

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN
EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

[C – 2020/42650]

Omzendbrief OOP 45 van 5 november 2019 ter begeleiding van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden

DOEL VAN DE OMZENDBRIEF

Het doel van deze omzendbrief bestaat erin de bepalingen opgenomen in het koninklijk besluit van 28 juni 2019 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden, uit te leggen en te preciseren.

Het koninklijk besluit geeft immers een algemeen wettelijk kader weer, waar weinig precisering in terug te vinden is. Via deze omzendbrief proberen we hier meer duidelijkheid te verstrekken opdat de bepalingen in het koninklijk besluit klaar en duidelijk zijn.

Met de term “omkadering” die in het verslag aan de Koning neergeschreven is, wordt bedoeld de organisatie in de meest ruime zin van het woord, met name, allen die betrokken zijn bij de organisatie van de wielervedstrijd.

Indien de leden van de private veiligheid ingezet worden als signaalgever, gelden voor hen de bepalingen van de wegcode.

De omzendbrief is op dezelfde wijze gestructureerd als het koninklijk besluit om het geheel leesbaar te houden.

HOOFDSTUK I. — ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Toepassingsgebied

Het koninklijk besluit is niet van toepassing op de wielertochten. Indien er aan bepaalde delen van de wielertocht een tijdsopname en/of klassement verbonden is, valt dit deel onder de bepalingen van het koninklijk besluit.

Omwille van de mogelijke volkstoeloop, het gedrag van het publiek en de veiligheidsrisico's voor alle betrokkenen, is het besluit ook van toepassing op de alle-terreinwedstrijden, zoals onder andere cyclocross, BMX, mountainbike, downhill, trial. Ook al omdat bij bepaalde van die wedstrijden een deel van de openbare weg gebruikt wordt.

Dit koninklijk besluit is ook van toepassing op de wedstrijden waarbij slechts een gedeelte per fiets wordt afgelegd, met name een duatlon en een triatlon. Voor de vergunde duatlons en triatlons dient geen aparte aanvraag tot vergunning ingediend te worden voor het wielergedeelte.

Art. 2. Definities

De indeling in categorieën, met name een wedstrijd op gesloten omloop, een wedstrijd op open omloop en een wedstrijd in lijn, is enkel van belang voor de maatregelen die op het terrein genomen worden. Zo is het bij de wegwedstrijden op gesloten omloop niet mogelijk dat het parcours gekruist wordt door gemotoriseerd of ander verkeer gedurende de wedstrijd.

In het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 werden bepaalde taken toebedeeld aan de burgemeester van de plaats van de start van de wedstrijd. Uit veiligheidsoverwegingen dringt er zich een meer multidisciplinaire aanpak op, hetgeen bijkomende taken genereert.

In dit nieuwe koninklijk besluit wordt de term “referentieburgemeester” geïntroduceerd. Dit is volgens het koninklijk besluit:

- a) de burgemeester van de gemeente van de aankomst van de wielervedstrijd;
- b) de burgemeester van de gemeente van start wanneer de aankomst van de wielervedstrijd in het buitenland ligt;
- c) de burgemeester van de gemeente waar de wielervedstrijd het Belgisch grondgebied binnenkomt, indien noch de start noch de aankomst plaatsvinden in België.

De reden om deze burgemeester aan te duiden, is gerelateerd aan de grootte van de risico's.

Hij/zij krijgt een coördinerende rol toebedeeld. Het aanduiden van een referentieburgemeester ontslaat geen elke betrokken burgemeester niet van zijn wettelijke bevoegdheden op zijn grondgebied.

Met het oog op de administratieve vereenvoudiging, is het de referentieburgemeester die de verschillende aanvragen tot advies indient (cfr. artikel 5 §1. en §2 van het KB), dit om het aantal aanvragen bij de verschillende diensten te beperken. Hij/zij voert dus een aantal taken uit die van belang zijn voor alle betrokken burgemeesters.

In het huidige koninklijk besluit worden de functies van veiligheidscoördinator en mobiele signaalgever geïntroduceerd.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR
ET SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

[C – 2020/42650]

Circulaire OOP 45 du 5 novembre 2019 accompagnant l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout terrain

OBJECTIF DE LA CIRCULAIRE

L'objectif de cette circulaire consiste à expliquer et à préciser les dispositions reprises dans l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout terrain.

L'arrêté royal présente en effet le cadre légal général mais n'apporte guère de précisions. Par le biais de la présente circulaire, nous tentons d'apporter plus de clarté afin de rendre les dispositions de l'arrêté royal claires et précises.

On entend par le terme “encadrement”, repris dans le rapport au Roi, l'organisation dans le sens le plus large du terme, à savoir, tous ceux qui sont associés à l'organisation de la course cycliste.

Au cas où des membres de la sécurité privée seraient engagés comme signaleurs, les dispositions du code de la route leur sont applicables.

La circulaire est structurée de la même façon que l'arrêté royal, afin de maintenir la lisibilité.

CHAPITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er}. Champ d'application

Les randonnées cyclistes ne relèvent pas de l'arrêté royal. Au cas où un classement et/ou un enregistrement du temps serait lié à certaine(s) partie(s) de la randonnée cycliste, celle(s)-ci relève(nt) des dispositions de l'arrêté royal.

En raison d'un éventuel attroupement, du comportement du public et des risques de sécurité pour tous les acteurs concernées, l'arrêté s'applique également aux épreuves tout terrain, dont notamment les épreuves de cyclo-cross, de BMX, de mountainbike, de downhill, de trial. En effet, certaines de ces compétitions empruntent une partie de la voie publique.

L'arrêté en question s'applique aussi aux compétitions dont une partie se déroule à vélo, à savoir le duathlon et le triathlon. Il ne faut pas introduire une demande d'autorisation spécifique pour la partie à vélo des duatlons et triatlons autorisés.

Art. 2. Définitions

La répartition en catégories, à savoir une course sur circuit fermé, une course sur circuit ouvert et une course en ligne n'est importante que pour les mesures prises sur le terrain. C'est ainsi que lors de courses sur route sur circuit fermé, il n'est pas possible que la circulation automobile ou autre croise le parcours lors de la course.

Dans l'arrêté royal du 21 août 1967, certaines missions ont été confiées au bourgmestre du lieu de départ de la course. Pour des raisons de sécurité, une approche plus multidisciplinaire s'impose, ce qui génère des missions supplémentaires.

Le terme “bourgmestre de référence” a été introduit dans ce nouvel arrêté royal. L'arrêté royal définit le terme comme suit :

- a) le bourgmestre de la commune de l'arrivée de la course cycliste;
- b) le bourgmestre de la commune de départ lorsque l'arrivée de la course cycliste se situe à l'étranger;
- c) si ni le départ, ni l'arrivée de la course n'ont lieu en Belgique, le bourgmestre de la commune par où la course cycliste entre sur le territoire belge.

La raison de la désignation de ce bourgmestre est liée à l'ampleur des risques.

Un rôle de coordination lui est attribué. La désignation d'un bourgmestre de référence, ne décharge aucun bourgmestre concerné de ses compétences légales sur son territoire.

En vue d'une simplification administrative, c'est le bourgmestre de référence qui introduit les différentes demandes d'avis (cfr. art. 5 §1. et §2. de l'AR), pour en limiter le nombre dans les différents services. Il/elle accomplit donc un certain nombre de tâches qui sont importantes pour tous les bourgmestres concernés.

L'actuel arrêté royal introduit les fonctions de coordonnateur de sécurité et de signaleur mobile.

HOOFDSTUK II. — BEPALINGEN VOORAFGAAND AAN DE WIELERWEDSTRIJD

Art. 3. Procedure vergunningsaanvraag

De termijn voor de aanvraag tot organisatie van een wielervedstrijd en het vergunningstraject is in weken uitgedrukt.

