

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (locatie V en W)  
T.a.v. mevrouw M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,  
Postbus 20901  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

Reactie van 'Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaar' (LP-MVR) op Internetconsultatie  
'Wijziging vereisten evenementenverkeersregelaars in de Regeling Verkeersregelaars 2009'.

's-Hertogenbosch, 10 november 2016.

Geachte mevrouw Schultz,

Het LP-MVR stelt het bijzonder op prijs om op dit moment via dit kanaal de gelegenheid te verkrijgen onze zeer ruime praktijkervaring als MotorVerkeersRegelaar (MVR) in te zetten ter verbetering van betreffende regeling.

LP-MVR heeft het concept '*Wijziging vereisten evenementenverkeersregelaars in de Regeling Verkeersregelaars 2009*', versie 28 september 2016, uitgebreid doorgenomen en besproken. Zowel intern als met externe deelnemers aan het Partner-Overleg binnen LP-MVR zoals KNWU, NOC\*NSF en deskundigen binnen de Nationale Politie, Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning.

**Middels dit document geeft het LP-MVR:**

- een reactie op de voorgenomen wijzigingen;
- een nadere toelichting op de inzet als MotorVerkeersRegelaar (MVR);
- nadrukkelijk ter overweging mee, het houden van een Pilot-MVR.

**U gelieve navolgende stukken aan te treffen:**

- positioning paper LP-MVR
  - bijlage 1: initialisatie-document LP-MVR
  - bijlage 2: kamervragen 21 juni 2016 en beantwoording Minister VenJ
  - bijlage 3: bevindingen voorgenomen wijziging Regeling Verkeersregelaars
  - bijlage 4: nadere uitwerking Pilot-MVR

### **Actie en verdergaande wijziging noodzakelijk.**

Het voorstel tot wijziging is in beginsel een goede manier om de gang van zaken rond verkeersregelaars ten behoeve van (sport)evenementen verder vorm te geven. Het is echter zeker niet voldoende om recht te doen aan de praktijk en bevordering van de veiligheid.

Van groot belang is, gezien vanuit de wens om het grote aantal (sport)evenementen dat Nederland rijk is te kunnen behouden, dat vorm wordt gegeven aan de MVR.

Overleg hierover heeft geleid tot het initiatief van het houden van een geregleerde pilot, waarbij de Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning) mede vorm zal geven, toezicht zal houden en zal evalueren.

Landelijk Platform MVR vraagt dringend uw aandacht om samen met haar de wensen en mogelijkheden te verkennen, zodat reeds in 2017 aangevangen kan worden met een geregleerde Pilot-MVR.

### **Meer weten?**

Wij praten graag met u verder over dit onderwerp en kunnen u voorzien van talloze praktijkvoorbeelden om onze stellingen te onderbouwen.

Met vriendelijke groet,

### **Namens Landelijk Platform MVR**

René Lebens (06-21 59 09 34, [rene.lebens@gmail.com](mailto:rene.lebens@gmail.com) )

René Brinkhuijsen (06-53 12 50 93, [voorzitter@bmt.nl](mailto:voorzitter@bmt.nl))

#### **Stichting Motard Stein**

*Peter Janssen (voorzitter)*

*Hans Plum (penningmeester)*

*Wil Huiveneers (secretaris)*

#### **BMW Motorbegeleidingsteam Nederland**

*René Brinkhuijsen (voorzitter)*

*Nico Nouwens (algemeen bestuurslid)*

#### **Stichting Euro Motard Service**

*Ruud Ortman (voorzitter)*

*Philip Scheffer (secretaris)*

#### **Stichting Motor Begeleidings Team**

*Martin Marcus (secretaris)*

*Jeroen Kleinnibbelink (coördinator opleidingen)*

cc:

- Kamerleden Bruins Slot en Van Toorenburg
- NOC\*NSF
- KNWU
- Nationale Politie, Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning
- SVNL

## **Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaars (LP-MVR)**

### **Positioning paper inzake de Regeling Verkeersregelaar 2009 en de voorgenomen wijziging 2016**

#### **De Regeling Verkeersregelaars 2009 in het landschap van die periode**

De Regeling Verkeersregelaars 2009 ligt nu ter wijziging voor en ziet op regels met betrekking tot de opleiding, de aanstelling, de examinering en de uitrusting van verkeersregelaars. Op 2 februari 2009 werd de regeling van kracht gelet op de artikelen 12 en 13 van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 33 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties, de artikelen 56 en 58 van het BABW, artikel 30, tweede lid, van het RVV 1990 en artikel 5.3.51, derde lid, van het Voertuigreglement.

Feitelijk geldt dat politie in 2009 sterk anders georganiseerd was dan anno 2016. Er was op hoofdlijnen sprake van een indeling in Korpsen en KLPD. Politie (met name de Korpsen) ondersteunde veel wiel-, skeeler-, hardloop- en andere evenementen waarbij het regelen van verkeer op de openbare weg noodzakelijk was daar betreffende evenementen zich in het publieke domein afspeelden (en nog steeds afspelen).

#### **Ervaringen uit de praktijk en probleemstelling**

De maatschappij kon rekenen op de inzet van politie voor het houden van evenementen die een breed draagvlak hadden (en nog steeds hebben) in de maatschappij en waaraan werd en wordt deelgenomen door grote groepen uit alle lagen van de bevolking. Gezamenlijk spanden politie en talloze vrijwilligers zich in om de vele evenementen veilig tot een groot succes te maken.

