

Art. 6. La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 juin 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,  
et de l'Asile et la Migration,  
M. DE BLOCK

Art. 6. De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS, SERVICE PUBLIC FEDERAL SANTE PUBLIQUE, SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE ET ENVIRONNEMENT ET SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

[C – 2019/13153]

28 JUIN 2019. — Arrêté royal réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain

#### RAPPORT AU ROI

L'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross, modifié par les arrêtés royaux des 6 février 1970, 14 février 1974, 17 juin 1981 et 12 décembre 1983, ne satisfait pas en certains points aux conditions actuelles pour organiser une course cycliste. De plus, certains aspects ont été transférés aux entités fédérées et ne doivent plus être repris dans la réglementation fédérale.

La réglementation fédérale doit principalement garantir la sécurité de tous ceux qui sont concernés par les courses cyclistes. C'est-à-dire non seulement les coureurs participants et l'encadrement mais aussi le public, les riverains ainsi toute autre personne concernée.

Le présent arrêté royal découle de l'article 9 de la loi de 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière qui stipule que l'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions ont lieu.

Les courses cyclistes ont toujours eu en Belgique une certaine force d'attraction sur un grand nombre de spectateurs.

La circulation est devenue plus dense, ce qui a un grand impact sur l'organisation d'une course cycliste. De plus, l'infrastructure routière a fortement changé ces dernières années avec une augmentation du nombre d'obstacles.

Afin de parvenir à un déploiement optimal de la police là où cela s'avère nécessaire, il faut faire appel à un maximum de signaleurs. Les membres de la sécurité privée et particulière peuvent également, dans les limites de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, y jouer un rôle.

Le présent arrêté royal entend aussi créer un cadre pour les courses tout-terrain, comme entre autres les cyclo-cross, les courses de vélo tout terrain et autres courses dont une partie s'effectue à vélo, comme les duatlons et les triatlons. Celles-ci relèvent également du présent arrêté royal, même si ces courses n'ont pas lieu sur la voie publique.

Dans le présent arrêté royal, un calendrier a été défini pour le trajet d'autorisation allant de minimum 14 semaines avant la course à quatre semaines avant la course.

Voici un schéma où "J" représente le jour même de la course:

- J-14 semaines : demande organisateur
- J-12 semaines : demande d'autorisation au gestionnaire de voirie par le bourgmestre pour l'utilisation des routes régionales et avis commission provinciale pour l'aide médicale urgente
- J-8 semaines : réponse du gestionnaire de voirie concerné en ce qui concerne l'utilisation des routes régionales et avis commission provinciale pour aide médicale urgente
- J-8 semaines : preuve d'assurance par l'organisateur
- J-6 semaines : accord définitif du bourgmestre, éventuellement sous conditions
- J-4 semaines : réunion de coordination (si nécessaire)

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN, FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER, FEDERALE OVERHEIDSDIENST VOLKSGEZONDHEID, VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN EN LEEFMILIEU EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

[C – 2019/13153]

28 JUNI 2019. — Koninklijk besluit tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden

#### VERSLAG AAN DE KONING

Het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de veldritten, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 6 februari 1970, 14 februari 1974, 17 juni 1981 en 12 december 1983, voldoet op sommige punten niet aan de huidige omstandigheden om een wielervedstrijd te organiseren. Ook zijn er bepaalde aspecten overgegaan naar de deelstaten en dienen deze niet meer in de federale reglementering opgenomen te worden.

In hoofdzaak dient de federale reglementering te waken over de veiligheid van al diegenen die met wielervedstrijden te maken hebben. Dit zijn niet alleen de deelnemende renners en de omkadering, maar zeker ook de toeschouwers, de omwonenden en andere betrokkenen.

