

‘ALLES WAT JE VRAAGT, MAG TOCH NIET’

HET TOERSEIZOEN IS WEER VAN START GEGAAN. MAAR HET ORGANISEREN VAN TOCHTEN OF CYCLO'S WORDT ER NIET MAKKELIJKER OP, VOORAL DOOR ALLERLEI STRENGERE REGELGEVING. SOMS WEIGEREN BURGEMEESTERS EEN VERGUNNING OM EEN TOCHT OVER HUN GRONDGEBIED TE LATEN RIJDEN. MAAR WAT IS NU PRECIJS HET PROBLEEM? WE ZOEKEN UIT HOE HET ZIT.

TEKST EN FOTO'S: PAUL SIMONS

Voor organisatoren van toertochten is de voor deelnemers meest zichtbare voorbereiding het gemakkelijkst: de bewegwijzering, de bevoorradings, de faciliteiten, de EHBO, de medailles.

De hoofdpijn zit hem vaak in het regelen van vergunningen. Hoe vaak komt het niet voor dat op de dag van een toertocht het parcours gewijzigd blijkt, omdat een gemeente de koers alsnog van haar grondgebied weert? Onbegrip bij de deelnemers en frustratie bij de organisatie. Zo stopt WTC Klimmen na dertig jaar – waarvan 28 jaar probleemloos – met de populaire Klimmen-Ban-

leiden, overlast tegengaan, de veiligheid kunnen garanderen. Een nieuwe soort bureaucratie dus. Maar is dat nou in ons voordeel of in ons nadeel?

ALLERGIE

We maken een rondje langs organisatoren. De Ronde van Noord-Holland wordt georganiseerd door Le Champion uit Alkmaar. Er zijn zo'n 7000 deelnemers, maar dat levert geen problemen op. Michael Gane: "Eerst melden we toertochten aan voor de evenementenkalender. Drie maanden van tevoren schrijven we de

neux-Klimmen vanwege het gebrek aan tijdige medewerking van Waalse gemeenten gedurende de laatste twee edities.

De Shimano Fiets Challenge, die *Fiets* zelf organiseerde in Zuid-Limburg en de Belgische Voerstreek, sneuvelde al in 2010, omdat het niet meer lukte de vergunningen voor deze cyclo met tijdmeting (en dus een wedstrijd-element) rond te krijgen. Burgemeesters vonden de veiligheidsrisico's te groot.

Vroeger bestond er een gedoogplicht: zolang iedereen zich aan de verkeersregels hield, was (bijna) alles mogelijk. Zonder formaliteiten. Dat is de laatste jaren anders. Het werken met vergunningen voor grote evenementen is nieuw beleid. Zeker nu we steeds massaler op de fiets stappen, is de impact op de openbare orde groter, met verkeersonveiligheid, afvalproblematiek en gebrek aan ruimte voor overige weggebruikers tot gevolg. Gemeenten willen reguleren, weten wat er op hun grondgebied gebeurt, evenementen in goede banen

gemeenten allemaal aan. Met een routebeschrijving voor de gemeenten waar we alleen maar doorheen gaan en een draaiboek voor de startplaats. Soms vragen ze uitdrukkelijk naar onze veiligheidsplannen. De eisen per gemeente zijn verschillend, dus het is best een intensief traject. Maar wij vinden die lokale contacten wel handig. Zij weten veel en denken graag mee!"

Meestal heeft het overleg met gemeenten een praktische insteek: zijn er werkzaamheden aanstaande? Kan het fietspad verlicht blijven voor een avondtocht?

DTC Driebergen, een van de grootste wielerverenigingen in ons land, zet zo ongeveer tweewekelijks wel een tocht uit. Een tourcommissie onder leiding van Wim van Veldhuizen is daar fulltime mee bezig. Van Veldhuizen: "Voor ons is de grootste klus het bij elkaar krijgen en instrueren van vrijwilligers die de koers begeleiden." De tochten zijn relatief kleinschalig: gemiddeld zo'n duizend wielersfans met een uitschieter naar tweeduizend bij de Bultentocht met Pasen.



Parkeerruimte bij de start is er voldoende, dus er is geen overlast voor de buurt. En dankzij de vrije starttijd verspreidt de menigte zich snel. Daarom waagt DTC zich niet aan het vergunningetraject. Van Veldhuizen is zelfs allergisch voor bureaucratie: "Alles wat je vraagt, mag toch niet."