Het herschikken van de inzet-capaciteit van de Nationale Politie, dat zich sinds 2015 steeds sterker manifesteert, heeft grote impact op het nog kunnen organiseren van evenementen. Zeker daar organisatoren bij gemeenten en andere (lokale) overheden, bij het verlenen van vergunningen, steeds vaker aanlopen tegen het feit dat evenementen niet vergund worden daar bijvoorbeeld o.a. geen politie beschikbaar is.

De huidige regelgeving staat niet toe dat goede alternatieven worden ingezet (hierbij te denken aan de inzet van de MotorVerkeersRegelaar -MVR-) waarmee talloze dynamische (sport)evenementen (met een vaak lange historie) dreigen te worden gereduceerd tot een 'rondje rond de kerk'. Hiermee gaat het vaak unieke en sociale karakter van bedoelde evenementen verloren. Nieuwe praktijkgerichte alternatieven worden niet ondersteund vanuit de huidige Regeling Verkeersregelaars.

Door deze ontwikkelingen dreigt landelijk gezien een groeiend aantal (sport)evenementen niet langer georganiseerd te kunnen worden. Een zorgwekkende ontwikkeling die impact heeft op talloze deelnemers, vrijwilligers en toeschouwers.

## Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaars (LP-MVR)

Vier organisaties hebben in juni 2016 het initiatief genomen om een gezamenlijke weg in te slaan en de mogelijkheden te verkennen om een landelijke overlegstructuur te creëren met als doel om oplossingen aan te dragen voor de bestaande problematiek. Zie **bijlage 1** voor een nadere toelichting.

## Deelnemende organisaties

Deelnemers aan het platform op dit moment (november 2016) zijn:

1. Stichting Motard Stein (SMS)
2. BMW Motorbegeleidingsteam Nederland (BMTN)
3. Stichting Euro Motard Service (EMS)
4. Stichting Motor Begeleidings Team (MBT)

## Doelstelling

Het Platform heeft de volgende doelstelling:

*‘Het creëren van een ‘landelijk protocol-MVR’ voor georganiseerde motards op het gebied van verkeersregeling/begeleiding tijdens dynamische activiteiten, die dit in non-profit verband verrichten. Bovendien het waarborgen van de kwaliteit van uitvoering conform de heersende wet- en regelgeving. Dit ter bevordering van de veiligheid van deelnemers/begeleiders van een evenement, het publiek, de doorstroom van reguliere weggebruikers, de openbare orde en met behoud van de eigen identiteit voor iedere deelnemende organisatie binnen het platform.’*

## Overlegpartners van het Platform

Om de doelstelling te kunnen verwezenlijken, is het Platform in overleg getreden met de maatschappelijke omgeving (Partner-Overleg -PO-):

- NOC\*NSF
- KNWU
- Operationele leiding van Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning)

Het Platform zal in een later stadium meer partijen betrekken bij het PO en heeft daartoe aanvullend en niet limitatief de volgende overlegpartners geïdentificeerd:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Nationale Politie (Regionale Teams, Politieacademie)
- Provincies en Gemeenten (Vereniging Nederlandse Gemeenten)
- Rijkswaterstaat
- Stichting Verkeersregelaars Nederland
- KNTB, KNMV, NTFU, KWBN
- Huis voor de Sport
- Organisatoren
- Verbond van Verzekeraars / Verzekeringsmaatschappijen

## Kamervragen CDA en beantwoording Minister van Veiligheid en Justitie

In antwoord op de brief van 21 juli 2016 waarin door Kamervragen zijn gesteld over de voorgenomen wijziging van de Regeling Verkeersregelaars heeft de Minister van Veiligheid en Justitie de gestelde vragen beantwoord (**bijlage 2**).

### De voorgenomen wijziging van de Regeling Verkeersregelaar

De doelen van de voorgestelde wijziging van de nieuwe regeling lijken op hoofdlijnen te zijn:

- de bevoegde verkeersregelaars in de bijlage van de vergunning van het betreffende evenement op te nemen, waarmee de aanstelling van evenementenverkeersregelaars wordt geregeld. Wat betekent dat de huidige aanstellingspassen niet meer nodig zijn;
- een digitale database van inzetbare evenementenverkeersregelaars;
- dat de jaarlijks te herhalen opleiding voor de regelaars digitaal gebeurt.

De vraag dient zich echter aan of deze doelen voldoende zijn om de problemen bij het organiseren en begeleiden van zeer veel evenementen, met succes te kunnen oplossen.

De bevindingen van Landelijk Platform MVR ter zake van de Internetconsultatie 'Wijziging vereisten evenementenverkeersregelaars in de Regeling Verkeersregelaars 2009' treft u aan als **bijlage 3**.

## Pilot-MVR

### Probleemstelling

Tijdens dynamische (sport)evenementen/activiteiten waarbij het parkoers groter is dan een 'rondje rond de kerk', worden verkeersregelaars veelal op meerdere locaties ingezet. Deze verkeersregelaars worden vaak van plek A naar plek B vervoerd om daar hun werkzaamheden te verrichten.

Volgens wet- en regelgeving mogen deze verkeersregelaars zich niet met de verkeersregelaarsjas aan verplaatsen over de openbare weg. Feitelijk moeten zij, nadat ze klaar zijn met het beveiligen van een kruising, hun jas uit doen, zich verplaatsen naar hun volgende locatie, daar de jas weer aandoen en op de nieuwe locatie de beveiliging van een volgende punt wederom uitvoeren. In de praktijk is dit geen haalbare werkwijze.