De organisator – een natuurlijke persoon of een rechtspersoon – dient de aanvraag tot organisatie op te maken en in te dienen minimum 14 weken voor de wedstrijd. Hiertoe zal de organisator verplicht gebruik maken van het model als bijlage. Voorafgaandelijk aan de opmaak van het parcours dat gebruikt zou worden voor de wedstrijd, is het raadzaam dat met de lokale politie de keuze van het parcours bestudeerd wordt (omwille van het potentiële gevaar, werken, staat van het wegdek, de mogelijke verkeersimpact, plaatselijke omstandigheden, ...).

Aanvragen die niet binnen deze termijn ingediend worden, kunnen niet verder behandeld worden en zullen dus ook geen vergunning verkrijgen vanwege een burgemeester. Een uitzondering hierop zijn de aanvragen tot organisatie gericht aan een andere burgemeester dan de initiële burgemeester aan wie de aanvraag werd ingediend en waarbij deze laatste de organisatie van de wielervedstrijd op zijn/haar grondgebied (ten dele) weigerde.

De indiening van de aanvraag bij de burgemeester(s) dient bij voorkeur te gebeuren op een digitale wijze. Voor wedstrijden in lijn is dit verplichtend. Het is evenwel aan de organisator bij betwisting te bewijzen dat hij/zij de aanvraag ingediend heeft binnen de gestelde termijn (vb. in geval van een verkeerd mailadres).

De indiening van het dossier bij de Federale Politie voor de wedstrijden in lijn, heeft tot doel aan de betrokken dienst van de Federale Politie de mogelijkheid te geven een eigen risicoanalyse uit te voeren en desgevallend de passende maatregelen te treffen, zoals bijvoorbeeld een escorte, ...

In tegenstelling tot hetgeen voorzien was in het koninklijk besluit van 21 augustus 1967, bestaat de vergunningsaanvraag naar de burgemeester(s) uit één exemplaar.

De organisator is verantwoordelijk voor de administratieve, juridische en financiële kant van de organisatie en duidt een koersdirecteur en een veiligheidscoördinator aan.

Naast de zaken die vermeld zijn in het koninklijk besluit voor wat de vergunningsaanvraag betreft, is het ook van belang dat ook de totale afstand vermeld wordt, evenals – indien er omlopen gereden worden – het aantal omlopen en het aantal kilometer per omloop. Ook het vertrek- en vermoedelijke aankomstuur moet in de vergunningsaanvraag vermeld worden. In de aanvraag dient de aanvrager niet alleen zijn eigen volledige identiteit te vermelden, maar ook de gegevens van de organisatie.

Maken deel uit van de kenmerken van het parcours: kasseistroken, hellingen, gevaarlijke afdalingen, moeilijke passages, rotondes, beweegbare bruggen en overwegen met inbegrip van het uur van de passage van de treinen en alle nuttig geachte informatie.

Voor natuur- en bosgebieden, en terreinen die niet tot het openbaar domein behoren, bijvoorbeeld privédomeinen, domeinen van de FOD Defensie, ..., dient de organisator de toelating te verkrijgen tot gebruik ervan vooraleer hij de vergunningsaanvraag bij de burgemeester(s) indient. Deze toelating dient bij de vergunningsaanvraag toegevoegd te worden.

Indien de wedstrijd verspreid is over verschillende ritten, dient voor elke rit een afzonderlijke vergunningsaanvraag ingediend te worden. Zelfs indien er op één dag twee ritten georganiseerd worden, dient er per rit een vergunningsaanvraag ingediend te worden.

Voor de overzichtelijkheid van de timing vindt u hier het tijdschema (waarbij D staat voor de dag van de wielervedstrijd):

- D-14 weken: aanvraag door de organisator;

- D-12 weken: aanvraag toelating door de referentieburgemeester aan de wegbeheerder voor gebruik gewestwegen en advies aan de provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening;

- D-8 weken: antwoord van de betrokken wegbeheerder tot gebruik van gewestwegen aan de betrokken burgemeester en advies provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening aan de referentieburgemeester en aan de burgemeester van start;

- D-8 weken: bewijs van verzekering door de organisator aan elke burgemeester;

- D-6 weken: definitief akkoord van elke burgemeester aan de organisator, eventueel onder voorwaarden;

- D-4 weken: coördinatievergadering (indien van toepassing).

CHAPITRE II. — DISPOSITIONS PREALABLES A LA JOURNEE DE COMPETITION

Art. 3. Procédure de demande d'autorisation

Le délai de demande d'organisation d'une course cycliste s'exprime en semaines.

L'organisateur - une personne physique ou morale - doit rédiger la demande d'autorisation et l'introduire au moins 14 semaines avant la course. A cet effet, l'organisateur utilisera obligatoirement le modèle en annexe. Préalablement à l'élaboration du parcours utilisé pour la course, il est conseillé d'examiner avec la police locale le choix du parcours (en raison du degré de dangerosité, des travaux, de l'état de la route, de l'éventuel impact sur la circulation, des circonstances locales, ...).

Les demandes qui ne sont pas introduites dans ce délai, ne peuvent pas être traitées et ne recevront donc pas non plus d'autorisation du bourgmestre concerné par l'itinéraire de cette course. Une exception est faite pour les demandes d'organisation adressées à un autre bourgmestre que le bourgmestre initial à qui la demande a été introduite et qui a refusé (partiellement) l'organisation de la course cycliste sur son territoire.

L'introduction de la demande au(x) bourgmestre(s) doit se faire de préférence de manière digitale. Cette procédure électronique est obligatoire pour une course en ligne. En cas de contestation, il revient toutefois à l'organisateur de prouver qu'il/elle a introduit la demande dans le délai fixé (p.ex. en cas de mauvaise adresse mail erronée).

L'introduction du dossier à la Police fédérale pour les courses en ligne a pour objectif de donner au(x) service(s) concerné(s) de la Police fédérale la possibilité de réaliser leur propre analyse du risque et de prendre, le cas échéant, les mesures appropriées, p.ex. prévoir une escorte, ...

Contrairement à ce qui était prévu dans l'arrêté royal du 21 août 1967, la demande d'autorisation au(x) bourgmestre(s) se fait en un seul exemplaire.

L'organisateur est responsable de l'aspect administratif, juridique et financier de l'organisation et désigne un directeur de course et un coordonnateur de sécurité.

Outre les points repris dans l'arrêté royal en ce qui concerne la demande d'autorisation, il est aussi important d'indiquer la distance totale ainsi que - si des circuits doivent être parcourus - le nombre de circuits et le nombre de kilomètres par circuit. Il faut également indiquer dans la demande d'autorisation l'heure de départ et l'heure d'arrivée présumée. Dans sa demande, le demandeur doit non seulement décliner son identité complète mais également mentionner les données de l'organisation.

Font partie des caractéristiques du parcours : zones pavées, montées, descentes dangereuses, passages difficiles, ronds-points, ponts mobiles et passages à niveau, y compris les heures de passage des trains et tout autre information jugée utile.

Pour les zones naturelles ou protégées, les forêts et les terrains n'appartenant pas au domaine public, par exemple les domaines privés, les domaines du SFP Défense, ..., l'organisateur doit obtenir l'autorisation de passage au travers de celles-ci avant d'introduire une demande d'autorisation auprès du ou des bourgmestre(s) et la joindre à la demande d'autorisation.

Si la course s'étend sur plusieurs étapes, il faut introduire une demande d'autorisation séparée pour chaque étape. De même si deux étapes sont organisées sur une même journée, il faut introduire une demande d'autorisation pour chaque étape.