Onderhavig koninklijk besluit is een uitvloeisel van artikel 9 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer dat bepaalt dat de inrichting van en de deelneming aan sportwedstrijden of sportcompetities die geheel of ten dele op de openbare weg plaatshebben, verboden zijn, behoudens voorafgaand en schriftelijk verlof van de burgemeesters van de gemeenten op wiens grondgebied die wedstrijden of competities plaatshebben.

Wielervedstrijden hebben in België altijd al een zekere aantrekkingskracht gehad met een grote aantrek van toeschouwers.

Het verkeer is toegenomen wat een grote impact heeft op en rond de organisatie van een wielervedstrijd. Tevens is de weginfrastructuur de laatste jaren sterk gewijzigd waardoor er meer obstakels aanwezig zijn op de openbare weg.

Teneinde te streven naar een optimale inzet van de politiediensten daar waar het noodzakelijk is, dient er maximaal gebruik gemaakt te worden van signaalgevers. Ook leden van de private veiligheid kunnen binnen de grenzen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hierin een rol spelen.

Met dit koninklijk besluit wensen we ook een kader te scheppen voor de alle-terrein wedstrijden, zoals de cyclocrossen, mountainbike wedstrijden en voor de wedstrijden waar een gedeelte met de fiets gereden wordt, zoals de dua- en triatlons. Deze vallen ook onder dit koninklijk besluit, zelfs indien de wedstrijden niet plaatsvinden op de openbare weg.

In dit koninklijk besluit is een tijdschema bepaald voor het vergunningstraject, gaande van minimum veertien weken voor de wedstrijd tot vier weken voor de wedstrijd.

Hierbij volgt een schema waarbij D staat voor de dag van de wielervedstrijd:

- D-14 weken: aanvraag organisator
- D-12 weken: aanvraag toelating aan wegbeheerder door burgemeester voor gebruik gewestwegen en advies provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening
- D-8 weken: antwoord van de betrokken wegbeheerder tot gebruik van gewestwegen en advies provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening
- D-8 weken: bewijs van verzekering door organisator
- D-6 weken: definitief akkoord burgemeester eventueel onder voorwaarden
- D-4 weken: coördinatievergadering (indien nodig)

À l'article 20 du présent arrêté royal, la jurisprudence constante de la cour de Cassation (Cass. 8 décembre 1967, Pas., 1968, I, 477 & Cour d'appel de Liège, 5 mars 1996, droit routier 1996, 246) selon lequel le code de la route s'applique à tout moment pendant une course cycliste, à l'exception de celles qui sont contraires à la nature de pareille course cycliste est confirmé. Certains aspects sont mis en évidence, comme la place à occuper sur la route (art. 10) et aux passages à niveau afin qu'il n'y ait aucun doute.

Dans tous les cas, le type de conduite de tous les membres de la caravane encadrant l'épreuve et de la caravane publicitaire doit être tel qu'il soit adapté aux circonstances concrètes, afin qu'ils puissent en tout temps, en tenant compte de leurs possibilités, faire en sorte que la sécurité des membres de ces caravanes et des spectateurs ne puisse être menacée.

Les articles 2, alinéa 3, 10 à 13<sup>quater</sup> et 21 de l'arrêté royal du 21 août 1967 restent d'application jusqu'au moment où les autorités régionales ont donné une propre réalisation à ces dispositions.

La section Législation du Conseil d'Etat a donné le 27 mars 2019 un avis sur le présent projet d'arrêté royal. Le projet a été adapté à ses observations, à l'exception de la suivante.

Le Conseil d'Etat a déclaré que l'octroi d'autorisations d'usage privatif du domaine public routier relève, en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup> bis, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', de la compétence des régions en matière de régime juridique de la voirie terrestre et qu'il ne revient dès lors pas à l'auteur du projet d'arrêter que le gestionnaire de la voirie concernée peut refuser l'utilisation de la partie de route concernée ni de lui imposer d'en informer le bourgmestre concerné dans un certain délai. L'alinéa 2 de l'article 5 devrait être soit omis, soit revu sur ce point.