LIMBURGS WIELERBELEID

Inmiddels vragen de meeste Nederlandse en Belgische gemeenten om een melding bij toertochten vanaf 250 deelnemers; vanaf 500 deelnemers is een vergunning nodig. In ons kleine wielermekka Limburg is het al iets strenger. Neem Voerendaal bij Heerlen. Afgelopen januari maakte een gemeentelijke informatieavond duidelijk dat de kernen Winthagen en Colmont het zat zijn. Minstens veertien toertochten per jaar zijn zij de klos – nog afgezien van de wandelkoersen en de autorally's. Een greep uit de klachten: fietsers gebruiken tuinmuurtjes als bank om te pauzeren, laten rommel achter, schelden automobilisten uit, gooien dranghekken van festiviteiten uit, en maken het agrariërs met hun trekkers moeilijk om hun werk te doen. Vooral de onaangekondigde tochten zijn hen een doorn in het

oog. Medio februari stemde de gemeenteraad in met een wijziging van de algemene plaatselijke verordening (APV): nu hebben wielerevenementen van boven de 250 deelnemers al een vergunning nodig. Met de APV in de hand kan het gemeentebestuur ingrijpen als de impact op de openbare orde te groot wordt.

Voerendaal loopt daarin niet voorop. Een zestal gemeenten uit Zuid-Limburg én de Belgische Voerstreek is met begeleiding van het Huis voor de Sport Limburg al verder in het reguleren van wielerevenementen. In 2012 stelden zij het 'Advies grensoverschrijdend wielerbeleid' op. Het vergunningenbeleid wordt onderling meer op elkaar afgestemd, het Huis voor de Sport bemiddelt in de vergunningen voor de aangesloten gemeenten en gemeenten sluiten overeenkomsten (zogenaamde convenanten) met organisatoren met kwaliteitseisen op het gebied van veiligheid (verkeersregelaars, EHBO), milieu (toiletten, vuilcontainers, opruimen), bereikbaarheid, enzovoorts. Tochten moeten voor 1 november worden aangemeld en mogen, op een incidentele klimentijdmetering na, geen wedstrijd-element bevatten. Bovendien worden alle deelnemers verplicht een zichtbaar startnummer te dragen, zodat ze ●●●



duele toerrijders. Daarom hameren op de gedragsregels. We zien eigenlijk al verbetering.”

Mirjam Langedijk van MIR Sportmarketing, dat de KlimClassic (5000 deelnemers) organiseert: “Maar het is voor ons ondoenlijk om op één dag al die fietsers op te voeren. Daarom is het ook goed dat zij elkaar aanspreken op wangedrag. Een enkeling kan het verpesten voor de rest. Als in België iemand door rood rijdt, kan dat voor een oplettende diender aanleiding zijn om de burgemeester te informeren. En dat heeft invloed op de vergunning in het volgende jaar.” Met de verplichte nummerbordjes kunnen de motards renners die er te veel een wedstrijd van maken corrigeren.

BELGISCHE KLASSIEKERS

Wat in Limburg gebeurt, is niet nieuw en ook niet typisch Nederlands. Luik en Oost-Vlaanderen werken (bij gebrek aan een eigentijdse wielwet) al langer met convenanten namens de gemeenten in hun regio. Geert Geenens, gouverneursgezant bij de provincie Oost-Vlaanderen: “Anders dan Wallonië kent onze regio een intensieve infrastructuur met veel dorpskernen, lintbebouwing en kruispunten. Dan heb je meer kruis-

IN LIMBURG MOETEN TOCHTEN VOOR 1 NOVEMBER WORDEN AANGEMELD; ZE MOGEN GEEN WEDSTRIJDELEMENT BEVATTEN

bij overtredingen naderhand nog kunnen worden aangesproken of beboet.

KEURSLIJF OF KANS?

Ondertussen hebben elf kleinere en grotere organisatoren van (grensoverschrijdende) Limburgse toertochten hun verantwoordelijkheid genomen en het document *Handreiking aanpak fietstoertochten* uitgebracht met eigen inspanningsverplichtingen. Een soort kwaliteitsstandaard. Belangrijk onderdeel vormen de gedragsregels zoals we die ook kennen van de NTFU. Deelnemers moeten zich daarmee akkoord verklaren en organisatoren verplichten zich tot duidelijke communicatie daarover, zoals het wijzen op consequenties in geval van wangedrag.