Pour avoir un aperçu clair du timing, vous trouverez ci-dessous le calendrier à suivre (le "J" représentant le jour même de la course):

- J-14 semaines : demande de l'organisateur;

- J-12 semaines : demande d'autorisation au gestionnaire de voirie par le bourgmestre de référence pour l'utilisation des routes régionales et avis à la commission provinciale de l'aide médicale urgente;

- J-8 semaines : réponse du gestionnaire de voirie concerné en ce qui concerne l'utilisation des routes régionales à l'attention des bourgmestres concernés et avis de la commission provinciale de l'aide médicale urgente à l'attention du bourgmestre de référence et du bourgmestre de départ;

- J-8 semaines : preuve d'assurance par l'organisateur à remettre à chaque bourgmestre;

- J-6 semaines : accord définitif de chaque bourgmestre donné à l'organisateur, éventuellement sous conditions;

- J-4 semaines : réunion de coordination (si applicable).

Art. 4. Koersdirecteur / veiligheidscoördinator

De koersdirecteur, aangeduid door de organisator, verricht zowel bij het vertrek als tijdens het verloop van de wedstrijd de nodige controles op de doorgangs- en volgbewijzen. Hij waakt erover dat het volgbewijs of doorgangsbewijs voldoende zichtbaar is. Hij draagt de verantwoordelijkheid voor het goede verloop van de wedstrijd. Hij waakt erover dat de vergunde reisweg gevolgd wordt.

De complexere weginfrastructuur, de grotere populariteit van de wielersport, de toegenomen mobiliteit en de verkeersdrukte noodzaken de functie van de veiligheidscoördinator. Hij is belast met de risicoanalyse voorafgaand aan de wedstrijd en is het aanspreekpunt van de hulpdiensten en de bestuurlijke overheden. Hij staat in voor de briefing van de signaalgevers, vooraf aan de wedstrijd. Voor wat de mobiele signaalgevers betreft, gebeurt dit ter plaatse, voor de overige signaalgevers kan dit op schriftelijke of digitale wijze gebeuren.

Gelet op de grotere werklast en de risico's bij een wedstrijd in lijn, is de aanduiding van een veiligheidscoördinator, naast een koersdirecteur, verplicht.

Het is niet meer nodig om de naamlijst van de signaalgevers over te maken aan de burgemeester(s) (zoals gepreciseerd was in het koninklijk besluit van 21 augustus 1967), doch de veiligheidscoördinator dient tijdens de dag van de wedstrijd in het bezit te zijn van een nominatieve lijst van de ingezette signaalgevers. Hij/zij dient deze lijst bovendien te bewaren tot zes maanden na de wedstrijd teneinde eventuele vragen van de administratieve overheden of de politie te kunnen beantwoorden.

Volgende gegevens dienen opgenomen te worden in de nominatieve lijst van (vaste) signaalgevers:

- naam en voornaam
- geboortedatum
- nationaliteit
- contactgegevens
- de door de betrokken signaalgever te beveiligen (kruis)punten

Voor wat de mobiele signaalgevers betreft, dienen volgende gegevens opgenomen te worden in de nominatieve lijst:

- naam en voornaam
- geboortedatum
- nationaliteit
- contactgegevens
- nummer van het fluo hesje

Voorbeeld van nominatieve lijst

Art. 4. Directeur de course / coordonnateur de sécurité

Le directeur de course, désigné par l'organisateur, réalise, à la fois au départ et pendant la course, les contrôles nécessaires au niveau des laissez-passer et laissez-suivre. Il veille à ce que les laissez-passer et laissez-suivre soient apposés de manière suffisamment visible. Il est responsable du bon déroulement de la course et veille à ce que le parcours autorisé soit suivi.

La complexité de l'infrastructure routière actuelle, la popularité grandissante du cyclisme, la mobilité accrue et la densité du trafic, font que la fonction de coordonnateur de sécurité est nécessaire. Celui-ci est chargé de l'analyse des risques avant la course et est le point de contact des services de secours et des autorités administratives. Il se charge du briefing des signaleurs avant la course. En ce qui concerne les signaleurs mobiles, ce briefing se fait sur place. Pour les autres signaleurs, ce briefing peut se faire de manière écrite ou digitale.

Etant donné la plus grande charge de travail et les risques lors d'une course en ligne, la désignation d'un coordonnateur de sécurité, en plus d'un directeur de course, est obligatoire.

Il n'est plus nécessaire de transmettre la liste des noms des signaleurs au(x) bourgmestre(s) (comme précisé dans l'arrêté royal du 21 août 1967). Le jour de la course, le coordonnateur de sécurité doit toutefois être en possession d'une liste nominative des signaleurs engagés. Il/elle doit également conserver cette liste jusque six mois après la course afin de pouvoir répondre aux éventuelles questions des autorités administratives ou de la police.

Les données suivantes doivent être reprises dans la liste nominative des signaleurs (fixes):

- nom et prénom
- date de naissance
- nationalité
- données de contact
- les points/carrefours à sécuriser par le signaleur concerné

En ce qui concerne les signaleurs mobiles, les données suivantes doivent être reprises sur la liste nominative:

- nom et prénom
- date de naissance
- nationalité
- données de contact
- numéro de la chasuble fluo

Exemple d'une liste nominative

Vaste signaalgevers					
Te beveiligen (kruis)punt	Naam	Voornaam	Geboortedatum	Nationaliteit	Contactgegevens

Mobiele signaalgevers					
Nr Fluo hesje	Naam	Voornaam	Geboortedatum	Nationaliteit	Contactgegevens

Signaleurs fixes					
Point/carrefour à sécuriser	Nom	Prénom	Date de naissance	Nationalité	Données de contact

Signaleurs mobiles					
N° de la chasuble fluo	Nom	Prénom	Date de naissance	Nationalité	Données de contact

Bij de opmaak van deze lijst, dient de organisator rekening te houden met de bestaande wetgeving inzake gegevensbescherming (GDPR).

Art. 5. Vergunningsaanvraag

De referentieburgemeester speelt een belangrijke rol in de vergunningsaanvraag. Hij/zij heeft echter een louter initiërende en coördinerende rol en kan nooit ingrijpen op het grondgebied van een andere gemeente. Elke burgemeester blijft verantwoordelijk voor de veiligheid op het grondgebied van zijn gemeente.

De referentieburgemeester vraagt alle adviezen aan voor materies die niet onder zijn/haar bevoegdheid vallen, dit binnen een termijn van twee weken na ontvangst van de aanvraag van de organisator, met name:

- * het advies voor gebruik der gewestwegen aan de betrokken wegbeheerder (cfr. art. 5 §1. van het KB)
- * het advies aan de bevoegde provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening (cfr. art. 5 §2. van het KB).

Bij die aanvraag dient een parcours van de wedstrijd toegevoegd te worden.

Het advies wordt uiterlijk binnen een termijn van 8 weken voor de wedstrijd ter kennis gebracht van de betrokken burgemeester(s), met afschrift aan de organisator. Indien er met betrekking tot het gebruik van de wegen geen advies verstrekt werd, wordt het geacht positief te zijn.

In geval van toelating van de wegbeheerder, kan de burgemeester steeds de toelating weigeren op grond van zijn/haar bevoegdheid.

De verlening van de vergunning door de burgemeesters dient te gebeuren uiterlijk zes weken voor de wedstrijd. Heeft de organisator vooraf aan de wedstrijd geen vergunning ontvangen, dan wordt de wedstrijd geacht niet toegelaten te zijn.

Wat moet onder meer in een vergunning staan:

- * toelating van het evenement (tijdsspanne)
- * lijst van kruispunten (cfr. art. 5 §3. van het KB)
- * eventuele, door de organisator te nemen, bijkomende veiligheidsmaatregelen
- * eventuele maatregelen in de specifieke zones: vertrek-, aankomst-, bevoorradings- en wegwerpzone en afleidingstraject (cfr. art. 11 van het KB)
- * de medische middelen die ingezet dienen te worden op advies van de provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening (cfr. art. 17 van het KB)

De burgemeester bepaalt, rekening houdend met de categorisering van de kruispunten (cfr. art. 5 §3.) de punten die bezet dienen te worden door de signaalgevers. De veiligheidscoördinator daartegenover dient ervoor te zorgen dat er tijdig een signaalgever staat op die bepaalde punten, vooraf aan de passage van de wedstrijd.