Cette observation du Conseil d'Etat n'a pas été suivie parce que les Régions, dans leur remise d'avis, n'ont pas exprimé explicitement qu'elles ont un problème à cet égard.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
les très respectueux  
et très fidèles serviteurs,

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,  
K. PEETERS

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

Conseil d'Etat, section de législation, avis 65.560/4, du 27 mars 2019 sur un projet d'arrêté royal 'réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain'

Le 28 février 2019, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 27 mars 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'Etat, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne Catherine VAN GEERSDAELÉ, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda VOGEL.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 mars 2019.

\*

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il

In artikel 20 van dit koninklijk besluit wordt de vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie (Cass. 8 december 1967, Pas., 1968, I, 477 & Hof van beroep Luik, 5 maart 1996, verkeersrecht 1996, 246) bevestigd in die zin dat de wegcode te allen tijde van kracht is tijdens een wielervedstrijd, behoudens de verkeersregels die indruisen tegen de aard van dergelijke wielervedstrijd. Daarnaast worden enkele zaken zoals de regeling van de plaats op de rijweg (art. 10) en op overwegen in de verf gezet, opdat hier geen twijfel zou kunnen bestaan.

In alle gevallen dient het rijgedrag van alle leden van de wedstrijd-karavaan en de publiciteitskaravaan zodanig aangepast te zijn aan de concrete omstandigheden, dat zij te allen tijde binnen hun mogelijkheden kunnen voorkomen dat de veiligheid van de leden van die karavanes en de toeschouwers bedreigd kan worden.

De artikelen 2, derde lid, 10 tot 13<sup>quater</sup> en 21 van het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 blijven bestaan tot de regionale overheden hun eigen invulling aan deze bepalingen hebben verleend.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State gaf op 27 maart 2019 advies over voorliggend ontwerp van koninklijk besluit. Het ontwerp werd aangepast aan haar opmerkingen, met uitzondering van de volgende.

De Raad van State stelde dat het toekennen van vergunningen voor het private gebruik van het openbaar wegendomein krachtens artikel 6, § 1, X, 2<sup>o</sup> bis van de bijzondere wet 'tot hervorming der instellingen' van 8 augustus 1980 tot de bevoegdheid van de gewesten inzake het juridisch stelsel van de landwegen behoort, en dat het bijgevolg niet aan de steller van het ontwerp is om vast te stellen dat de beheerder van de desbetreffende weg het gebruik van het desbetreffende weggedeelte kan weigeren of om de beheerder ertoe te verplichten die weigering binnen een bepaalde termijn ter kennis te brengen van de betrokken burgemeester. Om die reden zou het tweede lid van artikel 5 moeten worden weggelaten, ofwel op dat punt worden herzien.

Deze opmerking van de Raad van State werd niet gevolgd, omdat de gewesten in hun adviesverstrekking niet expliciet weergegeven hebben dat ze hiermee een probleem hebben.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaars,

De Minister van Werk, Economie en Consumenten,  
K. PEETERS

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

Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 65.560/4 van 27 maart 2019, over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden'

Op 28 februari 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 27 maart 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Anne Catherine VAN GEERSDAELÉ, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wanda VOGEL.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 maart 2019.

\*

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel

soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

#### EXAMEN DU PROJET

##### Préambule

1. À l'alinéa 1<sup>er</sup>, il convient de viser plus précisément, au titre de fondement légal du projet, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi du 8 juillet 1964 'relative à l'aide médicale urgente'.

2. Un nouvel alinéa, consacré au visa de l'arrêté royal du 21 août 1967 'réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross', que l'article 21 du projet abroge partiellement, sera inséré.

3. Il n'y a, par contre, pas lieu de viser l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique', et l'arrêté royal du 16 février 2006 'relatif aux plans d'urgence et d'intervention', lesquels ne sont pas modifiés par le projet.