Naast deze groep verkeersregelaars is er ook een significante, flexibele groep die zich per motor verplaatst; de MotorVerkeersRegelaar (MVR). Zeker bij sporten waar de snelheid van de sporter hoog is zoals bij wielertoertochten, skeeler- en wielervedstrijden, is de groep verkeersregelaars op de motor groot.

Partijen die deelnemen aan het Partner-Overleg (PO) van Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaars constateren dat, mede door het verminderen en in sommige gevallen zelfs geheel wegvallen van politieondersteuning bij (sport)evenementen, MVR's noodgedwongen ook dynamisch (mobiel) beveiligen. Hiertoe wordt in de huidige wet- en regelgeving niet voorzien.

Met een terugtrekkende politie wordt dit breed ervaren als een zware beperking tijdens de verkeerstechnische begeleiding van (sport)evenementen. In de praktijk dient de MVR eerst op een toegewezen inzetlocatie te stoppen, de motor te parkeren, af te stappen en de juiste kleding aan te doen alvorens een verkeerstekken te kunnen geven. Na het veiligstellen van betreffende inzetlocatie dient de MVR weer terug te lopen naar de motor, van kleding te wisselen, op te stappen en weg te rijden. Dit geheel van acties wordt als sterk beperkend ervaren en komt voorts de verkeersveiligheid enerzijds en de doorstroming van het (sport)evenement en het reguliere verkeer anderzijds niet ten goede.

Mobiel (dynamisch) geven van aanwijzingen is slechts voorbehouden aan specifiek daartoe aangewezen (overheids-)diensten zoals Rijkswaterstaat en transportbegeleiders. Laatstgenoemde groep valt conform definities in de huidige wet- en regelgeving overigens onder de definitie 'migrerende beroepsbeoefenaars', waartoe ook verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden behoren. Vreemd genoeg mag een verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden nu juist geen dynamische aanwijzingen geven.

Alles overziende bestaat in de dagelijkse praktijk een sterk groeiende behoefte voor het introduceren van MotorVerkeersRegelaars (MVR) waarvoor aanpassing van wet- en regelgeving echter noodzakelijk is.

## **Introductie van de MotorVerkeersRegelaar (MVR)**

### **Een nieuwe en reeds beproefde oplossingsrichting**

Om de hierboven beschreven problemen op te lossen willen wij graag medewerking verlenen aan een pilot, te houden in 2017, waarin wij onder toezicht en begeleiding van de operationele leiding van de Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning), de bevoegdheden van de niet commerciële MVR's marginaal uitbreiden teneinde activiteiten en evenementen veilig en verantwoord te kunnen blijven organiseren en begeleiden.

Door de bevoegdheden van de MVR's beter afgestemd te krijgen op de praktijk, gevolgd door het feitelijk vastleggen van de gewenste bevoegdheden, zal de werkdruk op het politiekorps worden gereduceerd. De voornoemde dienst Motorondersteuning heeft, onder andere door haar nader te definiëren voorwaarden, haar medewerking toegezegd om een kader te formuleren waarbinnen de Pilot-MVR tot stand zou kunnen komen en heeft zich voorts bereid verklaard om haar medewerking te verlenen aan de pilot.

Een nadere uitwerking van Pilot-MVR treft u bijgaand als **bijlage 4** aan.

# LP-MVR

# Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaar

*'Collegiale samenwerking van MotorVerkeersRegelaars in Nederland'*

Oktober 2016

## Inleiding

Motorrijders (motards) vervullen in heel Nederland met grote regelmaat taken bij activiteiten met en zonder evenementenvergunning. Ze worden o.a. ingezet voor het vervoer van persmedewerkers, medisch personeel, jury en als MotorVerkeersRegelaar (MVR). De activiteiten zijn zeer divers en omvatten niet limitatief o.a. sportwedstrijden (wielrennen, hardlopen, triathlon), doch wel steeds sporten waar de snelheid van de sporter relatief hoog is. Dit document richt zich op motards die bij deze activiteiten als niet commerciële MVR optreden. Andersoortige taken blijven buiten beschouwing.

Het laatste decennium is, zeker na de introductie van het fenomeen MVR, het concentreren op de kerntaken bij de Landelijke Politie en de hogere eisen van vergunningverleners, de vraag naar motards enorm toegenomen. In Nederland zijn meerdere organisaties actief in 'het leveren' van MVR's die zich uiteraard per motor verplaatsen. Het betreft (vrijwel) alleen vrijwilligersorganisaties. Waar nodig en/of wenselijk werkt een aantal van deze organisaties al enige tijd samen.

Vier organisaties hebben in juni 2016 het initiatief genomen om een gezamenlijke weg in te slaan en de mogelijkheden te verkennen om een landelijke overlegstructuur te creëren. In dit document wordt beschreven op welke wijze nadere invulling aan het platform gegeven kan worden. Daarmee is 'Landelijk Platform MVR' een feit.

## Deelnemende organisaties

Deelnemers aan het platform op dit moment (oktober 2016) zijn:

- Stichting Motard Stein (SMS)
- BMW Motorbegeleidingsteam Nederland (BMTN)
- Stichting Euro Motard Service (EMS)
- Stichting Motor Begeleidings Team (MBT)

MBT-Assen heeft , als mogelijke vertegenwoordiging uit Noord-Nederland, aangegeven op korte termijn te willen aansluiten bij het LP-MVR. De huidige deelnemers hebben, vanwege een effectieve en efficiënte besluitvorming, besloten om vooralsnog geen andere organisaties uit te nodigen voor het overleg. Het Platform verwacht hierdoor op korte termijn sneller concrete resultaten te kunnen behalen.