De indeling van de kruispunten hangt af van de lokale plaatsgesteldheid en wordt bepaald door de burgemeester van de desbetreffende gemeente, in samenspraak met de lokale politie.

Onder kruispunten van categorie 1 dienen minimaal de kruispunten uitgerust met verkeerslichten begrepen te worden (enkel de bevelen van een bevoegd persoon gaan boven de verkeerslichten).

Verder kunnen een aantal criteria (niet-limitatief) in overweging genomen worden om de kruispunten te categoriseren, met name

- aard en categorie van de wedstrijd (onder andere de publieke belangstelling)
- andere voorziene evenementen
- afleidingstrajecten
- tijdstip van doortocht (uur, werkdag, weekend, schooldag)
- de noodzakelijke duur om een kruispunt verkeersvrij te maken
- gevaarlijke kruispunten
- kruispunten met een grote verkeersdruk
- kruispunten met één of meerdere doortochten
- kruispunten voor de officiële start van de wedstrijd
- kruispunten met veel vrachtverkeer
- kruispunten met landbouwwegen
- kruispunten met een doodlopende weg

Lors de l'établissement de cette liste, l'organisateur doit tenir compte de la législation existante en matière de protection des données (RGPD).

Art. 5. Demande d'autorisation

Le bourgmestre de référence joue un rôle important dans la demande d'autorisation. Il/Elle a néanmoins un rôle purement d'initiation et de coordination et ne peut jamais intervenir sur le territoire d'une autre commune, chaque bourgmestre restant responsable de la sécurité sur le territoire de sa propre commune.

Le bourgmestre de référence demande tous les avis pour les matières ne relèvent pas de sa compétence et ce, dans un délai de deux semaines après réception de la demande de l'organisateur, à savoir:

- * l'autorisation d'utilisation des routes régionales du (des) gestionnaire(s) de voirie concerné(s) (cfr. art. 5 § 1. de l'AR)
- * l'avis à la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente (cfr. art. 5 §2. de l'AR).

Il faut y joindre un parcours de la course.

L'autorisation doit être portée à la connaissance des bourgmestres concernés au plus tard dans un délai de 8 semaines précédant la course, avec copie à l'organisateur. Lorsque l'autorisation relative à l'utilisation des routes n'a pas été rendue, celle-ci est supposée être positive.

En cas d'avis positif du(des) gestionnaire(s) de voirie, le bourgmestre peut toujours refuser l'autorisation sur base de ses compétences.

L'octroi d'autorisation par le(s) bourgmestre(s) doit se faire au plus tard six semaines avant la course. Si l'organisateur n'a pas reçu d'autorisation dans ce délai, la course est supposée ne pas être autorisée.

L'autorisation doit reprendre:

- * l'autorisation de l'événement (période)
- * la liste des carrefours (cfr. art. 5 §3. de l'AR) à occuper
- * les éventuelles mesures de sécurité supplémentaires à prendre par l'organisateur
- * les éventuelles mesures à prendre dans les zones spécifiques: zone de départ, d'arrivée, de ravitaillement, de collecte, trajet de dérivation (cfr. art. 11 de l'AR)
- * les moyens médicaux à engager suite à l'avis de la commission provinciale de l'aide médicale urgente (cfr. art. 17 de l'AR).

Le bourgmestre définit, en tenant compte de la catégorisation des carrefours (cfr. art. 5 §3.), les points à occuper par les signaleurs. Par contre, il appartient au coordonnateur de sécurité de veiller à ce que ces points soient effectivement occupés à temps par un signaleur et ce, probablement au passage de la course.

La catégorisation des carrefours dépend de la situation locale et est déterminée par le bourgmestre de la commune concernée, en concertation avec la police locale.

Les carrefours de catégorie 1 doivent comprendre au moins les carrefours équipés de signaux lumineux de circulation (seuls les injonctions d'un agent qualifié prévalent sur les signaux lumineux de circulation).

En outre, un certain nombre de critères peuvent être prise en considération (de manière non exhaustive) pour catégoriser les carrefours, notamment

- la nature et la catégorie de la course (y compris l'intérêt du public)
- les autres événements prévus
- les trajets de dérivation
- le moment de passage (heure, jour ouvrable, week-end, jour d'école)
- le temps nécessaire pour rendre un carrefour libre de circulation
- le carrefours dangereux
- les carrefours à forte densité de circulation
- les carrefours avec un ou plusieurs passages
- les carrefours avant le départ officiel de la course
- les carrefours avec un important trafic de transport de marchandises
- les carrefours avec des routes agricoles
- les carrefours avec une voie sans issue.

Art. 6. Weigering vergunningsaanvraag

Wanneer een wedstrijd dezelfde weg volgt als een andere wedstrijd of opnieuw op een reeds eerder gevolgde weg uitkomt moet de veiligheidscoördinator bijzondere voorzorgsmaatregelen nemen om mogelijke ongevallen te voorkomen. Zo zou de start van verschillende wedstrijden niet te kort na elkaar mogen plaatsvinden, om vermenging met achtergebleven renners te vermijden.

Art. 7. Coördinatievergadering**a. Bovenlokale coördinatievergadering**

Voor de wedstrijden in lijn, dient een multidisciplinaire coördinatievergadering gehouden te worden. Deze vergadering is facultatief voor de overige wedstrijden.

Het doel van deze vergadering is om bovenlokaal tot een éénvormig veiligheidsbeleid te komen, zodat de verschillende betrokkenen de mogelijkheid hebben intern de gepaste maatregelen en schikkingen te nemen.

Het initiatief voor het organiseren van de bovenlokale coördinatievergadering komt toe aan de referentieburgemeester. Deze vergadering kan georganiseerd worden door een andere betrokken burgemeester, na overleg met de referentieburgemeester.

De volgende personen dienen minimaal uitgenodigd te worden voor de bovenlokale coördinatievergadering, teneinde het geheel van de veiligheidsvoorzieningen te bestuderen:

- * de burgemeesters van de betrokken gemeenten
- * de organisator en de veiligheidscoördinator
- * een vertegenwoordiger van de verschillende disciplines
- * de noodplanningscoördinator van de betrokken gemeenten

Daarenboven kunnen de volgende diensten (niet gelimiteerde lijst) facultatief uitgenodigd worden:

- * de openbare vervoersmaatschappijen
- * de wegbeheerders
- * de spoorwegbeheerders

De referentieburgemeester vergewist er zich van dat elke partij duidelijk zijn verantwoordelijkheid kent en alle organisatorische en materiële maatregelen zal nemen met het oog op een correct en veilig verloop en indien nodig een snelle en doeltreffende interventie.

Deze vergadering dient dus niet alleen toe te laten de intergemeentelijke en interdisciplinaire maatregelen op elkaar af te stemmen, maar ook voldoende aandacht te besteden:

* aan de toegankelijkheid van het parcours voor de hulpdiensten en de buurtbewoners,

* aan de mobiliteit in het algemeen.

De hulpverlening kan eventueel gewaarborgd worden door een tijdelijke herpositionering van de hulpdiensten.

b. Informatieplicht

De gemeente waakt erover dat derden (buurtbewoners, vervoersmaatschappijen, ...) op de hoogte gebracht worden van de passage en mogelijke impact van de wedstrijd. Dit kan gebeuren via een brief in de brievenbus, het gemeentelijk informatieblad, de gemeentelijke (digitale) informatiepanelen of door het plaatsen van specifieke informatieborden.