4. Un nouvel alinéa, consacré au visa de l'accomplissement de la formalité préalable d'association des Gouvernements de Région, sera également inséré.

5. L'alinéa 6 relatif à l'avis du Conseil d'État sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis n° 65.560/4 du Conseil d'État donné le 26 mars 2019 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; » (1) .

##### Dispositif

##### Article 5

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, dans la version française, le mot « avis » sera comme dans la version néerlandaise remplacé par le mot « autorisation » dont la portée est plus générale.

2. L'octroi d'autorisations d'usage privatif du domaine public routier relève, en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o bis</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', de la compétence des régions en matière de régime juridique de la voirie terrestre.

Il ne revient dès lors pas à l'auteur du projet d'arrêter que le gestionnaire de la voirie concernée peut refuser l'utilisation de la partie de route concernée ni de lui imposer d'en informer le bourgmestre concerné dans un certain délai.

L'alinéa 2 sera soit omis, soit revu sur ce point.

3. Le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, relatif à l'avis de la commission de l'aide médicale urgente, doit être complété afin de tenir compte, pour ce qui concerne la détermination de la commission compétente, des hypothèses dans lesquelles le lieu d'arrivée de la course ne se situe pas sur le territoire belge.

4. Au paragraphe 3, la nécessité de motiver le refus écrit découle déjà de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'. Il n'appartient pas au Roi de reproduire un tel dispositif. Les mots « de manière motivée » seront omis.

##### Article 15

Contrairement à ce qu'indique le paragraphe 1<sup>er</sup>, les modèles de l'autorisation et du laissez-passer, prévus respectivement aux alinéas 2 et 3 de cette disposition, ne sont pas joints à l'arrêté en projet. Ce dernier sera corrigé sur ce point.

gegeven zonder dat wordt nagegaan of het ontwerp onder die beperkte bevoegdheid valt, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van alle feitelijke gegevens die de regering in aanmerking kan nemen als zij moet beoordelen of het nodig is een verordening vast te stellen of te wijzigen.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

#### ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

##### Aanhef

1. In het eerste lid dient als rechtsgrond van het ontwerp meer bepaald te worden verwezen naar artikel 1, derde lid, van de wet van 8 juli 1964 'betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening'.

2. Aangezien het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 'tot reglementering van de wielervedstrijden en van de veldritten' gedeeltelijk wordt opgeheven bij artikel 21 van het ontwerp, moet een nieuw lid worden ingevoegd waarin naar dat besluit wordt verwezen.

3. Er is daarentegen geen reden om te verwijzen naar het koninklijk besluit van 1 december 1975 'houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' en het koninklijk besluit van 16 februari 2006 'betreffende de nood- en interventieplannen' die niet worden gewijzigd bij het ontwerp.

4. Er moet ook een nieuw lid worden ingevoegd waarin wordt verwezen naar de vervulling van het voorafgaande vormvereiste volgens hetwelk de gewestregeringen moeten worden betrokken bij het uitwerken van het ontwerp.

5. Het zesde lid, waarin naar het advies van de Raad van State wordt verwezen, moet als volgt worden gesteld:

“Gelet op advies 65.560/4 van de Raad van State, gegeven op 26 maart 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;” (1).

##### Dispositief

##### Artikel 5

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, eerste lid, moet het woord "avis", naar het voorbeeld van de Nederlandse tekst, worden vervangen door het woord "autorisation" dat een meer algemene strekking heeft.

2. Krachtens artikel 6, § 1, X, 2<sup>o bis</sup>, van de bijzondere wet 'tot hervorming der instellingen' van 8 augustus 1980 behoort het tekenen van vergunningen voor het privaatieve gebruik van het openbaar wengedomein tot de bevoegdheid van de gewesten inzake het juridisch stelsel van de landwegen.

