

De gevaarlijkste sport ter wereld kan veiliger



De Standaard* - 30 Mei 2016
Pagina 32

* De Standaard/Limburg, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/West-Vlaanderen

Een kleiner deelnemersveld, meer aandacht voor het parcours zelf, geen mix meer van ervaren teams en onervaren teams: het zijn drie voorstellen van Daam Van Reeth voor een veiligere wielersport.

In de Baloise Belgium Tour werd opnieuw duidelijk hoe wegwielenrennen stilaan de gevaarlijkste sport ter wereld wordt. Twee motoren - die moesten instaan voor de veiligheid van de renners - veroorzaakten een afschuwelijke valpartij. Het is extra wrang voor de betrokken organisatoren dat dit precies gebeurt in een wedstrijd waar de veiligheid van de renners wel expliciet als een prioriteit voorop wordt gesteld, met extra maatregelen die strenger zijn dan wat de Internationale Wielervederbond voorschrijft.

Eerdere valpartijen dit seizoen toonden al aan dat er dringend ernstiger werk moet worden gemaakt van een veiliger wielersport. Toeschouwers op armlengte, het gebruik van de dichtslibbende openbare weg met verkeersdrempels en asverleggingen, hoge snelheden in afdalingen en sprints, en veranderende weersomstandigheden zijn allemaal risicofactoren die tot het DNA van de wielersport behoren maar tegelijkertijd de sport ook bijzonder gevaarlijk maken.

Er kan in deze sport nog veel veiligheidswinst geboekt worden. Geen enkele andere sport springt immers zo onzorgvuldig om met haar belangrijkste kapitaal (de renners), waardoor tijdens elke wedstrijd waardevernietiging dreigt.

In een Leuven Economisch Standpunt stelde ik daarom onlangs samen met collega Wim Lagae de verdere professionalisering van het veiligheidsmanagement voorop als één van de zes essentiële bouwstenen voor een toekomstig wielersportmodel.

In eerste instantie moet er, vergelijkbaar met wat gangbaar is in andere gevaarlijke sporten, worden geïnvesteerd in externe veiligheidsmanagers die onafhankelijk opereren van de wedstrijdjury en wedstrijdorganisatoren. Deze experts bepalen de voorwaarden waaraan een wedstrijdparcours moet voldoen, keuren vooraf het parcours goed, werken preventieve crisisscenario's uit en beslissen over neutralisatiescenario's tijdens de wedstrijd. Elke nieuwe maatregel van de Internationale Wielervederbond zou door hen vooraf aan een veiligheidstoets moeten worden onderworpen. (Denken we maar aan het fiasco van het wel en dan weer niet toelaten van schijfremmen in het wielerspeloton eerder dit seizoen.)

Slimme kledij

Een kleiner deelnemersveld is een andere noodzakelijke maatregel. Uiteraard zal er ook dan nog steeds gevallen worden, maar een kleiner peloton zorgt wel voor minder renners die vooraan willen zitten tijdens cruciale wedstrijd fases en maakt bovendien dat motoren en auto's vlotter voorbij kunnen rijden.

Daarbij pleit ik zowel voor kleinere teams als voor minder deelnemende ploegen. In geen enkele gevaarlijke sport laat men toppers strijden tegen tegenstanders van een lager niveau die hierdoor zichzelf en anderen in gevaar brengen. Toch staan er in de Baloise Belgium Tour naast acht WorldTour ploegen (eerste klasse) ook zes teams van Continentaal niveau (derde klasse) aan de start. Het gevaar ontstaat mede doordat minder ervaren renners uit deze kleinere ploegen uitzonderlijke risico's nemen om zich in de kijker te fietsen.

Ook moet de sector sterker inzetten op de ontwikkeling van slimme kledij en slim materiaal. In het skiën zijn na enkele zware ongevallen airbags in de uitrusting verplicht geworden. Ook in de Formule 1 wordt na elk dodelijk ongeval een grondige veiligheidsanalyse doorgevoerd. Vijftien jaar geleden werd na de dood van Andrei Kivilev het dragen van een fietshelm verplicht. Sedertdien is er nauwelijks iets gewijzigd aan de bescherming van de renners. Het wordt hoog tijd om een stap vooruit te zetten. Er is technologisch in elk geval véél meer mogelijk dan op dit moment wordt gebruikt.

Ten slotte zal er nog grondiger nagedacht moeten worden over een slimme parcoursopbouw. In de Ronde van Vlaanderen werkt men al met tussenstukken over bredere wegen die een reorganisatie moeten toelaten. Ook een doorgedreven parcoursconcentratie werkt de veiligheid in de hand. Renners kunnen de gevaarlijke punten beter inschatten en er is een mindere noodzaak tot het inzetten van mobiele seingevers. Wie twee weken geleden de Ronde van Californië volgde, zag waarom het daar zo prettig koersen is: risicoloos rijden op brede wegen en weinig remmende omgevingsfactoren.

Zonder maatregelen dreigen de dichtslibbende wegen onze Vlaamse wedstrijden internationaal in de verdrukking te dringen. Uiteraard blijven de WorldTour-wedstrijden een sterk deelnemersveld aantrekken, maar de buitenlandse leegloop uit bijvoorbeeld Omloop Het Nieuwsblad of Dwars door Vlaanderen zal enkel toenemen.

Zulke maatregelen vereisen moed van wedstrijdorganisatoren, wedstrijdjury en wielersploegen. Het investeren in een veiligere sport betekent voor elk van hen immers het afstaan van enige controle. Mag ik als wielersportliefhebber hopen dat de veiligheidsdiscussie deze keer niet meteen weer stilvalt?

Daam Van Reeth

Copyright © 2016 Corelio. Alle rechten voorbehouden