Deze informatieverbreiding moet toelaten om tijdig de nodige schikkingen te kunnen nemen.

c. Politiebesluiten en bepijling

Om het even welke signalisatie, dient op een manier aangebracht te worden dat ze geen hinder of gevaar veroorzaakt voor de deelnemers aan de wielervedstrijd of andere weggebruikers. Het bepijlen dient op een éénvormige wijze te gebeuren.

Indien het lokaal bestuur het nodig acht kunnen de specifieke maatregelen in tijdelijke politiebesluiten getroffen worden.

Art. 6. Refus de la demande d'autorisation

Lorsqu'une course suit le même itinéraire qu'une autre course ou si elle débouche sur une route probablement suivie, le coordonnateur de sécurité doit prendre des mesures de sécurité particulières pour éviter d'éventuels accidents. C'est ainsi que le départ de plusieurs courses cyclistes ne devrait pas trop se rapprocher l'une de l'autre afin d'éviter que les coureurs rejoignent les derniers cyclistes de la course précédente.

Art. 7. Réunion de coordination**a. Réunion de coordination supralocale**

Pour les courses en ligne, une réunion de coordination multidisciplinaire doit être organisée. Cette réunion est facultative pour les autres courses.

Le but de cette réunion est de tendre vers une politique de sécurité uniforme au niveau supralocal et de permettre aux différents acteurs concernés de prendre en interne les mesures adéquates et les dispositions nécessaires.

L'initiative pour l'organisation de la réunion de coordination supralocale revient au bourgmestre de référence. Cette réunion peut être organisée par un autre bourgmestre concerné, après consultation avec le bourgmestre de référence.

Les personnes suivantes doivent au moins être invitées à la réunion de coordination supralocale, afin d'examiner l'ensemble des dispositions de sécurité:

- * les bourgmestres des communes concernées
- * l'organisateur et le coordonnateur de sécurité
- * un représentant des différentes disciplines
- * le coordonnateur de la planification d'urgence des communes concernées

En outre, les services suivants (liste non exhaustive) peuvent être invités de manière facultative :

- * les sociétés de transport public
- * le(s) gestionnaire(s) de voirie
- * les gestionnaires du réseau ferroviaire

Le bourgmestre de référence s'assure que chaque partie connaît clairement ses responsabilités et prendra toutes les mesures organisationnelles et matérielles afin que l'événement se déroule correctement et en sécurité. Il s'assure également que les conditions d'une éventuelle intervention rapide et efficace sont réunies.

Cette réunion doit donc non seulement permettre de concilier les mesures intercommunales et interdisciplinaires, mais également

* de prendre suffisamment en compte les possibilités d'accessibilité du parcours emprunté par la course, pour les services de secours et les riverains,

* de veiller à la mobilité de manière générale.

L'assistance peut être garantie par un repositionnement temporaire des services d'urgence.

b. Devoir d'information

La commune veille à ce que les tiers (riverains, sociétés de transport, ...) soient suffisamment informés à l'avance du passage et de l'éventuel impact de la course. Ceci peut se faire par l'envoi d'un courrier, le journal d'information communal, des panneaux (digitaux) d'information communaux ou par le placement de panneaux d'information spécifiques.

Cette diffusion d'information doit permettre aux riverains de pouvoir prendre leurs dispositions en temps utile.

c. Règlement de police et fléchage

Quelle que soit la signalisation utilisée, elle doit être apposée de manière à ne pas entraver ou représenter un danger pour les participants à la course cycliste ou les autres usagers de route. Le fléchage quant à lui, doit se faire de manière uniforme.

Si l'administration locale l'estime nécessaire, des mesures spécifiques peuvent être prises dans des règlements de police temporaires.

In het tijdelijk politiebepaling, dienen wat de doortocht van de wielervedstrijden betreft, volgende zaken met betrekking tot verkeer opgenomen te worden:

- alle bepalingen in verband met de genomen verkeersmaatregelen (parkeerverboden, éénrichtingsverkeer, ...);

- het tijdstip van afsluiting van de wegen voor de doortocht van de wielervedstrijd.

Teneinde het normale verkeer niet nodeloos te hinderen, zou deze afsluiting bij voorkeur zo kort mogelijk gehouden dienen te worden. Bij evidentie dienen de hulpdiensten in geval van nood toegang te krijgen tot de afgesloten wegen.

Aanvullend kan de gemeenteraad een politiebepaling met betrekking tot de openbare orde nemen aangaande de randevenementen. Het gaat hier om enerzijds de plaatsing van tijdelijke eet- en drinkgelegenheden, evenals de voorwaarden tot het openen ervan en anderzijds de organisatorische en logistieke aspecten die deel uitmaken van een wielervedstrijd.

Indien uit de risicoanalyse van de lokale veiligheidscellen blijkt dat een veiligheidsplan noodzakelijk is, zal dit in samenspraak met de bestuurlijke overheid opgesteld worden. Dit kan gaan van een intern veiligheidsplan tot een BNIP.

HOOFDSTUK III. — BEPALINGEN TIJDENS DE WIELERWEDSTRIJD

Art. 11. Vertrekzone, aankomstzone, bevoorradingszone, wegwerpzone, afleidingstraject

De vertrek-, aankomst-, bevoorradings- en wegwerpzone en de afleidingstrajecten dienen duidelijk aangeduid te worden.

De organisator dient de nodige maatregelen te nemen opdat onbevoegden geen toegang krijgen tot bepaalde gebieden binnen de vertrek- en aankomstzone. Enkel personen die over een daartoe bestemde accreditatie beschikken, mogen toegang verkrijgen tot deze zones.

Indien de organisator in de aankomstzone een ruimte voorziet voor de fotografen, dan dient deze zone minstens op 25 meter achter de aankomstlijn voorzien te worden.

Bij doortocht op smalle passages, onverharde wegen, doorkruisen van een natuurgebied kan een afleidingstraject voorzien worden. Gelet op het feit dat dit vooraf geweten is – omdat bepaalde voertuigen immers die gebieden niet mogen of kunnen doorkruisen – dient dit traject ook in het aangevraagde parcours opgenomen te worden.

Indien er een veiligheidsrisico bestaat ter hoogte van de aankomst dienen de niet-geaccrediteerde motorvoertuigen het afleidingstraject binnen de aankomstzone te volgen. Dit traject dient op voldoende veilige afstand voor de aankomstlijn voorzien te worden, rekening houdend met de plaatsgesteldheid. De veiligheidscoördinator organiseert deze afleiding, in samenspraak met de politie.

De organisator is verantwoordelijk voor het inzamelen van het afval dat achtergelaten wordt door de renners in de wegwerp- en de bevoorradingszone. De deelnemers aan de wedstrijd dienen erop gewezen te worden hun drinkbussen en ander afval niet argeloos weg te gooien buiten deze zones.

Art. 12. Signaalgevers

Voor de wedstrijden in lijn bestaat de mogelijkheid om dezelfde signaalgevers in te zetten op verschillende plaatsen. Om de afstand tussen twee plaatsen te overbruggen, dienen ze zich buiten de wedstrijdcaravaan te bewegen.

De mobiele signaalgevers maken deel uit van de wedstrijdcaravaan, verplaatsen zich uitsluitend op een motorfiets en beschikken over de nodige ervaring en kennis. Ze worden ingezet om onvoorziene obstakels, gevaarlijke punten of kruispunten in geval van een onverwachte en niet geplande afwezigheid van een vaste signaalgever te beveiligen. Om hun plaats vooraf in de wedstrijdcaravaan opnieuw in te nemen, maken ze bij voorkeur gebruik van alternatieve wegen.

De bevoegdheden van de signaalgevers zijn voorzien in de wegcode.

Au vu de l'itinéraire emprunté par la course, doit(vent) être repris dans l'(les) arrêté(s) de police communal(aux) temporaire(s):

- toutes les dispositions relatives aux mesures prises en matière de circulation (interdictions de stationnement, circulation à sens unique, etc.);

- l'heure de fermeture des rues pour le passage de la course cycliste.

