zonder mij was hij nooit in de koers geraakt; in de tijd van Mapei heb ik hem geëngageerd om de cijfers m.b.t. *return on investment* te bespreken en nu wordt hij overal opgevoerd als de professor-kenner. Wim is een hele brave man, maar hij heeft een negatief kantje. Voor hem is het glas altijd halfleeg, terwijl het bij mij altijd halfvol is. Ik ben de reisleader van 75 mensen en ik draai een omzet van 20 miljoen; stel je voor dat jij mijn renner bent en ik zou tegen jou dus niet mogen zeggen wat je moet doen. Dat is vergelijkbaar met de bedrijfswereld: ik ben jouw baas in een bedrijf en ik zie vanuit mijn glazen bureau dat jij fouten aan het maken bent op de werkvloer. Dan zou ik pas na 17u tot bij jou mogen komen om je te vertellen dat je al de ganse dag fout bezig bent. Dat is onmogelijk. Het gaat over business, het gaat over geld. Het zijn mijn werknemers, dus ik mag toch bepalen wat zij doen en wanneer zij dat doen? Wim Lagae is zelf nooit actief geweest in de koers, dus ik vind niet dat hij zomaar aan het grote publiek mag verkondigen dat oortjes gevaarlijk zijn. Ik zal je een mooi voorbeeld geven. Iedereen is tegen, maar plots is er een vrachtwagen die olie verloren heeft op een rotonde, waarop de organisatie zegt: “Heren ploegleiders, gelieve uw renners te verwittigen dat zij over 1 kilometer de rotonde niet aan de rechterkant mogen oprijden want daar ligt olie. Men dient de rotonde aan de linkerkant te nemen.” Dan ben je als ploegleider toch blij dat je dat aan je renners kan laten weten. Sorry, als ik zie dat Terpstra in Gent-Wevelgem vol doorrijdt met Sagan in zijn wiel terwijl Boonen en Gaviria daar niet zo ver achter rijden, dan heb ik toch het recht om tegen mijn werknemer (Terpstra) te zeggen dat hij zich moet inhouden? Over dat topic wil ik zelfs niet discussiëren. Ik betaal mijn mensen en ik zeg wat zij moeten doen.

Wat betreft de toeschouwers langs de kant van de weg, vindt u dat er nog meer sensibilisering mag plaatsvinden ten aanzien van hen?

Absoluut. We hebben het er vandaag ook nog over gehad. Weet je wat er gebeurd is in Parijs-Roubaix? In een bepaalde zone is daar een zatlap voor de auto van de wedstrijdjury gesprongen; die man vloog tegen de voorruit, en viel vervolgens op de grond via de achterruit. Die man stond recht en hij had niets. Alleszins, ik vind dat men in bepaalde zones het aanraken van de renners zou moeten verbieden. Ik denk bv. aan het voorval met de vlag van een toeschouwer die in het versnellingsapparaat van Leif Hoste gesukkeld was. In diezelfde wedstrijd zag ik bovendien in het heetst van de strijd twee kleine meisjes oversteken. Ik bedoel, het kost toch niet zo veel moeite om daar een kabel te spannen? Vroeger, toen ik nog koerste, spande men een stalen kabel van 300 meter, wat trouwens veel efficiënter is dan nadarhekken. Bovendien kan men die ook onder stroom zetten (lacht).

En wat is dan de beste manier om de toeschouwers te sensibiliseren?

Wat nu reeds gebruikt wordt door ASO, zijn clips waarin bekende renners de kijker bewust proberen maken dat onveilig gedrag langs het parcours niet kan. Maar ja, als de drank in de man is, dan kan je dat vergeten. Zelfs in de rally gebeuren er op die manier nog veel te veel ongevallen. Daar zie je ook dat er in bepaalde gevaarlijke zones mensen staan die daar eigenlijk niet mogen staan, en dat is nog steeds een groot probleem. In sommige zones van de wedstrijd zetten organisatoren nu zelfs dubbele nadarafsluitingen, zodat er een 'vacuüm' ruimte wordt gecreëerd waar de toeschouwers niet over kunnen kruipen. Deze maatregel werd ingevoerd ten gevolge van het voorval waarbij Thor Hushovd een snijwonde had opgelopen door een contact met een groene PMU-handschoen. Natuurlijk kan je nooit alle kasseien in Parijs-Roubaix afzetten met dubbele afsluitingen.

Sensibilisering mag dus wel voor u, maar zou het ook veel effect hebben?

Kijk, als ik Patrick Orlans ben en ik heb een tent met 1000 genodigden, dan kunnen er daar altijd wel incidenten plaatsvinden. Die mensen beginnen om 10u 's morgens te drinken en tegen 16u weten sommigen al niet meer waarom ze daar zijn. Dus ja, het plaatsen van VIP-tenten is geen probleem voor mij, maar die veiligheidszone van een meter naast de kasseien moet gerespecteerd worden. Dat is simpel en men ziet even veel. Met de verzorgers in de bevoorradingszone heb je eigenlijk net hetzelfde probleem; dat is soms echt een complete chaos waarbij de renners doorheen dat bos van verzorgers moeten manoeuvreren.

Zou het bevoorradingsstelsel met de genummerde posities, dat reeds door de Gooikse Pijl en Gent-Wevelgem gebruikt wordt, vaker moeten worden toegepast?

Ja, het is nu al een ongeschreven wet dat bepaalde ploegen altijd op dezelfde plaats staan, maar ze hangen allemaal nog te veel vooruit. Dat nieuw bevoorradingsstelsel zou dus wel nut hebben. Wat Niki Terpstra zegt is ook interessant: geen bevoorrading meer. Dan moet iedere renner zijn gelletjes en sportdrank gewoonweg zelf bij de ploegwagen komen halen. Maar ik denk wel dat de implementatie van dat 'genummerde' bevoorradingsstelsel het meest plausibele scenario is.

5) We hebben daarstraks al over de toeschouwers gesproken, maar vindt u dat er bij sommige renners zelf sprake is van een mentaliteitsprobleem?

Tuurlijk, je hebt altijd goede en slechte mensen. Als jij in mijn wiel zit en ik zie een diepe put, waarop ik er vervolgens over spring zonder jou op de hoogte te brengen, dan lig jij op de grond. Zo'n zaken gebeuren nu nog te vaak in het peloton. Wanneer er echter zware ongevallen gebeuren zoals vorig jaar, dan keert de solidariteit even terug, maar dat duurt nooit lang. Vroeger hielden de renners veel meer rekening met elkaar als er zich een hindernis op de weg voordeed.

6) Denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt?

Tuurlijk, denk maar aan de zandwegen in Gent-Wevelgem. Ik ben daar volledig tegen. Dat hoeft echt niet. Hoe je het ook draait of keert, het zijn de wielrenners die de koers maken.

En waarom neemt men zo'n wegen dan op in het parcours? Puur voor het spektakel?

Ja dat klopt. Maar kijk, koers moet koers blijven. Ik ben tegen dergelijke praktijken. Er is maar één Strade Bianche en het moet daar bij blijven. Aan de organisaties van Gent-Wevelgem, Dwars door het Hageland en zelfs de Tour de France zeg ik: niet doen!

7) Denkt u dat het implementeren van veiligheidsmaatregelen kan resulteren in meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en minder aantrekkelijke wedstrijden?

Dat denk ik niet. De mensen willen brood en spelen, maar ik denk niet dat ze altijd bloed willen zien. Er zijn altijd uitzonderingen natuurlijk; mensen die erop kicken om anderen te zien vallen. Maar om op je vraag te antwoorden, ik denk niet dat veiligheidsmaatregelen bijster veel effect hebben op de aantrekkelijkheid van wedstrijden.

8) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Desondanks, denkt u dat het wielrennen over 20 jaar veiliger zal zijn dan vandaag?

Ik denk het wel. We komen al van heel ver. Het wielrennen is natuurlijk wel een conservatieve sport; alles gaat wat trager dan bij andere sporten. Ter illustratie, je bent één van de eersten die me zo'n vraag stelt: waar zal het wielrennen staan over 20 jaar? Heel veel mensen in de stiel zijn zelfs niet bekwaam genoeg om 3 jaar vooruit te denken. Dat is een gevolg van het feit dat de meesten in onze sport moeten knokken om te overleven. Er wordt doorgaans gewerkt met contracten van 2 of maximum 3 jaar. Lotto-Soudal werkt met contracten van 5 jaar, maar dat is heel uitzonderlijk. De meeste mensen in de wielersport vinden dus niet de tijd en de energie om vooruit te kijken naar de lange termijn, hoewel ik dat dom vind. Ik heb dat vandaag ook tegen de mensen van ASO gezegd. Vroeger had je in België maar 2 sporten: voetbal en wielrennen, terwijl er zich heden ten dage zo veel andere mogelijkheden aandienen. Het begint eigenlijk al bij de sensibilisering van kinderen. Stel je voor: je hebt een kind van 10 jaar en je zegt tegen dat kindje dat het een uur moet gaan trainen op de openbare weg. Dan ben je helemaal niet zeker dat je het nog zal terugzien: dode hoeken, gevaarlijke zijstraten, enz. Daartegenover, bij tennis, rugby of voetbal zet je je kind af aan het stadion. Het traint

en speelt, en achteraf ben je min of meer zeker dat je het kind veilig kan ophalen. We kennen allemaal de huidige verkeersproblemen en de rol die de zwakke weggebruikers, zijnde de fietsers, daarin spelen. Hoe moeten wij onze sport attractief maken en tegelijkertijd toch ook veilig? Op dat vlak moet het voorbeeld van de Angelsaksische landen gevolgd worden. Daar begint bijna iedereen eerst op de piste. Voor kinderen is dat een veiligere manier om te trainen. Waar vind je hier wielerpistes? In Gent, Oostende en Roeselare, maar voor de rest is dat heel mager. Er zijn eigenlijk echt een paar wielercentra nodig aan de andere kant van Brussel, zodat de mensen van de oostelijke regio's niet altijd het verkeer van Antwerpen moeten trotseren. In Midden-Brabant, Limburg en Wallonië zouden zo'n centra zeer welkom zijn. Maar dat is natuurlijk de taak van de federaties.

Dus nu trainen jeugdrenners in regio's zoals Limburg voornamelijk op de openbare weg?

Ja, bijna iedereen traint daar op de openbare weg. Er zijn natuurlijk heel veel fietsers die langs de kanalen rijden, omdat er zich daar exclusieve fietspaden bevinden. Natuurlijk, dat is niets in vergelijking met Nederland. Daar heb je bijna overal een gescheiden fietspad. Daar kan je in landen als Spanje, Italië en soms ook België alleen maar van dromen...

Om nog even terug te komen op het conservatisme van de wielersport, is dat een gevolg van de kortstondige contracten?

Ook, maar er is natuurlijk ook veel 'inteelt'. Ikzelf ben een zeer goed voorbeeld: ik ben al 47 jaar actief binnen de koers. Ik heb me eigenlijk nooit buiten het wielrennen begeven (jawel, ik heb 10 jaar in de privé gewerkt, maar goed). Waarom werken we niet eens samen met enkele verkeersdeskundigen om de kwestie te onderzoeken? Er zou effectief meer interactie mogen plaatsvinden met deskundigen uit andere domeinen, zodat de zaak eens bekeken wordt vanuit verschillende perspectieven. Dat zou naar mijn mening tot frisse, nieuwe ideeën kunnen leiden. Denk maar aan het nieuwe circulatieplan in Gent: de meningen daarover zijn verdeeld, maar men heeft daar toch over nagedacht, veronderstel ik? Waarom zou dat in de wielersport niet kunnen? Als die vorm van interactie met de buitenwereld op degelijke wijze tot stand komt en zich in de komende jaren nog verder ontwikkelt, dan zal onze sport over 20 jaar zeker en vast een hoger niveau van veiligheid bereiken.

Interview 9: Carl Bertelee

Classificatie: Mediaomgeving

Leeftijd: 54

Woonplaats: Averbode

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 25 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen: wieljournalist/verslaggever op de moto voor de VRT



Samenvatting van het interview

1) Mr. Bertelee, kan u uw huidige rol binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Ik versla wielervedstrijden vanop de moto voor de VRT. Wieljournalist is dus de beste omschrijving. Ik doe dat voornamelijk voor Radio 1 en tijdens de Tour ben ik ook actief tijdens de televisie-uitzendingen.

Even voor de duidelijkheid, hoeveel mediamotoren rijden er zoal mee in de Tourkaravaan?

Véél! (lacht) Ik ben in '93 begonnen en ik heb dat echt zien groeien doorheen de jaren, in die mate zelfs dat er op een gegeven moment echt sprake was van een overaanbod. Gedurende een aantal jaar reden er in de Tour namelijk 16 fotografen mee op de motor; 16 is het grootste aantal geweest, maar dat is nu teruggebracht tot 12. Verder zijn er een 6-tal radiomotoren: wij, de Nederlanders en 4 of 5 Fransen. Dan heb je natuurlijk ook nog de motards met de tv-camera's, de juryleden op de motor en de regulatoren op de motor. Qua motorverkeer in de koers kom je dus aan een serieus aantal individuen, die op sommige punten allemaal graag samenkomen om te zien wat er gebeurt, en dat is af en toe hectisch.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?

Ik heb daar een heel simpel antwoord op: voor iedere koers wordt er een briefing gehouden voor de motards, daar wordt ieder jaar (en dat maak ik nu al 20 jaar mee) hetzelfde gezegd, en als die richtlijnen opgevolgd worden dan gebeurt er niets in de koers. Als iedereen doet wat er gevraagd wordt door de

organisatie én iedereen rijdt waar hij moet rijden én iedereen doet zijn job zoals het hoort, dan gebeuren er geen ongevallen. Wat bedoel ik met “iedereen doet zijn job zoals het hoort”? Bv. dat je als motard het peloton niet voorbijsteekt als ze naar beneden rijden, wat wel gebeurd is bij het ongeval in de Ronde van België. Dat doe je niet, punt. Als die mannen dat niet doen, dan gebeurt dat niet. Dat is eigenlijk heel simpel. Als ik mijn flitsen wil doen om te kijken wie er vooraan zit, en de richtlijn is “Kom af, doe uw flits en laat u weer terugzakken! Geef daarbij voorrang aan de renners en aan de ploegleiders.”, dan zal ik deze instructies altijd opvolgen. Als iedereen dat doet, dan denk ik niet dat er een probleem is. Het enige probleem is natuurlijk...

Dat niet iedereen het doet?

Eén. En twee, dat de wegen in Vlaanderen smal zijn en dat er meer en meer straatmeubilair is gekomen (verkeersdrempels, bloembakken, enz.). Echt waar, het wordt zo goed en zo kwaad als het kan opgevolgd door de seingever; ik wil echt benadrukken dat die mensen goed werk leveren. Maar ja, de wegen in Frankrijk zijn nu eenmaal breder, en in Wallonië ook, en je hebt dus meer ruimte om te manoeuvreren. Dat is een heel klein beetje het probleem van de koersen in Vlaanderen, dat de situatie in het peloton nogal snel compact en hectisch kan worden omwille van de verkeersinfrastructuur. Dan worden ze uiteraard nerveus en dan sturen ze ons vooruit, wat begrijpelijk is, maar als iedereen doet wat hij moet doen, ik zeg het nogmaals, dan is er geen probleem. Dat is hetzelfde in het verkeer: als iedereen zich aan de regels houdt, dan zou niemand een boete krijgen of te snel rijden. Er wordt vaak gezegd dat de koers een kopie van het leven is: winnen, verliezen, vals spelen, geflikt worden, enz. Het is alles: heel het leven vertaalt zich in een wielervedstrijd. Dat is eigenlijk heel raar.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment het meeste effect teweegbrengen?

Het derde, *Education*. Dat is heel duidelijk. Aan het straatmeubilair en de weginfrastructuur kan je niet veel veranderen, denk ik. De reglementen, ja, ze zijn er. OK, tussen de groene en de rode vlag rijdt een koers op de openbare weg, weliswaar niet volgens de gewone geplogenheden van de verkeersreglementen, maar dan nog wordt aan de autobestuurders duidelijk gemaakt dat zij rechts op de weg moeten rijden. Alleszins, je opvoeding, je houding en je gedrag in het verkeer zijn van primordiaal belang! Natuurlijk moet je ook een beetje kunnen aanvoelen wat een koers is, want dat is constant in beweging he? Ik bedoel, een voetbalmatch speelt zich af op een groene rechthoek met 22 man en dan is dat gedaan. Maar een koers beweegt, dus iedere seconde kan er ook iets gebeuren. Iedereen moet zó geconcentreerd zijn, op elk moment, en dat is ook een onderdeel van de opvoeding: ga niet te laat slapen, drink niet, en wees te allen tijde wakker en alert voor alles wat er kan gebeuren. De meesten doen dat ook wel; de meeste chauffeurs van koerswagens zijn uitstekende chauffeurs, daar ben ik het volledig mee eens, en toch gebeuren er soms nog ongevallen die niet vermeden kunnen worden. Maar als iedereen inderdaad welopgevoed en gentleman-achtig aan de start van de koers verschijnt, dan zou dat al veel helpen. Echter, als het moment daar is, vecht iedereen voor zijn eigen brok.

En is er een bepaalde groep in het peloton waarvan u zegt “daar is nog veel verbetering mogelijk!”?

Waar ik het vooral van krijg in de Tour, dat zijn de invités. Ik heb de indruk dat er dat iedere dag meer en meer zijn. Dat zijn genodigden die enkel en alleen komen kijken naar de wedstrijd. Die rijden mee in het peloton en die houden zich meestal wel gedeisd, maar op bepaalde momenten durven die toch al eens stoten uit te halen. Daar vind je dus chauffeurs, die weliswaar geaccrediteerd zijn door de organisatie, maar die de koers niet snappen en dat is verschrikkelijk. Daar zitten echt een paar pipo's tussen, sorry dat ik het zo zeg, en dat is niet goed. Daarvoor moet je ongelofelijk alert zijn. Terwijl wij ons werk proberen doen, komen zij eigenlijk hun hobby uitoefenen en dat botst soms. Ik begrijp wel dat ze nodig zijn, want je hebt sponsors en VIPs nodig in de koers, maar op sommige momenten denk ik ook: stuur hen naar huis en laat hen op een ander moment eens komen, want dit is niet gepast...

Moeten we dan een onderscheid maken tussen essentiële en niet-essentiële motards/gemotoriseerde voertuigen?

Ja inderdaad, dat vind ik wel. Wat betreft de chauffeurs moet er een onderscheid gemaakt worden tussen degenen die daar zijn voor hun werk en degenen die daar zijn voor hun ontspanning. Wees maar zeker dat er politiemannen zijn die ook gewoon komen om te kijken, dat durf ik wel te stellen. Wij noemen dat dan "in onze weg komen rijden".

4) Vindt u het belangrijk dat er bij het ontwikkelen van een veiligheidsbeleid geluisterd wordt naar de meningen van de verschillende relevante stakeholders binnen de wielergemeenschap (renners, ploegen, media, fans,...)?

Dat vind ik persoonlijk wel, want in een koers zijn er zo veel verschillende groepen van mensen die ook nog eens verschillende belangen hebben. De ploegleiders willen bij hun renners zijn en hen zo snel mogelijk helpen; die moeten voorrang krijgen. Maar die moeten ook wel rekening houden met hoe het parcours er uitziet op het moment dat zij hun renners benaderen. Zij moeten ook aanvoelen wanneer er straatmeubilair, rotondes of bloembakken op het parcours liggen. Bovendien moeten zij ook verstaan dat wij, van radio en televisie, ook gewoon ons werk willen doen en erbij willen zijn. Er heeft vorig jaar op de Belgische Wielerbond een vergadering met alle betrokkenen plaatsgevonden; er zat 60-70 man in die zaal. Iedere groep was vertegenwoordigd. Dat is een heel serene, duidelijke vergadering geweest, waarin iedereen nog eens op zijn rechten en zijn plichten werd gewezen. Ik vond dat een fantastisch initiatief, maar ik denk dat je zoiets ieder jaar opnieuw gaat moeten organiseren, zodat iedereen elk jaar opnieuw nog eens herinnerd wordt aan de zaken die fout zijn gelopen. Daarbij kan men met concrete voorbeelden uit de koers, ongevallen die al dan niet vermeden hadden kunnen worden, aantonen wat wel en wat niet kan. Men moet duidelijk zeggen wat wel of niet getolereerd en bestraft wordt. Van mijn part mogen ze overtreders op staande voet buitengooien. Dat is de grootste straf die je iemand in de koers kan geven, bv. dat die persoon de volgende rit niet mag meerijden. Als ik zelf verkeerd ben, het zou heel jammer zijn natuurlijk, dan zou ik de consequenties ook aanvaarden. Maar dan moet je werkelijk iets gedaan hebben wat écht niet kan en waarvoor je terecht gestraft wordt. Zo'n dingen gebeuren nu nog steeds en dat wordt vaak opgevangen door de ervaring van degenen die al lang in de koers zitten. Maar vroeg of laat zal het eens verkeerd aflopen. Het is al een paar keer verkeerd afgelopen, helaas.

Hebben de verschillende partijen dan ook inspraak gekregen in dat veiligheidsoverleg?

Alle mensen die daar aanwezig waren, zaten gemiddeld al 20 jaar in het wielrennen. Die weten ook wel waarover het gaat en die realiseren zich ook wel “OK ja, dat is waar, we moeten daar inderdaad op letten. We zullen zorgen dat dat niet meer gebeurt.” Die vergadering was eerder een soort van wake-up call om te zeggen dat iedereen nog eens zijn best moet doen om de koers veiliger te maken voor iedereen: zorg dat je er altijd met je gedachten bij bent en probeer gevaarlijke situaties te allen tijde te vermijden! Maar ik zeg het, eigenlijk zou men dat ieder jaar opnieuw moeten organiseren. En het is waar, veel nieuws wordt daar niet verteld, maar als ze daar een paar voorbeelden tonen van zaken die in koers gebeurd zijn die echt niet door de beugel kunnen, dan wordt dat besef bij velen terug aangewakkerd. Dat is eigenlijk ook een vorm van sensibilisering en *Education*.

Jürgen Roelandts en Jens Debusschere vinden dat de renners nog meer inspraak zouden moeten krijgen. Bent u het daarmee eens?

Ja, maar ik vraag me enkel af, wat kunnen zij nog meer vragen of voorstellen? Die mannen zijn met hun koers bezig en op bepaalde momenten moet je als motard het peloton nu eenmaal voorbijsteken, dat is onvermijdbaar en ik doe dat ook niet graag. Niemand steekt het peloton graag voorbij trouwens. Dat is zo hectisch, maar ja, soms kan je niet anders. Dan geef ik hen wel gelijk dat sommige motards nog iets meer zouden moeten opletten. Maar ja, je claxonneert en je probeert die inhaalbeweging onder begeleiding van een politiemann uit te voeren. Dus ik denk dat ook voor ons de veiligheid van de renners vooropstaat en ik heb niet het gevoel dat wij de renners hinderen. Dat moet de instelling zijn van alle motards, al kan het natuurlijk goed zijn dat zij dat anders aanvoelen.

Als ik dan denk aan het ongeval in de Ronde van België vorig jaar, hoe is dat ongeval precies tot stand gekomen?

Doordat enkele motards het peloton probeerden in te halen via het fietspad langs de weg, en het fietspad stopte opeens. Die mannen schrokken en ze konden niet anders dan uitwijken in de richting van het peloton. Nu ja, als je het op tijd ziet kan je uiteraard wél remmen zeker? Maar goed, ik ken de details niet. Enfin, de fundamentele les is dat je het peloton niet voorbijsteekt als het naar beneden rijdt, tegen 70 of 80 kilometer per uur dan nog. Die mannen zijn ook bezig met hun weg te zoeken en die moeten ook onverwachtse bewegingen maken. Daar moet je als motard op voorzien zijn. Maar als je niet naast het peloton rijdt, moet je daar zelfs niet op voorzien zijn. Het is echt simpel en uiteraard moeten de wielrenners te allen tijde beschermd worden.

5) Vindt u dat er bij de renners zelf een mentaliteitsprobleem is? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang.

Ja, sommige motards zeggen dat ook. Het gebeurt al eens dat de renners zeggen “Foert, dat ze maar wachten om ons voorbij te rijden”. Dat is in bepaalde situaties effectief het geval en ik kan dat volledig begrijpen. Als renner ben je daar aan het koersen en aan het afzien en dan moet daar ook nog eens een motard passeren. Soms moeten zij natuurlijk ook wel plaats maken voor ons, dat is onvermijdelijk. Maar ja, dat is niet volgens de natuur van de renners; zij hebben de neiging om de volledige breedte van de weg te benutten en dat is ook terecht. Ik zeg het nog eens, zelf probeer ik dat zo veel mogelijk te vermijden, want het is niet leuk om een peloton voorbij te rijden. Soms worden de regulatoren op de moto zelf ook verrast wanneer het peloton sneller terugkomt dan verwacht; wanneer je daar dan nog ergens tussen hangt, dan moet je daar inderdaad nog snel proberen passeren en dan kan het

natuurlijk gebeuren dat er hectische momenten plaatsvinden, waarbij de verschillende betrokkenen nogal snel op hun paard zitten in het heetst van de strijd.

Maken de mediamotoren ook gebruik van de way-ins en way-outs?