Het is bijgevolg niet aan de steller van het ontwerp om vast te stellen dat de beheerder van de desbetreffende weg het gebruik van het desbetreffende weggedeelte kan weigeren of om de beheerder ertoe te verplichten die weigering binnen een bepaalde termijn ter kennis te brengen van de betrokken burgemeester.

Het tweede lid moet ofwel worden weggelaten, ofwel op dat punt worden herzien.

3. Paragraaf 2, eerste lid, dat handelt over het advies van de provinciale Commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening, moet worden aangevuld teneinde bij het bepalen van de bevoegde commissie rekening te houden met de gevallen waarin de plaats van aankomst van de wedstrijd zich niet op het Belgische grondgebied bevindt.

4. In paragraaf 3 vloeit de noodzaak om de geschreven weigering te motiveren reeds voort uit de wet van 29 juli 1991 'betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen'. Het komt niet aan de Koning toe om een dergelijke regel over te nemen. De woorden "op een gemotiveerde wijze" moeten worden weggelaten.

##### Artikel 15

In tegenstelling tot wat wordt vermeld in paragraaf 1, zijn de modellen van het volgbewijs en het doorgangsbewijs, waarin respectievelijk het tweede en het derde lid van deze bepaling voorzien, niet bij het ontworpen besluit gevoegd. Dit besluit moet op dat punt worden gecorrigeerd.

Article 17

Le paragraphe 4, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, dispose :

« Tous les secouristes doivent avoir un niveau de formation tel que déterminé par le SPF Santé publique, et prévu dans la loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé.

Les secouristes responsables du transport médical, doivent en particulier satisfaire aux conditions prévues au chapitre 6, articles 65 à 67, de la loi précitée ».

Les conditions prévues aux articles 65 à 67, du chapitre 6, de la loi du 10 mai 2015, concernent l'exercice de la profession d'ambulancier-secouriste. Le paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, sera revu afin d'y exprimer plus clairement si les autres secouristes doivent satisfaire aux mêmes conditions, à une partie d'entre elles seulement, ou bien à d'autres qu'il conviendrait alors de préciser.

Article 21

L'article 21 énumère les dispositions de l'arrêté royal du 21 août 1967, qui sont exceptées de son abrogation par le projet.

Il convient d'y inclure également l'article 2, alinéa 3, ainsi que l'article 21, qui ne relèvent plus de la seule compétence de l'autorité fédérale. Pour ce dernier, il est également renvoyé à l'observation formulée sous l'article 5, § 1<sup>er</sup>, du projet.

Le greffier,  
Anne-Catherine Van Geersdaele  
Le président,  
Martine Baguet

—  
Note

(1) *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 36.1 et formule F 3-5-2.

Artikel 17

Paragraaf 4, eerste en tweede lid, luidt als volgt:

“Alle hulpverleners dienen een opleidingsniveau te hebben zoals bepaald door de FOD Volksgezondheid en opgenomen in de gecoördineerde wet van 10 mei 2015 betreffende de uitoefening van de gezondheidszorgberoepen.

Voor de hulpverleners die instaan voor het ziekenvervoer dient in het bijzonder voldaan te worden aan de voorwaarden zoals opgenomen in hoofdstuk 6, artikelen 65 tot en met 67 van voornoemde wet.”

De voorwaarden die zijn bepaald in de artikelen 65 tot 67 van hoofdstuk 6 van de wet van 10 mei 2015, hebben betrekking op de uitoefening van het beroep van hulpverlener-ambulancier. Paragraaf 4, eerste lid, moet worden herzien teneinde duidelijker aan te geven of de andere hulpverleners moeten voldoen aan dezelfde of slechts aan een aantal van die voorwaarden, dan wel aan andere voorwaarden die dan nader moeten worden bepaald.

Artikel 21

In artikel 21 wordt vermeld welke bepalingen van het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 niet bij het ontwerp worden opgeheven.