Afin de ne pas entraver inutilement la circulation normale, il faut de préférence limiter au maximum la durée de cette fermeture. Il est évident que les services de secours doivent, en cas d'urgence avérée, pouvoir avoir accès aux routes fermées.

Complémentairement, le conseil communal peut adopter un règlement de police concernant l'ordre public lors des événements connexes à l'organisation d'une course cycliste. Ce règlement porte sur l'implantation d'installations temporaires de restauration et de boissons et leurs conditions d'ouverture, ou encore sur les aspects organisationnels et logistiques inhérents à l'organisation d'une course cycliste.

Si l'analyse de risques, réalisée par les cellules de sécurité, révèle qu'un plan de sécurité est nécessaire, celui-ci sera réalisé en accord avec les autorités administratives, sous la forme soit d'un plan de sécurité interne, soit même d'un PPUI.

CHAPITRE III. — DISPOSITIONS PENDANT LA COURSE CYCLISTE

Art. 11. Zone de départ, d'arrivée, de ravitaillement, de collecte, trajet de dérivation

Les zones de départ, d'arrivée, de ravitaillement, de collecte ainsi que les trajets de dérivation doivent être clairement indiqués.

L'organisateur doit prendre les mesures nécessaires afin que des personnes non autorisées n'aient pas accès à certains endroits dans la zone de départ et d'arrivée. Ceci signifie donc que seules les personnes disposant d'une accréditation à cet effet, peuvent en obtenir l'accès.

Si l'organisateur prévoit dans la zone d'arrivée un espace pour les photographes, celui-ci doit alors se trouver au moins 25 mètres derrière la ligne d'arrivée.

A hauteur des passages étroits, des routes non revêtues ou des traversées de domaines naturels et/ou protégés, un trajet de dérivation pourra être prévu. Etant donné que ceux-ci sont connus à l'avance - parce que certaines voitures ne peuvent ou ne savent par exemple pas traverser ce secteur - ces trajets de dérivation doivent aussi être repris dans l'itinéraire lors de l'introduction de la demande d'autorisation.

Si un risque de sécurité existe à hauteur de l'arrivée, les véhicules motorisés non-accrédités doivent suivre le trajet de dérivation prévu à cet effet. Ce trajet de dérivation doit être prévu, en tenant compte de la situation locale et être placé à une distance suffisante avant la ligne d'arrivée. Le coordonnateur de sécurité organise cette dérivation, en concertation avec la police.

L'organisateur est responsable du ramassage des déchets laissés par les coureurs dans la zone de ravitaillement et de collecte. Il doit dès lors attirer l'attention des participants à la course sur le fait qu'ils ne peuvent jeter consciemment leurs bidons ou autres déchets n'importe où en dehors de ces zones.

Art. 12. Signaleurs

Pour les courses en ligne, il est possible d'utiliser les mêmes signaleurs à différents endroits. Afin de combler la distance entre deux endroits, ils doivent se déplacer à l'extérieur de la caravane de la course.

Les signaleurs mobiles font partie de la caravane de la course, se déplacent exclusivement en moto et ont l'expérience et les connaissances requises. Ils sont déployés pour sécuriser des obstacles imprévus, des points dangereux ou des carrefours non occupés en cas d'absence imprévue et non planifiée d'un signaleur fixe. Pour regagner leur place à l'avant de la caravane de la course, ils empruntent de préférence des routes alternatives.

Les compétences des signaleurs sont prévues dans le code de la route.

Ze mogen vanaf het naderen van het openingsvoertuig tot de passage van het sluitingsvoertuig hun bevoegdheden uitoefenen om de verkeersveiligheid te verzekeren. Indien de omstandigheden dit vereisen kunnen ze, op vraag van de politie, hun bevoegdheden vroeger of later uitoefenen.

De signaalgevers kunnen het verkeer stilleggen – dit houdt in het verkeer op de dwarsrichting op te houden, door middel van het gebruik van het verkeersbord C3 –, in een bepaalde richting sturen of aangeven niet in een bepaalde richting te rijden, dit alles om de wedstrijd zijn normaal verloop te laten kennen. Het optreden van de signaalgever is plaats- en tijdsgebonden.

Het geven van aanwijzingen komt neer op een verkeersregulerend optreden. De signaalgevers kunnen aldus niet beteugeld optreden bij niet-naleving van zijn aanwijzing. Ze kunnen wel beroep doen op de politiediensten of aangifte doen van een overtreding bij de lokale politie van de gemeente waar ze ingezet worden.

Indien er ook een publiciteitskaravaan aanwezig is, moeten de signaalgevers aanwezig zijn bij doortocht van deze karavaan.

Ze mogen het kruispunt slechts verlaten nadat het sluitingsvoertuig voor de laatste maal voorbijgereden is. Voor wedstrijden op gesloten omloop betekent dit dat de signaalgevers gedurende de volledige periode van de wedstrijd ter plaatse moeten blijven.

Art. 13 & 14. Wedstrijdkaravaan en publiciteitskaravaan

Uit veiligheidsoverwegingen, voor een betere zichtbaarheid en ter versterking van het waarschuwingbord is een verplichting tot het voeren van een oranje-geel knipperlicht toegevoegd. Tijdens de wedstrijd is dit oranje-geel knipperlicht in werking.

Tijdens de verplaatsingen buiten de wedstrijd dient de daksignalisatie van de openings- en sluitingsvoertuigen afgedekt te worden.

De deelnemers aan de publiciteitskaravaan dienen er op gewezen te worden dat ze de voorwerpen, die ze uitdelen, moeten overhandigen en niet rondgooien.

Art. 15. Doorgangs- en volgbewijzen

Een volgbewijs is een bewijs om zich tussen het openings- en sluitingsvoertuig te bewegen. Het gaat om witte documenten met een gekleurde dwarsstreep (de kleur van de dwarsstreep wordt bepaald door de betrokken wielervederatie), ondertekend door de organisator, afgestempeld door de gemeente van de referentieburegemeester. Bovendien kan men bijkomend een gekleurde sticker gebruiken om de verschillende partijen te kunnen onderscheiden.

Het afstempelen van de volgbewijzen door de referentieburegemeester geeft deze laatste de mogelijkheid om het aantal volgbewijzen te controleren en te beperken.

Een doorgangsbewijs is een bewijs dat toelaat om een bepaalde afgesloten zone op het parcours te betreden, zoals vb. de voorraadingszones, vertrek- en aankomstzone, Het gaat om gele documenten, ondertekend door de organisator. Voertuigen die enkel over een doorgangsbewijs beschikken, mogen zich niet bewegen tussen het openings- en het sluitingsvoertuig.

Het aantal wordt besproken tijdens de multidisciplinaire coördinatievergadering en vermeld in de vergunning.

De organisator dient erop toe te zien dat zowel de doorgangsbewijzen als de volgbewijzen niet misbruikt worden. Personen die betrapt worden met een kopie of een vervalsing worden onmiddellijk uit de karavaan verwijderd en kunnen strafrechtelijk vervolgd worden wegens schriftvervalsing.

De grootte van dit bewijs is een A4-formaat, behalve voor de motorfietsen waar het een A5-formaat mag zijn.

Art. 16. Stilleggen of neutralisatie van de wedstrijd

Tijdens het verloop van de wedstrijd, kunnen er zich incidenten voordoen waardoor het parcours dat vergund is door de burgemeester, niet geheel gevolgd kan worden vb. vanwege een brand, een verkeersongeval, een betoging of dergelijke.

Daarnaast kunnen zich tijdens de wedstrijd ook nog bepaalde onvoorziene feiten voordoen, zoals een massale valpartij, het nemen van een verkeerd parcours, veranderde weersomstandigheden, ...