Nee, dat zijn enkel de mobiele seingever. Maar dat is alleszins een heel goede maatregel, dat wil ik echt benadrukken. Dat ontlicht de koers, absoluut zeker, en dat maakt het voor ons ook makkelijker om ons werk te doen. Het wordt bovendien zeer goed uitgevoerd: het gebeurt onder begeleiding van politiemotoren en het wordt perfect aangegeven met borden waar je niet naast kan kijken. Echt waar, dat is een zeer goede oplossing gebleken. Dat is alleszins een meer verfijnde oplossing dan wat men 2 jaar geleden altijd voorstelde, namelijk de uitdunning van het peloton, m.a.w. een grote kuis houden. Eigenlijk heeft men nu ook een grote kuis gehouden, maar op een andere manier: de mobiele seingever worden op tijd weggestuurd via een alternatieve route, waardoor bepaalde hectische situaties vermeden worden en het peloton ook gedeeltelijk uitgedund wordt.

6) Ik zal nu een paar specifieke topics aanhalen. U mag zeggen wat uw mening over een bepaald topic is en of het al dan niet haalbaar is volgens u.

Men spreekt vaak over een vermindering van het aantal renners in het peloton, 6 of 7 per ploeg. Denkt u dat zo'n maatregel veel effect zou hebben?

Puur cijfermatig gezien betekent een kleiner peloton ook minder volgwagens, maar ja... Ik weet het eigenlijk niet; ik heb daar mijn twijfels over. Zoals ik al gezegd heb, of ze nu met 200 constant bewegen of met 160, ik denk niet dat dat op zich veel verschil gaat maken. Het duwen en wringen zal nog steeds blijven en de coureurs maken toch gebruik van de volledige breedte van de weg. Ik denk echter wel dat een kleiner peloton een andere manier van koersen impliceert, omdat men de koers dan minder kan lamleggen en er meer gestreden zal worden. Misschien zou dit ook wel een positief effect voor de motards met zich meebrengen, aangezien alles dan sneller "uit elkaar ligt" waardoor je als motard er gemakkelijker tussen kan manoeuvreren. Zoiets is misschien wel een interessante overweging, maar puur voor de veiligheid zou ik deze maatregel niet doorvoeren.

Denkt u dat de televisie en fotografen in de toekomst ook gebruik zullen maken van drones om wedstrijden in beeld te brengen?

De technologische evolutie staat niet stil, volledig akkoord, alleen denk ik wel dat die drones op een zekere hoogte zullen moeten hangen opdat die niemand zouden storen. Dat is een element, want er wordt nu al vaak gezegd dat de helikopters van de Tour te laag vliegen en dat die moeten verdwijnen. Ik weet niet of een drone zich ver genoeg van de koers kan verwijderen en tegelijkertijd toch nog goede foto's kan nemen. Ik weet niet of je dat weet, maar in Gent-Wevelgem maakte de VRT gebruik van een Cineflex, een camera die bovenop een auto staat die soms een kilometer voor het peloton uit rijdt. Je kan daar perfect mee werken, behalve als het parcours bochtig of heuvelachtig is, dan heb je daar niet veel aan. Maar die Cineflex maakt schitterende beelden en kan ver voor de coureurs rijden, dus de veiligheid blijft gewaarborgd. De lange wegen in Gent-Wevelgem lenen zich daar perfect toe, dus dat apparaat heeft zeker zijn nut. Als we dan de fotografen beschouwen, zijn zij dan nog tevreden als zij op die manier beelden moeten vastleggen? Ik denk het niet. Ik denk dat een fotograaf, net als een commentator voor radio of tv, zich middenin de koers wilt positioneren. Als fotograaf of commentator moet je daar lichamelijk bij zijn; je moet de renners bij wijze van spreken kunnen zien spuwen.

Daarnaast kan er natuurlijk ook wel op afstand gewerkt worden: telelenzen maken dit zeker mogelijk en de technologie zal nog verder evolueren. Maar ik vrees dat een drone niet dicht genoeg bij het peloton kan komen en dat dat misschien ook storend is voor sommige mensen, net zoals de helikopters. Van zodra een helikopter een heel klein beetje te dichtbij komt, wordt die ook weggestuurd.

Over enkele jaren zal men alleszins toch beginnen experimenteren met drones in de koers?

Ongetwijfeld, als ze het kunnen doen dan zullen ze het ook proberen. Zo werkt men nu soms al met cameraatjes op de fietsen. Misschien kan ook daarvan meer gebruik gemaakt worden, bv. om foto's te maken. Dat is mogelijk een evolutie die het aantal motoren met fotografen verder kan reduceren in de toekomst.

Een voorstel van Tom Boonen dan. Hij stelde vorig jaar voor om juist méér motoren in het peloton te plaatsen, voornamelijk mobiele seingever dan, zodat deze minder inhaalbewegingen zouden moeten maken. Maar ja, dit wordt misschien al gedeeltelijk opgelost door de way-ins en way-outs?

Ja, volledig mee akkoord, dat was een terechte opmerking. Want iedereen zegt minder en minder motoren, maar als je er meer hebt, hoeven de individuele motards zich minder te haasten en zal er zich minder verkeer in de koers voordoen. Dat was inderdaad een terechte opmerking.

Een radicaal voorstel dan. Sommige wedstrijden gewoonweg organiseren op afgesloten circuits?

Ik heb het daar met mijn collega's ook al over gehad en wij voelen aan dat we daar in de toekomst misschien naartoe zullen moeten evolueren. Ik heb het dan niet alleen over de veiligheid van de mensen in het peloton, maar ook over de veiligheid van de seingever. Een doorsnee seingever is een man van 65 jaar die daar voor een boterham en een pintje gaat staan omdat die man daar toch op het einde van de straat woont. Maar dat gaat niet blijven duren. De seingever die zich nu reeds in groep verenigen, vragen 10 tot 20 tot 25 euro. Hoeveel organisatoren gaan dat kunnen blijven betalen? Die afgesloten circuits zijn een evolutie die er zit aan te komen, want men zal steeds minder vrijwilligers vinden die seingever willen zijn voor een appel en een ei. Dat is een generatie die aan het uitsterven is. Ten gevolge hiervan gaat men bij de koersen in lijn, van stad tot stad, met een probleem zitten. De kans is dus groot dat we effectief zullen moeten evolueren naar afgesloten parcoursen; BK's, WK's en sommige koersen in Canada worden reeds gereden op een circuit en ik vind persoonlijk niet dat dat minderwaardige koersen zijn. Dat zijn heel mooie koersen, en op die manier los je inderdaad het probleem van de seingever op. Ik durf daar geen neen op zeggen, en ik denk zelfs dat het ja zal zijn.

Dat biedt misschien ook nieuwe perspectieven om de wedstrijd in beeld te brengen?

Inderdaad, daar zou je bijvoorbeeld wél gebruik kunnen maken van drones! Daarnaast kan je ook met vaste camera's werken in plaats van losse. Ja, ik denk wel dat dat iets heeft, maar dan krijg je natuurlijk wel het verhaal dat het peloton in rondjes rijdt. Maar anderzijds vind ik dat aantrekkelijker voor de toeschouwers langs het parcours, omdat zij de renners dan 6, 7 of 8 keer zien passeren. Dat is volgens mij ook een toegevoegde waarde ten opzichte van de huidige situatie. Nu ziet men de renners slechts eenmaal voorbij razen en kan men met moeite twee man herkennen.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken

hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denkt u daarvan?

Langs de ene kant kan ik dat wel begrijpen, langs de andere kant blijft het natuurlijk wel koers en het feit dat ook klassementsrijders tot op het einde van een sprintetappe moeten blijven vechten voor seconden, maakt deel uit van de sport. Ik kan de redenering van Sagan echter wel volgen; in dat verband ligt het probleem voornamelijk bij de 2 of 3 *lead-outs* (van een klassementsrijder), die meestal minder ervaring hebben in de massasprints en minder gewend zijn om een 'treintje' te vormen. De renners in de treintjes van Kittel of Greipel zijn gewend om dat te doen, maar dan komen er inderdaad soms enkele *lead-outs* zich daarin mengen om hun kopman te beschermen voor het klassement. Ik begrijp wel wat Sagan bedoelt, maar enerzijds mogen die klassementsploegen toch ook meedoen om te winnen? Anderzijds verwacht ik dat wanneer bepaalde renners zich op het 3 kilometer-punt laten uitzakken, dit ook tot gevaarlijke situaties kan leiden: renners die niet achterom kijken of renners die aan het komen zijn en niet zien dat anderen zich laten uitzakken, pas op daarmee! Het is een tweesnijdend zwaard. In theorie is dat een mooie gedachte van Sagan, maar ik denk dat er te veel andere overwegingen meespelen om dit voorstel in de praktijk te brengen. Ik denk nog altijd dat een coureur aan de start van een koers staat om te winnen. Als je als klassementrijder in de finale zit, waarom zou je dan niet meedoen voor de overwinning? Als je je op 3 kilometer van de meet laat uitbollen, dan is de kans dat je aangereden wordt volgens mij juist groter!

7) Is dit dan een voorbeeld van een maatregel die weliswaar de veiligheid ten goede komt, maar wel indruist tegen de fundamentele sociale en culturele waarden van de sport?

Eigenlijk wel, want uiteindelijk is dit een maatregel voor de coureurs alleen. Daar komen geen motoren, volgwagens of helikopters meer bij kijken, dus ik vermoed dat dat dan inderdaad te maken heeft met de fundamentele en de cultuur van de wielersport. Met het oog op massasprints is het eerder aan de organisatoren om geen bochten of rotondes in de zone van de sprint te leggen, want dat brengt de renners vaak in gevaar. Dan worden de renners daarvoor gewaarschuwd via de oortjes en dán begint het wringen pas!

8) Aangezien u er zelf over begint, denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit voor meer spektakel en strijd zorgt?

Ik denk het wel, en ik vind dat een jammere evolutie. Soms hebben wij de kans om de aankomsten in de Tour enkele uren voor de start te bekijken en dan vragen wij ons vaak af waarom men dat parcours zo riskant maakt door op het einde van de rit nog bochten of rotondes in het traject te integreren. Je moet het ook niet gaan zoeken he? Natuurlijk, de weginfrastructuur wordt steeds meer aangepast in functie van de veiligheid van de gewone weggebruiker, dus het wordt ook steeds moeilijker om een

mooie, rechte straat voor een aankomst te vinden. Bovendien heeft de organisatie van de Tour recent wel inspanningen geleverd om de aankomsten veiliger te maken. Zo heeft men besloten om vanaf nu minder aankomsten in het midden van een stad te laten plaatsvinden en vaker uit te wijken naar industrieterreinen, met het oog op het verminderen van de hectiek en het verbeteren van de veiligheid. Maar alleszins zouden sommige organisatoren vaker tot de orde geroepen moeten worden.

De organisatoren van Gent-Wevelgem bijvoorbeeld? Denk maar aan de plugstreets...

Ja, die zijn totaal overbodig. Dat brengt die wedstrijd niks bij. Je hebt Parijs-Roubaix, de Strade Bianche, Dwars door het Hageland, enz. Er zijn al genoeg koersen die op onverharde wegen betwist worden en die zijn al spectaculair genoeg. Maar moet je zo'n wegen nu echt gaan opzoeken in Gent-Wevelgem? We hadden geluk dat het daar op dat moment droog was, anders hadden we daar nogal toestanden meegemaakt... OK, ik denk wel dat het mooi om zien was vanuit de lucht, maar als je daar middenin zit, dan denk je daar wel anders over. Nee sorry, geen toegevoegde waarde. Als organisator moet je je gezond verstand gebruiken en de gevaarlijke wegen links laten liggen. Ik vind het eigenlijk wel raar dat dat nog zo vaak gebeurt, want veel ex-renners zitten in de organisatie van dergelijke wedstrijden en dan schudden die zo'n dingen uit hun mouw... Sensibilisering van organisatoren is dus ook wel belangrijk.

9) Het wielrennen zal steeds een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatst met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Desondanks, hoe veilig denkt u dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn?

Als ik hoor dat de mentaliteit binnen het peloton m.b.t. het elkaar verwittigen voor obstakels aanzienlijk slechter is geworden, dan is dat zeker niet gezond. Blijkbaar waarschuwen coureurs elkaar steeds minder en rijden jonge renners rond met een mentaliteit van "als diegene straks tegen een bloembak rijdt, dan is dat een concurrent minder". Ik heb recent de indruk dat het terug aan het verbeteren is, dat men terug meer gaat wijzen en de hand gaat opsteken bij gevaarlijke punten. Als die onderlinge communicatie en solidariteit terug in positieve zin evolueert, dan denk ik dat er over 20 jaar niet zo veel verschil qua veiligheid zal zijn t.o.v. vandaag. Want ja, de straten staan al redelijk vol, ik denk niet dat daar nog veel bij gaat komen. Wat over 20 jaar natuurlijk wel kan, is dat wedstrijden vaker georganiseerd worden op gespecialiseerde circuits zonder obstakels, waarbij je minder seingevers nodig hebt en gebruik kan maken van vaste camera's. Als dergelijke circuits effectief hun intrede maken, in combinatie met het verdwijnen van de huidige "slechte" mentaliteit, dan is er in de komende 20 jaar misschien wel nog progressie mogelijk...

Interview 10: Oliver Naesen

Classificatie: Competitieve participant in het peloton

Leeftijd: 26

Woonplaats: Berlare

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 11 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen: wielrenner bij AG2R La Mondiale



Samenvatting van het interview

1) Oliver, wat is jouw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?

In dat verband heb je twee invalshoeken: tijdens de wedstrijd en op training. In de wedstrijden zelf is men echt veel aan het verbeteren, vind ik, ten gevolge van de ongevallen die spijtig genoeg gebeurd zijn. De *way-ins* en *way-outs* voor de motards bijvoorbeeld, dat is echt een mega goede stap vooruit. Verder passeer je tegenwoordig bijna nooit meer paaltjes die niet ingepakt zijn. Anderzijds, iets waar men niets aan kan veranderen, is het feit dat de wegen eigenlijk niet gemaakt zijn om erop te koersen. Je rijdt van eiland naar eiland, je rijdt van borduur naar borduur. In de grote landen zoals Frankrijk, als je van een klein onnozel dorp naar een ander klein onnozel dorp rijdt, dan kom je zo'n dingen niet tegen, maar in het algemeen zijn de wegen niet voor het wielrennen gemaakt. Dus je moet echt wel continu wakker blijven. Maar op zich vind ik dat het op dit moment goed meevalt qua veiligheid, binnen de wedstrijd. Buiten de wedstrijd echter, op training, dat is een andere zaak. Zo werd Yoann Offredo deze week nog aangevallen op training door een man met een honkbalknuppel. Man man man, dat zijn dingen die je ook gewoon echt tegenkomt, dat gebeurt echt he! Dus ja, dat aspect van de veiligheid is nog niet top. Dan denk ik ook onmiddellijk aan Scarponi die vorige week op training aangereden werd en overleden is. Je moet er af en toe bij stilstaan, ook niet te veel natuurlijk, zodat je in je achterhoofd weet dat je vroeg of laat wordt aangereden als wielrenner. Ik ben zelf ook al eens omver gereden, zonder erg, maar het is toch al eens gebeurd. Dat is eigenlijk wel een beetje beangstigend, maar dat kan je ook overkomen als je naar de bakker rijdt bijvoorbeeld. Desondanks dit aspect gaat het wel de goede richting uit wat betreft de veiligheid.

Zijn er volgens jou manieren om de veiligheid op training te verbeteren?

Ja, dat is een beetje tweerichtingsverkeer. Het begint bij onszelf; als je op stage in Spanje in een groep van 20 man rijdt, dan wordt er nooit gestopt voor een rood licht. Dat is de normaalste zaak van de wereld. Ik word daar soms echt zot van, dat is echt superdwaas. Maar goed, dat is nu zo, iedereen negeert de rode lichten. Dat zou eigenlijk niet meer mogen gebeuren, dat is stap 1. Als je op training afdalingen doet, dan hoeft dat niet aan 90 km/u te zijn, dat mag gerust ook aan 50 km/u gebeuren. In onoverzichtelijke bochten mag je gerust op je vak blijven; je moet niet altijd denken dat je in de Ronde van Frankrijk zit. Bij zo'n dingen begint het en verder is het ook belangrijk dat je het bewustzijn hebt van "Ik zit goed op mijn fiets, ik kan snel reageren als er iets gebeurt of ik kan snel tot stilstand komen, maar dat oud vrouwtje dat in haar auto zit en schrikt als ze mij uit de bocht ziet komen, die misschien niet". Je moet dus wel beseffen dat niet iedereen even vlot en wendbaar is in het verkeer. En anderzijds, die honderden keren dat het al gebeurd is dat ik op het fietspad rijd en dat er iemand mij echt "millimetert" met zijn auto, dan denk je echt: what the f*ck?! Dat zijn de twee belangrijke factoren als het gaat om veiligheid op training, maar ja, je hebt er maar één echt in de hand en dat ben je zelf. Dus ik denk dat als iedereen gewoon normaal doet, wat ik echt wel probeer, je het risico wel kan minimaliseren, maar dan nog heb je het niet helemaal zelf in de hand.

In wedstrijden gaat het dus de goede richting uit, maar op training is er nog veel verbetering mogelijk?

Ja, inderdaad. Zeker wat betreft de wedstrijden is er nu een wielrennersvakbond, de CPA (*Cyclistes Professionels Associés*), die al veel zaken gedaan heeft die goed zijn voor de veiligheid. De invoering van de *way-ins* en *way-outs* was bv. een voorstel van die vakbond en de UCI heeft daar gelukkig naar geluisterd. Verder denk ik ook aan het *Extreme Weather Protocol*; dat is goed voor ons zodat we niet zitten te bevriezen op onze fiets. Dit protocol verplicht organisatoren om de wedstrijd in te korten of te annuleren bij extreme weersomstandigheden: +35 graden, onder 0 graden, sneeuw, enz. Dat was vroeger allemaal niet het geval. Als het sneeuwde zei men gewoon dat we voorzichtig moesten zijn in de afdalingen en moesten we er gewoon voor zorgen dat we onze nek niet braken. Dus de mensen van die vakbond doen wel goede dingen. Ik denk bv. ook aan de schijfremmen, daarmee zijn enkele ongelukken gebeurd, moeten die worden toegelaten of niet? Dan zegt de CPA: "Oh, zo niet!". Dan zijn de schijven weer even verboden geweest, en nu is men bezig met een soort spatbord voor die schijven te ontwikkelen zodat je er niet aan kan snijden. Ze doen soms ook wat onnozele dingen, maar het is allemaal goed voor de veiligheid en het is allemaal goed voor ons. Dus ook die vakbond zorgt ervoor dat het de goede kant op gaat met de veiligheid.

2) Vind je dat er op dit moment al genoeg naar de renners geluisterd wordt? Krijgt iedereen genoeg inspraak?

Ja, eigenlijk wel. De vorige jaren, als er eens een ongeval gebeurde, dan kwam er vaak de kritiek "Kijk, dat heb ik gisteren gezegd!". Stel dat we op de eerste dag van een ronde zeiden dat de aankomst veel te gevaarlijk was (omwille van bochten of iets dergelijks), dan was dat de dag erna opnieuw zo; dan valt er 30 man en breken er twee hun rug. 170 man uitten hun ongenoegen en er gebeurde niets. Nu kom je zo'n zaken al veel minder tegen, dus men heeft echt wel door dat dat niet meer te doen was.

Jürgen Roelandts en Jens Debusschere waren van mening dat er nog te weinig naar de renners geluisterd wordt, bv. in de kwestie van de schijfremmen. Uit een enquête bleek immers dat 90 procent van de renners tegen is en toch worden die remmen toegelaten...

Ja OK, ze laten het toe, maar ze hebben ook dat beschermstuk/spatbord ontwikkeld. Het draait allemaal om geld natuurlijk, daar kan je niet om heen. Dat moet ook zo zijn, want anders is het niet zo plezant als het nu is. Het is goed dat ze naar ons luisteren en ze proberen er iets aan te doen, maar je kan een multinational als Specialized of Shimano niet verbieden om schijfremmen te produceren, want dat is volgens mij de toekomst van het wegwielrennen. Die remmen zijn écht wel goed, maar ze zijn misschien nog niet helemaal veilig. Je kan niet tegen die merken zeggen dat ze er volledig mee moeten stoppen, want die investeren er belachelijk veel geld in, maar ze moeten die schijfremmen wel nog verder blijven aanpassen zodat die in de toekomst nog veiliger worden.

Hoe zie jij de toekomst van de schijfremmen? Zal op termijn iedereen met schijfremmen rijden?

Dat denk ik wel; dat is ook het veiligste volgens mij. Als iemand met gewone velgremmen rijdt en die remt in de regen, dan zit daar precies een *delay* op, 2 seconden dat je totaal geen grip en controle hebt, en dán pas begint die te vertragen omdat er een laagje “vuil en nat” op het wiel zit. Die traditionele remblokken voeren immers geen water af, terwijl schijfremmen de fiets onmiddellijk doen vertragen. Stel dat er in een afdaling iemand valt en de persoon voor jou heeft schijven en jij niet, dan is de kans heel groot dat je bij het remmen in die persoon zijn nek vliegt. Ik kan me niet inbeelden dat schijfremmen in de toekomst niet door iedereen in het peloton geadopteerd zullen worden. Het lijkt mij een onvermijdelijk gegeven, ook al zijn veel renners er op dit moment tegen. Maar ja, dat is het geval bij elke vernieuwing: eerst is iedereen tegen en na 2 jaar beseft iedereen dat het toch niet zo slecht is. Die schijfremmen zijn ook gewoon écht heel goed, maar ze denken allemaal te veel aan de schijven van een mountainbike, waarbij je begint te slippen als je remt, maar voor koersfietsen is dat een compleet andere soort schijfrem. Die zijn immers veel kleiner t.o.v. die van mountainbikes, waardoor je minder remkracht hebt en meer kan doseren.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens jou de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment nog het meeste effect teweegbrengen?

Pak dan toch maar *Engineering*. Het zijn kleine dingen, maar moet een borduur per se twee keer een hoek van 90 graden maken? Mag dat niet gewoon een licht ‘schuine’ borduur zijn? Als je op een borduur van 90 graden rijdt, dan lig je op de grond. Als je op een schuine borduur rijdt, heb je nog een kans. Moeten alle plakkaten en verkeersborden op een metalen paal staan? Mag dat geen rubberen of plastieken paal zijn? Nu ja, ik heb er nog niet echt over nagedacht, maar zou dat geen plastic kunnen zijn, zodat je niet dood bent wanneer je daartegen rijdt? *Engineering* is dus wel nog belangrijk voor mij. Uiteindelijk, *Education*, ik denk niet dat dat zo veel verschil zou maken. Het gegeven is gewoonweg dat er te veel op straat staat en dat kan je alleen veranderen door niet-noodzakelijke objecten weg te nemen.

Dan komen we al snel op het politieke niveau terecht... Dergelijke beslissingen spelen zich toch ‘boven’ het wielrennen af?

Ja, tuurlijk. Maar ook voor auto's, het is niet meer geestig om als chauffeur in België rond te rijden.

Dus Engineering is voor jou het meest cruciale aspect en Education/Enforcement in mindere mate?

Enforcement is ook wel goed. Men zou bijvoorbeeld strenger moeten zijn voor coureurs die op het trottoir of het fietspad rijden. Op dat vlak zou men consequenter mogen zijn en zeggen: "Je begaat een overtreding, je ligt uit de koers, voilà". Soms zie je supporters langs de kant staan, die daar ook effectief mogen staan, en dan zie je enkele kiekens daar achter door rijden. Als die mensen verschieten en je rijdt hen aan, dan is dat misschien wel een dodelijk ongeval. Dus *Enforcement* is toch ook wel zeer belangrijk.

4) Je hebt het misschien al gezegd, maar vind jij dat er bij sommige renners een mentaliteitsprobleem is en dat een mentaliteitswijziging zich aandringt? Volgens Tom Boonen is het gedrag van sommige renners nogal roekeloos en primeert al te vaak het eigenbelang.

Ja, dat is ook zo. Er gebeuren effectief wel dingen waarvan je denkt "Allee man!", jongens die totaal niet bezig zijn met wat er achter hen gebeurt. Maar ja, je kan niet zeggen: het zijn de jonge gasten of het zijn de gevestigde waarden; in elke generatie komen dergelijke mannen voor. Als je een paar jaar in het peloton zit, dan leer je die mannen ook wel kennen en weet je bij wie je uit de buurt moet blijven; renners waarvan je weet dat de kans op een valpartij exponentieel stijgt als zij in de buurt zijn...

Zijn dergelijke mannen nog vatbaar voor sensibiliserende incentives?

Dat weet ik niet, dat zijn de mannen waarmee iedereen altijd ambras heeft. Sommigen onder hen snappen het gewoonweg niet, en daar kan je niet veel aan veranderen vrees ik. Dat is ook niet nationaliteits- of cultuurgebonden, dat is gewoon een algemeen gegeven. Ik durf wel te stellen dat het vaker sprinters zijn; een klimmer ga je zo'n kamikaze-dingen niet zien doen. Natuurlijk, in de massasprint moet je je mannetje staan, maar dat wil niet zeggen dat je van je lijn mag afwijken of gekke dingen mag doen.

5) Ik zal nu enkele specifieke topics opsommen. Je mag telkens zeggen wat je mening over dat item is en ook of je denkt dat een dergelijke maatregel haalbaar is.

Men spreekt vaak over een vermindering van het aantal renners in het peloton, 6 of 7 per ploeg. Is dat haalbaar volgens jou?