## Doelstelling

Het Platform heeft de volgende doelstelling:

*‘Het creëren van een ‘landelijk protocol-MVR’ voor georganiseerde motards op het gebied van verkeersregeling/begeleiding tijdens dynamische activiteiten, die dit in non-profit verband verrichten. Bovendien het waarborgen van de kwaliteit van uitvoering conform de heersende wet- en regelgeving. Dit ter bevordering van de veiligheid van deelnemers/begeleiders van een evenement, het publiek, de doorstroom van reguliere weggebruikers, de openbare orde en met behoud van de eigen identiteit voor iedere deelnemende organisatie binnen het platform.’*

In deze doelstelling liggen de volgende uitgangspunten besloten:

- **Creëren van landelijk protocol-MVR:** Dit moet tot uitdrukking komen in o.a. uniformiteit, uitstraling, professionaliteit, opleiding (theorie & praktijk) en enkel niet commerciële inzet van gecertificeerde beroepsmatige verkeersregelaars.
- **Aangesloten organisaties:** De aangesloten non-profit organisaties conformeren zich aan de afspraken die binnen het Platform gemaakt worden.
- **Verkeersregeling:** Het Platform richt zich op verkeersregeling door MVR tijdens dynamische activiteiten met en zonder evenementenvergunning. Andere werkterreinen waarop motards actief (kunnen) zijn, rekent het Platform niet tot haar aandachtsgebied.
- **Organisaties die dit non-profit doen:** Het Platform richt zich op vrijwilligersorganisaties die MVR's ten behoeve van derden inzetten. Uitdrukkelijk en expliciet niet op commerciële organisaties.
- **Borging van de kwaliteit:** Het Platform zal onderzoeken op welke wijze kwaliteit bereikt en geborgd kan worden. Opleiding (theorie & praktijk), audits door onafhankelijke partijen en intervisie zijn mogelijkheden die overwogen worden.
- **Heersende wet- en regelgeving:** Het Platform stimuleert het naleven van heersende wet- en regelgeving en wil, binnen de grenzen van haar mogelijkheden, knelpunten in wet- en regelgeving signaleren en bespreekbaar maken met relevante partners.
- **Behoud van eigen identiteit:** De aangesloten organisaties zijn zelfstandige entiteiten met een eigen bestuur, statuten, werkwijzen en afspraken. Het Platform hecht aan het behoud van de eigen identiteit op deze terreinen van de deelnemende organisaties.

## Overlegpartners van het Platform

Om de doelstelling te kunnen verwezenlijken, zal het Platform in overleg treden met de maatschappelijke omgeving. Binnen het speelveld van LP-MVR zijn de volgende overlegpartners te identificeren. Deze opsomming is niet limitatief.

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Regionale Eenheden, Politieacademie)
- Provincies en Gemeenten (Vereniging Nederlandse Gemeenten)
- Rijkswaterstaat
- Stichting Verkeersregelaars Nederland
- NOC\*NSF
- KNWU
- KNTB, KNMV, NTFU, KWBN
- Huis voor de Sport
- Organisatoren
- Verbond van Verzekeraars / Verzekeringsmaatschappijen.

## Samenwerking binnen het Platform

Vooralsnog bestaat de samenwerking binnen het Platform uit het uitwisselen van informatie door een afvaardiging van de deelnemende organisaties, samenwerking op operationeel niveau en het gezamenlijk optreden betreffende *'Wijziging vereisten evenementenverkeersregelaars in de Regeling Verkeersregelaars 2009'*. In de toekomst kan het wenselijk dan wel noodzakelijk blijken een afzonderlijke stichting in het leven te roepen met een eigen bestuur.

## Kostendekking van het Platform

De kosten van het Platform bestaan momenteel enkel uit vergader- en reiskosten. Functioneel worden de werkzaamheden uitgevoerd door vrijwilligers afkomstig van de deelnemende organisatie. De vergaderkosten worden door de deelnemende organisaties voor gelijke delen gedragen. In de toekomst kan een andere dekking-structuur gezien worden.

## Op Termijn

Bovenstaande ambities worden op de middellange termijn haalbaar geacht.

Op korte termijn acht het Platform een wijziging van de 'Regeling Verkeersregelaars 2009' betreffende de positionering van de MVR, het uitvoeren van een Pilot-MVR, het dragen van een verkeersregelaarsjas (m.n. bij noodzakelijke verplaatsingen tijdens een activiteit) en het geven van aanwijzingen vanaf de motor tijdens een dynamische activiteit (m.n. voor werkzaamheden tussen een herkenbare kop-rijder en stuurrijder -binnen het beveiligde blok-), ter bevordering van de veiligheid van deelnemers/begeleiders, het publiek, reguliere weggebruikers, de openbare orde en de MVR zelf, meer dan wenselijk. Het Platform is groot voorstander van een gereguleerde pilot.

## **bijlage 2: kamervragen 21 juni 2016 en beantwoording Minister VenJ**

Antwoorden op Kamervragen over de voorgenomen wijziging van de Regeling verkeersregelaars. (ingezonden 21 juli 2016 2016Z14935)

### **Vraag 1**

Klopt het dat de door u in antwoord op eerder gestelde vragen aangekondigde afschaffing van afzonderlijke aanstellingsbesluiten voor verkeersregelaars, alleen zal gelden als er sprake is van een evenementenvergunning?