In deze gevallen kan, bij voorkeur in samenspraak met de partijen voorzien in artikel 16 van het koninklijk besluit, beslist worden over te gaan tot het gebruik van een alternatief parcours, de neutralisatie van de wedstrijd of het definitief stilleggen ervan.

Ils peuvent, dès l'approche du véhicule d'ouverture jusqu'au passage du véhicule de fermeture, exercer leurs compétences pour assurer la sécurité de la circulation. Si les circonstances l'exigent, ils peuvent, à la demande de la police, exercer leurs compétences de manière anticipée ou à un moment ultérieur.

Les signaleurs peuvent interrompre la circulation – ceci signifie arrêter la circulation dans la direction transversale à l'aide de l'utilisation du panneau de circulation C3 –, orienter le trafic dans une direction précise ou indiquer l'interdiction de suivre une certaine direction, et ce, afin de permettre à la course de suivre son déroulement normal. L'intervention du signaleur est limitée dans le temps et dans l'espace.

Le fait de donner des indications relève d'une intervention permettant à régler la circulation. Par contre, le signaleur ne peut intervenir de manière répressive en cas de non-respect de son indication. Il peut toutefois faire appel aux services de police ou faire déclaration auprès de la police locale de la commune où il a été déployé.

Si une caravane publicitaire est prévue, le signaleur doit être présent lors du passage de celle-ci.

Ils ne peuvent quitter le carrefour que lorsque le véhicule de fermeture est passé pour la dernière fois. Pour les courses sur circuit fermé, ceci signifie que les signaleurs doivent rester sur place pendant toute la durée de la course.

Art. 13 & 14. Caravane de course et caravane publicitaire

L'obligation de placer un feu clignotant jaune-orange a été ajoutée pour des raisons de sécurité, pour accroître la visibilité et pour renforcer le panneau d'avertissement. Pendant al cours ce feu clignotant jaune-orange sera opérationnel.

Lors des déplacements en dehors de la course proprement dite, les signalisations de toit des véhicules d'ouverture et de fermeture doivent être couvertes.

Les participants à la caravane publicitaire doivent être informés du fait qu'ils doivent remettre les objets qu'ils distribuent en mains propre et qu'il ne peuvent pas les jeter.

Art. 15. Laissez-passer et autorisations de suivre

Une autorisation de suivre permet de se déplacer entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture. Il s'agit de documents blancs portant une ligne colorée transversale (la couleur de la bande transversale est déterminée par la fédération cycliste concernée), signée par l'organisateur et estampillée par la commune du bourgmestre de référence. Un autocollant de couleur peut en outre être utilisé pour pouvoir distinguer les différents acteurs.

L'estampillage des autorisations de suivre par la commune du bourgmestre de référence permet à ce dernier d'en contrôler/limiter le nombre.

Un laissez-passer permet d'accéder à une certaine zone fermée du parcours, comme par exemple les zones de ravitaillements, la zone de départ et d'arrivée, ... Il s'agit de documents jaunes signés par l'organisateur. Les véhicules qui ne disposent que d'un laissez-passer ne peuvent pas se déplacer entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture.

Le nombre de ces autorisations de suivre et de laissez-passer est discuté en réunion de coordination multidisciplinaire et repris dans l'autorisation.

L'organisateur doit s'assurer que les laissez-passer et les autorisations de suivre ne sont pas utilisés de manière abusive. Les personnes, utilisant une copie ou un faux sont immédiatement écartées de la course et peuvent être poursuivies pénalement pour faux en écriture.

Pour un véhicule automobile, l'autorisation de suivre ou le laissez-passer doit être apposé en format A4 tandis que pour une motocyclette, il peut être de format A5.

Art. 16. Neutralisation ou arrêt de la course

Des incidents peuvent survenir lors du déroulement de la course. Il est donc possible que le parcours autorisé par le bourgmestre, ne puisse pas être suivi partiellement ou dans son entièreté, par exemple suite à un incendie, un accident, une manifestation ou autre.

Certains faits imprévisibles peuvent en outre se produire pendant la course, comme des chutes collectives, une erreur de parcours, un changement de conditions atmosphériques, ...

Dans ces cas, les parties énumérées à l'article 16 de l'arrêté royal, prennent, de concert de préférence, la décision soit d'utiliser un itinéraire adapté, soit de neutraliser la course ou de l'arrêter définitivement.

Art. 17. Medische aspecten

Een hulppost in de aankomstzone met minimaal 2 hulpverleners die minstens beschikken over een EHBO-certificaat is altijd verplicht.

Alle ziekenwagens die ingezet worden bij een wielervedstrijd dienen te voldoen aan de normen van een 100-ziekenwagen en bemand te zijn met hulpverleners-ambulanciers.

De organisatie of het personeel van het medisch dispositief dienen bij elk ongeval waarbij de ziekenwagen wordt ingezet, de noodcentrale 112 in kennis te stellen, teneinde deodeloze inzet van middelen te vermijden of zo nodig een medisch interventieplan op te starten.

Bij kleinere wedstrijden, wanneer de ziekenwagen niet volgt, dient de volger in staat te zijn rechtstreeks de ziekenwagen op te roepen of, zo nodig, via de noodcentrale 112, andere middelen van dringende geneeskundige hulpverlening (extra ziekenwagens of MUG team) bij te vragen. Het is aan de aangestelde van de noodcentrale om, op basis van de bevraging naar de noden, deze middelen te reguleren of eventueel een medisch interventieplan op te starten.

Art. 18. Gedrag van de toeschouwers

Teneinde een veilig verloop van een wedstrijd te garanderen, dienen de toeschouwers de richtlijnen van de politie en van de signaalgevers op te volgen.

Het zwaaien met vlaggen is toegestaan in de mate dat het veilig verloop van de wedstrijd niet gehinderd wordt.

Art. 20. Verkeersregels onverenigbaar met gedragingen eigen aan wielervedstrijden

Onder de verkeersregels die onverenigbaar zijn met gedragingen die eigen zijn aan wielervedstrijden, dient onder meer verstaan te worden:

- * het in acht nemen van de verkeersborden en de wegmarkeringen
- * de plaats van de leden van de wedstrijdskaravaan en de publiciteitskaravaan op de rijbaan
- * de principes die gelden ten aanzien van het inhalen en het veranderen van richting en dit zonder gevaar voor de andere weggebruikers
- * het respecteren van de snelheidsbeperkingen, rekening houdend met de concrete omstandigheden (aanwezigheid toeschouwers, plaatsgesteldheid, andere weggebruikers, ...).

Iedere bestuurder van een motorvoertuig die deel uitmaakt van de wedstrijd- en publiciteitskaravaan is onderworpen aan de bepalingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en moet zich schikken naar de bevelen of aanwijzingen van de politiediensten en/of door de organisator aangestelde personen.

De deelnemende karavanken mogen de ganse breedte van de rijbaan gebruiken.

Bestuurders van de motorvoertuigen, tussen het openings- en het sluitingsvoertuig kunnen geverbaliseerd worden wanneer ze door een onaangepaste snelheid de renners of toeschouwers in gevaar brengen.

De Minister van Werk, Economie en Consumenten,
N. MUYLLE

De Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,
P. DE CREM

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
M. DE BLOCK

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

Art. 17. Aspects médicaux

Un poste de secours dans la zone d'arrivée composé d'au moins 2 secouristes ayant un moins un certificat de secourisme, est toujours obligatoire.

Toutes les ambulances mobilisées lors d'une course cycliste, doivent répondre aux normes d'une ambulance dépêchée suite à un appel au numéro 100. Elles doivent être pourvues en personnel porteur d'un brevet de secouriste-ambulancier.