Om te beginnen, is dat veiliger? Ja. Het is aangener rijden in een peloton van 140 man dan in een peloton van 200 man. Op zich is dat wel leuk en haalbaar, maar anderzijds moeten er dan wel coureurs ontslagen worden. Ik zie een uitdunning van het peloton dus liever niet gebeuren. Het is zeker veiliger, maar het zou zonde zijn voor veel jonge gasten die op de grens tussen de amateurs en de profs schommelen. Het zou ook het niveau niet ten goede komen, denk ik.

Moest deze maatregel alsnog worden doorgevoerd, zou je dan opteren voor een vermindering van het aantal renners per ploeg of voor een vermindering van het aantal ploegen?

Minder renners per ploeg, sowieso. Minder ploegen, dat is zeker niet nodig. Dat zou vooral de continentale ploegen treffen. Ik heb zelf ook in een continentale ploeg gezeten, en dat is vaak de enige manier om je eerste stappen in het profwielrennen te zetten. Je kan bv. nooit bij Quick-Step belanden als je enkel deelneemt aan kermiskoersen. Profwielrenner worden is een zeer geleidelijk proces en die continentale ploegen spelen daarin een belangrijke rol. Als een dergelijke maatregel zou worden

ingevoerd, dan zijn dat de ploegen die ervan tussen vallen, wat in mijn ogen wel jammer zou zijn. Maar inderdaad, is een ploeg van 9 renners in de Ronde van Frankrijk echt nodig? Voor mij niet. 7 man is voldoende. Maar ja, dan worden de plaatsjes nog duurder, et cetera.

Dus jij vindt het belangrijk dat dat doorstromingsproces voor de jeugd behouden blijft?

Ja sowieso, het is beter om het aantal renners per ploeg kleiner te maken dan het aantal ploegen te verminderen. Uiteindelijk, als men dat over een lange periode invoert, dan zou dat wel een goede zaak kunnen zijn.

Wat denk je van het aantal gemotoriseerde voertuigen in het peloton? Zie je op dat vlak nog reductiemogelijkheden?

Dat aantal kan zeker verminderd worden, maar je moet ook beseffen dat die motoren vaak mobiele seingevers zijn; dat zijn de mensen die op de eilandjes gaan staan waarover ik daarnet aan het klagen was. Een heel groot deel van die motoren is echt wel noodzakelijk, ook voor de veiligheid; als ze er niet zijn, dan is het helemaal om zeep. Desalniettemin denk ik aan een beeld dat je heel vaak ziet in het wielrennen: 3 renners rijden op kop en daarrond zitten 20 moto's. Dan zou ik toch wel eens willen weten wat stuk voor stuk hun functie is daar, op dat moment. Want ja, als het werk van die motards gedaan is, dan rijden die gewoon mee in de koers. In wedstrijden zoals de Ronde van Vlaanderen is dat allemaal goed geregeld en is men vrij strikt wat betreft het positioneren van de motoren, maar in de kleinere koersen steekt het vaak niet zo nauw.

Moeten we daar een onderscheid maken tussen essentiële en niet-essentiële motoren?

Ja, maar hoe definieer je dat? Is een fotograaf niet essentieel? Tijdens de koers niet, maar zij zijn wel degenen die ons in beeld brengen, waardoor het commercieel interessant wordt en daar draait het uiteindelijk om. De jurymotoren zijn zeker belangrijk, want die halen dan weer de overtreders uit de koers, bv. zij die achter de supporters of op het trottoir beginnen rijden, noem maar op. Dat is een moeilijke zaak. Maar dankzij de *way-ins* en *way-outs* is de situatie toch al aanzienlijk verbeterd. Het voornaamste is dat de motards niet de hele tijd het peloton passeren en voorbijsteken en ze mogen ook niet met 20 moto's op enkele meters van jou rijden. Die motards kunnen immers ook vallen en als een moto valt, dan is het meestal toch iets ernstiger dan wanneer een renner valt.

Vorig jaar stelde Tom Boonen voor om juist méér motoren in het peloton te plaatsen, mobiele seingevers dan, zodat die minder inhaalbewegingen zouden moeten maken. Wat denk je daarvan?

Ja, ik heb dat ook gelezen. Daar zit iets in, zeker voor de koersen die geen gebruik maken van de *way-ins* en *way-outs*, wat voorlopig enkel een Belgische aangelegenheid is. Er valt zeker iets voor te zeggen. Meer motoren of minder motoren, het blijft een discussie natuurlijk. Anderzijds zou men ook gebruik kunnen maken van een groter aantal stationaire seingevers, maar ja, wie wil dat blijven doen voor 3 drankbonnetjes en 2 boterhammen? Het is alleszins geen simpele kwestie.

Zie jij nog veel VIPs rondrijden in het peloton zelf?

Nee, die bekijken de koers enkel op specifieke punten langs het parcours. Zij zitten nooit in de koers zelf, tenzij tijdens Parijs-Roubaix omdat alles daar nogal hectisch is. Maar dat is dan ook geen ramp, omdat de groepjes daar zo klein zijn dat het eigenlijk niet uitmaakt. Nee, daar heb ik totaal geen last van. En nogmaals, die VIP-plaatsen, dat is een beetje de *Return On Investment* voor die mensen. Als je de wedstrijd sponsort, dan krijg je van de organisatie een aantal VIP-tickets. Die sponsors en VIPs zijn

immers noodzakelijk om de koers financieel draaiende te houden. Als je het zo bekijkt, zit er eigenlijk veel noodzakelijk kwaad in het wielrennen he?

Zou het voor jou een optie zijn om sommige wedstrijden gewoonweg op afgesloten parcoursen te organiseren of is dat een stap te ver?

Ja, maar dat gebeurt nu soms al: het Belgisch Kampioenschap, het Wereldkampioenschap, de twee koersen in Canada die gebruik maken van 'stadscircuits'. Eigenlijk zijn dat topkoersen, dat is echt de max! Maar, dat is natuurlijk niet mogelijk voor Klassiekers zoals de Ronde van Vlaanderen. De meeste koersen worden van A naar B georganiseerd, maar wat je bijvoorbeeld wel kan doen is op het einde van de rit een aantal lokale rondjes in het parcours integreren. Zo'n lokaal circuit kan je dan wel verkeersvrij maken. Dat is sowieso het veiligste van het veiligste. Maar, dat kost naar het schijnt zeer veel geld. Het organiseren van een koers brengt op zich al astronomische kosten met zich mee. Als je dan ook nog eens een hele stad verkeersvrij moet maken... Ik denk dat die twee wedstrijden in Canada geweldig dure koersen zijn. Er zit een Canadees in mijn ploeg die de organisator kent, en die zei dat de kosten daarvan oplopen tot zo'n 8 miljoen euro. En dat zijn eendagskoersen he; één dag en het is voorbij. Dat zijn natuurlijk wel grote steden, Québec en Montreal, dus ik snap wel waar die kost vandaan komt. Maar dat zijn dus echt toffe koersen, ook omdat je op die manier het parcours beter kent, en toch komen ook daar regelmatig valpartijen voor. Maar ja, we kunnen de Klassiekers niet opeens afbakenen binnen een straal van 10 kilometer...

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denk je daarvan?

Ja, dat is waar, dat is zeker veel veiliger. Máár, het is ook onderdeel van de sport he? Elk jaar is er wel iemand die 10 seconden verliest omdat hij te ver geplaatst zat of omdat zijn ploeg niet sterk genoeg was om hem vooraan te houden. Dat is een moeilijke kwestie. Het is veel veiliger, dus daarom zou je al moeten zeggen "Ja!", maar anderzijds hoort het er ook gewoon bij. In een bergrit zegt men toch ook niet: "Naesen, jij bent gelost, doe maar op het gemak want vandaag gaan we de tijdslimiet afschaffen. Je hoeft de afdalingen dus niet aan 120 km/u af te leggen om binnen de tijd aan te komen." Ik vind eigenlijk dat de klimmers al genoeg cadeaus krijgen. *(lacht)*

6) Is dit dan misschien een voorbeeld van een maatregel die weliswaar de veiligheid ten goede komt, maar indruist tegen de sociale en culturele waarden binnen de sport, i.e. de implementatiecontext?

Ja inderdaad, zo zou je het kunnen stellen. Maar uiteindelijk, het zou mij onverschillig laten, van mij mogen ze dat doen. Het maakt mij eigenlijk niet uit of Froome 5 seconden winst pakt op weet ik veel

wie... Dat kan mij echt niet schelen. (*lacht*) Voor die klassementsmannen zou dit alleszins heel wat minder stress impliceren en voor de spurters zou het wel een pak veiliger zijn.

Laat het ons vervolgens over de oortjes hebben. Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Doen of niet?

Ik zou dat persoonlijk wel beter vinden. Niet omwille van die “opzweepende prikkels”, maar wanneer je bv. met 10 man in een vlucht zit, en je hebt goesting om te koersen, dan kan het zijn dat de ploegleider zegt: “Niet rijden!”. Ploegleiders durven de koers al eens lamleggen. Ze zouden soms liever hebben dat je 50^e wordt dan dat je 2^e wordt, dat je dus zeker niet geklopt zou worden. Zelf heb ik niet zo veel ervaring met “ambetante” ploegleiders, maar ik heb er toch ook al gehad die gewoon nooit zwijgen. Als de koers in het begin stil ligt en je doet een babbeltje met je makkers, dan gebeurt het al eens dat er iemand moppen begint te tappen of zever begint te verkopen in je oortje.

En je kan die oortjes niet uitschakelen?

Je kan ze uittrekken, en dat doe ik ook heel vaak. Anderzijds kunnen de oortjes bij momenten ook nuttig zijn, bv. wanneer je ploegleider iemand vooruit stuurt en die persoon ontdekt dat er 2 kilometer verder zijwind staat waardoor de koers in 30 stukken zal scheuren, dan is het wel interessant dat jij en je ploeg dat weten, terwijl de rest van het peloton daarvan niet op de hoogte is. Zo’n *inside info* is altijd wel leuk. Het zou vooral beter zijn moesten de ploegleiders een beetje meer zwijgen, en dat ze niet in elke bocht zeggen: “Hier gaat het gebeuren!”, want soms is dat een beetje overdreven.

De oortjes roepen bij jou dus gemengde gevoelens op?

Ja inderdaad. Sommige wedstrijden zouden misschien gewoon zonder oortjes gereden kunnen worden. Vroeger was dat zo: sommige zonder, sommige met. Dat vond ik wel tof. Ik wissel graag af tussen beide opties. Zeker als ik de weg niet zo goed ken, dan rij ik graag met oortjes. Die neutrale frequentie zou mijn probleem dus inderdaad wel oplossen. Het zou zeker niet slecht zijn, maar niet voor altijd, want anders zitten die ploegleiders er ook maar voor spek en bonen bij. Daarnaast is de communicatie via oortjes ook belangrijk om te weten te komen of iemand van onze ploeg al dan niet betrokken is bij een valpartij. Dan is de volgwagen onmiddellijk op de hoogte van de situatie en kunnen ze snel reageren als die persoon technische bijstand nodig heeft. De communicatie met de ploegleiders heeft dus zeker wel nut, maar het probleem is soms dat ze de koers lamleggen.

Drones. Zou jij het zien zitten moesten sommige filmende/fotograferende motoren vervangen worden door drones?

Zeker, dat zou megacool zijn.

Of zou dat de renners te veel afleiden?

Nee, dat denk ik niet. Nu vliegt er ook de hele tijd een helikopter boven ons hoofd. Ik zeg “een” helikopter, maar in sommige wedstrijden kunnen dat ook 5 helikopters zijn, bv. in de grote Klassiekers en in de Tour. En ja, afleiding? Als je de Ronde van Vlaanderen rijdt, dan staan er een miljoen mensen langs de kant en dan ga je die drone niet horen hoor. Dat zou dus wel een positieve evolutie zijn in mijn ogen. Maar zou zo’n drone de koers eigenlijk wel kunnen volgen? Is dat deftig bestuurbaar? Ik

weet dat eigenlijk niet... Ik weet wel dat zo'n drones in alle maten en gewichten bestaan; er zijn drones die zo groot zijn als deze tafel of zelfs groter. Het zou alleszins wel cool zijn.

We hadden het daarstraks al over sensibiliseringscampagnes. Vind jij dat toeschouwers nog meer gesensibiliseerd zouden moeten worden of zit dat wel goed?

Euh, toeschouwers, het is belangrijk. In sommige wedstrijden rijdt er een auto voor het peloton uit en die zegt dan: "Niet over de hekken hangen!", "Geen bier op de grond gooien", "Gebruik je verstand!", "Ga opzij als de renners eraan komen!", of weet ik veel wat. In de Tour heb je vaak het "trechterfenomeen" waarbij de mensen geleidelijk aan uit de weg gaan voor het peloton. Maar dan staan daar ook 3 kiekens die een selfie aan het pakken zijn met hun rug naar het peloton en dan vliegen ze daar los op, altijd. Voor dergelijke mensen is sensibilisering sowieso een must! Op plaatsen waarvan je weet dat er duizend man per kilometer zal staan, kan je gewoon beter nadarhekken plaatsen. Ik denk dan ook aan mijn val op de Oude Kwaremont met Sagan en Greg. Dat hek moet niet op de kasseien zelf staan; dat zou er een halve meter naast moeten staan zodat we op z'n minst over de ganse breedte van de weg beschikken. Die straat is immers maar enkele meters breed. Dan zeggen ze dat we in het midden van de weg hadden moeten rijden. Wat maakt dat uit? Men zou de dranghekken altijd op zo'n afstand moeten plaatsen dat de toeschouwers ons niet kunnen aanraken. Het aantal keer dat ik al aangeraakt ben door toeschouwers of fotografen, dat is ontelbaar. Ze verwachten nooit dat je zo snel bij hen bent, ze denken altijd dat je nog veel verder weg bent. Vaak rijden wij immers veel rapper dan de doorsnee toeschouwer kan reageren. Het infrastructurele aspect, *Engineering*, is voor mij dus véél belangrijker dan sensibilisering (*Education*). Gezond verstand is belangrijk, maar je kan niet iedereen die naar een koers komt kijken gezond verstand bijbrengen. Soms staan er bv. mensen met een kinderkoets op straat wanneer het peloton eraan zit te komen tegen 50 km/u...

Moest er dan toch een sensibiliseringscampagne opgezet worden door de bevoegde instanties, op televisie bijvoorbeeld, denk je dat zo'n campagne veel impact zou hebben op de mensen?

Ik denk wel dat het een effect zou hebben, en elk effect is goed. Bovendien denk ik niet dat het echt veel moeite kost om zoiets te organiseren. Effectief, er zijn al veel ongevallen met toeschouwers gebeurd. Het is sowieso wel een interessante gedachte, maar infrastructuur blijft nog altijd belangrijker in mijn ogen.

Dus eigenlijk moeten de organisatoren ook wat gesensibiliseerd worden?

Ja, sowieso. Op de *key points* moet men altijd hekken plaatsen.

7) In dat verband, denk je dat organisatoren het peloton soms bewust langs meer riskante routes sturen om meer spektakel te creëren?

Ja, ik denk het wel. Elke kasseistrook is eigenlijk een risicobaantje. Als ik met 10 toeristen op een kasseistrook ga rijden en ik zeg dat ze mij moeten volgen in een bocht, dan kan ik je garanderen dat er 4 op de grond liggen. Als je daar een peloton over stuurt, dan weet je dat de kans op valpartijen relatief groot is. Maar dat kan je niet weghalen, want dan is de koers geen koers meer. Dat gaat te ver en dat zou te sterk indruisen tegen de sociale en culturele waarden van de sport, zoals je daarnet zei. Die risicobaantjes horen erbij, maar minimaliseer gewoon het risico door ervoor te zorgen dat de mensen niet op straat staan en dat ze je niet kunnen aanraken.

8) Denk jij dat het implementeren van veiligheidsmaatregelen kan leiden tot meer voorspelbare wedstrijdomstandigheden en bijgevolg minder aantrekkelijke wedstrijden?

Wel, het hangt ervan af. Als men maatregelen neemt die te ver indruisen tegen de waarden en normen van de koers, dan waarschijnlijk wel. Maar dat moet je sowieso niet doen. Dus ik denk niet dat veiligheidsmaatregelen, binnen de grenzen van het aanvaardbare, extreem veel impact hebben op de aantrekkelijkheid van een wedstrijd. Nu ja, de Ronde van Vlaanderen is wel beslist door een valpartij veroorzaakt door een toeschouwer. Dat is weliswaar een moment dat de geschiedenis in gaat, maar dat had niet moeten; dat was geen meerwaarde voor die wedstrijd. Dus als die zone iets beter beveiligd was geweest, dan zou de wedstrijd volgens mij nog spannender geweest zijn. Als we het gewoon veilig houden, dan is het al spectaculair genoeg. Het hele gebeuren is al gevaarlijk genoeg zonder dat je je zorgen moet maken om al die externe factoren die je niet in de hand hebt. Dat is het grote probleem. Je weet van jezelf wat je wel en niet kan, in een bocht of op een gevaarlijk punt, maar je weet niet altijd hoe het zit met de rest van het peloton, het volk langs de kant, de staat van de weg, enz. De impact van veiligheidsmaatregelen op de aantrekkelijkheid hangt voornamelijk af van hoe ver men daarin gaat. Op den duur zou men ook kunnen zeggen dat we op een bepaalde strook niet sneller dan 40 km/u mogen rijden; dat is ook een veiligheidsmaatregel, maar dat gaan dan weer te ver. *(lacht)*

9) Dan zijn we nu aanbeland bij de conclusie. Het wielrennen zal altijd een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Desondanks, hoe veilig denk je dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn? Zullen er nog verbeteringen plaatsvinden in de komende 20 jaar?

Ja, ik denk spontaan aan verbeteringen op vlak van kledij en helmen. Merken houden zich momenteel bezig met het ontwikkelen van textiel dat niet scheurt als je valt, een soort van *crashpants*. Dus ja, het wielrennen wordt elk jaar veiliger en veiliger. Als je nu kijkt naar een foto van de renners van 15 jaar geleden, dan draagt niemand een helm. Dat is nu ondenkbaar, maar toen was dat normaal. Alles wat nu normaal is, hoeft daarom over 20 jaar niet per se normaal meer te zijn. Misschien draagt over 10 jaar iedereen kniebeschermers en kijkt men vol ongeloof terug op de periode dat niemand kniebeschermers droeg... Dat is misschien wat ver gezocht, maar het kan he? Misschien draagt in de toekomst iedereen een *full face* helm, dat zou perfect kunnen. Alleszins, over 20 jaar zal het wielrennen een pak veiliger zijn dan hoe het vandaag is, maar het blijft natuurlijk een gevaarlijke sport waarbij je altijd bereid zal moeten zijn om bepaalde risico's te nemen. Als ik aan de start van een wedstrijd verschijn en ik kom in de positie om te winnen, dan moet je beseffen: crashen of winnen, geen probleem. Als ik me in een bocht smijt en ik val, dan is het zo. Zo niet, dan win ik. Er zijn risico's die je wilt nemen, maar er zijn ook risico's die echt niet nodig zijn. Als we die risico's kunnen elimineren, dan is het voor mij goed. En ik denk dat dat wel mogelijk moet zijn.

Om dat doel te bereiken, wat is volgens jou daarin de belangrijkste factor?

Het belangrijkste is echt gewoon dat alle externe risicofactoren, die niet direct iets met de koers te maken hebben, geëlimineerd worden. Beeld je in dat de koers georganiseerd wordt op een volledig leeg parcours zonder verkeer, zonder toeschouwers, zonder heikele punten, waarbij iedereen genoeg ruimte heeft en er overal hekken staan waar er moeten staan; dat zou het ideale zijn. Als we dat zouden kunnen simuleren, dat zou geweldig zijn.

Interview 11: Philippe Mariën

Classificatie: Inrichtende macht

Leeftijd: 51

Woonplaats: Herentals

Aantal jaren actief binnen het wielrennen: 35 jaar

Huidige rol binnen het wielrennen:

- assistent-coördinator sport & evenementen bij de Belgische Wielerbond (Belgian Cycling)
- UCI-commissaris → juryvoorzitter in de Ronde van Frankrijk
- organisator van het natourcriterium in Herentals



Samenvatting van het interview

1) Mr. Mariën, kan u uw functie binnen het professioneel wielrennen even kort omschrijven?

Binnen Belgian Cycling ben ik nu 4 jaar voltijds werkzaam als “assistent-coördinator sport & evenementen”. In mensentaal wil dat zeggen dat ik sportief en technisch verantwoordelijk ben voor de organisatie van de Belgische Kampioenschappen, voornamelijk weg- en veldrijden, maar daar komt ook nog een stukje mountainbike bij. Verder hou ik me ook bezig met de opvolging van disciplinaire commissies, en het blussen van “hevige brandjes”. Maar dat is volgens mij eigen aan een federatie; uiteindelijk werken hier slechts 10 mensen in voltijds verband. Daarnaast ben ik in mijn vrije tijd UCI-commissaris. In die rol heb ik vorige week nog de Waalse Pijl en Luik-Bastenaken-Luik gedaan en in juli ben ik juryvoorzitter in de Ronde van Frankrijk. Bij de UCI ben ik sinds vorig jaar ook lid van de Commissie van Commissarissen en zit ik een werkgroep over veiligheid en reglementering. Tot slot ben ik medeorganisator van het criterium in Herentals, de donderdag na de Tour. Dus ik ben quasi de klok rond bezig met de wielersport.

Hoe moet ik mij uw rol als juryvoorzitter in de Tour voorstellen?

Ik hou me bezig met het aansturen van een groep van 15 mensen die met de sportieve leiding belast zijn: 4 commissarissen in de auto, 6 commissarissen op de moto, 2 aankomstrechtters en 2 tijdsopnemers. Zelf ben ik eigenlijk de hoofdscheidsrechter, zal ik maar zeggen. In se is dat een koers zoals een ander, met het verschil dat het om de Tour gaat natuurlijk; als daar iets gebeurt, dan is dat onmiddellijk *big news* en dat is de bijkomende druk voor iedereen, wat het net iets zwaarder en uitdagender maakt. Maar alles bij elkaar ben ik dus de sportief verantwoordelijke in de Tour.

2) Wat is uw mening over de huidige veiligheidstoestand in het professioneel wielrennen?

Als federatie mogen wij niet enkel met de profs bezig zijn, maar ook met de jeugd. Dat vind ik nog veel belangrijker. Hetgeen vorig jaar gebeurd is, de dood van Antoine Demoitié, het plotse overlijden van Daan Myngheer, het ongeval van Stig Broeckx; dat is een zwart jaar geweest voor de Belgische wielersport. Maar ik denk dat we toch niet mogen vergeten dat we in verhouding eigenlijk bitter weinig zware ongevallen hebben gezien. Als we de statistieken van de voorbije 30 jaar bekijken, hoeveel dodelijke ongevallen hebben er zich in het wielrennen voorgedaan? Niet zo erg veel, en zeker niet in competitieverband. Natuurlijk, het ongeval met Scarponi zaterdag, dat is ook nog eens een feit dat met koers gelinkt is. Nu, we moeten dat niet overroepen, maar ook niet onderschatten. Zo hebben wij binnen Belgian Cycling onmiddellijk een aantal maatregelen getroffen, maar daar kom ik straks op terug. Iedereen is ervan overtuigd dat de veiligheid van de coureurs de absolute prioriteit is, of je nu in China of België bent, daarvan is iedereen overtuigd. Alleen zijn de omstandigheden overal verschillend en dat maakt het nu net zo moeilijk. Als je met de fiets van Brugge naar Hasselt rijdt, waar kom je in Vlaanderen nog open ruimte tegen? Nergens. Iedereen zegt "Vlaanderen is aan het dichtslibben"; nee, Vlaanderen is dichtgeslibd! Het wegmeubilair, de druk op de renners, de houding van het publiek die mij zorgen baart; dat zijn een aantal factoren die een cruciale rol spelen in de veiligheidskwestie. Na het ongeval met Stig Broeckx is nogal snel naar de motards geweest, onterecht trouwens. Dat zij aan de basis lagen van het ongeval, dat kunnen we niet ontkennen, maar dat zijn vrijwilligers die dat uit passie doen en die ook begaan zijn met de veiligheid. Er was dus helemaal geen sprake van kwade intenties. Dat ongeval was gewoonweg brute pech voor iedereen die daarbij betrokken was...

Als we de Belgische situatie m.b.t. het organiseren van wielervedstrijden vergelijken met het buitenland, wat zijn dan de voornaamste verschillen?

Ons voornaamste probleem is het gebrek aan open ruimten, dat is een typisch Belgisch-Nederlands probleem. In dat verband zal ik het straks nog over voet- en fietspaden hebben. In Italië, Frankrijk en Spanje is dat probleem niet van toepassing; je hebt daar nog geweldig veel open ruimte. Er zijn etappes in de Vuelta waar je geen kat tegenkomt, bij wijze van spreken, terwijl je hier overal bebouwing ziet. In Wallonië is dat weliswaar minder; in Luik-Bastenaken-Luik kom je wel eens stukken tegen waarvan je denkt "Oeps, open ruimte!", maar in Vlaanderen is dat dus niet het geval. Dat is een bijkomende factor. Ik zeg niet dat je dat probleem enkel in Vlaanderen aantreft; in oktober is er bv. een nieuwe World Tour-wedstrijd in China en in de steden zal dat probleem zich daar ook aandienen, plus het feit dat de regering de wedstrijd daar op elk moment kan annuleren zonder dat er iemand tegenin gaat. Het heeft natuurlijk ook te maken met de mentaliteit van de mensen, ook bij de weggebruikers. Ik heb in Amerika al wegkoersen gedaan en daar heb je ook ruimte zat... Elk land heeft zijn eigen specifieke reglementering, dat komt er ook nog bij.