### **Antwoord vraag 1**

Ja.

### **Vraag 2**

Klopt het dat organisaties zoals de Koninklijke Nederlandse Wielrenunie (KNWU), de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), Atletiekunie (hardloopwedstrijden), Nederlandse Triathlon Bond (NTB), Koninklijke Wandel Bond Nederland (KWBN) en Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) bij het organiseren van (sport)evenementen met meerdere doorkomstgemeenten vaak te maken hebben met ontheffingen en verklaringen geen bezwaar, en niet met een evenementenvergunning? Zo ja, klopt het dat dit eigenlijk niet is toegestaan?

### **Antwoord vraag 2**

Het klopt dat evenementenorganisatoren te maken kunnen hebben met ontheffingen en verklaringen van geen bezwaar en niet met een evenementenvergunning. De ontheffingen en verklaringen van geen bezwaar richten zich op het mogen houden van een wedstrijd op de openbare weg ondanks een generiek verbod daarop. De inzet van evenementenverkeersregelaars is alleen aan de orde wanneer er sprake is van een evenementenvergunning voor een evenement in de zin van de Regeling verkeersregelaars 2009. Dat wil zeggen: wanneer er sprake is van een activiteit met verkeersaantrekkende werking, voor zover het bevoegd gezag voor het houden van het evenement, een vergunning heeft verleend en als voorwaarde heeft gesteld dat verkeersregelend wordt opgetreden. De inzet van evenementenverkeersregelaars buiten een evenementenvergunning om is niet toegestaan.

### **Vraag 3**

Ziet u mogelijkheden om ontheffingen en verklaringen geen bezwaar toe te voegen of te koppelen aan de Regeling verkeersregelaars, zodat ook daarvoor geldt dat de afzonderlijke aanstellingsbesluiten voor verkeersregelaars niet meer noodzakelijk zijn? Zo nee, waarom niet?

### **Antwoord vraag 3**

Deze wens is recent geuit door de sportbonden. De Regeling verkeersregelaars 2009 wordt vereenvoudigd en de afzonderlijke aanstellingsbesluiten worden afgeschaft. De aanstelling van de evenementenverkeersregelaar wordt in de evenementenvergunning geregeld. De

aanstelling van evenementenverkeersregelaars kan niet aan ontheffingen en verklaringen van Pagina 3 van 4 Directoraat-Generaal Politie RenS Datum 6 september 2016 Ons kenmerk 785606 geen bezwaar worden gekoppeld, want de afweging over de noodzaak om verkeersregelend op te treden is voorbehouden aan de verlener van de evenementenvergunning. De juridische regels richten zich ook tot verschillende groepen (de verkeersregelaars ter ontlasting van de politie versus de evenementenorganisator en wegbeheerder). Het verlenen van ontheffingen en verklaringen van geen bezwaar richt zich op het toestaan van het houden van een wedstrijd op de weg. Dit is een bevoegdheid van de wegbeheerders en kan daarom bij verschillende bestuursorganen liggen. Het doel, de scope, de betrokken belangen en de juridische kaders van de instrumenten (vergunning enerzijds en ontheffing en verklaring van geen bezwaar anderzijds) zijn verschillend. Deze instrumenten zijn bovendien in verschillende (niveaus van) regelgeving geregeld. Om deze redenen is het niet mogelijk al deze instrumenten samen te brengen in de Regeling verkeersregelaars 2009. Het is wel mogelijk dat de benodigde besluiten conform de daarvoor in afdeling 3.5.3 (Samenhangende besluiten) van de Algemene wet bestuursrecht voorziene procedure in samenhang worden voorbereid en genomen. Over mogelijke administratieve optimalisatie zijn de betrokken departementen in gesprek met politie en NOC-NSF. Randvoorwaarde is dat de verkeersveiligheid daarbij niet in het geding is.

#### **Vraag 4**

Heeft het onderzoek naar de geldigheidsduur van de instructieverklaring, zoals geadviseerd door Actal, plaatsgevonden? Zo ja, kunt u daaruit een nadere onderbouwing geven waarom de huidige geldigheidsduur van de instructieverklaring van een jaar blijft bestaan? Welke risico's brengt het bijvoorbeeld met zich mee om dit uit te breiden naar drie jaar?

#### **Vraag 5**

Als het onderzoek zoals bedoeld in vraag 4 niet heeft plaatsgevonden, kunt u dit dan op korte termijn uitvoeren zodat de gemaakte keuze beter kan worden uitgelegd en hiervoor meer draagvlak gecreëerd kan worden onder vrijwilligers en organisatoren van (sport)evenementen? Zo nee, waarom niet?