De Stichting Amstel Gold Race (12.000 deelnemers) is een van de participanten. Emiel Frambach: “Voor het succes zijn we afhankelijk van het gedrag van indivi-

punten te beveiligen met seingevers. Maar voor Wallonië zijn alternatieven misschien weer lastiger.” De route is altijd een punt van overleg. Geenens: “Golazo, het bedrijf achter de populaire BPost Banktochten, wilde bij de Ronde van Vlaanderen Cyclo, één dag voor de profklassieker, dat de recreanten net als de profs een lus twee keer zouden rijden. Maar dan verblijven 16.000 deelnemers tegelijkertijd in een heuvelzone van dertig vierkante kilometer. Daarvoor zouden we alles moeten afsluiten, dat kan niet. Er moet evenwicht zijn met de doorgang voor het gewone verkeer.” Dat zo'n tocht een generale repetitie is voor de profkoers maakt het niet makkelijker beheersbaar. “Er worden langs het parcours veel attracties en tribunes opgebouwd. Dat moet nu allemaal een dag eerder. Maar voor de toerrijders is het natuurlijk wel plezant dat alle borden er staan. Precies de sfeer van de koers!”, aldus Geenens. Voor Golazo heeft zo'n combi wel voordelen. Chris Vannoppen: “De organisatie bij de Luik-Bastenaaken-Luik Challenge loopt voor ons samen met die van de ASO. De interne communicatie is makkelijker, maar we nemen onze eigen seingevers mee. Dat gaat bij een toertocht toch anders dan bij een wedstrijd.” Vannoppen kan zich goed vinden in de werkwijze met convenanten. “Als het voor bestuurders niet beheersbaar is, worden wielerevenementen straks nog meer begrensd.”

VOL IS VOL

Terug naar Limburg. Wat is de winst van het nieuwe beleid? Duurzaam wielertoerisme, volgens het Huis van de Sport, met een mooie mix van grote, middelgrote ●●

PROFESSIONALISERING

Voor organisatoren is het een heel karwei om uit te moeten zoeken waar gemeentegrenzen precies lopen, over wiens grondgebied de tocht feitelijk gaat, en bij wie ze dus een vergunning moeten aanvragen. Mirjam Langedijk: “Met de KlimClassic kwam het een keer zo uit dat de route 850 meter zou lopen door een gemeente die geen akkoord had gegeven. Daar zaten we echt mee. Eromheen was ook geen optie, omdat er weinig wegen liepen. We zijn toen met de kaart naar de burgemeester gestapt en hebben laten zien wat omrijden betekende, voor de renners en de veiligheid. En toen ging hij alsnog akkoord.” Maar dit soort tijdrovende en onzekere trajecten is voor vrijwilligers niet meer te behappen. De professionalisering van toertochten is daarom een logische trend. De eisen op het gebied van veiligheid en milieu worden steeds hoger en dikwijls is er een financiële buffer nodig.

TOERTOCHT	DATUM	AANTAL DEELNEMERS	ORGANISATIE	PRIJS
Ronde van Vlaanderen Cyclo	30-03-2013	16.000	Golazo	€ 25-35 (20-30)
Paris-Roubaix Challenge	06-04-2013	4000	Golazo	€ 15-25
Amstel Gold Race Toerversie	13-04-2013	12.000	Stichting Amstel Gold Race	€ 40
Ronde van Noord-Holland	20-04-2013	7000	Le Champion	€ 15-16 (12-13)
LBL Challenge	20-04-2013	4000	Golazo	€ 20-30
KlimClassic	09-05-2013	3500	MIR Sportmarketing	€ 28
Tilff-Bastogne-Tilff	19-05-2013	8000	Golazo	€ 13
Limburgs Mooiste	24-05-2013	18.000	Stichting Grand Ballon	€ 30 (26)
Jean Nelissen Classic Luxemburg	08-06-2013	1500	DTC	€ 15-20 (12-15)
LBL Ardennen Classic	10-08-2013	3500	Le Champion	€ 18
Classico Giro Utrecht pelotonstocht	02-06-2013	2500	St. Toerfietsevenementen Utrecht	€ 35