3) Welk van de 3 E's (*Engineering, Enforcement, Education*) is op dit moment volgens u de belangrijkste, meest urgente invalshoek met het oog op het verbeteren van de veiligheid in het wielrennen? Of welk van de 3 zou op dit moment nog het meeste effect teweegbrengen?

Ik heb ze elk een cijfer qua prioriteit toegekend: 1) *Education*; 2) *Enforcement*; 3) *Engineering*. Wat betreft *Education*, wij hebben hier vorig jaar op 8 juni een vergadering gehad (enkele dagen na het ongeval van Stig) met Tom Boonen, Maxime Monfort, Iljo Keisse, Marc Sergeant, Christophe Sercu,

enz.; eigenlijk alle belangrijke stakeholders binnen de wielersport. Tom Boonen was de eerste om te zeggen dat er bij de coureurs een mentaliteitswijziging moest komen. Wat we bij Belgian Cycling sinds een vijftal jaar doen, en dat is dan inderdaad gelinkt aan *Education*, is het organiseren van gezondheidssessies voor junioren. Dat gaat in de eerste plaats over doping en antidoping, en de eerstejaars junioren moeten dat verplicht bijwonen. Doen ze dat niet, dan kunnen ze niet starten in een regionaal, provinciaal of nationaal kampioenschap. Dit jaar hebben we daar ook een stuk veiligheid aan gekoppeld, met als doel die adolescenten van 17-18 jaar al bewust te maken van wat een wielerkaravaan nu precies is, wie er allemaal meerijdt en wat ieders taak is, en dat ze rekening moeten houden met een aantal factoren die hun veiligheid zouden kunnen compromitteren.

En hoe moet ik me dergelijke trainingssessies concreet voorstellen?

Zo'n sessie duurt 2 uur. Ikzelf doe de introductie namens Belgian Cycling en licht even kort de antidopingpolitiek toe. Dan volgt er een stuk van de medische commissie, wat vooral over voeding gaat, en ook over de *No Needle Policy* van de UCI. Vervolgens simuleren we ook een dopingcontrole en leggen we uit hoe dat in zijn werk gaat. Dat is eigenlijk het interessantste aspect, omdat die categorie renners daarmee zeker en vast geconfronteerd zal worden in binnen- of buitenland. Aansluitend is er een bekende coureur die een statement tegen doping maakt. Aan dat alles hebben we nu dus een segment veiligheid toegevoegd, vandaar dat ik *Education* op nummer 1 gezet heb. En eigenlijk vrees ik een beetje dat het momentum al voorbij is. Dit jaar heb ik bijna alle voorjaarsklassiekers gedaan als Radio Tour-speaker en in die rol heb ik opgemerkt dat de mate van wriemelen, trekken en duwen nog steeds niet verminderd is bij de profs... Er is een momentum geweest: vorig jaar in maart, april, mei en juni, onmiddellijk na die ongevallen, maar nu is dat momentum al verdwenen volgens mij. Daarom denk ik dat het belangrijk is dat we er bij de junioren al op beginnen hameren wat nu precies hun rechten en plichten zijn qua veiligheid, en op die manier zouden we op termijn misschien wel een mentaliteitswijziging kunnen bekomen.

Dus vandaag de dag is er nog steeds een mentaliteitsprobleem?

Ja, maar Rome is ook niet op één dag gebouwd he?

Op welke termijn zou zo'n mentaliteitswijziging zich dan kunnen voltrekken?

Je mag nooit vergeten dat het wielrennen een zeer conservatieve sport is. Men houdt doorgaans niet van veranderingen. Maar ik ga me niet op deadlines vastpinnen... Dat zal uiteraard tijd in beslag nemen. Als de junioren van nu binnen een jaar of 4-5 prof worden en ze dragen onze boodschap nog steeds mee, dan zou dat al een en ander kunnen teweegbrengen. Dat zou een eerste indicatie kunnen zijn, maar ik ga geen concrete deadlines stellen.

En wat is uw mening over de huidige Enforcement? Is het strafbeleid in het wielrennen momenteel consequent genoeg? Ik denk bijvoorbeeld aan de kwestie met de renners die op het fietspad reden...

Dat fietspad-gedoe is eigenlijk een heel moeilijke oefening, dat heb ik al vanaf het begin gezegd. Binnen de wegcommissie hebben we daarover een zware discussie gehad. Ik ben uiteindelijk tot het besluit gekomen dat de Heren blijkbaar niet willen leren. Dan is het spijtig dat degenen die betrapt worden wel gestraft worden en de anderen (die niet betrapt worden) niet, maar daar heb ik me bij neergelegd. Natuurlijk, de beste stuurder staat aan wal. Wat er in de Omloop Het Nieuwsblad is gebeurd met Sagan, Van Marcke en Van Avermaet, ik zal dat even toelichten. Vlak daarvoor had er een massale valpartij op de Kaperij plaatsgevonden en alles stond stil, dus we hebben daar lang stilgestaan met de auto. Dan

zijn we een inhaalbeweging begonnen, maar op dat moment waren die drie al aan het wegrijden en was daar op dat moment geen commissaris/scheidsrechter bij. In de eerste achtervolgende groep heeft de commissarismotor zijn job goed gedaan en de mannen erop gewezen dat zij het fietspad moesten verlaten, en dan is voor mij de kous ook af. Als commissaris is dat nog altijd meer een preventieve dan een bestraffende taak, vind ik. Over het al dan niet op het fietspad rijden kan je discussiëren, akkoord, maar wie gaat de ballen hebben om in de finale van de Omloop Het Nieuwsblad Sagan, Van Marcke en Van Avermaet uit de koers te pakken? Niemand, want je gaat die wedstrijd gewoon onthoofden. Wat ik aan de UCI heb voorgesteld, is om de boetes aanzienlijk te verhogen. Met alle respect, maar renners als Gilbert en Van Avermaet gaan niet wakker liggen van een boete van 187 euro. Ik heb voorgesteld om die drastisch te verhogen en dan spreken we over een paar duizend euro. Daarbovenop, als het echt gevaarlijk wordt, zou ik zelfs UCI-punten durven aftrekken. Dat zou volgens mij wel effect hebben, maar ik betwijfel heel sterk of ik dat zal kunnen doordrukken. Dat zou hen alleszins meer tot bezinning brengen dan die boete van 187 euro. En hen uit de koers pakken, ik blijf het er nog altijd moeilijk mee hebben.

Wat denkt u van een systeem met gele en rode kaarten?

Wel, onze bondsvoorzitter is daarvan een grote fan, maar ik weet niet of de wielersport zich daar echt toe leent. Je moet goed beseffen dat er zo'n 200 renners in het peloton rijden en volgens mij is het niet vanzelfsprekend om de administratie m.b.t. die kaarten bij te houden. In het voetbal staan er immers slechts 22 spelers op het veld; dat zijn er een heel pak minder dan die 200. Ik snap de bedoeling wel, daarom dat de UCI momenteel ook werkt aan een *Competitions Commission*, een commissie die binnen de 72 uur zou kunnen ingrijpen en retroactieve straffen zou kunnen uitdelen, net zoals de reviewcommissie in het voetbal.

4) De volgende vraag hebt u gedeeltelijk al beantwoord; u bent het eens dat alle partijen betrokken moeten worden bij het veiligheidsbeleid?

Absoluut! Wij zijn zelf twee keer uitgenodigd geweest bij Kris Peeters, Minister van Sociale Zaken en Werk, om de kwestie te bespreken. Een ander voorbeeld heeft te maken met een incident in de Ronde van Vlaanderen voor beloften, 2 jaar geleden, waarbij een aantal renners over de sporen zwalpten aan de Stationsberg in de Vlaamse Ardennen. Toen zijn wij bij Infrabel gesommeerd geweest, terecht. Wij werken dus samen met alle betrokken partijen. Er wordt momenteel ook aan een nieuw Koninklijk Besluit gewerkt; het huidige KB op wielervedstrijden dateert immers van 1967. Men heeft dat dus nooit geüpdatet en daarom wordt daar nu ernstig aan gewerkt. We zijn daarvoor ook bij minister Jambon geweest, om dat te activeren. Het is dus niet dat we stilzitten, alleen is het een heel logge machine. Ik heb invités bij mij gehad, zowel woensdag in de Waalse Pijl als zondag in Luik-Bastenaken-Luik, en die zeiden ook dat zij geen idee hadden van de logistieke impact van zo'n wielervedstrijd. Maar dat alle stakeholders zich ervan bewust zijn en samenwerken, dat staat buiten kijf.

En hoe komt het dat de wielersport nog steeds zo'n logge machine is?

Dat conservatisme speelt daarin een belangrijke rol. Iedereen denkt: "Ik ben zo al jaren bezig en ik ben goed bezig.", terwijl iedereen eigenlijk in de spiegel zou moeten durven kijken en zich zou moeten afvragen of ze eigenlijk wel nog goed bezig zijn. Iedereen, ook de renners, ook de ploegleiders, ook de commissarissen, ook de organisatoren, iedereen!

5) Ik zal nu enkele specifieke topics aanhalen. U mag telkens zeggen wat uw mening over dat item is en of u denkt dat een dergelijke maatregel haalbaar zou zijn.

Minder renners in het peloton?

Wij, in de gedaante van Belgian Cycling, zijn de eersten geweest om dat in te voeren vorig jaar: maximum 120 renners bij de Nieuwelingsen, 150 bij de Junioren en 175 bij de Beloften. Ik zit in die werkgroep bij de UCI en ik probeer dat erdoor te pushen, maar dat is niet gemakkelijk. Dat zo'n maatregel impact zou hebben, dat staat buiten kijf. En daar wordt ook niet over gereclameerd; ik denk dat iedereen onmiddellijk zag dat dat een maatregel is die positieve gevolgen met zich meebrengt met het oog op de veiligheid.

Maar bij de profs wordt deze maatregel vooralsnog niet geïmplementeerd?

Dat bespreken we momenteel binnen die werkgroep en die besprekingen zijn al een paar maanden aan de gang. Dat zal tijd en boterhammen vragen...

Deze maatregel zou inderdaad de veiligheid ten goede komen, maar in dat verband moeten toch ook heel wat andere afwegingen gemaakt worden? Patrick Lefevere haalde bijvoorbeeld aan dat zo'n maatregel zou betekenen dat hij mensen op straat moet zetten.

Hij zou dat ook andersom kunnen bekijken: hij kan besparen doordat hij minder mensen moet betalen. Ik speel nu even advocaat van de duivel. Maar ja, dat is een moeilijke oefening en dat is ook het probleem van de UCI; de UCI is het wereldorgaan wat wielrennen betreft, erkend door het IOC, en zij moeten maatregelen treffen die voor alle 187 naties en federaties toepasbaar zijn. Dat is natuurlijk niet zo evident. Daar komt ook politiek en overleg aan te pas, en ieder heeft natuurlijk zijn eigen besognes, wat het niet gemakkelijker maakt.

Als we deze maatregel dan toch zouden moeten toepassen, wat zou voor u de ideale optie zijn? Minder renners per ploeg of minder ploegen?

Een combinatie van de twee. De karavaan kleiner maken, dat is ook de risico's beperken he?

Wat betreft de gemotoriseerde voertuigen in de wielkaravaan, kan dat aantal nog verminderd worden volgens u en op welke fronten?

Dat denk ik wel. In België mogen de signaalgevers het peloton alvast niet meer voorbijsteken (dankzij de *way-ins* en *way-outs*). Het maximum aantal fotografen, dat is een moeilijke, dat weet ik, maar ik denk dat er op dat vlak ook nog mogelijkheden zijn. Het aantal fotografen in de Ronde van Vlaanderen is nu al beperkt tot 10 en in de Tour zijn dat er 12. Op bepaalde stroken in de Ronde van Vlaanderen of Luik-Bastenaken-Luik wordt met een *pool* gewerkt: 2 fotografen die op die plaats mogen werken en de rest moet een andere weg nemen. Ik weet niet in welke mate dat verder ingeperkt kan worden, maar natuurlijk, dat gaat ook over mensen die hun boterham moeten verdienen... Desondanks denk ik wel dat daarin nog gesnoeid zou kunnen worden. Televisie, dat is een héél moeilijke. Zonder tv geen sponsors, zonder sponsors geen koers. Bovendien moet het gezegd dat we dit jaar voorlopig een heel goede samenwerking hebben gehad met de mediamotoren; de aankomsten waren heel clean. Qua veiligheid zijn er alleszins geen problemen geweest met de televisie of de fotografen, maar wel qua sportieve regelmaat. Nu zet ik terug mijn pet van UCI-commissaris op. Coureurs die zien dat een

tegenstander zou kunnen profiteren van het zog van een motard (televisie of fotograaf), komen reclameren bij ons. Natuurlijk, als ze het zelf kunnen doen, dan doen ze het ook. Maar dat is altijd een zeer dunne lijn en een zeer grijze zone.

Dus ik onthoud: nog iets minder fotografen zou wel mogen?

Fotografen, ja, en ook het consequent toepassen van de *way-ins* en *way-outs*. Het ongeval met Stig is immers gebeurd ten gevolge van een inhaalmanoeuvre, en dankzij de *way-outs* komen dergelijke manoeuvres nog amper voor. Ik moet daar ook aan toevoegen dat we het probleem van die motards niet mogen verleggen naar het gewone verkeer. Vanaf het moment dat een motard de wedstrijd verlaat via een *way-out*, komt hij in het gewone verkeer terecht, wat wil zeggen: stoppen voor een rood licht, voorrang aan voetgangers verlenen, enz. We mogen het probleem dus niet verplaatsen van de koers naar het gewone openbare verkeer.

Vorig jaar stelde Tom Boonen voor om juist méér motoren in het peloton te plaatsen, mobiele seingevers dan, zodat die minder inhaalbewegingen zouden moeten maken. Wat denkt u daarvan?

Ja, maar zo eenvoudig is het ook niet. Ik begrijp zijn redenering wel, maar het aantal motards moet gewoonweg verminderd worden. Méér motards om de veiligheid te verhogen, daar geloof ik niet in. Het probleem is ook dat een renner, of het nu Tom Boonen is of Fabian Cancellara, de kwestie bekijkt vanuit zijn eigen standpunt. Wij, als commissaris of federatie, hebben een breder perspectief. Dat wil zeggen dat je in eerste instantie aan de renners en de ploegleiders moet denken, maar ook aan de andere motards die meerijden, zijnde televisie, pers, fotografen, enz. Daarnaast moeten we ook rekening houden met het publiek. De mensen hebben nu al de perceptie dat er veel te veel motards in het peloton rijden. De UCI krijgt soms zelfs mails van mensen die klagen dat je de renners soms niet meer ziet rijden tussen al die motoren. Dat heeft natuurlijk ook met het moment en de kwaliteit van het beeld te maken. Maar alleszins, meer motards om de veiligheid te verhogen, daar geloof ik absoluut niet in.

Dan zijn de way-outs een betere oplossing om die inhaalbewegingen te elimineren?

Inderdaad. Plus, we mogen niet vergeten dat het KB eigenlijk voorschrijft dat je vaste signaalgevers moet gebruiken om straten en kruispunten te beveiligen. De mobiele signaalgevers worden dus getolereerd, maar eigenlijk zijn deze niet toegelaten door de wet, die weliswaar verouderd is. Maar ja, zij worden ook vooral gebruikt voor 'gele vlaggen', om gevaar aan te geven, dat wel.

Volgende topic: drones. Denkt u dat televisie en fotografen op termijn gebruik zullen maken van drones, waardoor men op de grond minder motoren nodig heeft?

Fotografen, dat weet ik niet, maar de televisie zou dat wel kunnen gebruiken omdat je daarmee heel mooie beelden kan maken. Alleen, het is nog steeds niet toegelaten, en ik denk dat indien men drones ooit zal toelaten, dat er enkel mag worden gefilmd náást het peloton en dus niet erboven, want als zo'n ding naar beneden komt, dat willen we niet meemaken. Maar ik denk wel dat er potentieel in zit bij startplaatsen en zelfs bij aankomsten, als die drone voldoende ver verwijderd is van het peloton. Voor fotografen lijkt me dat minder waarschijnlijk, maar voor de televisie zit er wel potentieel in. Ik bedoel, als je nu de beelden ziet van steden die zijn verwoest door bombardementen in Syrië (al is dat natuurlijk geen mooi voorbeeld), dan heeft zo'n beeld wel impact.

En zouden drones enkele motards kunnen vervangen?

Voor tv niet, denk ik. In de Vlaamse wielerklassiekers maakt men af en toe gebruik van die wagen waarop een grote camera met een sterke lens staat zodat men frontale beelden kan opnemen; die zou je misschien wel kunnen vervangen door drones. Dat is ook een van de oorzaken waarom de kijker soms denkt: "Waar zitten de renners, want ik zie alleen maar auto's en moto's?". Dat geeft dus een zwaar vertekend beeld. Maar ik betwijfel of drones echt als vervanging voor motards zullen kunnen functioneren.

Volgend voorstel. Zou het voor u een optie zijn om bepaalde wedstrijden gewoonweg te organiseren op afgesloten circuits?

Dat is de toekomst, vrees ik. Nu ja, ik vrees dat niet. Ik heb het niet over de monumenten: de Ronde van Vlaanderen, Milaan-San Remo, de Ronde van Lombardije, enz.; daar mogen we niet aankomen. Maar de anderen... Ik heb dat vorig jaar eens gezegd op een vergadering met Waalse motards en mijn hoofd ging er net niet af. Ik denk wel dat we daar naartoe zullen moeten evolueren, en niet alleen vanwege veiligheidsredenen, maar ook omwille van overwegingen m.b.t. marketing. Je gaat je marketing immers veel beter kunnen verzorgen, bv. je kan je VIPs meer doortochten bezorgen, enz. Qua veiligheid kan het alleen maar een voordeel zijn; je gaat minder signaalgevers nodig hebben, je kan parcoursen afsluiten,... Immers, hoe worden WK's en BK's gereden? Een aantal jaar geleden heb ik de World Tour koersen in Québec en Montreal gedaan. Québec, dat was echt een schitterende wedstrijd; een WK-parcours waardig voor mij. Montreal, dat sprak me iets minder aan, maar ook dat heeft zijn charme. Die koersen bewijzen dat het effectief wel mogelijk is. Natuurlijk, dat zal opnieuw een mentaliteitswijziging vereisen, want de coureurs zien dat blijkbaar ook niet allemaal zitten...

Ook bij fans is zo'n afgesloten parcours niet meteen de meest populaire optie...

Wat gebeurt er op het einde van de Ronde van Vlaanderen? Als je de VIP-installaties ziet op de Oude Kwaremont, dan weet je genoeg. In een vroege fase zal dat misschien op weerstand stuiten, want opnieuw, de mensen in het wielrennen zijn conservatief en houden niet van verandering, maar uiteindelijk zal iedereen toch mee moeten evolueren.

Voorts heeft ook Peter Sagan een opmerkelijk voorstel: een wijziging van de 3 kilometer-regel in grote rondes en meerdaagse etappekoersen. Deze verandering is volgens de Slovaak noodzakelijk omdat massasprints tegenwoordig "overvol" zijn, inclusief renners die er eigenlijk niets te zoeken hebben, zoals bv. klassementsrijders. Een aanpassing van deze regel zou ervoor zorgen dat klassementsrijders in de laatste 3 kilometer van de vlakke etappes niet meer zouden hoeven mee te sprinten doordat tijdsverschillen dan worden opgemeten aan het 3 kilometer-punt. Tot op heden worden tijdsverschillen immers opgemeten aan de finish, tenzij er zich in de laatste 3 kilometer een valpartij voordoet. De huidige regel impliceert dus dat klassementsrijders zich tot aan de finish in de sprint moeten mengen indien zij geen seconden voor het klassement willen verliezen. Sagan meent dat de implementatie van zijn voorstel de massasprints zou uitdunnen, wat de veiligheid ten goede komt. Wat denkt u daarvan?

Misschien wel, ik weet het niet. Ik heb daar eigenlijk nog niet echt over nagedacht. Op zich kan ik dat wel begrijpen. Natuurlijk, als je de sprint reduceert tot enkel de sprinters, dat zijn er ook geen 50 he? Bovendien vielen er de laatste jaren in de sprints weinig incidenten te noteren.

Dat is waar, maar het zou misschien toch de kans op incidenten verkleinen?

Ja, misschien wel. Daar kan over nagedacht worden; dat is het eerste dat ik daarvan hoor. Ik denk wel dat dit voorstel potentieel heeft.

Schijfremmen: toelaten, afschaffen of verplichten?

Dat is een moeilijke. Ik kom terug op hetzelfde: conservatisme en angst voor verandering. Het komt uit het mountainbiken, wat op zich een totaal andere wereld is dan de wielersport. In het veldrijden is het aanvaard. Het zou inderdaad veel beter remmen. Het probleem is alleen dat het nog steeds niet verplicht is en dat we nog altijd in de proefperiode zitten. Ik vermoed dat er in die kwestie ook commerciële belangen meespelen die het hele proces vertragen. Maar er is dus wel degelijk bewijs geleverd dat de remcapaciteit veel beter en veel sterker is, terwijl we nu eigenlijk in een impasse zitten waarin de twee tegelijkertijd worden toegelaten, met alle gevolgen van dien. Wat me wel opvalt, is dat zowel World Tour ploegen, procontinentale ploegen, continentale ploegen als damesploegen gebruik mogen maken van schijfremmen, op gelijk welk niveau, maar dat er heel weinig gecommuniceerd wordt over dat topic. Er zijn inderdaad enkele ploegen die ermee rijden, maar dat zijn er niet zo veel. En dat lijken mij, toeval of niet, ook altijd de Engelstalige ploegen te zijn. Nu heb ik eigenlijk al te veel gezegd... Ik wil niks suggereren, maar ik denk dat je me wel begrijpt. Het blijft alleszins een moeilijke kwestie. Ik ben zelf geen ingenieur, maar ik hoor iedereen zeggen dat de remkracht veel sterker en veel korter is, dus dat kan ik enkel toejuichen. Natuurlijk, als men in een peloton van 160 à 200 man met twee verschillende soorten remmen rijdt, dan krijg je verschillende remafstanden met alle gevolgen van dien.

U zou het dus niet erg vinden moest iedereen in de nabije toekomst met schijfremmen rijden?

Ik ben alleszins voorstander van het feit dat alle renners met dezelfde soort remmen zouden moeten rijden. Maar iedereen schijfremmen? Dat durf ik niet zeggen. Ik ben geen technicus; ik hoor daarover alleen maar goede dingen. Maar opnieuw: conservatisme en angst voor verandering...

Oortjes. Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae van de KU Leuven vindt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem zou mogen klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders. Doen of niet?

Dat zou Radio Tour kunnen zijn, daarmee ben ik het volledig eens. Qua veiligheid is dat alleszins een heel goede tool, dat staat buiten kijf, omdat je niet kan verlangen dat renners het hele parcours uit het hoofd kennen. Ik zeg het nogmaals, de wielersport is geen precieze wetenschap, integendeel. We rijden van punt A naar punt B, met een hoop mannen of vrouwen op twee dunne tubes, een hoop voertuigen errond en ook nog eens een publiek langs de kant van de weg; dat is dus geen precieze wetenschap, en het is niet gemakkelijk om zo'n gebeuren te beheren of te leiden. Maar nu worden de oortjes vooral gebruikt om informatie, en dan vooral sportieve informatie, door te geven, wat ik voor een stuk wel kan begrijpen. Als men doorgeeft: "Er is een ontsnapping met Jasper Stuyven en weet ik veel wie", dan is het goed dat de coureurs weten hoe zij daarop moeten reageren, dat snap ik wel. Maar anderzijds vrees ik ook dat er via de oortjes te veel gezegd wordt: "Iedereen tegelijkertijd naar voor!", en dan krijgen we valpartijen natuurlijk. Maar qua veiligheid is het absoluut een pluspunt.

Zou u het erg vinden moest de invloed van ploegleiders gereduceerd worden?

Neen. En dan spreek ik als wielierliefhebber. Ik spreek niet als ploegleider, manager of renner, maar als wielierliefhebber denk ik dat de spektakelwaarde omhoog zou gaan moest de invloed van ploegleiders ingeperkt worden.

Laten we het nog even over de toeschouwers hebben. Vindt u dat er op dit moment nog meer sensibiliseringscampagnes ten aanzien van hen zouden moeten worden opgezet?

Ja, hoe langer hoe meer. De sterkte, maar ook de zwakte van de wielersport op de weg is de toegankelijkheid. Er is geen enkele andere sport waarbij mensen gratis sterren als Tom Boonen, Mark Cavendish of Peter Sagan kunnen aanraken. Dat is de sterkte, maar ook de zwakte. De mensen geraken ontketend wanneer de renners een derde keer over de Oude Kwaremont rijden tijdens de Ronde van Vlaanderen en elk jaar heb ik schrik. Die toeschouwers staan daar al een ganse dag, en wat is de 'Heilige Drievuldigheid' in het wielrennen? Bier, frieten en koers (in Vlaanderen toch). Daar was al redelijk wat gedronken en ik heb achteraf zelfs gehoord dat enkele mensen die in het publiek stonden een autospiegel van Astana hebben afgerukt. Ik was juryvoorzitter tijdens de wegrit van de Olympische Spelen in Londen en daar hebben we de ploegleiders nooit, maar dan ook nooit kunnen laten passeren omdat er zo veel publiek stond. Een ander mooi voorbeeld is Alpe d'Huez; dat is echt een "zottenkot", of eerder een "zattenkot". Wat daar opvalt: van het moment dat je in de laatste 3 kilometer komt waar de hekken staan, staat er een pak minder publiek. Nu kan je aan ASO gaan vragen om overal hekken te plaatsen, maar ja, Alpe d'Huez is 11 kilometer lang, maal 2, dat is 22 kilometer hekken; dat is niet betaalbaar. Eerst moet men die hekken daar plaatsen en daarna terug verwijderen, en bovendien zal je publiek ontgoocheld zijn. Maar er is alleszins wel nood aan sensibilisering, want ze willen allemaal meelopen langs de tv-camera in een roze string of iets dergelijks zodat ze zeker opvallen, daar komt het op neer. Of ze willen selfies nemen. Maar ik zeg het, er gebeuren in verhouding relatief weinig incidenten.