#### **Antwoord vragen 4 en 5**

De geldigheidsduur van de instructieverklaring is een van de gespreksonderwerpen van de werkgroep (bestaande uit VenJ, BZK, VNG en de politie) geweest die zich heeft gebogen over de uitwerking van het Actal advies dat zich richtte op verlaging van administratieve lasten. Met de wijziging van de Regeling verkeersregelaars 2009 wordt immers naast een verlichting van de administratieve lasten ook een kwaliteitsverbetering van de verkeersregelaars beoogd. De e-learning die iedere verkeersregelaars dient te volgen om in de centrale database van verkeersregelaars te worden opgenomen is daartoe aangepast en verbeterd. Het kennisniveau van de verkeersregelaars dient ook up to date te blijven. De wet- en regelgeving op het gebied van de verkeersveiligheid is voortdurend aan verandering onderhevig. Daarom heeft de werkgroep, die geadviseerd heeft over de wijziging van de Regeling verkeersregelaars 2009, aangegeven dat het wenselijk was om regelmatig, eenmaal per jaar, de e-learning te herhalen. Het tijdsbeslag voor de jaarlijkse e-learning is gering (maximaal 2 uur).

### **Vraag 6**

Begrijpt u dat de regels waarbij begeleiders van een evenement geen hesje verkeersregelaar mogen dragen en alleen staand naast de motor een verkeerssignaal mogen geven, in de praktijk niet werken? Bent u bereid om in overleg met bijvoorbeeld NOC\*NSF tot een pragmatische oplossing voor dit praktische probleem te komen? Zo nee, waarom niet?

### **Antwoord vraag 6**

Het mobiel regelen van het verkeer is voorbehouden aan weginspecteurs van Rijkswaterstaat en transportbegeleiders. Ik heb kennisgenomen van de praktische problemen op dit vlak voor de organisatie van sportevenementen op de openbare weg en ben in overleg met de betrokkenen.

## **bijlage 3: bevindingen voorgenomen wijziging Regeling Verkeersregelaars**

### **Algemeen**

#### **ad A**

Er worden knelpunten verwacht indien op de dag van het evenement/de activiteit extra inzet nodig blijkt te zijn of als er door onvoorziene omstandigheden vervangen moet worden. In de huidige situatie kan er zelfs vlak voor aanvang van het evenement gemuteerd worden. Elke toevoeging of afmelding van een verkeersregelaar/MVR zal binnen het huidige concept leiden tot een wijziging van de evenementenvergunning.

Vanuit privacy overwegingen is het niet wenselijk dat er in een bijlage bij de evenementvergunning alle gegevens van de verschillende verkeersregelaars/MVR's beschikbaar zijn. Het is zorgelijk dat identiteiten van de verkeersregelaars/MVR's door derden kunnen worden achterhaald.

Wij pleiten dringend voor het aanhouden van slechts 1 registratiesysteem waar de controle plaats kan vinden van het voldoen aan de opleidingseisen zonder voor elk evenement/activiteit aparte extra administratie plaats te laten vinden.

#### **Artikel 1**

Volgens de definitie opgenomen onder artikel 1 lid f is de Verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken gedefinieerd als 'migrerende beroepsbeoefenaar'.

Geconstateerd wordt dat voornoemde migrerende beroepsbeoefenaar veelvuldig en stelselmatig wordt ingezet tijdens evenementen bedoeld in artikel 1 lid b.

In de voorgestelde wijziging wordt onvoldoende rekening gehouden met deze migrerende beroepsbeoefenaar. Uit de voorgestelde wijziging blijkt dat verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken voldoende gedefinieerd en inzetbaar zijn, maar dat de verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken niet lijken te vallen onder de definitie als opgenomen onder artikel 1 lid c en of lid d evenementenverkeersregelaar.

Een positief resultaat van de Pilot-MVR (een nadere uitwerking van vraag 6 zoals op 21 juli 2016 gesteld door Kamerleden Bruins Slot en Van Toorenburg, zie **bijlage 4**) zou kunnen leiden tot het opnemen van de MVR in de definities als beschreven in artikel 1 aangaande het marginaal mobiel kunnen regelen van verkeer.

#### **ad. B**

Wegens de minimale inzet en ervaring van de gemiddelde evenementenverkeersregelaars gaat de voorkeur uit naar een geldigheid van maximaal een jaar. Overweeg om de bezitters van een aanstellingspas beroepsverkeersregelaar met een vrijstelling voor het volgen van de e-learning in de database op te nemen; uiteraard op vrijwillige basis.

### Artikel 3

#### **Aangaande het voorgestelde nieuwe lid 4a:**

De voorgestelde tekst impliceert dat uiterlijk **twalf maanden** voor de start van het evenement waarvoor inzet benodigd is, aangesteld kan worden als evenementenverkeersregelaar. Hoewel het duidelijk lijkt wat deze regel beoogt, kan deze in de praktijk ertoe leiden dat organisaties onvoldoende vrijwilligers op de been kunnen brengen.

Indien de strekking zou zijn dat de regel een verhoogde kwaliteit/ervaring zou borgen, dan lijkt de regel niet de geijkte weg om dit te bereiken. Een dergelijke borging zou desgewenst gevonden moeten worden in bijvoorbeeld e-learning.

#### **Aangaande het voorgestelde nieuwe lid 4b:**

Evenementenverkeersregelaars worden opgenomen in een database gekoppeld aan e-learning. Het verdient zeer sterk de voorkeur om de bezitters van een aanstellingspas verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken eveneens (vrijwillig) op te nemen in de hiervoor bedoelde database en wel met een vrijstelling beroepsverkeersregelaar inclusief een vrijstelling voor het volgen van de e-learning. Mogelijk dient de wijzigingstekst hier nog op te worden aangepast.

De verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken wordt in de praktijk met zeer grote regelmaat ingezet tijdens talloze evenementen. Deze verkeersregelaars zijn, mede gelet op de eisen gedefinieerd in artikel 6 van de Regeling Verkeersregelaars 2009, niet middels e-learning opgeleid maar dienen te voldoen aan de veel hogere en aldaar gedefinieerde vereisten.