en kleine wielerevenementen. Een hogere kwaliteitsstandaard, vindt Stichting Amstel Gold Race. De verschillende partijen weten elkaar nu te vinden, meent MIR Sportmarketing, en ieders verantwoordelijkheid is nu helder. Maar er is nog wel een knelpunt: gemeenten kunnen een maximum stellen aan het aantal toertochten over hun grondgebied. Vol is vol. Maar wat moet je dan als vanwege een opgebroken weg je tocht door een gemeente moet laten lopen die al aan z'n max zit? In de nieuwe aanpak moeten de organisatoren dat onderling oplossen. Het Huis voor de Sport treedt hierin coördinerend op. Tegelijk is niet duidelijk wat dit voor nieuwe spelers betekent. Langedijk: "Wij zien dit nog niet als een echte oplossing. Ik denk wel dat we met onderling overleg ver kunnen komen. Maar het begint met het respecteren van elkaars datum."

REGELDRIJK

Voor Zuid-Limburg zijn deze ontwikkelingen logisch. De beperkte en geliefde ruimte moet worden gedeeld.

Maar ook uit de kustgebieden en van de Veluwe komen signalen dat toertochten en ander toerisme elkaar in de weg kunnen zitten. Gaan we het Nederlandse wielertoerisme dicht timmeren?

De NTFU, die nauw betrokken is geweest bij de opzet van het wielerbeleid in Limburg, wil daar voor waken. Verenigingen moeten niet de dupe worden van de strengere regels. Met hun lokale wortels zijn zij toch de charme van het systeem. "Het gros van organisatoren van toertochten bestaat uit vrijwilligers die je niet met een enorme regeldruk moet willen opzadelen. Gericht beleid is vooral nodig bij de grote evenementen waar je ook een grotere mate van professionaliteit van organisatie mag verwachten", aldus Mark Torsius. De NTFU blijft dan ook met overheden in gesprek voor een grootst mogelijke terughoudendheid in hun regelgeving zolang toertochten nauwelijks impact hebben op de verkeersveiligheid of openbare orde. "Laten we het vooral niet moeilijker maken dan nodig is. Een toertocht moet uiteindelijk een feest blijven."



7 OF 45 EURO?

Het prijsverschil tussen toertochten is enorm. Voor de Bultentocht van DTC betaal je als niet-lid op de dag zelf 7 euro, voor de KlimClassic moet je 28 euro betalen. Mirjam Langedijk is bereid om dat prijsverschil toe te lichten: "Wij zijn een professionele organisatie, dus van ieder deelnemingsbewijs dat we verkopen, moeten we allereerst 6 procent btw afdragen. Ook kiezen wij ervoor om de mensen die de dag begeleiden te betalen, zodat we van ze kunnen eisen wat we niet van vrijwilligers kunnen eisen. Dat kost per deelnemer 3 euro. Dan zijn er de gemeenten waar we doorheen fietsen. Die verwachten van ons een afdracht per deelnemer, naast de kosten van de vergunningen. Ook moeten we reserveringen opnemen van enkele duizenden euro's vanwege toenemende eisen van gemeenten op het gebied van gedrag van deelnemers: blijft het schoon? Houden ze zich aan de regels. Gebeurt dat niet, dan zijn we deze reserveringen kwijt. De grootste kostenpost is natuurlijk de organisatie zelf. Een tocht van deze omvang, met deze tijdsdruk op de organisatie, kan niet meer door vrijwilligers worden georganiseerd. Dat zie je bijvoorbeeld aan het wegvallen van Klimmen-Banneux-Klimmen. Maar professionals kosten geld. Wij zijn het hele jaar rond bezig met de organisatie; je kunt niet pas in maart in gang schieten. Niet voltijds, maar soms dan weer met drie mensen tegelijk. Die loonkosten, huisvestingskosten, kosten voor verzekeringen van werknemers, transport, ict etcetera drukken allemaal op de prijs van de inschrijving. Zonder precies te kunnen aangeven wat de toe te wijzen kosten zijn, begrijp je wel dat dat het leeuwendeel van de inschrijving opsoupeert. En dan ligt het risico bij de organisatoren. Regent het, dan komt er niemand op je tocht af en ga je de bietenbrug op."