En hoe zou u die sensibilisering concreet willen aanpakken?

Wij hebben een veiligheidscel binnen Belgian Cycling, met een rechtstreekse verbinding naar "Kijk Uit". Daar hebben we al een paar keer gebruik van gemaakt, en we zouden dat volgend jaar bij het begin van het seizoen nogmaals kunnen doen. We zouden dat bv. ook kunnen doen bij het begin van een live-uitzending van een koers. Of misschien zelfs de dag ervoor, want bij het begin van een live-uitzending is het waarschijnlijk al te laat. Maar de dag voor de koers is dat perfect mogelijk via spots, op websites, enz. Ik bedoel, er zijn verschillende media waarover we beschikken. Alleszins, ik ben er heel zeker van dat er nood is aan dergelijke campagnes.

Jens Debusschere zei bijvoorbeeld dat je daar inderdaad hekken kan plaatsen, maar dat hij dat eigenlijk niet zou willen...

Ik denk dat niemand dat wilt, want dan is de charme weg. Máár, soms worden we ertoe gedwongen. Af en toe kan het publiek zó ontketend zijn dat je inderdaad maatregelen moet treffen die het publiek in bedwang houden of doen terugdeinzen, het spijt me.

6) Het implementeren van maatregelen moet dus grotendeels in het teken staan van de veiligheid, maar we moeten ook nog rekening houden met de sociale en culturele waarden van de sport?

Absoluut. Het wielrennen zit ons Belgen/Vlamingen in de genen en dat mogen we niet teloor laten gaan. Als buitenlandse collega's, vooral uit Azië of Amerika, mij vragen: "Philippe, koers in Vlaanderen, wat is dat nu precies?", dan zeg ik altijd: bier, frieten en koers. Dat is een belangrijk aspect van de Belgische cultuur.

7) Om nog even terug te komen op de parcoursen, denkt u dat organisatoren het peloton soms bewust langs riskante routes sturen, omdat dit meer spektakel en strijd oplevert?

Mensen hebben de neiging om spektakel op te zoeken, zowel in België als in het buitenland. Ik ga geen namen noemen, maar dat mag nooit ten koste van de veiligheid gaan, en ook niet ten koste van de sportieve regelmaat. Dat laatste aspect vind ik als commissaris ook heel belangrijk. Ik denk dat men soms inderdaad iets te ver gaat op dat vlak. Tegenwoordig is er immers de tendens om *off road* te gaan, maar we hebben dat in België een halt toegeeroepen. Dat zal beperkt blijven tot de Schaal Sels en Dwars door het Hageland, en *that's it*.

Geen plugstreets meer in Gent-Wevelgem dus?

Daardoor waren wij compleet verrast, want wij hebben dat ook via de pers moeten vernemen, net zoals de UCI trouwens.

En waarom doet men dat dan?

Het excuus was om die kerkhoven in beeld te brengen. Ik begrijp wel dat Gent-Wevelgem iets wou doen in het kader van de Grote Oorlog, maar dat hoeft toch niet op die manier? Er wordt heel weinig over geschreven, maar je mag niet vergeten dat op die stroken twee cruciale coureurs lek zijn gereden: Kristoff en Démare. In geval van een groepssprint hadden dat potentiële winnaars van Gent-Wevelgem kunnen zijn. Voor de rest hebben er zich daar inderdaad geen veiligheidsincidenten voorgedaan, maar we moeten niet overdrijven he? De Strade Bianche is de Strade Bianche, je hebt de Tro-Bro Léon in Bretagne en dan nog 2 à 3 bij ons, en dat is voldoende vind ik.

Met andere woorden, de organisatoren moeten ook een beetje gesensibiliseerd worden?

Ik denk dat dat geen kwaad kan. We gaan trouwens ook in het reglement opnemen dat dergelijke praktijken niet meer zomaar kunnen. Wat we nu trouwens ook doen in alle belangrijke wedstrijden, is het aanduiden van een technisch afgevaardigde die op voorhand het parcours gaat keuren, overlegt wat er beter en anders kan, en daarover een rapport opmaakt. Dat doen wij sinds het begin van dit jaar, om toch nog een beetje controle te kunnen uitoefenen. Ik denk dat wij van Belgian Cycling op dat gebied onmiddellijk gepaste maatregelen hebben genomen.

8) Dan zijn we nu aanbeland bij de conclusie. Het wielrennen zal altijd een relatief onveilige sport blijven omwille van het inherente risico dat het zich aan hoge snelheid in peloton verplaatsen met zich meebrengt. Men kan immers nooit in dergelijke mate maatregelen implementeren dat er zich nooit meer valpartijen voordoen. Desondanks, hoe veilig denkt u dat het wielrennen over 20 jaar zal zijn t.o.v. vandaag? Of hoe ziet u de evolutie van de sport in de komende 20 jaar? Maak eens een kleine voorspelling.

Oei, als ik dat zou kunnen, dan zou ik overmorgen ook de lotto winnen. Om eerlijk te zijn, ik maak me een beetje zorgen over de verdere ontwikkeling van de wielersport. Ik voel dat we terrein aan het verliezen zijn en we kijken ook niet ver genoeg vooruit. Het wordt moeilijker en moeilijker, omwille van o.a. de huidige verkeersinfrastructuur, het gebrek aan politiemensen, de verhoogde terreurdreiging,... Ook het vinden van vrijwilligers wordt steeds lastiger, maar dat is een sociaal probleem dat algemeen van toepassing is op de maatschappij. We mogen ook niet vergeten dat in het wielrennen niet hetzelfde geld omgaat als in het voetbal. Directeur Smets zegt wel eens: “De Voetbalbond is de Carrefour van de sport en wij zijn de kruidenier om de hoek”, als we het over budgettaire mogelijkheden hebben. Wij kunnen geen toegangsgeld vragen (nu ja, wij kunnen dat wel, maar dat is heel moeilijk); dat zit ook niet in onze cultuur, terwijl men in het voetbal wel over een resem inkomsten beschikt die als opvangnet kunnen dienen. Ik ben daar dus een beetje pessimistisch over.

Dan hebt u het niet over de veiligheid maar over de evolutie van de sport in het algemeen?

Wat betreft de veiligheid, als het verkeer maar blijft toenemen, dan weet ik niet of wij gaan kunnen blijven opboksen tegen die tendens. Dan komen we misschien wel terecht bij de optie die we in het begin hadden aangehaald: koersen op afgesloten circuits, behalve dan de grote Klassiekers. Bovendien is het perfect mogelijk dat de wetgever binnen 20 jaar zegt: “De wielersport zoals het nu is, dat gaat niet meer, omwille van veiligheids- of budgettaire overwegingen. Buiten een aantal grote wedstrijden moet de rest van de koersen op circuits worden betwist.” En dat kan he! Ik bedoel, we hebben het circuit van Spa-Francorchamps, waar je volgens mij een prachtige koers kan organiseren die bovendien niet van de poes is. Het circuit van Zolder is ook niet bepaald vlak, dus ik zie wel een aantal mogelijkheden. Daarnaast opent dit nieuwe perspectieven om de wedstrijd in beeld te brengen, en tot slot is dit ook een manier om meer inkomsten te verwerven, zowel van het publiek als van VIPs die je dan beter kan “soigneren”.

Bijlage 4: Safety/Security-evaluatie van 8 potentiële veiligheidsmaatregelen in het professioneel wielrennen

Naam:

Classificatie:

Geef voor de 8 voorgestelde maatregelen aan in welke mate deze in het wielervedeloton zouden bijdragen tot de veiligheid (*safety*) enerzijds en het veiligheidsgevoel (*security*) anderzijds.

0 = veel minder veilig / veel kleiner veiligheidsgevoel dan de huidige situatie.

5 = even veilig / zelfde veiligheidsgevoel als de huidige situatie.

10 = veel veiliger / veel groter veiligheidsgevoel dan de huidige situatie.

1) Minder renners in het peloton (6 of 7 renners per ploeg).



2) Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren.



3) Meer “essentiële” motoren in het peloton (mobiele seingever), zodat deze motoren minder inhaalbewegingen moeten uitvoeren.



4) Minder “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen in het peloton (fotografen, verslaggeving, vervoer van gasten,...).



5) Afschaffen van schijfremmen.



6) Verplichten van schijfremmen.



7) Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes. Professor sportmarketingcommunicatie Wim Lagae (KU Leuven) stelt dat er in de oortjes van de renners maar 1 stem hoort te klinken: iemand die tips rond veiligheid geeft; m.a.w. 1 neutrale radiofrequentie voor iedereen, zonder opzweepende prikkels van ploegleiders.



8) Wijziging van de 3 kilometer-regel in etappekoersen, zodat klassementsrijders e.d. niet meer hoeven mee te sprinten in de laatste 3 kilometer. Op deze manier worden massasprints minder “overvol”.



Bijlage 5: Enquête m.b.t. de MAMCA-analyse voor wielersfans (Gemeenschap)

Naam:



0. Persoonlijke gegevens

a) Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw

b) Wat is uw leeftijd?

.... jaar

c) Zou u uzelf beschrijven als een wielersfan?

- Ja
- Neen

d) Hoe vaak kijkt u naar wielerswedstrijden op televisie?

- Nooit
- Zelden
- Soms
- Regelmatig
- Vaak

e) Hoe vaak woont u wielerswedstrijden bij (langs de kant van het parcours, aan de finish, ...)?

- Nooit
- Zelden
- Soms
- Regelmatig
- Vaak

f) Beschouwt u de huidige situatie in het professioneel wielrennen als veilig?

- Ja
- Neen
- Ja, maar het kan nog beter.

1. Toekenning van gewichten

Verdeel 100 punten over de onderstaande criteria volgens hoe belangrijk u elk van deze criteria acht.

Hoe belangrijker, hoe meer punten u aan dit criterium toekent.

Criterium	Gewicht
Algemene veiligheid	
Comfort	
Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	
Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	
Kost van het scenario	
Totaal	100

2. Evaluatie van veiligheidsscenario's

Geef voor elk van de voorgestelde veiligheidsscenario's aan hoe goed deze volgens u scoren op de criteria.

1) **Huidige situatie:** geen maatregelen.

Algemene veiligheid

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Comfort (van renners en andere mensen in het peloton)

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Aantrekkelijkheid van de wedstrijd

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Sociale aanvaardbaarheid van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Kost van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

2) Wedstrijden organiseren op afgesloten circuits (rondjes rijden op een parcours van 30 à 40 kilometer).

Algemene veiligheid

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Comfort (van renners en andere mensen in het peloton)

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Aantrekkelijkheid van de wedstrijd

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Sociale aanvaardbaarheid van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Kost van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

3) Vermindering van de “frictie” in het peloton:

minder renners (slechts 6 of 7 per ploeg)

+ wijziging van de 3 kilometer-regel (voorstel van Peter Sagan).

Algemene veiligheid

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Comfort (van renners en andere mensen in het peloton)

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Aantrekkelijkheid van de wedstrijd

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Sociale aanvaardbaarheid van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Kost van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

4) Vermindering van de “incompatibiliteit” in het peloton:

reductie van het aantal “niet-essentiële” gemotoriseerde voertuigen in het peloton (fotografen, verslaggeving, vervoer van gasten, ...)

+ inschakelen van drones (ter vervanging van een aantal gemotoriseerde voertuigen).

Algemene veiligheid

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Comfort (van renners en andere mensen in het peloton)

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Aantrekkelijkheid van de wedstrijd

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Sociale aanvaardbaarheid van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Kost van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

5) Meer sensibilisering en straffen:

het oprichten van sensibiliseringscampagnes, voornamelijk gericht op toeschouwers, en het organiseren van intensievere trainingen voor renners, motards, chauffeurs, fotografen, seingevers, organisatoren, mensen die parcoursen uittekenen, enz.

+ zwaardere straffen en schorsingen voor personen die zich niet aan de regels houden.

+ eventueel een systeem met gele en rode kaarten voor wie zich niet gedraagt of de medemens bewust of onbewust in gevaar brengt.

Algemene veiligheid

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Comfort (van renners en andere mensen in het peloton)

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Aantrekkelijkheid van de wedstrijd

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Sociale aanvaardbaarheid van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Kost van het scenario

- Zeer negatief
- Negatief
- Eerder negatief
- Neutraal
- Eerder positief
- Positief
- Zeer positief

Bijlage 6: Overige veiligheidssuggesties, aangehaald tijdens de interviews (per respondent)

Hans Van Lierde	/
Bert Roesems	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consequenter handhaving ▪ Beter screening van iedereen die een functie vervult in een wielervedstrijd: <ul style="list-style-type: none"> - uitsluiten van niet-professionals - professionalisering van commissarissen - intensievere training voor chauffeurs
Danny Schets	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consequenter handhaving ▪ Genummerde bevoorradingszones: <i>iedere ploeg krijgt een genummerde plaats in de bevoorradingszone toegewezen en de verzorgers worden geacht stokstijf te blijven staan op die plaats. Zij mogen hun eigen zone m.a.w. niet verlaten; de renners moeten naar hen toe komen.</i>
Jürgen Roelandts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aankomsten minder gevaarlijk maken (geen bochten of rotondes) ▪ Consequenter handhaving ▪ Meer dranghekken plaatsen op cruciale punten
Jens Debusschere	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkeersobjecten die tijdelijk weggehaald kunnen worden ▪ Voorafgaande controle van het parcours door de organisatie ▪ Meer stationaire seingeverers ter vervanging van mobiele seingeverers
Niko De Muyter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Way-outs</i> (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België) ▪ Voorbereidingsfilmpje met moeilijke passages: <i>de organisatie zou een aantal dagen voor de wedstrijd een filmpje, waarin de moeilijke passages getoond worden, kunnen doorsturen naar de ploegen, die dit visueel kunnen laten zien aan hun renners zodat zij in hun hoofd een concreet beeld hebben van de gevaarlijke punten.</i> ▪ Seingeverers op eilandjes (vlaggenzwaaiers) vervangen door robots ▪ <i>Pool</i>-systeem voor fotografen (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België)
Marc Van Hecke	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Pool</i>-systeem voor fotografen (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België) ▪ Afgebakende plaatsen langs het parcours waar fotografen zich op voorhand kunnen opstellen om foto's te nemen ▪ Dubbele afsluitingen op de kritieke punten

<p>Patrick Lefevere</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Professionalisering: <i>vacatures oprichten voor seingever, motards en andere chauffeurs.</i> ▪ Aankomsten minder gevaarlijk maken (geen bochten of rotondes) ▪ Aankomstzones buiten stadscentra positioneren ▪ Nadarafsluitingen die als matras functioneren (in de laatste kilometer van de wedstrijd) ▪ Aanraking van de renners verhinderen door dubbele afsluitingen te plaatsen of kabels te spannen ▪ Genummerd bevoorradingsstelsel (naar het voorbeeld van de Gooikse Pijl) ▪ Het bouwen van trainingsfaciliteiten en wielerspistes in elke Belgische provincie
<p>Carl Bertelee</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De veiligheidsvergadering van de wielerbond op jaarlijkse basis organiseren ▪ Consequenter handhaving ▪ Aankomsten minder gevaarlijk maken (geen bochten of rotondes)
<p>Oliver Naesen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwoordelijk gedrag op training ▪ <i>Extreme Weather Protocol: verplichting om de wedstrijd in te korten of te annuleren bij extreme weersomstandigheden. (reeds van toepassing)</i> ▪ Consequenter handhaving ▪ <i>Way-outs</i> (toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België) ▪ Meer stationaire seingever ter vervanging van mobiele seingever ▪ Dranghekken op grotere afstand plaatsen (op de cruciale punten) zodat aanraking door toeschouwers onmogelijk wordt ▪ Verbeteringen op vlak van kledij en helmen: <i>crashpants, full face helmen,...</i>
<p>Philippe Mariën</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gezondheidsessies voor junioren ▪ Verhoging van boetes voor overtreders + UCI-punten aftrekken ▪ <i>Competitions Commission: een commissie die binnen de 72 uur kan ingrijpen en retroactieve straffen kan uitdelen, net zoals de reviewcommissie in het voetbal.</i> ▪ <i>Way-outs</i> (consequent toepassen in alle wedstrijden, niet enkel in België) ▪ Technisch afgevaardigde die op voorhand het parcours keurt: <i>deze persoon overlegt wat er anders en beter kan en stelt daarover een rapport op.</i>

Bijlage 7: Gedetailleerde puntentoekening voor de Safety/Security-matrix (Elvik, 2000)

	Minder renners in het peloton (6 of 7 renners per ploeg)		Drones ter vervanging van filmende/fotograferende motoren	
	Veiligheid	Veiligheidsgevoel	Veiligheid	Veiligheidsgevoel
Competitieve participanten in het peloton				
Jürgen Roelandts	9	7	6	6
Jens Debusschere	8	8	5	7
Oliver Naesen	9	6	10	10
Patrick Lefevere	5	5	7	6
Neutrale volgers				
Hans Van Lierde	5	6	3	2
Bert Roesems	7	5	7	5
Inrichtende macht				
Danny Schets	5	5	3	1
Philippe Mariën	8	8	5	5
Mediaomgeving				
Niko De Muyter	8	9	5	5
Marc Van Hecke	9	8	2	2
Carl Berteele	5	6	3	3
Gemiddelde	7,09	6,64	5,09	4,73

	Meer "essentiële" motoren in het peloton (mobiele seingever)		Minder "niet-essentiële" gemotoriseerde voertuigen in het peloton	
	Veiligheid	Veiligheidsgevoel	Veiligheid	Veiligheidsgevoel
Competitieve participanten in het peloton				
Jürgen Roelandts	5	5	7	7
Jens Debusschere	7	5	8	5
Oliver Naesen	8	4	8	6
Patrick Lefevere	5	5	6	6
Neutrale volgers				
Hans Van Lierde	7	8	8	8
Bert Roesems	9	10	8	10
Inrichtende macht				
Danny Schets	7	9	8	8
Philippe Mariën	3	3	8	8
Mediaomgeving				
Niko De Muyter	8	9	8	9
Marc Van Hecke	8	6	5	4
Carl Bertelee	7	9	9	9
Gemiddelde	6,73	6,64	7,55	7,27

	Afschaffen van schijfremmen		Verplichten van schijfremmen	
	Veiligheid	Veiligheidsgevoel	Veiligheid	Veiligheidsgevoel
Competitieve participanten in het peloton				
Jürgen Roelandts	7	8	1	1
Jens Debusschere	10	10	1	1
Oliver Naesen	5	5	8	6
Patrick Lefevere	2	2	6	6
Neutrale volgers				
Hans Van Lierde	5	6	7	8
Bert Roesems	3	3	10	7
Inrichtende macht				
Danny Schets	8	8	9	9
Philippe Mariën	5	5	5	5
Mediaomgeving				
Niko De Muyter	5	5	8	9
Marc Van Hecke	6	6	10	8
Carl Berteele	8	9	8	9
Gemiddelde	5,82	6,09	6,64	6,27

	Aangepaste regelgeving m.b.t. oortjes: 1 neutrale veiligheidsfrequentie		Wijziging van de 3 kilometer-regel	
	Veiligheid	Veiligheidsgevoel	Veiligheid	Veiligheidsgevoel
Competitieve participanten in het peloton				
Jürgen Roelandts	6	5	8	6
Jens Debusschere	5	5	8	10
Oliver Naesen	5	7	10	9
Patrick Lefevere	2	2	4	6
Neutrale volgers				
Hans Van Lierde	9	9	8	9
Bert Roesems	10	9	5	6
Inrichtende macht				
Danny Schets	8	8	5	5
Philippe Mariën	8	8	8	8
Mediaomgeving				
Niko De Muyter	6	9	10	10
Marc Van Hecke	8	7	9	7
Carl Bertelee	5	6	6	7
Gemiddelde	6,55	6,82	7,36	7,55

Bijlage 8: Gedetailleerde antwoorden uit de enquêtes (Gemeenschap)

Persoonlijke gegevens

Nr.	Naam	Geslacht	Leeftijd	Wielervan?	Wedstrijden op tv?	Wedstrijden live?	Huidige situatie veilig?
1	Eric Tordeurs	M	52	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
2	Ivo Brisaert	M	36	Ja	Vaak	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
3	Wim Van Bemst	M	41	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
4	Joseph Tordeurs	M	81	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
5	Hans Vander Elst	M	36	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
6	Koen Van Eesbeik	M	27	Ja	Regelmatig	Nooit	Neen
7	Dries Meert	M	26	Ja	Soms	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
8	Bram Meert	M	28	Ja	Soms	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
9	Davy Verkimpe	M	28	Ja	Regelmatig	Nooit	Ja, maar het kan nog beter.
10	Esli Wauters	M	27	Ja	Regelmatig	Nooit	Ja
11	Dieter Vanden Bremt	M	28	Ja	Vaak	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
12	Kelly Roelandts	V	24	Ja	Vaak	Regelmatig	Neen
13	Toon Tordeur	M	23	Ja	Vaak	Nooit	Ja, maar het kan nog beter.
14	Siebre Portaels	M	24	Ja	Regelmatig	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
15	Freddy Portaels	M	58	Ja	Regelmatig	Zelden	Neen
16	Bavo Dillen	M	22	Ja	Soms	Nooit	Neen
17	Stijn Beeckmans	M	23	Ja	Vaak	Zelden	Neen
18	Gilles Deridder	M	23	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
19	Dirk Deridder	M	56	Ja	Vaak	Soms	Neen
20	Timo Hereman	M	21	Ja	Vaak	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
21	Gregory Verhulst	M	38	Ja	Regelmatig	Nooit	Ja, maar het kan nog beter.
22	Dirk Magnus	M	48	Ja	Regelmatig	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
23	Indy Magnus	M	21	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
24	Dirk Depever	M	45	Ja	Regelmatig	Soms	Neen
25	Bart Luyckx	M	51	Ja	Vaak	Soms	Neen
26	Pieter De Gauquier	M	23	Ja	Vaak	Nooit	Ja
27	Ken Decoster	M	24	Ja	Vaak	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
28	Benjamin Lapeere	M	21	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
29	Urbaan Meerts	M	56	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
30	Wim De Mol	M	21	Ja	Soms	Zelden	Neen
31	Geert De Mol	M	23	Ja	Soms	Zelden	Neen
32	Jeroen Peetroons	M	37	Ja	Vaak	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
33	Karin Vermaut	V	40	Ja	Soms	Zelden	Neen
34	Christophe Uyttersprot	M	36	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
35	Jonas Sluys	M	38	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
36	Gerd Van Der Auwera	M	37	Ja	Regelmatig	Nooit	Ja, maar het kan nog beter.
37	Frederik Vanderroost	M	35	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
38	Demian Van Daele	M	29	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
39	Chris De Rycke	M	43	Ja	Regelmatig	Nooit	Ja, maar het kan nog beter.
40	Lotte De Nauw	V	23	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
41	Michael Baeyens	M	34	Ja	Soms	Zelden	Neen
42	Patrick Praet	M	52	Ja	Regelmatig	Zelden	Neen
43	Iris Dierckx	V	37	Ja	Soms	Nooit	Neen
44	Patrick Tordeurs	M	58	Ja	Soms	Zelden	Ja
45	Jasper Bauduin	M	16	Ja	Soms	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
46	Jean-Marie Dammans	M	46	Ja	Regelmatig	Zelden	Ja, maar het kan nog beter.
47	Karel Dammans	M	19	Ja	Soms	Zelden	Neen
48	Steve Demol	M	37	Ja	Soms	Zelden	Ja
49	Janis Wellens	M	19	Ja	Vaak	Soms	Ja, maar het kan nog beter.
50	Kristof Leconte	M	24	Ja	Regelmatig	Soms	Ja, maar het kan nog beter.