Voorts verwijzen wij naar de initiatief Pilot-MVR van LP-MVR, NOC\*NSF teneinde onder toezicht van Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning) de bevoegdheden van de MVR's afgestemd te krijgen op de praktijk, gevolgd door het feitelijk vastleggen van de gewenste bevoegdheden (zie **bijlage 4**).

#### **ad. C**

In de toelichting wordt verondersteld dat voor evenementen met verkeersregelaars/MVR's altijd een evenementenvergunning wordt verleend. Deze gedachte strookt niet met de praktijk. Iedere gemeente kent vele (kleine) evenementen/activiteiten waarbij zeer vaak en gebruikelijk een (groot) aantal verkeersregelaars en MVR's wordt ingezet. Voor deze activiteiten/evenementen is geen vergunning nodig en volstaat b.v. een melding. Vele activiteiten en evenementen zijn niet vergunningplichtig en vallen daarmee onder meer terug op hetgeen bepaald in de Regeling Verkeersregelaars.

#### **ad. D**

In de toelichting wordt aangegeven dat veel gemeenten werken met een jaarkalender en daardoor evenementen al in een vroeg stadium bekend zijn. Deze aanname geldt vooral voor de grotere gemeenten. Kleinere gemeenten werken vaak niet met een jaarkalender. Het is wenselijk ruimte te behouden om in te spelen op de actualiteit.

#### ad. E

Administratieve lastenvermindering voor een evenementenorganisatie zou in de wijziging van de e-learning kunnen zitten. Deze is momenteel niet gebruiksvriendelijk en vraagt heel veel tijd van de individuele verkeersregelaars.

#### Artikel 11

In de huidige regeling is bij artikel 11 lid 1 opgenomen dat de aanstelling van evenementenverkeersregelaars voor een bepaalde tijd geschiedt voor een periode van **ten hoogste** 12 maanden... Voorgesteld wordt om de woorden '**ten hoogste**' te schrappen.

#### ad. F

In de praktijk wordt aan een 'instructie ter plaatse' (te vaak) nauwelijks aandacht besteed. In het kader van veiligheid en openbare orde is het zeer wenselijk dit een juiste plek te geven met voorwaarden waaraan een instructie (post-taakinstructie) dient te voldoen.

#### Artikel 14

In de huidige regeling is bij artikel 14 lid 1 opgenomen wat de verkeersregelaar tijdens de duur van de werkzaamheden dienen te dragen etc. In het kader van veiligheid zou gezien moeten worden of verkeersregelaars niet tevens passend schoeisel dienen te dragen. Tijdens zomerse evenementen worden bijvoorbeeld evenementenverkeersregelaars gesignaleerd die teenslippers en aanverwant schoeisel dragen. Een en ander zou nader uitgewerkt kunnen worden in een toelichting.



## Pilot-MVR: bevoegdheden MotorVerkeersRegelaar (MVR)

Onderstaand een nadere uitwerking en oplossingsrichting voortvloeiend uit vraag 6 zoals op 21 juli 2016 gesteld door Kamerleden Bruins Slot en Van Toorenburg (zie **bijlage 2**).

### **Probleemstelling**

Tijdens dynamische (sport)evenementen/activiteiten waarbij het parkoers groter is dan een 'rondje rond de kerk', worden verkeersregelaars veelal op meerdere locaties ingezet. Deze verkeersregelaars worden vaak van plek A naar plek B vervoerd om daar hun werkzaamheden te verrichten.

Volgens wet- en regelgeving mogen deze verkeersregelaars zich niet met de verkeersregelaarsjas aan verplaatsen over de openbare weg. Feitelijk moeten zij, nadat ze klaar zijn met het beveiligen van een kruising, hun jas uit doen, zich verplaatsen naar hun volgende locatie, daar de jas weer aandoen en op de nieuwe locatie de beveiliging van een volgende punt wederom uitvoeren. In de praktijk is dit geen haalbare werkwijze.

Naast deze groep verkeersregelaars is er ook een significante, flexibele groep die zich per motor verplaatst; de MotorVerkeersRegelaar (MVR). Zeker bij sporten waar de snelheid van de sporter hoog is zoals bij wielertoertochten, skeeler- en wielervedstrijden, is de groep verkeersregelaars op de motor groot.

Partijen die deelnemen aan het Partner-Overleg (PO) van Landelijk Platform MotorVerkeersRegelaars constateren dat, mede door het verminderen en in sommige gevallen zelfs geheel wegvallen van politieondersteuning bij (sport)evenementen, MVR's noodgedwongen ook dynamisch (mobiel) beveiligen. Hiertoe wordt in de huidige wet- en regelgeving niet voorzien.

Met een terugtrekkende politie wordt dit breed ervaren als een zware beperking tijdens de verkeerstechnische begeleiding van (sport)evenementen. In de praktijk dient de MVR eerst op een toegewezen inzetlocatie te stoppen, de motor te parkeren, af te stappen en de juiste kleding aan te doen alvorens een verkeerstekken te kunnen geven. Na het veiligstellen van betreffende inzetlocatie dient de MVR weer terug te lopen naar de motor, van kleding te wisselen, op te stappen en weg te rijden. Dit geheel van acties wordt als sterk beperkend ervaren en komt voorts de verkeersveiligheid enerzijds en de doorstroming van het (sport)evenement en het reguliere verkeer anderzijds niet ten goede.

