

20-05-2011, p.59

Antwerpen, Limburg, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant/Brussel, West-Vlaanderen **Veiligheidsmanagers (m/v) gezocht in de koers** **Wielersport moet veel veiliger**

Wielrennen is een entertainmentindustrie geworden. Niettemin hebben de organisatoren de plicht te waken over de veiligheid van de renners. Ervaren veiligheidsmanagers kunnen hier een inbreng hebben, betoogt WIM LAGAE .

Waarom niet maximum 25 teams van maximum 7 renners in een lange ronde?

Morgen begint de Giro aan de Dolomieten-etappes. De afdaling van de Monte Crostis, nu al een hit op YouTube, wordt een organisatorisch staaltje van veiligheidsmanagement. Op het laatste ogenblik werden onverharde stroken geasfalteerd, en skinetten en driehonderd matten geplaatst aan de rand van ijzingwekkende afdalingen. Om de tweehonderd meter zullen er vrijwilligers staan. Er zijn zelfs alpinistentteams ingezet. Zaterdag, levert de Giro gegarandeerd hoge kijkcijfers.

Dit is het cynisme ten top. Ben ik naïef of topsportanfabeet als ik pleit voor afgelasting of een gedeeltelijke of volledige neutralisatie van dit onding, als onderdeel van een doordacht preventief veiligheidsmanagement? De te lange rit van 210 km naar de Zoncolan, een meedogenloze scherprechter, heeft de onverharde beklimming en doldwaze afdaling van de Monte Crostis sportief niet nodig. Iedereen zal vooral opgelucht adem halen als Contador, Nibali en Rujano vanaf de voet van de Zoncolan heelhuids kunnen strijden voor een heroïsche ritwinst.

Alle actoren van het wielrennen waren in oktober 2010 in Turijn aanwezig bij de voorstelling van de 94ste Ronde van Italië. De Giro 2011 zou in het teken staan van de 150ste verjaardag van de Italiaanse eenmaking, die er in 1861 kwam dankzij vrijheidsstrijder Giuseppe Garibaldi. De aanwezigen onthielden dat die verjaardag gevierd werd met een loodzwaar en veeleisend parcours: liefst veertig beklimmingen, acht aankomsten bergop en zelfs vier etappes met onverharde wegen. De UCI kende de organisator een wedstrijdlicentie toe. Teams en renners maakten vooral sportieve voorbeschouwingen en nauwelijks kritische kanttekeningen.

Economische druk op renners

Dat wielersportcompetities gevaarlijk zijn bewijst het dramatische en noodlottige arbeidsongeval van Wouter Weylandt, dat helaas niet vermeden kon worden. Dit neemt niet weg dat er meer aandacht moet gaan naar preventie van ongevallen. Laten we even terugkeren naar de Ardennen-etappe in de Tour van 2010. De regen op de net hernieuwde asfaltlagen maakte de Ardennen-wegen spekglad. In een sport met doorgedreven veiligheidsmanagement zou elke organisator of veiligheidscommissaris de rit geneutraliseerd hebben, toen meer dan een vijfde van de deelnemers tegen de vlakte ging. Dat was niet het geval. Onder impuls van Cancellara, die hiervoor de wind van voren kreeg, hebben de renners zelf de wedstrijd geneutraliseerd. Waar was het veiligheidsprotocol? Welk neutralisatiescenario ligt klaar als er in het hooggebergte dichte mist opduikt, of ijzige of andere onverantwoorde werkomstandigheden?

De economische druk op teams en renners is op alle niveaus enorm toegenomen. Door het onderlinge gevecht van teams voor startrecht, overwinningen, podiumplaatsen en individuele ereplaatsen is wielrennen niet alleen meer professioneel en sneller maar ook driester geworden. De stijging van het aantal deelnemers tot tweehonderd, de vele rotondes, verkeersremmers, vluchtheuvels, lichtere fietsen en frames, carbonwielen, het toegenomen aantal toeschouwers en wagens werken negatief in op de veiligheid.

Daarom is er acuut nood aan maatregelen die de onveiligheid verminderen. Waarom niet maximum 25 teams van maximum zeven renners - dat zal meer spankracht opleveren - in rondes van minstens een week? Kunnen neutralisatieregels en -draaiboeken meer dwingend afgedwongen worden? Moeten we naar meer plaatselijke rondes -meer fanbeleving - met een stevige greep op de veiligheid van het parcours en beheersbare kosten?

Wat is de toegevoegde waarde van de oortjes in het veiligheidsdebat? Het is duidelijk dat veiligheidsmanagers alleen succesvol kunnen zijn in overleg met de belangengroep van teams (die maar geen vorm krijgt) en met de rennersvakbond - waar was die tijdens de voorstelling van de Giro? Hoe gebeurde de besluitvorming op de eerste Giro rustdag toen de organisator aan de toppers de veiligheidsmaatregelen voorlegde en het akkoord van de renners kreeg? Konden alle renners maandag jongstleden tussen verschillende scenario's kiezen?

Wielertoeristen in de Marmotte

In de Tour of California heeft men de boodschap gelukkig wel begrepen. Daar besliste de organisator de eerste rit af te gelasten en de tweede etappe in te korten vanwege het barslechte weer. De Marmotte, de hoogmis voor afgetrainde wielertoeristen, heeft na diverse ernstige ongevallen de afdaling van de Glandon in 2010 geneutraliseerd. De organisatie zette na afloop een uitslag met en een zonder afdaling online, maar moest deze eerste op politiebevel weer weghalen. In Formule 1 of rallysport zijn er heldere neutralisatieregels. Als de kalendercommissie beslist dat onze voetbalvelden onbespeelbaar zijn, worden de wedstrijden toch ook uitgesteld?

Topsport is gevaarlijk, meedogenloos en heeft weinig met volksgezondheid te maken. Ook professionele wielersport is vooral entertainmentindustrie en economie. Elke economische sector heeft de plicht te waken over de veiligheid van zijn werknemers. Willen we de uitwerking van veiligheidsprotocols, bij afwezigheid van een goed georganiseerde rennersvakbond, in de eerste plaats overlaten aan ervaren veiligheidsmanagers? Het fatalisme of machismo van sommige ex-renners die beweren dat 'ongevallen onvermijdelijk zijn' of dat 'het vroeger minstens zo gevaarlijk was', helpen ons in elk geval niet vooruit.

WIM LAGAE

Wie? Hoofddocent sportmarketing aan de Lessius-hogeschool en de KULeuven.

Wat? De Dolomieten-etappes in de Giro, dat is het cynisme ten top.

Waarom? Het parcours is bijzonder gevaarlijk gemaakt om hoge kijkcijfers te garanderen.