Scenario 1 – Huidige situatie

Nr.	Naam	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid	Soc. aanvaardbaarheid scenario	Kost scenario
1	Eric Tordeurs	1	0	2	0	0
2	Ivo Brisaert	-1	-1	2	0	0
3	Wim Van Bemst	1	1	1	0	0
4	Joseph Tordeurs	1	-1	2	0	0
5	Hans Vander Elst	1	0	2	0	0
6	Koen Van Eesbeik	-1	1	2	0	0
7	Dries Meert	0	0	-1	0	0
8	Bram Meert	1	-1	2	0	0
9	Davy Verkimpe	1	0	2	0	0
10	Esli Wauters	2	0	2	0	0
11	Dieter Vanden Bremt	-2	0	2	0	0
12	Kelly Roelandts	-2	0	1	0	0
13	Toon Tordeur	1	1	0	0	0
14	Siebren Portaels	-1	0	2	0	0
15	Freddy Portaels	0	2	3	0	0
16	Bavo Dillen	-1	-1	2	0	0
17	Stijn Beeckmans	-1	0	2	0	0
18	Gilles Deridder	1	2	2	0	0
19	Dirk Deridder	-1	-1	0	0	0
20	Timo Hereman	1	0	2	0	0
21	Gregory Verhulst	1	0	2	0	0
22	Dirk Magnus	1	0	2	0	0
23	Indy Magnus	1	-1	2	0	0
24	Dirk Depever	-1	1	2	0	0
25	Bart Luyckx	-1	0	2	0	0
26	Pieter De Gauquier	2	2	1	0	0
27	Ken Decoster	0	1	2	0	0
28	Benjamin Lapeere	1	0	2	0	0
29	Urbaan Meerts	-1	0	2	0	0
30	Wim De Mol	-2	0	1	0	0
31	Geert De Mol	-1	1	2	0	0
32	Jeroen Peetroons	1	0	2	0	0
33	Karin Vermaut	-1	0	2	0	0
34	Christophe Uyttersprot	-1	0	2	0	0
35	Jonas Sluys	1	1	2	0	0
36	Gerd Van Der Auwera	1	-1	2	0	0
37	Frederik Vanderroost	-1	1	2	0	0
38	Demian Van Daele	1	0	3	0	0
39	Chris De Rycke	-2	1	3	0	0
40	Lotte De Nauw	1	1	0	0	0
41	Michael Baeyens	-1	-2	2	0	0
42	Patrick Praet	-1	0	1	0	0
43	Iris Dierckx	-1	1	2	0	0
44	Patrick Tordeurs	2	0	2	0	0
45	Jasper Bauduin	1	1	3	0	0
46	Jean-Marie Dammans	1	2	2	0	0
47	Karel Dammans	-2	-2	-2	0	0
48	Steve Demol	1	0	2	0	0
49	Janis Wellens	1	2	2	0	0
50	Kristof Leconte	1	-1	2	0	0
	Gemiddelde	0,06	0,20	1,72	0,00	0,00
	Evaluatie	Neutral	Neutral	Positive	Neutral	Neutral

Scenario 2 – Afgesloten circuits

Nr.	Naam	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid	Soc. aanvaardbaarheid scenario	Kost scenario
1	Eric Tordeurs	2	0	2	1	0
2	Ivo Brisaert	1	2	-1	0	-1
3	Wim Van Bemst	0	1	0	-1	-1
4	Joseph Tordeurs	2	2	1	2	0
5	Hans Vander Elst	2	1	0	-1	0
6	Koen Van Eesbeik	2	1	-3	-2	-2
7	Dries Meert	2	0	-2	-3	1
8	Bram Meert	2	0	-2	-1	2
9	Davy Verkimpe	2	1	-2	-2	0
10	Esli Wauters	3	1	-2	-2	0
11	Dieter Vanden Bremt	2	2	2	-1	2
12	Kelly Roelandts	3	2	-1	-1	-1
13	Toon Tordeur	2	2	-2	-2	1
14	Siebren Portaels	2	1	-1	2	0
15	Freddy Portaels	2	2	-1	-2	0
16	Bavo Dillen	1	1	-1	-2	0
17	Stijn Beeckmans	2	0	0	-2	-2
18	Gilles Deridder	1	1	0	-1	-1
19	Dirk Deridder	1	2	-2	-1	-2
20	Timo Hereman	2	1	-1	-1	-1
21	Gregory Verhulst	3	1	-2	-2	-3
22	Dirk Magnus	2	2	-2	-2	-1
23	Indy Magnus	3	2	-2	-1	-1
24	Dirk Depever	0	2	-2	-3	-2
25	Bart Luyckx	1	2	-1	-1	2
26	Pieter De Gauquier	3	2	-3	-3	-1
27	Ken Decoster	1	0	-2	-2	0
28	Benjamin Lapeere	3	2	-2	-2	1
29	Urbaan Meerts	2	2	-3	-2	1
30	Wim De Mol	2	2	-2	-1	0
31	Geert De Mol	1	1	-2	-2	-2
32	Jeroen Peetroons	2	2	-3	-2	-1
33	Karin Vermaut	3	1	-1	-2	0
34	Christophe Uyttersprot	2	1	0	-1	1
35	Jonas Sluys	3	1	-2	-1	-1
36	Gerd Van Der Auwera	2	2	-2	-2	1
37	Frederik Vanderroost	3	3	-2	-2	-1
38	Demian Van Daele	2	0	-1	-1	-1
39	Chris De Rycke	3	2	0	-2	-1
40	Lotte De Nauw	2	2	-2	-3	-2
41	Michael Baeyens	2	0	-2	-1	0
42	Patrick Praet	1	1	-1	0	-1
43	Iris Dierckx	1	0	-1	-1	1
44	Patrick Tordeurs	2	2	3	-1	1
45	Jasper Bauduin	3	1	-2	-1	0
46	Jean-Marie Dammans	3	2	1	2	1
47	Karel Dammans	2	0	-3	-2	1
48	Steve Demol	2	1	-1	-1	1
49	Janis Wellens	2	0	0	0	0
50	Kristof Leconte	2	0	-3	-3	-1
	Gemiddelde	1,98	1,24	-1,22	-1,30	-0,26
	Evaluatie	Positive	Slightly positive	Slightly negative	Slightly negative	Neutral

Scenario 3 – Vermindering van de “frictie” in het peloton

Nr.	Naam	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid	Soc. aanvaardbaarheid scenario	Kost scenario
1	Eric Tordeurs	2	2	-2	-1	0
2	Ivo Brisaert	2	2	2	0	1
3	Wim Van Bemst	2	0	2	2	0
4	Joseph Tordeurs	2	3	1	1	1
5	Hans Vander Elst	0	1	2	1	0
6	Koen Van Eesbeik	2	2	0	1	0
7	Dries Meert	0	1	-2	-1	0
8	Bram Meert	2	1	1	2	1
9	Davy Verkimpe	3	1	1	-1	1
10	Eslie Wauters	1	2	-1	-1	0
11	Dieter Vanden Bremt	1	2	0	3	0
12	Kelly Roelandts	1	2	2	-2	1
13	Toon Tordeur	3	2	-1	-2	1
14	Siebre Portaels	2	2	2	2	1
15	Freddy Portaels	1	1	-1	-2	0
16	Bavo Dillen	2	2	-1	-1	2
17	Stijn Beeckmans	2	0	2	2	0
18	Gilles Deridder	2	2	0	1	1
19	Dirk Deridder	1	1	-1	0	1
20	Timo Hereman	2	2	0	1	0
21	Gregory Verhulst	1	2	0	-1	0
22	Dirk Magnus	2	1	1	-2	0
23	Indy Magnus	2	2	2	2	0
24	Dirk Depever	2	2	-1	-3	1
25	Bart Luyckx	1	2	1	-1	0
26	Pieter De Gauquier	2	2	1	0	2
27	Ken Decoster	1	2	-1	-2	1
28	Benjamin Lapeere	2	2	2	2	0
29	Urbaan Meerts	1	2	-2	-2	2
30	Wim De Mol	2	2	1	0	1
31	Geert De Mol	2	2	-1	-1	0
32	Jeroen Peetroons	2	2	-1	0	0
33	Karin Vermaut	0	0	-1	-2	0
34	Christophe Uyttersprot	2	0	2	1	0
35	Jonas Sluys	3	1	2	2	0
36	Gerd Van Der Auwera	2	3	2	1	0
37	Frederik Vanderroost	1	2	0	0	0
38	Demian Van Daele	2	1	-1	-1	1
39	Chris De Rycke	2	2	-1	-1	0
40	Lotte De Nauw	1	2	1	-1	0
41	Michael Baeyens	2	2	0	1	0
42	Patrick Praet	2	1	2	0	0
43	Iris Dierckx	1	1	0	-1	2
44	Patrick Tordeurs	2	3	2	2	1
45	Jasper Bauduin	1	2	2	1	0
46	Jean-Marie Dammans	3	3	-1	-2	2
47	Karel Dammans	2	3	-1	0	2
48	Steve Demol	1	2	2	1	0
49	Janis Wellens	1	0	-2	-1	0
50	Kristof Leconte	2	2	-1	-1	0
	Gemiddelde	1,66	1,68	0,30	-0,08	0,52
	<i>Evaluatie</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>

Scenario 4 – Vermindering van de “incompatibiliteit” in het peloton

Nr.	Naam	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid	Soc. aanvaardbaarheid scenario	Kost scenario
1	Eric Tordeurs	3	2	-1	-1	1
2	Ivo Brisaert	1	2	1	-1	-1
3	Wim Van Bemst	1	1	0	2	-1
4	Joseph Tordeurs	2	3	0	0	2
5	Hans Vander Elst	1	1	0	2	0
6	Koen Van Eesbeik	2	3	1	1	-1
7	Dries Meert	1	0	0	0	1
8	Bram Meert	2	1	-1	-1	0
9	Davy Verkimpe	3	2	2	-1	2
10	Esli Wauters	2	2	2	2	1
11	Dieter Vanden Bremt	2	2	0	2	2
12	Kelly Roelandts	3	3	-1	-1	2
13	Toon Tordeur	2	1	0	1	1
14	Siebre Portaels	0	2	1	1	2
15	Freddy Portaels	2	2	0	0	0
16	Bavo Dillen	2	2	0	2	2
17	Stijn Beeckmans	1	0	0	2	2
18	Gilles Deridder	3	1	-1	2	0
19	Dirk Deridder	1	2	0	0	0
20	Timo Hereman	2	1	0	1	0
21	Gregory Verhulst	1	1	0	1	0
22	Dirk Magnus	2	2	-1	-2	0
23	Indy Magnus	1	1	0	1	0
24	Dirk Depever	2	2	-1	0	-1
25	Bart Luyckx	2	2	2	-1	0
26	Pieter De Gauquier	2	0	0	1	2
27	Ken Decoster	3	2	0	1	1
28	Benjamin Lapeere	2	3	0	0	0
29	Urbaan Meerts	2	3	2	2	-1
30	Wim De Mol	1	1	0	0	2
31	Geert De Mol	1	2	1	0	-1
32	Jeroen Peetroons	2	1	0	0	-1
33	Karin Vermaut	2	2	2	2	0
34	Christophe Uyttersprot	2	2	2	2	2
35	Jonas Sluys	3	2	0	2	0
36	Gerd Van Der Auwera	1	1	0	0	0
37	Frederik Vanderroost	3	2	0	2	0
38	Demian Van Daele	1	1	0	0	-1
39	Chris De Rycke	1	2	0	2	0
40	Lotte De Nauw	2	1	2	0	0
41	Michael Baeyens	2	1	1	2	1
42	Patrick Praet	2	1	0	0	0
43	Iris Dierckx	2	2	0	2	-1
44	Patrick Tordeurs	3	2	0	1	1
45	Jasper Bauduin	3	2	0	1	0
46	Jean-Marie Dammans	1	0	0	1	1
47	Karel Dammans	2	1	-1	1	2
48	Steve Demol	3	3	0	2	-1
49	Janis Wellens	3	2	1	-1	1
50	Kristof Leconte	1	2	0	-1	-1
	Gemiddelde	1,88	1,64	0,26	0,68	0,40
	<i>Evaluatie</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>

Scenario 5 – Meer sensibilisering en straffen

Nr.	Naam	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid	Soc. aanvaardbaarheid scenario	Kost scenario
1	Eric Tordeurs	2	-1	-1	-1	-1
2	Ivo Brisaert	1	0	0	-1	-1
3	Wim Van Bemst	2	2	2	2	0
4	Joseph Tordeurs	3	-1	1	1	-1
5	Hans Vander Elst	2	2	-1	2	-1
6	Koen Van Eesbeik	3	3	0	2	-1
7	Dries Meert	1	1	-1	-2	0
8	Bram Meert	2	0	0	1	-1
9	Davy Verkimpe	-1	0	-2	-2	-1
10	Esli Wauters	-1	-1	-1	0	0
11	Dieter Vanden Bremt	2	2	1	2	-1
12	Kelly Roelandts	1	0	-1	2	-2
13	Toon Tordeur	2	1	1	2	-2
14	Siebren Portaels	2	1	-1	1	-2
15	Freddy Portaels	3	0	-1	2	0
16	Bavo Dillen	2	1	-1	-1	-2
17	Stijn Beeckmans	0	0	0	-1	-1
18	Gilles Deridder	3	2	-1	2	-1
19	Dirk Deridder	2	2	0	1	0
20	Timo Hereman	1	1	0	2	-1
21	Gregory Verhulst	1	2	1	-1	0
22	Dirk Magnus	1	1	0	-1	0
23	Indy Magnus	1	1	1	1	-1
24	Dirk Depever	3	2	0	1	0
25	Bart Luyckx	1	0	1	-1	0
26	Pieter De Gauquier	3	1	0	2	-1
27	Ken Decoster	1	1	0	2	-1
28	Benjamin Lapeere	1	0	0	-1	-2
29	Urbaan Meerts	2	1	2	2	0
30	Wim De Mol	1	1	0	2	-2
31	Geert De Mol	3	1	0	2	-1
32	Jeroen Peetroons	1	0	1	1	-1
33	Karin Vermaut	1	0	0	1	-1
34	Christophe Uyttersprot	2	2	2	1	-1
35	Jonas Sluys	0	0	1	1	-1
36	Gerd Van Der Auwera	1	0	0	2	-1
37	Frederik Vanderroost	0	-1	0	1	-1
38	Demian Van Daele	1	1	0	1	-1
39	Chris De Rycke	1	1	0	2	-1
40	Lotte De Nauw	1	1	-1	0	-1
41	Michael Baeyens	2	2	2	-1	-1
42	Patrick Praet	1	0	2	1	-1
43	Iris Dierckx	1	1	0	-1	-1
44	Patrick Tordeurs	3	2	0	1	0
45	Jasper Bauvain	3	-1	-1	1	0
46	Jean-Marie Dammans	0	-1	-2	-2	-1
47	Karel Dammans	1	2	-3	-1	-2
48	Steve Demol	1	1	0	2	-1
49	Janis Wellens	2	0	0	1	-1
50	Kristof Leconte	1	-1	0	1	-2
	Gemiddelde	1,46	0,70	0,00	0,68	-0,92
	<i>Evaluatie</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>

Bijlage 9: Originale stakeholderevaluaties

Stakeholdergroep: Competitieve participanten in het peloton

Expert: Oliver Naesen

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Sportieve prestaties
Huidige situatie	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Negative</i>	<i>Negative</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Positive</i>	<i>Very positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly positive</i>

Stakeholdergroep: Neutrale volgers

Expert: Bert Roesems

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Mogelijkheid tot het uitvoeren van uw taak (technische bijstand e.d.)
Huidige situatie	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>
Afgesloten circuits	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Negative</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Very Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly negative</i>

Stakeholdergroep: Inrichtende macht

Expert: Philippe Mariën

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Positieve evolutie van het wielrennen (modernisering en promotie van de sport)
Huidige situatie	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de “frictie”	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Very positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>
Vermindering van de “incompatibiliteit”	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Very positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Very positive</i>

Stakeholdergroep: Mediaomgeving

Expert: Carl Bertelee

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Mogelijkheid tot verslaggeving
Huidige situatie	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>

Stakeholdergroep: Gemeenschap

Expert: Wielerfans (50 enquêtes)

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario
Huidige situatie	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>

Bijlage 10: Gecorrigeerde stakeholderevaluaties, inclusief argumenten voor aanpassingen (Definitieve evaluaties voor de MAMCA-analyse)

Stakeholdergroep: Competitieve participanten in het peloton

Expert: Oliver Naesen

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Sportieve prestaties
Huidige situatie	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Negative</i>	<i>Neutral (1)</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de “frictie”	<i>Positive</i>	<i>Very positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative (2)</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive (3)</i>
Vermindering van de “incompatibiliteit”	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive (4)</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Slightly positive (5)</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly positive</i>

Competitieve participanten in het peloton – Argumenten voor aanpassingen

- 1) Dit scenario beïnvloedt de kost voor de competitieve participanten niet.
- 2) De competitieve participanten staan doorgaans positief tegenover een wijziging van de 3 kilometer-regel, maar negatief tegenover een vermindering van het aantal renners, gelet op tewerkstelling en het doorstromingsproces voor jeugdrenners.
- 3) Een kleiner aantal renners impliceert automatisch een grotere kans om sportieve prestaties te boeken op individueel vlak. Bovendien komen sprinter beter tot hun recht in uitgedunde massasprints.
- 4) De competitieve participanten hebben doorgaans geen problemen met het verminderen van het aantal gemotoriseerde elementen in het peloton, en al helemaal niet met het gebruik van drones om wedstrijden in beeld te brengen.
- 5) In deze stakeholdergroep geldt de consensus dat “sommigen het nooit zullen leren”, waardoor sensibilisering en sterkere handhaving de veiligheid slechts beperkt ten goede komen.

Stakeholdergroep: Neutrale volgers

Expert: Bert Roesems

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Mogelijkheid tot het uitvoeren van uw taak (technische bijstand e.d.)
Huidige situatie	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>
Afgesloten circuits	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive (1)</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral (2)</i>	<i>Neutral</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Negative (3)</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral (4)</i>	<i>Positive (5)</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Very positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly negative</i>

Neutrale volgers – Argumenten voor aanpassingen

- 1) Afzwakking van deze beoordeling, omdat er onder de neutrale volgers verdeeldheid bestaat of afgesloten circuits de aantrekkelijkheid van wedstrijden werkelijk positief beïnvloeden.
- 2) Dit scenario beïnvloedt de kost voor de neutrale volgers niet.
- 3) In de interviews poneerden de neutrale volgers dat de beide maatregelen van scenario 3 moeilijk aanvaardbaar waren voor hen.
- 4) Dit scenario beïnvloedt de kost voor de neutrale volgers niet.
- 5) Hans Van Lierde stelt letterlijk: *“Er is nog veel verbetering mogelijk in de koers, voornamelijk met het oog op de fotografen en de pers die meerijden in het peloton. ... Ik heb zelf al meegemaakt dat fotografen op onze plaats beginnen rijden, gewoon om een goede foto te hebben.”* Een reductie van het aantal niet-essentiële gemotoriseerde voertuigen stelt de neutrale volgers aldus beter in staat om hun job uit te voeren.
- 6) Afzwakking van deze beoordeling; sensibilisering en zwaardere straffen zullen de veiligheid nooit in extreme mate ('very') begunstigen.

Stakeholdergroep: Inrichtende macht

Expert: Philippe Mariën

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Positieve evolutie van het wielrennen (modernisering en promotie van de sport)
Huidige situatie	<i>Slightly positive (1)</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Positive (2)</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral (3)</i>	<i>Positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly negative (4)</i>	<i>Slightly negative (5)</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Very Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Negative (6)</i>	<i>Very positive</i>

Inrichtende macht – Argumenten voor aanpassingen

- 1) De algemene perceptie van de huidige veiligheidssituatie ligt binnen het interval [*Negative; Slightly positive*].
- 2) Afzwakking van deze beoordeling; '*Very positive*' is waarschijnlijk wat overdreven wat betreft de aantrekkelijkheid.
- 3) Dit scenario heeft weinig tot geen invloed op de organisatorische kost.
- 4) Voor organisatoren is het belangrijk dat zij voldoende *media exposure* genieten. Het verlies aan *media exposure* wanneer men het aantal gemotoriseerde fotografen en VIPs reduceert, kan nooit helemaal gecompenseerd worden door drones.
- 5) Enerzijds kunnen organisatoren in dit scenario besparen doordat zij minder motards e.d. moeten inhuren, maar anderzijds brengt het inzetten van drones eveneens aanzienlijk kosten met zich mee. Voor deze beoordeling gaan we ervan uit dat drones voor organisatoren een ietwat grotere kost impliceren t.o.v. motards om de wedstrijd in beeld te brengen, vandaar '*Slightly negative*'.
- 6) Het organiseren van sensibiliseringscampagnes en intensievere trainingen kost de wielverbonden een aanzienlijke som geld → '*Negative*'.

Stakeholdergroep: Mediaomgeving

Expert: Carl Bertelee

	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario	Mogelijkheid tot verslaggeving
Huidige situatie	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral (1)</i>
Afgesloten circuits	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral (2)</i>	<i>Positive</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Slightly positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral (3)</i>	<i>Slightly positive</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Very positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Very negative (4)</i>	<i>Negative (5)</i>	<i>Negative (6)</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Slightly negative (7)</i>	<i>Positive</i>

Mediaomgeving – Argumenten voor aanpassingen

- 1) De huidige situatie is minder rooskleurig dan *'Positive'*, aangezien Marc Van Hecke en Carl Bertelee laten uitschijnen dat zij bij wijlen toch problemen ondervinden bij het uitoefenen van hun job in het peloton → *'Neutral'*.
- 2) Dit scenario beïnvloedt de kost voor de media niet.
- 3) Dit scenario beïnvloedt de kost voor de media niet.
- 4) De mensen uit de media staan doorgaans zeer negatief tegenover dit scenario.
- 5) Het gebruik van drones impliceert een aanzienlijke kostentoename voor media-entiteiten.
- 6) In dit scenario worden minder fotografen en verslaggevers toegelaten tot wielervedstrijden, wat de mogelijkheid tot verslaggeving over het algemeen doet kelderen. Het inschakelen van drones is een alternatief, maar de meeste fotografen zijn niet opgeleid om met deze technologie te werken en waarschijnlijk is het voor velen onder hen niet vanzelfsprekend om een drone aan te schaffen.
- 7) Zwaardere boetes en schorsingen indien men bestraft zou worden + de tijd die men moet spenderen aan het volgen van trainingen.

Stakeholdergroep: Gemeenschap

Expert: Wielerfans (50 enquêtes)

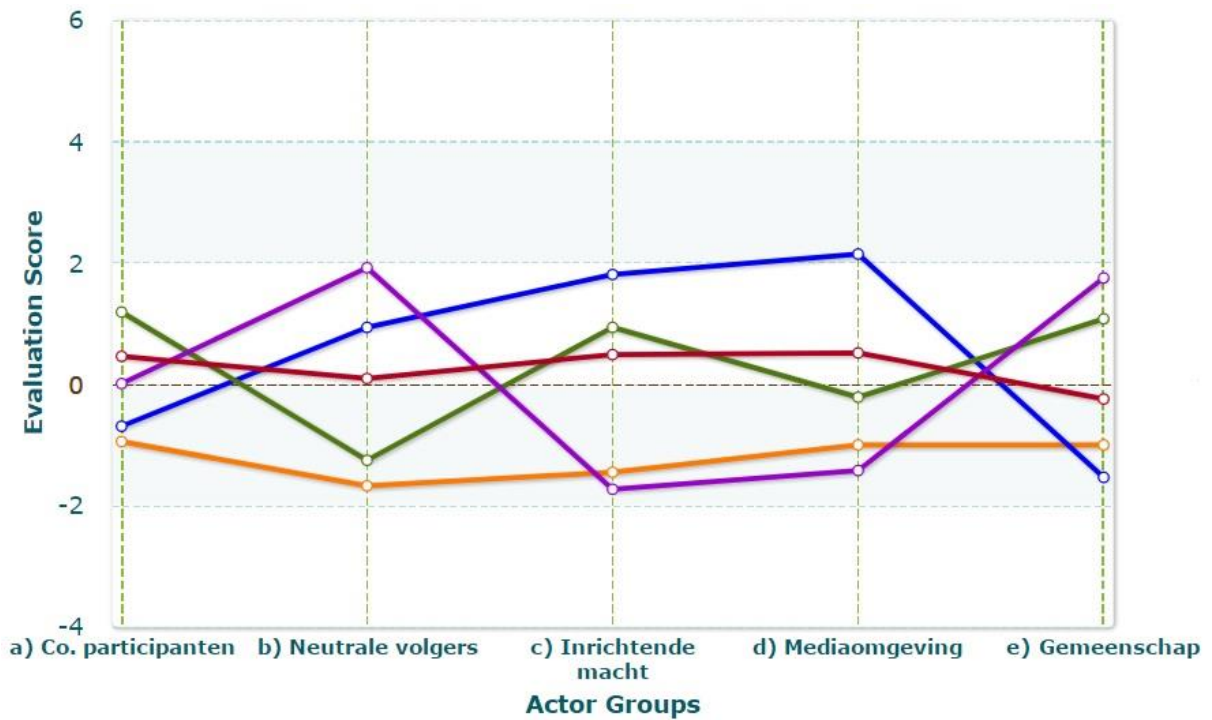
	Algemene veiligheid	Comfort	Aantrekkelijkheid van de wedstrijd	Sociale aanvaardbaarheid van het scenario	Kost van het scenario
Huidige situatie	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>
Afgesloten circuits	<i>Positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly negative</i>	<i>Slightly negative (1)</i>
Vermindering van de "frictie"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral (2)</i>
Vermindering van de "incompatibiliteit"	<i>Positive</i>	<i>Positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>
Meer sensibilisering en straffen	<i>Slightly positive</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral</i>	<i>Slightly positive</i>	<i>Neutral (3)</i>

Gemeenschap – Argumenten voor aanpassingen

- 1) In dit scenario is het waarschijnlijk dat wielersfans in de toekomst inkomgeld zullen moeten betalen bij sommige wedstrijden.
- 2) Dit scenario beïnvloedt de kost voor wielersfans niet.
- 3) Dit scenario beïnvloedt de kost voor wielersfans niet.