Mobiel (dynamisch) geven van aanwijzingen is slechts voorbehouden aan specifiek daartoe aangewezen (overheids-)diensten zoals Rijkswaterstaat en transportbegeleiders. Laatstgenoemde groep valt conform definities in de huidige wet- en regelgeving overigens onder de definitie 'migrerende beroepsbeoefenaars', waartoe ook verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden behoren. Vreemd genoeg mag een verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden nu juist geen dynamische aanwijzingen geven.

Alles overziende bestaat in de dagelijkse praktijk een sterk groeiende behoefte voor het introduceren van MotorVerkeersRegelaars (MVR) waarvoor aanpassing van wet- en regelgeving echter noodzakelijk is.

### **De Pilot-MVR**

Het ligt in de bedoeling om in enkele regio's, onder verantwoordelijkheid van de Nationale Politie (Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, Motorondersteuning) en in samenwerking met diverse partners, waaronder KNWU en NOC\*NSF, de bevoegdheid van de MVR's marginaal uit te breiden.

De uitbreiding zou dan kunnen inhouden;

1. De MVR kan, uitsluitend tijdens functionele verplaatsingen tijdens de inzet, de verkeersregelaarsjas aan houden.
2. De MVR kan, onder verantwoordelijkheid van de politie en binnen het beveiligde 'blok' van een wedstrijd, dynamisch aanwijzingen geven. In het 'blok' kan de motard bijvoorbeeld aanwijzingen geven in zijn functie als beveiligder van een groep deelnemers (renners/sporters). Het beveiligde blok kan op aangeven van de politie ook de 'molen' vooraan een koers betreffen. Deze 'molen' blijft echter volledig de verantwoordelijkheid van Politie.

### **Vereisten, opleiding en instructie**

In overleg met Politie, KNWU, KNMV en LP-MVR wordt (november 2016 en verder) gewerkt aan het inrichten van een opleiding voor de deelnemende MVR's aan Pilot-MVR. Naast hun opleiding als Verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken, zal er verder instructie moeten plaatsvinden op gebied van motorbeheersing (theorie en praktijk), reglementen en praktische politie instructie. Binnen deze pilot gaat het LP-MVR er vanuit dat een dergelijke extra opleiding voor onze vrijwilligers, naast de 'beroepsmatig-verkeersregelaar-eisen', maximaal 1 dag in beslag zou moeten nemen.

### **Evaluatie**

Tijdens Pilot-MVR zal er frequent overleg zijn tussen Politie, NOC\*NSF, KNWU en LP-MVR teneinde ervaringen uit de praktijk snel terug te kunnen koppelen en, indien nodig, de pilot bij te sturen. Na afloop van de pilotperiode volgt een eindevaluatie waarin alle aspecten beschreven en beoordeeld worden waarna de eindrapportage wordt uitgebracht richting de stakeholders. Hierin zal ook worden meegenomen voor welke types wedstrijden en activiteiten een marginale uitbreiding van bevoegdheden van MVR's noodzakelijk is.

### **Protocol**

Aanvullend op de eindevaluatie zal door de deelnemers aan Pilot MVR worden overgegaan tot het opstellen van een Landelijk Protocol MVR dat onder meer beschikbaar zal worden gesteld aan het Ministerie van Veiligheid en Justitie (vanwege de beheersverantwoordelijkheid voor de politie), het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (vanwege de belangen van de gemeenten), het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere stakeholders.

## **Regeling Verkeersregelaars**

De MotorVerkeersRegelaar (MVR) dient uiteindelijk, in het verlengde van de Pilot-MVR en na een succesvolle afronding daarvan, te worden opgenomen in paragraaf 3 van de *Regeling Verkeersregelaars* en vergt ongetwijfeld in andere wetgeving noodzakelijke aanpassingen:

§ 3 Aanstelling transportbegeleiders en verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden

wijzigen in:

§ 3 Aanstelling transportbegeleiders, verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende werkzaamheden en MotorVerkeersRegelaar (MVR)

Aanvullend dienen onder meer artikel 6, 7 en 8 te worden aangepast.

Vertrouwende hiermee, o.a. in het belang van de veiligheid van deelnemers/begeleiders van een activiteit, het publiek, de doorstroom van reguliere weggebruikers, de openbare orde en de (Motor)VerkeersRegelaar zelf, een constructieve bijdrage te leveren aan de Internetconsultatie '*Wijziging vereisten evenementenverkeersregelaars in de Regeling Verkeersregelaars 2009*',

Met vriendelijke groet,

### **Namens Landelijk Platform MVR**

René Lebens (06-21 59 09 34, rene.lebens@gmail.com )

René Brinkhuijsen (06-53 12 50 93, voorzitter@bmtn.nl)

#### **Stichting Motard Stein**

*Peter Janssen (voorzitter)*

*Hans Plum (penningmeester)*

*Wil Huiveneers (secretaris)*

#### **BMW Motorbegeleidingsteam Nederland**

*René Brinkhuijsen (voorzitter)*

*Nico Nouwens (algemeen bestuurslid)*

#### **Stichting Euro Motard Service**

*Ruud Ortman (voorzitter)*

*Philip Scheffer (secretaris)*

#### **Stichting Motor Begeleidings Team**

*Martin Marcus (secretaris)*

*Jeroen Kleinnibbelink (coördinator opleidingen)*