L'organisation ou le personnel de dispositif médical doit informer la centrale d'urgence 112 de chaque accident nécessitant l'intervention d'une ambulance afin d'éviter l'utilisation inutile de ressources ou, si nécessaire, de lancer un plan d'intervention médicale.

Pour les plus petites courses non suivies d'une ambulance, le suiveur doit être en mesure d'appeler l'ambulance directement ou, si nécessaire, de solliciter, via la central d'urgence 112, d'autres moyens d'aide médicale urgente (ambulances supplémentaires ou équipe MUG). Il appartient au préposé de la centrale d'urgence, sur la base de l'examen des besoins, de réguler ces ressources ou de lancer éventuellement un plan d'intervention médicale.

Art. 18. Comportement des spectateurs

Afin que la course se déroule en toute sécurité, les spectateurs doivent suivre les directives de la police et des signaleurs.

Le port de drapeaux est autorisé dans la mesure où celui-ci ne gêne pas le déroulement en toute sécurité de la course.

Art. 20. Règles de circulation incompatibles avec les comportements propres aux courses cyclistes

On entend par 'règles de circulation incompatibles avec les comportements propres aux courses cyclistes', notamment:

- * le respect des panneaux de signalisation et les marques routières ;
- * la place des membres de la caravane de la course et de la caravane publicitaire sur la chaussée ;
- * les principes régissant le dépassement et le changement de direction, pour autant que ces manœuvres se fassent sans mettre en danger les autres usagers de la route ;
- * le respect des limitations de vitesse, tout en tenant compte des situations concrètes (présence de spectateurs, localisation, autres usagers de la route, ...).

Chaque conducteur d'un véhicule à moteur, présent dans une caravane de la course ou dans une caravane publicitaire, est soumis aux dispositions du règlement général de police de la circulation et doit se conformer aux ordres et/ou indications des services de police et/ou des personnes désignées par l'organisateur.

Les caravanes qui participent à la course, peuvent emprunter la totalité de la chaussée.

Les conducteurs de véhicules à moteur circulant entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture, peuvent être verbalisés lorsqu'ils mettent en danger les coureurs ou les spectateurs en raison d'une vitesse inadaptée.

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,
N. MUYLLE

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,
P. DE CREM

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
M. DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

AANVRAAG VERGUNNING WIELERWEDSTRIJD

WIELERWEDSTRIJD :

DATUM WEDSTRIJD :

A. VAK BESTEMD VOOR DE AANVRAGER

1. Identiteit van de aanvrager

Naam: Voornaam:
 Adres:
 Postcode: Gemeente:
 Telefoonnummer: GSM-nummer:
 E-mailadres:
 Handelend als: ¹ voorzitter, secretaris, koersdirecteur,
 van de organisatie:

2. Aard van de wielervedstrijd ²

Wegwedstrijd:

- ☐ Individuele wedstrijd
☐ Wedstrijd met ploegen



- ☐ Wedstrijd op gesloten omloop
☐ Wedstrijd op open omloop
☐ Wedstrijd in lijn
☐ Tijdrit

Alle terreinwedstrijd:

- ☐ BMX
☐ Cyclo-Cross
☐ Mountainbike
☐ Trial

3. Categorie(en) van wielrenners welke aan de wedstrijd mogen deelnemen ²

- ☐ M ☐ V ☐ M/V
- ☐ elites met contract ☐ nieuwelingen (U 17) ☐ amateurs
☐ elites zonder contract ☐ aspiranten ☐ gentlemen
☐ beloften (U 23) ☐ miniemen ☐ G-wielrenners
☐ junioren (U 19) ☐ masters ☐ andere:

4. Inlichtingen betreffende het tijdstip en de plaats van de wedstrijd

Startuur: Vermoedelijk aankomstuur:
 Plaats van vertrek:³

 Plaats van aankomst:³

5. Publiciteitskaravaan

Is er een publiciteitskaravaan voorzien? ☐ JA ☐ NEEN
 Aantal voertuigen:
 Uur en plaats van vertrek van deze publiciteitskaravaan:
 Minimaal tijdsverschil met de wedstrijdkaravaan:
 Zal deze publiciteitskaravaan ook de plaatselijke rondes rijden? ☐ JA ☐ NEEN
 Zo ja, hoeveel:

¹ Het onnodige schrappen

² Het juiste aankruisen

³ Volledig adres (gemeente - straat - huisnummer) (eventueel nr van de weg)

Zijn er afleidingstrajecten voorzien voor de publiciteitskaravaan? ☐ JA ☐ NEEN

Zo ja, langs volgende straten:

6. Inlichtingen betreffende het parcours van de wedstrijd

* Totale afstand van de wedstrijd: km

Het totale parcours is samengesteld uit:

..... ronde(n) van km

..... ronde(n) van km

..... ronde(n) van km

Voor de wedstrijden op gesloten of open omloop wordt een lijst van de gebruikte straten toegevoegd in de volgorde dat ze door de wedstrijd zullen worden gebruikt (met vermelding van de doorkomsttijden).

* De toelating tot gebruik van de terreinen van het niet-openbaar domein is bijgevoegd aan deze vergunningsaanvraag.

* Voor de wedstrijden in lijn wordt een parcours toegevoegd onder de vorm van een tabel, met minstens volgende gegevens:

Provincie

Gemeente

Deelgemeente

Straatnamen en/of Nr van de weg

Aantal afgelegde km

Tijdstip van doorkomst

7. Afleidingstraject

☐ op het parcours wordt er een afleidingstraject voorgesteld, langs volgende straten:

.....

☐ in de aankomstzone wordt er een afleidingstraject voorgesteld, langs volgende straten:

.....

8. Identiteit van de koersdirecteur

Naam: Voornaam:

Adres:

Postcode: Gemeente:

Rijksregisternummer:

Telefoonnummer: GSM-nummer:

E-mailadres:

9. Identiteit van de veiligheidscoördinator

Naam: Voornaam:
Adres:
Postcode: Gemeente:
Rijksregisternummer:
Telefoonnummer: GSM-nummer:
E-mailadres:

10. Bevoorradingzone

Er wordt toestemming gevraagd om een bevoorradingzone te voorzien vanaf:⁴

..... tot aan
..... tot aan
..... tot aan

11. Wegwerpzone

Er wordt toestemming gevraagd om een wegwerpzone te voorzien vanaf:⁴

..... tot aan
..... tot aan
..... tot aan

⁴ Voorziene plaats invullen

12. Bepijling

De organisatie zorgt voor de bepijling vanaf: .. / .. /

Deze pijlen zullen uiterlijk op verwijderd worden.

13. Doortochten op overwegen (tijdens de duur van de wedstrijd)

☐ er worden geen overwegen gekruist op het voorziene parcours.

☐ er worden één of meerdere overwegen gekruist op het voorziene parcours.

Km	Nummer overweg	Gemeente / Straatnaam	Doorkomstuur van de wedstrijd	Voorziene doorkomstuur van de trein	

14. Doortochten over beweegbare bruggen (tijdens de duur van de wedstrijd)

Er is een doortocht over een beweegbare brug voorzien op kilometerpunt: &

15. Volgbewijzen / samenstelling wedstrijdkaravaan

Aantal voertuigen waarvoor de koersdirecteur voornemens is volgbewijzen af te leveren:

.....

Datum : : Plaats:

Handtekening van de aanvrager,

.....

B. VAK BESTEMD VOOR DE BESTUURLIJKE OVERHEID

- ☐ De organisatie / doortocht van de wielervedstrijd wordt vergund.
De organisatie dient in te staan voor de beveiliging van de wedstrijd door het inzetten van signaalgevers op het parcours volgens de aan deze vergunning gevoegde lijst.
- ☐ Bijkomende voorwaarden voor het verlenen van de vergunning:
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
- ☐ De organisatie / doortocht van de wielervedstrijd wordt geweigerd omdat:
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Gegeven te: op

De burgemeester,