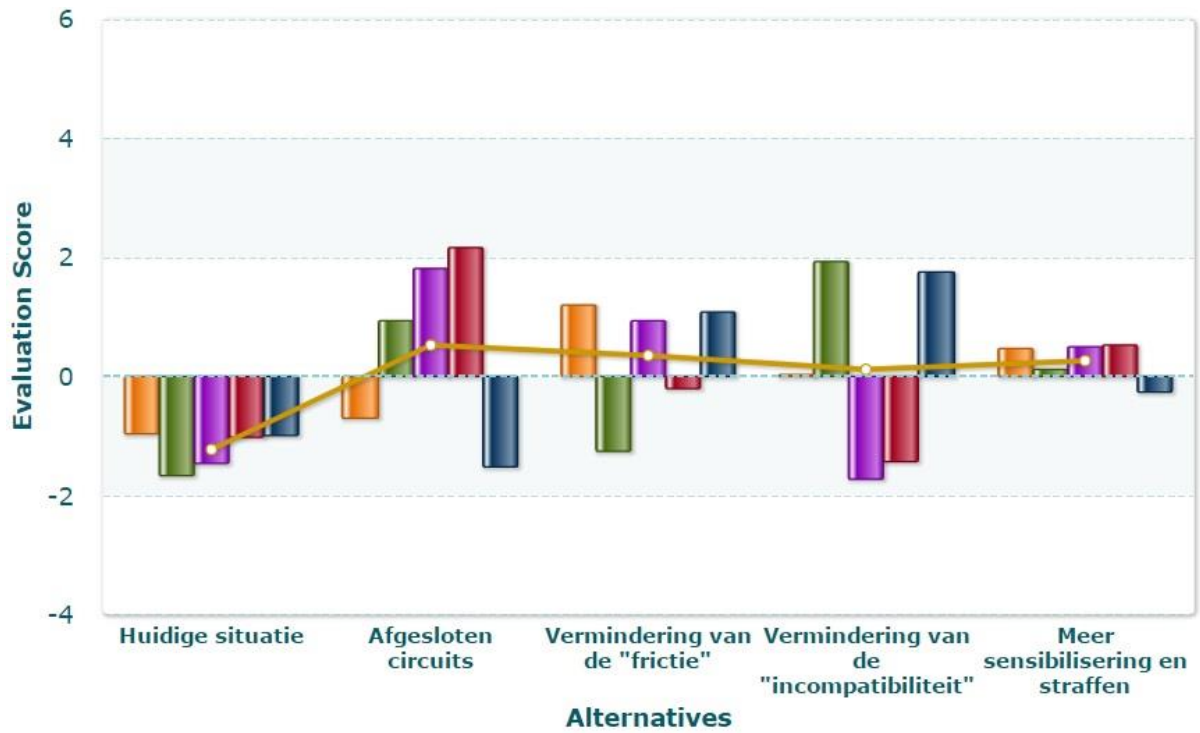
Algemeen

Multi-Actor Line Chart



- Huidige situatie
- Afgesloten circuits
- Vermindering van de "frictie"
- Vermindering van de "incompatibiliteit"
- Meer sensibilisering en straffen

Multi-Actor Alternative Analysis Chart



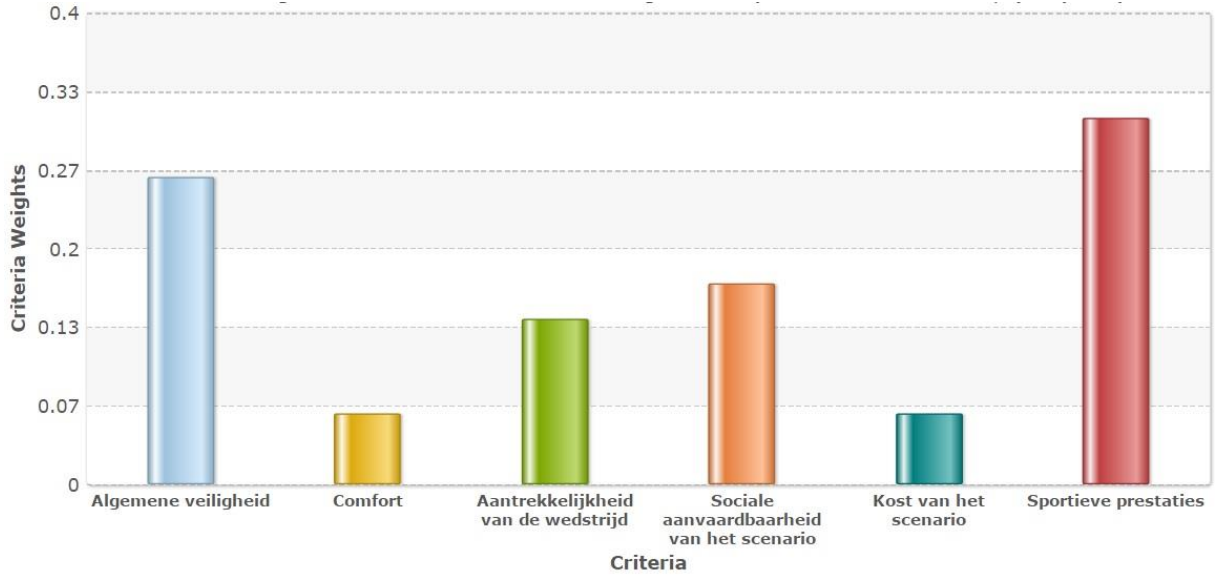
-  a) Co. participanten
-  b) Neutrale volgers
-  c) Inrichtende macht
-  d) Mediaomgeving
-  e) Gemeenschap
-  Average Evaluation Score

Scenariorangschikking per stakeholdergroep + globale rangschikking

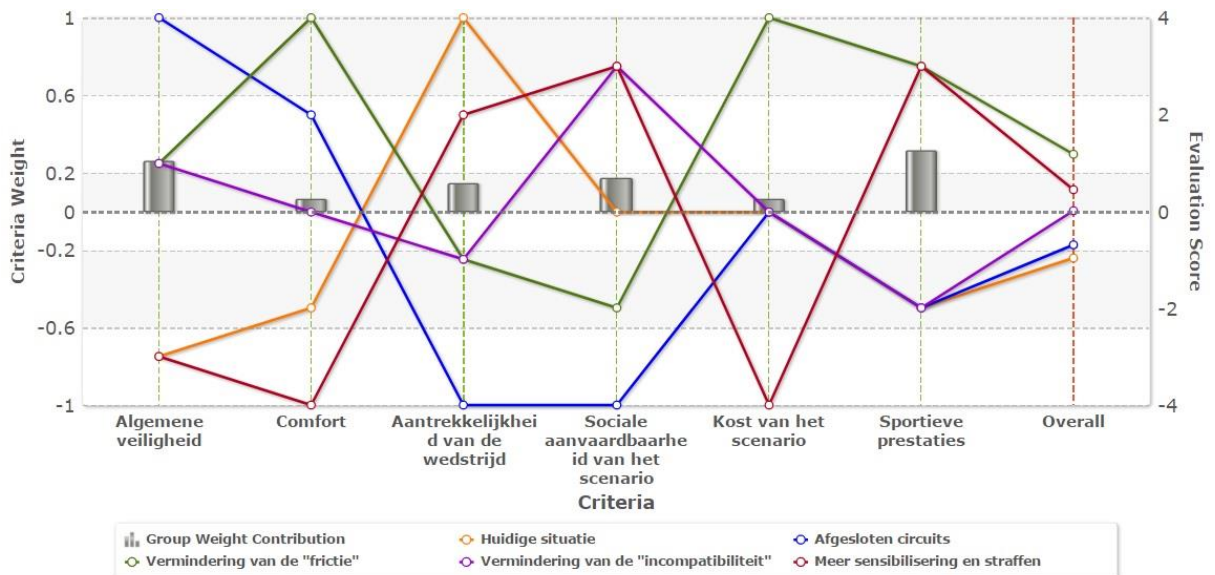
Competitieve participanten in het peloton	1. <i>Vermindering van de frictie</i>	1,19
	2. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,46
	3. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	0,01
	4. <i>Afgesloten circuits</i>	-0,70
	5. <i>Huidige situatie</i>	-0,96
Neutrale volgers	1. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	1,92
	2. <i>Afgesloten circuits</i>	0,94
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,10
	4. <i>Vermindering van de frictie</i>	-1,27
	5. <i>Huidige situatie</i>	-1,69
Inrichtende macht	1. <i>Afgesloten circuits</i>	1,79
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	0,92
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,48
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,46
	5. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	-1,73
Mediaomgeving	1. <i>Afgesloten circuits</i>	2,15
	2. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,52
	3. <i>Vermindering van de frictie</i>	-0,21
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,02
	5. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	-1,44
Gemeenschap	1. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	1,74
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	1,06
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	-0,26
	4. <i>Huidige situatie</i>	-1,00
	5. <i>Afgesloten circuits</i>	-1,54
Globaal	1. <i>Afgesloten circuits</i>	0,53
	2. <i>Vermindering van de frictie</i>	0,34
	3. <i>Meer sensibilisering en straffen</i>	0,26
	4. <i>Vermindering van de incompatibiliteit</i>	0,10
	5. <i>Huidige situatie</i>	-1,23

Competitieve participanten in het peloton

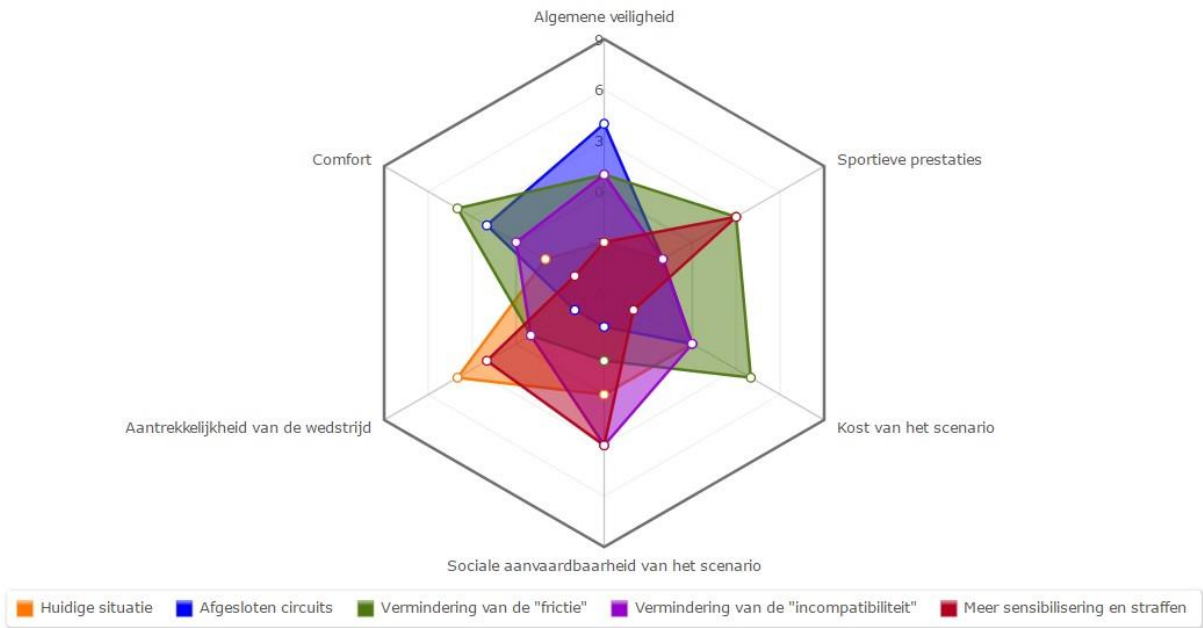
Weight Bar Chart



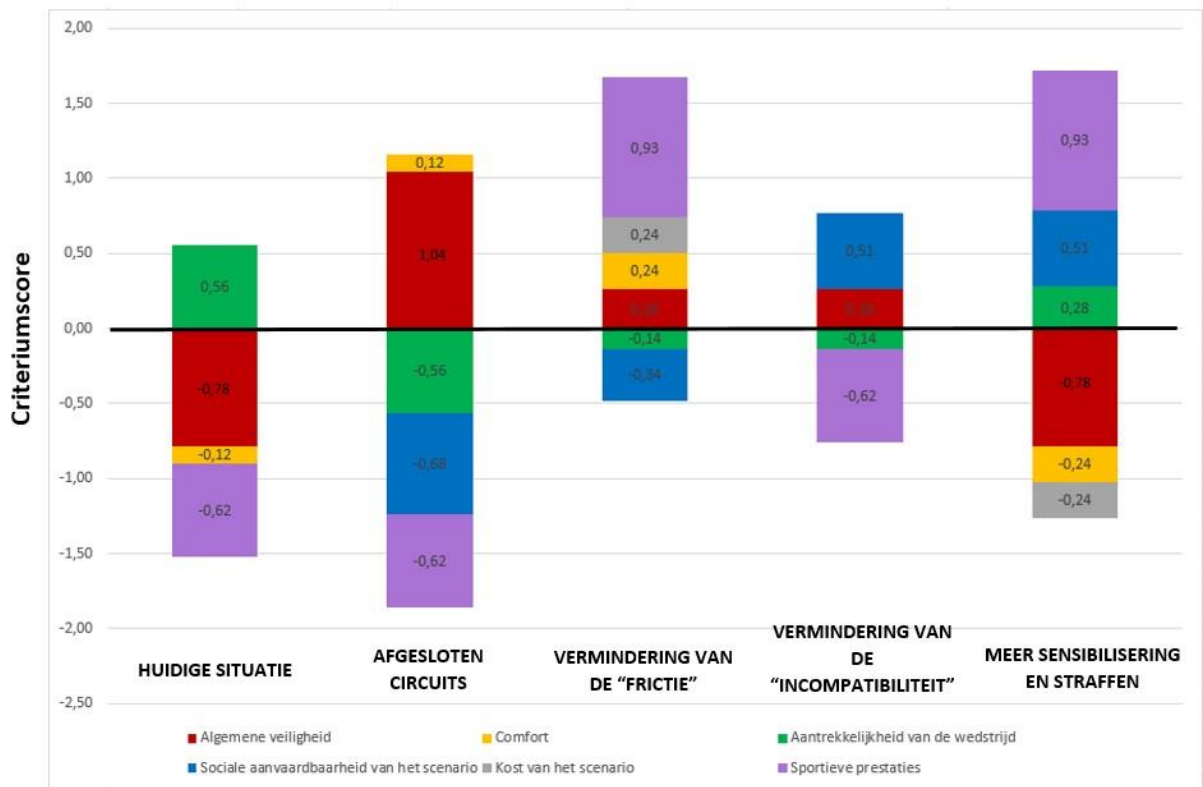
Evaluation and Weight 3D Chart



Criteria Evaluation Radar Chart

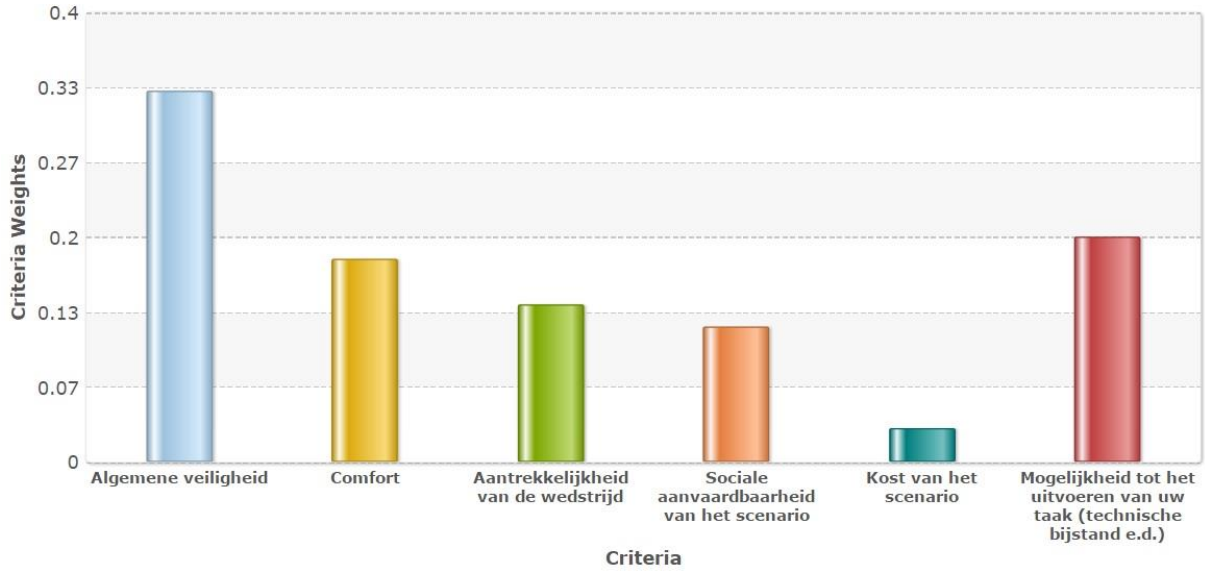


Samenstelling evaluatiescores

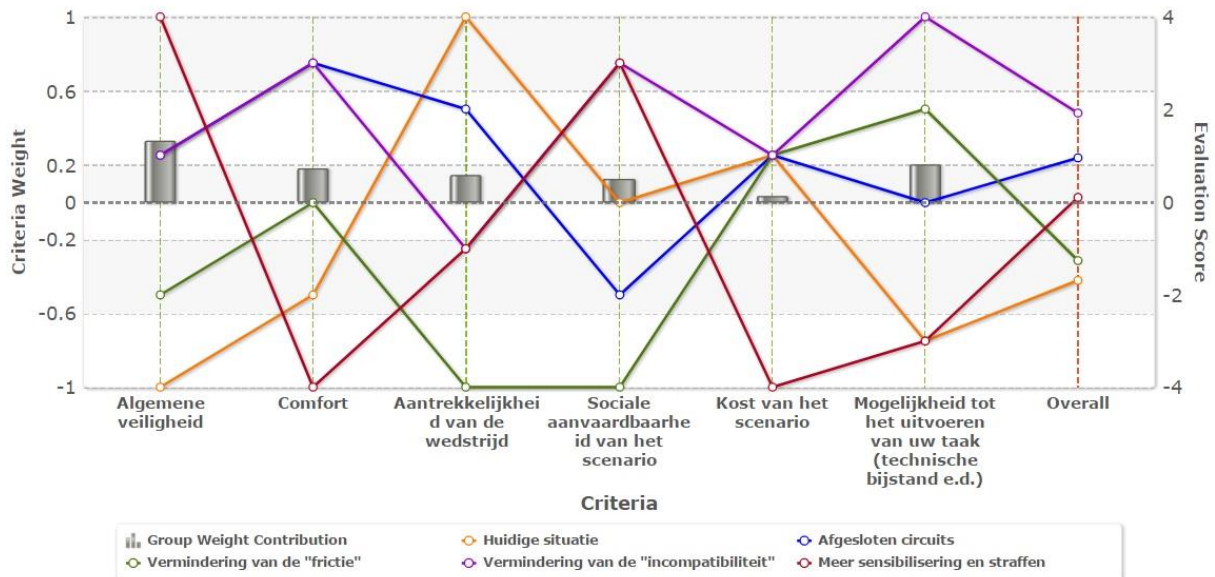


Neutrale volgers

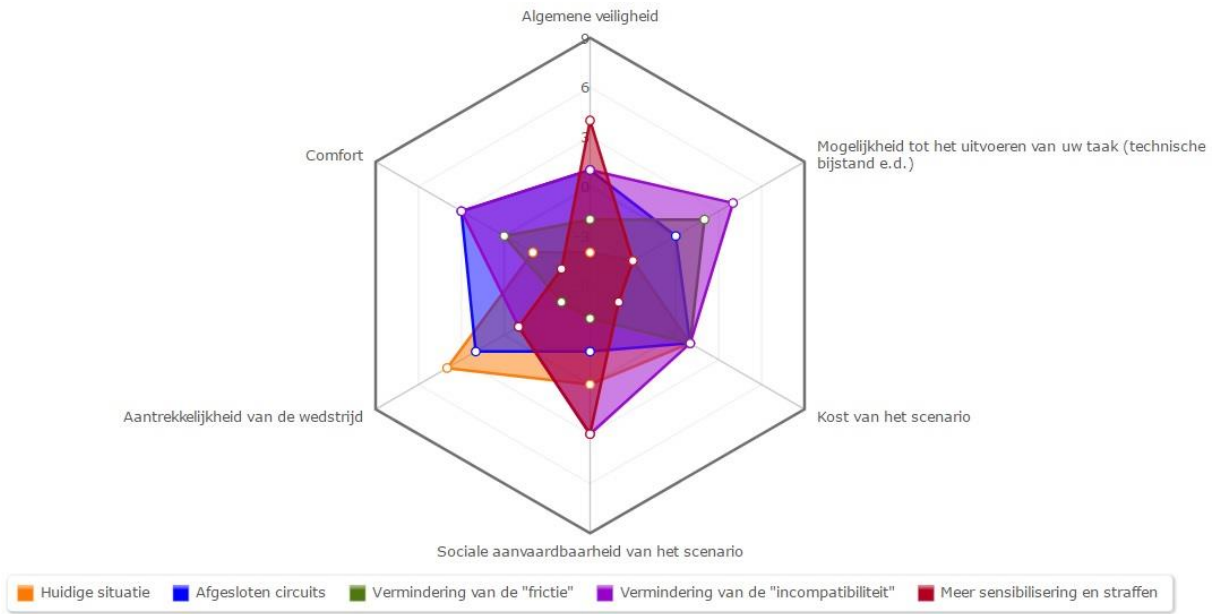
Weight Bar Chart



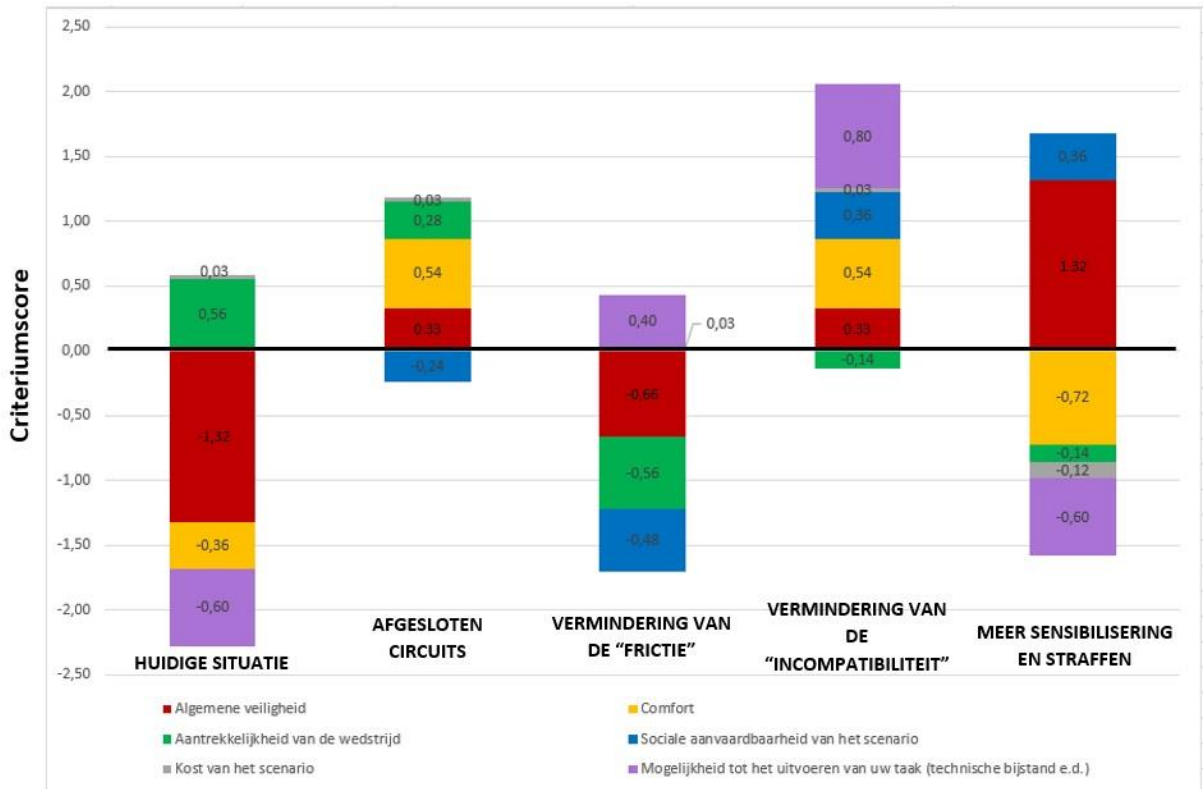
Evaluation and Weight 3D Chart



Criteria Evaluation Radar Chart

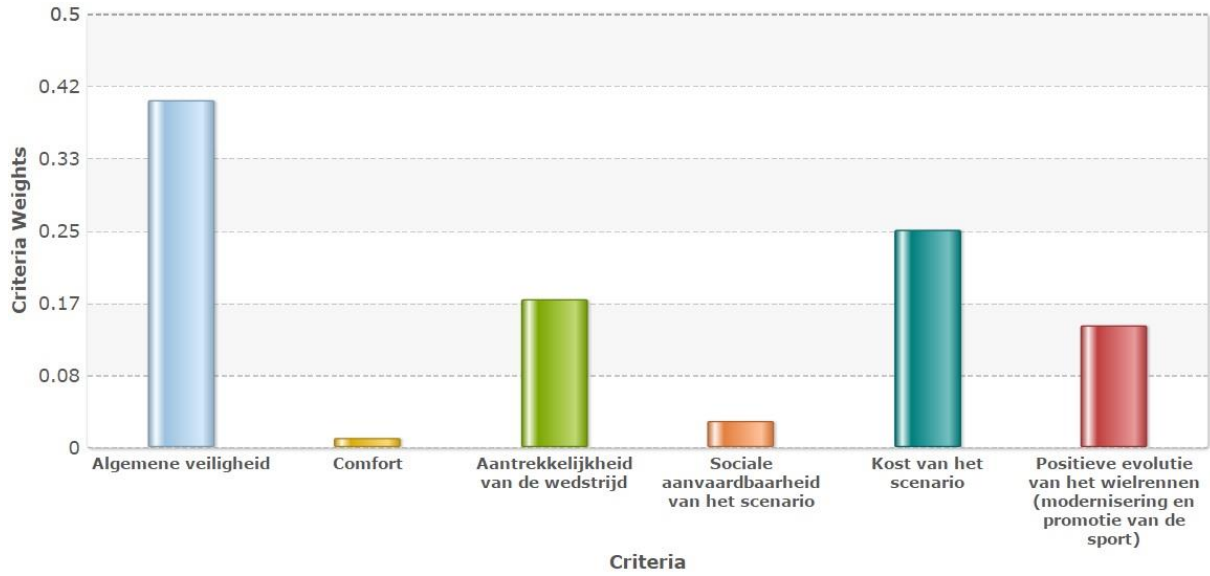


Samenstelling evaluatiescores

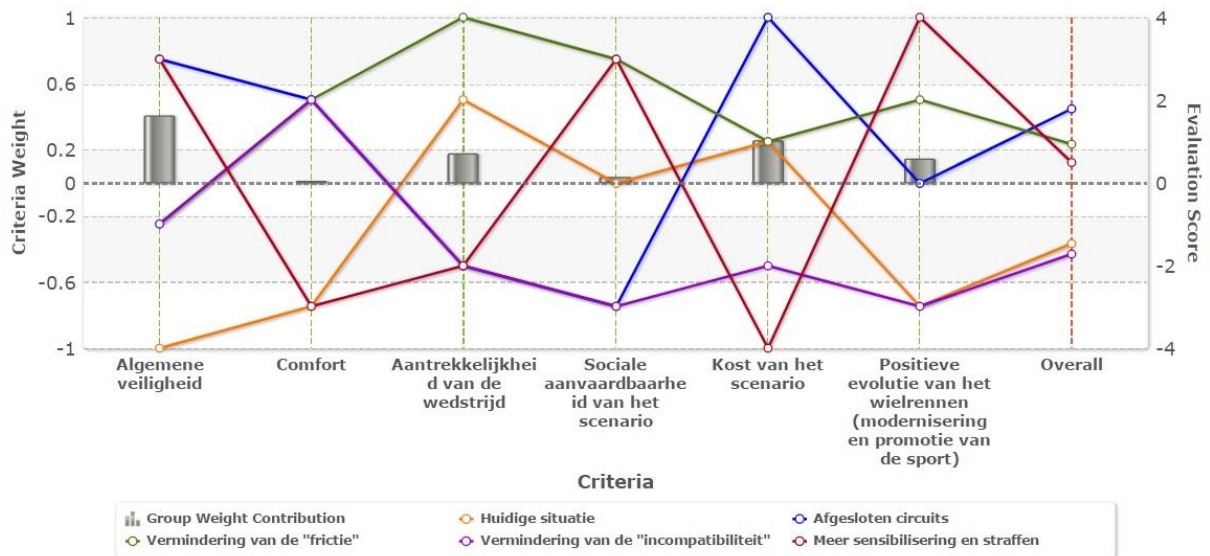


Inrichtende macht

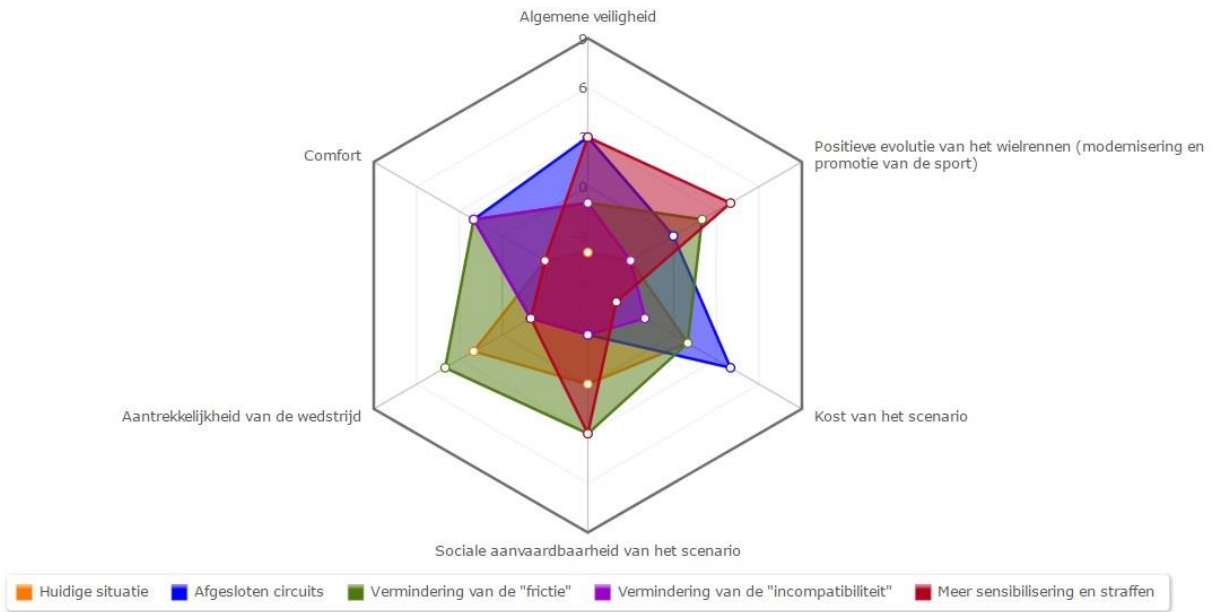
Weight Bar Chart



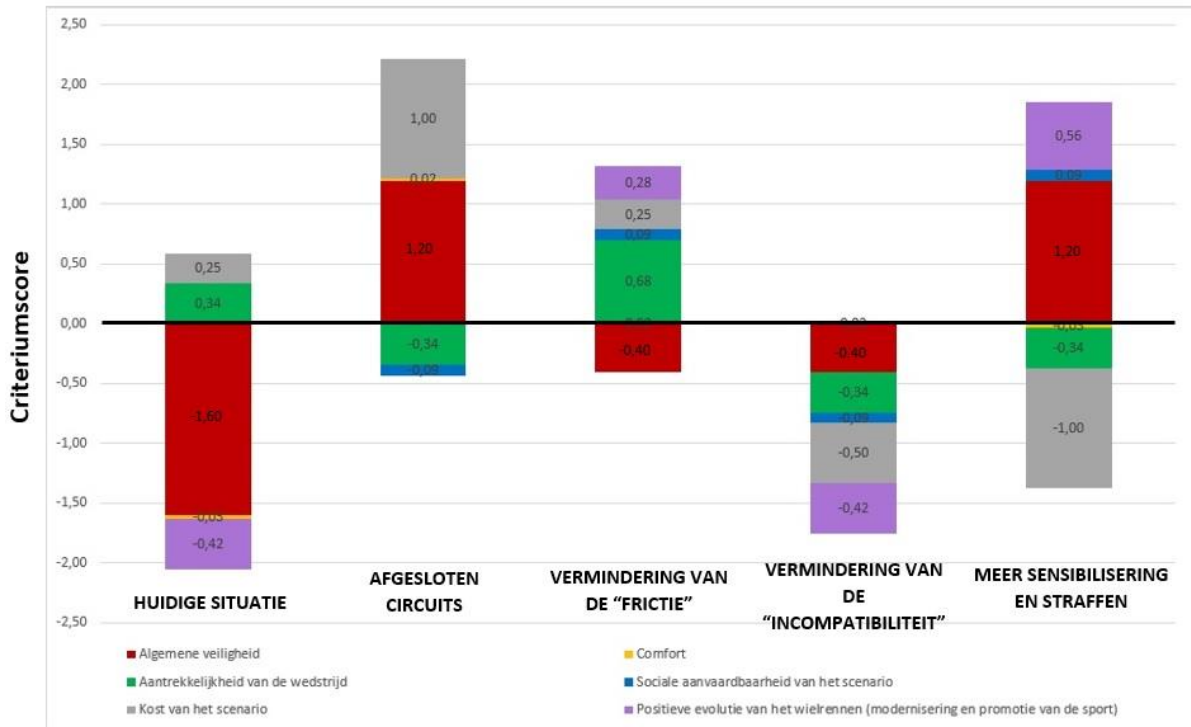
Evaluation and Weight 3D Chart



Criteria Evaluation Radar Chart

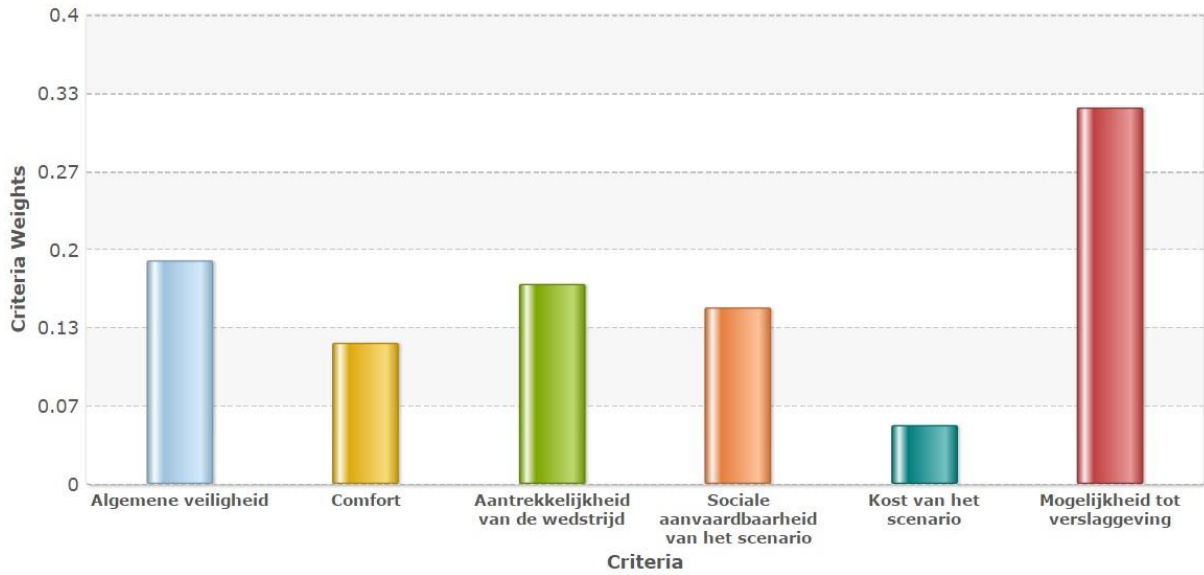


Samenstelling evaluatiescores

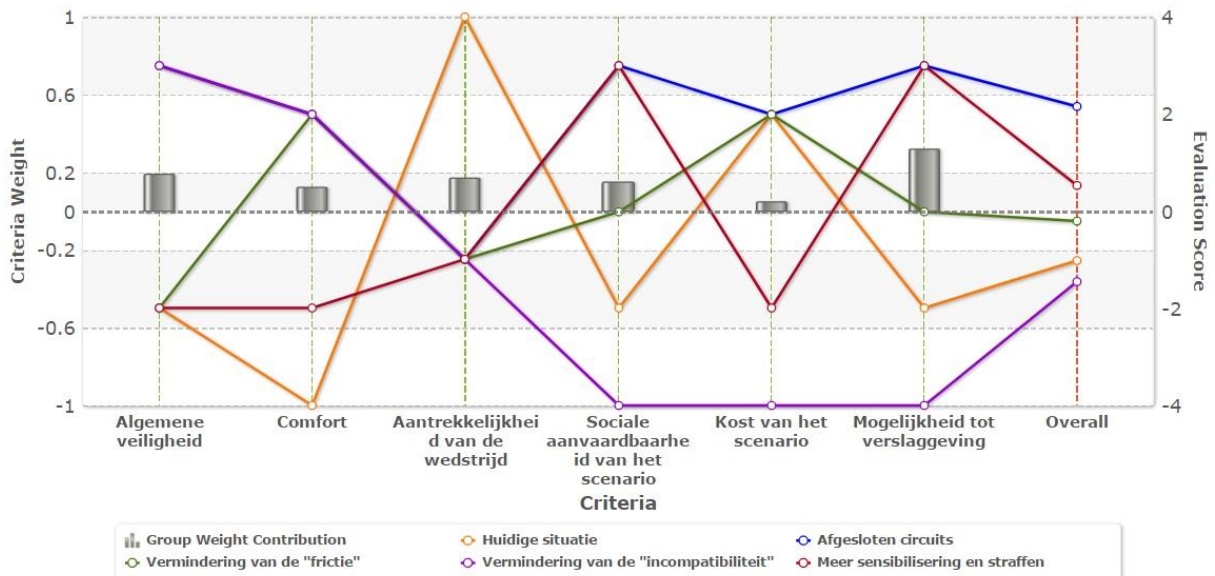


Mediaomgeving

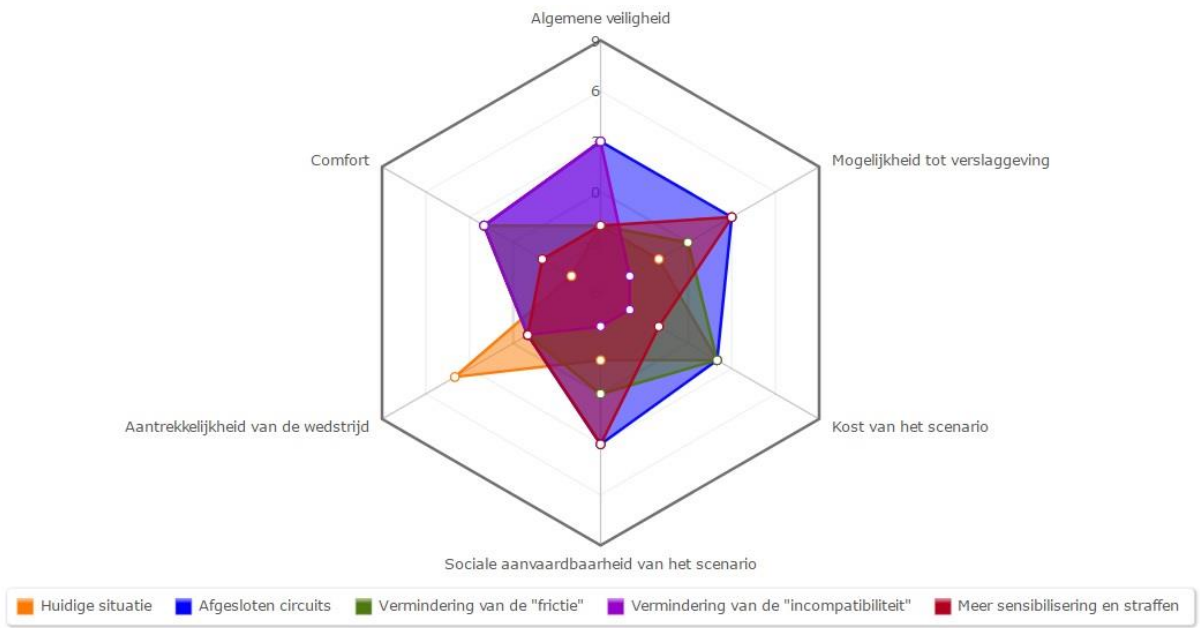
Weight Bar Chart



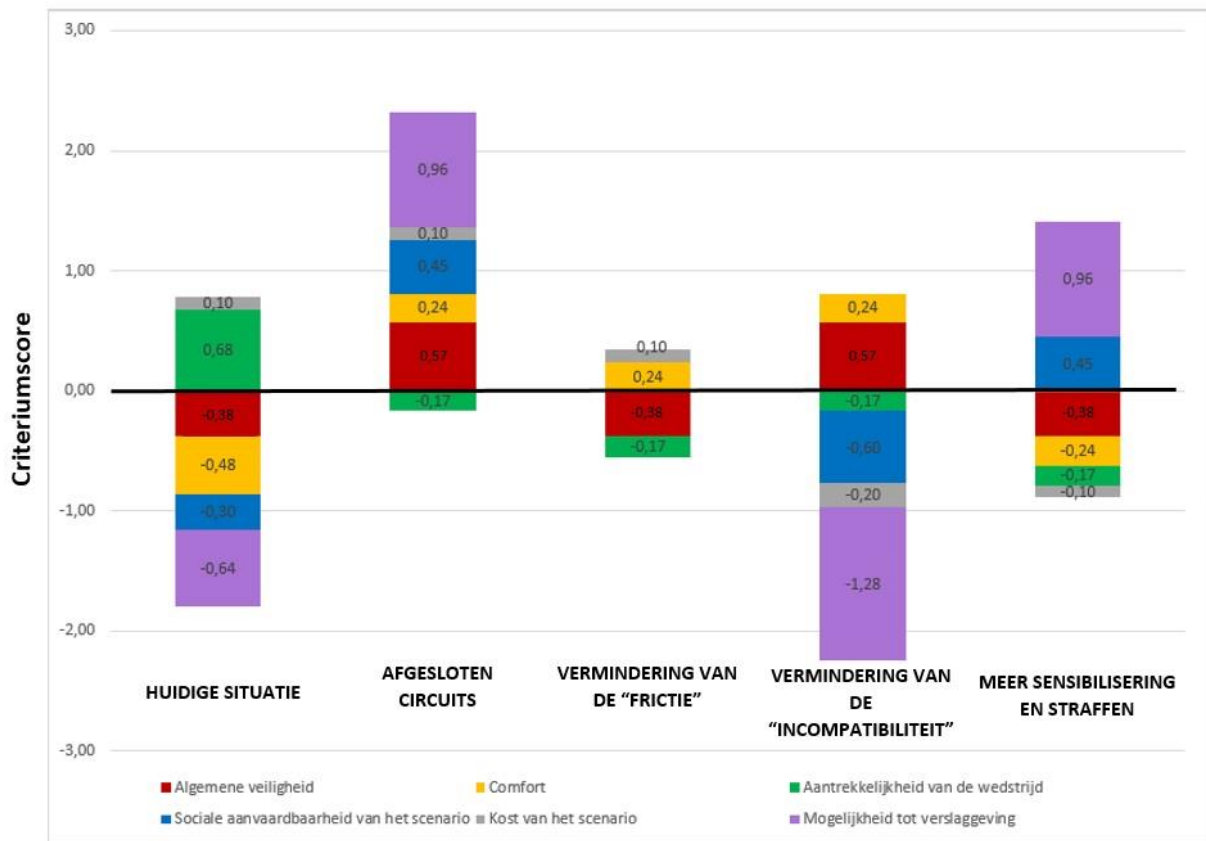
Evaluation and Weight 3D Chart



Criteria Evaluation Radar Chart

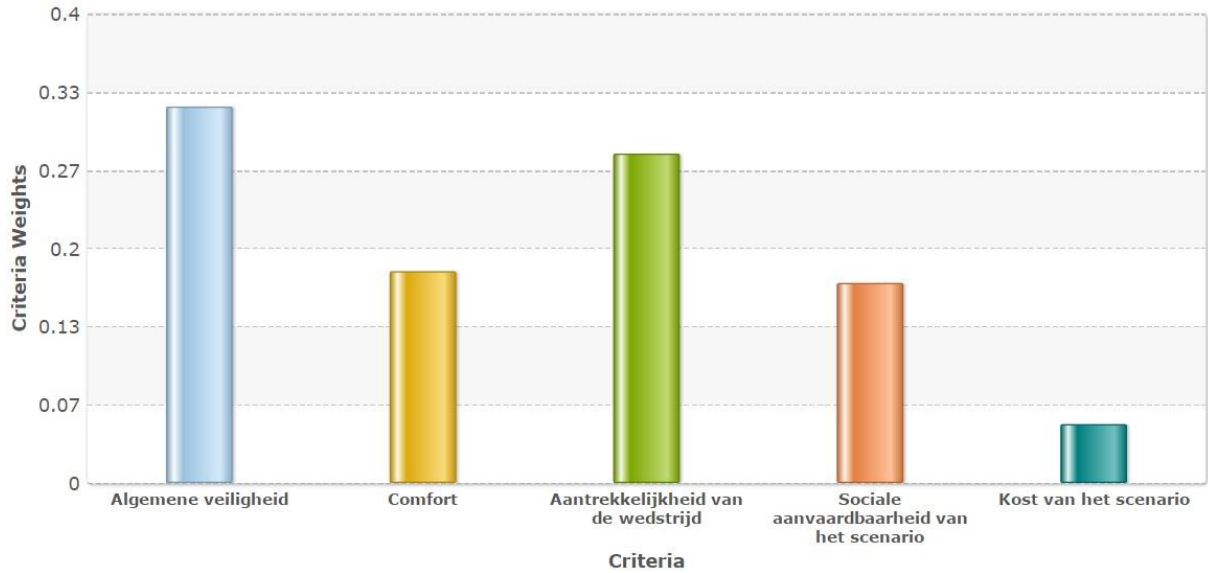


Samenstelling evaluatiescores

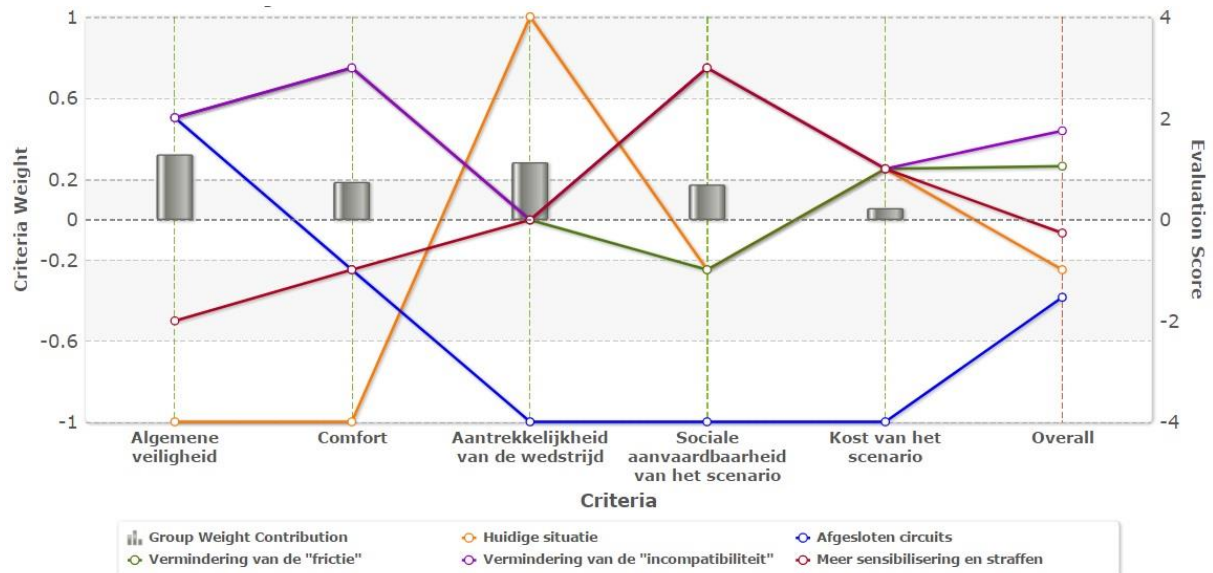


Gemeenschap

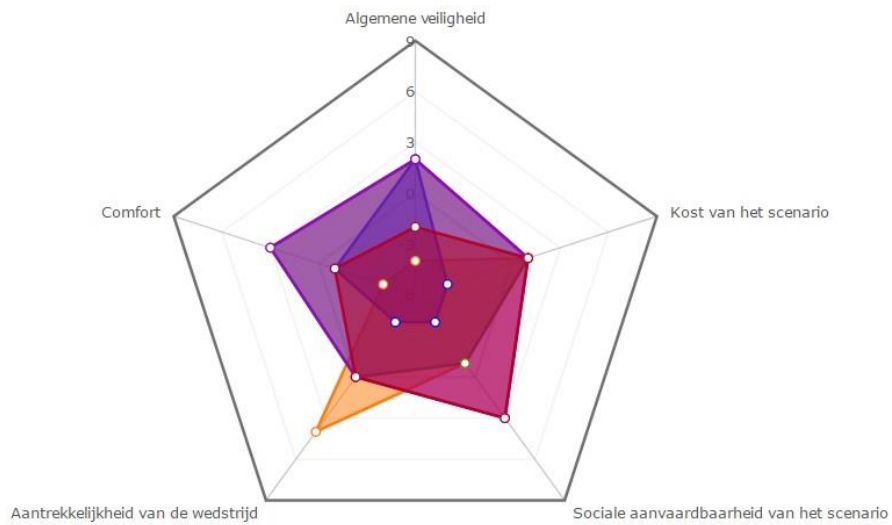
Weight Bar Chart



Evaluation and Weight 3D Chart



Criteria Evaluation Radar Chart



■ Huidige situatie
 ■ Afgesloten circuits
 ■ Vermindering van de "frictie"
 ■ Vermindering van de "incompatibiliteit"
 ■ Meer sensibilisering en straffen

Samenstelling evaluatiescores