Ook artikel 2, derde lid, en artikel 21, die niet meer onder de uitsluitende bevoegdheid van de federale overheid vallen, moeten daarin worden opgenomen. Wat dat laatste artikel betreft, wordt eveneens verwezen naar de opmerking die bij artikel 5, § 1, van het ontwerp is gemaakt.

De griffier,  
Anne-Catherine Van Geersdaele  
De voorzitter,  
Martine Baguet

—  
Nota

(1) *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 36.1 en formule F 3-5-2.

28 JUIN 2019. — Arrêté royal réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 8 juillet 1964 relative à l'aide médicale urgente, notamment l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment l'article 9, dénommée ci-après la loi sur la circulation routière;

Vu l'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross;

Vu les avis des Inspecteurs des Finances, donnés le 14 mai 2018, 24 mai 2018, 30 mai 2018 et 31 mai 2018;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 mars 2019;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis 65.560/4 du Conseil d'Etat donné le 27 mars 2019 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, de Notre Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, de Notre Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

Article 1<sup>er</sup>. Le présent arrêté s'applique à chaque course cycliste organisée entièrement ou partiellement sur le territoire belge.

Les manifestations dont une partie correspond à la définition d'une course cycliste, relèvent également du présent arrêté royal.

28 JUNI 2019. — Koninklijk besluit tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 8 juli 1964 betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening, inzonderheid artikel 1, derde lid;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, inzonderheid op artikel 9, hierna de wegverkeerswet genoemd;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en de veldritten;

Gelet op de adviezen van de Inspecteurs van Financiën, gegeven op 14 mei 2018, 24 mei 2018, 30 mei 2018 en 31 mei 2018;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 11 maart 2019;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen ;

Gelet op advies 65.560/4 van de Raad van State, gegeven op 27 maart 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Werk, Economie en Consumenten, Onze Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op elke wielervedstrijd, geheel of gedeeltelijk georganiseerd op het Belgische grondgebied.

Manifestaties waarvan een onderdeel voldoet aan de definitie van een wielervedstrijd, vallen ook onder dit koninklijk besluit.

Art. 2. Pour l'application des dispositions du présent arrêté, on entend par :

1° Une course cycliste : une manifestation autorisée engageant des cycles dans un contexte compétitif avec plusieurs participants, un enregistrement du temps et/ou un classement.

2° Une épreuve tout-terrain : une course cycliste organisée principalement sur des chemins sans revêtement, et partiellement ou non sur la voie publique.

3° Une course cycliste sur circuit fermé : une course cycliste dont le parcours est entièrement fermé à la circulation. Toutes les courses cyclistes exclusivement courues sur des circuits d'une longueur inférieure à 3 kilomètres, sont des courses sur circuit fermé.

Un bourgmestre peut, en tenant compte des circonstances locales, autoriser une course cycliste, exclusivement courues sur des circuits supérieur d'une longueur à 3 km, comme course cycliste sur circuit fermé.

4° Une course cycliste sur circuit ouvert: une course cycliste dont le parcours est fermé à la circulation dès l'approche du véhicule d'ouverture de la caravane de la course jusqu'au passage du véhicule de fermeture de la caravane de la course.

5° Une course cycliste en ligne : une course cycliste sur circuit ouvert où un ou plusieurs trajets d'au moins vingt kilomètres sont parcourus.

6° Le bourgmestre de référence :

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.

7° Un signaleur : la personne telle que définie dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dénommé ci-après « le code de la route ».

8° Un signaleur mobile : un signaleur qui peut être engagé à plusieurs endroits tout au long du parcours et qui utilise à cette fin une partie du trajet de l'épreuve entre le véhicule d'ouverture de la caravane de la course et le véhicule de fermeture de la caravane de la course.

9° Un véhicule d'ouverture : un véhicule qui roule à une distance suffisamment sûre à l'avant de la caravane de la course et de la caravane publicitaire et qui répond aux conditions prévues aux articles 13, § 1<sup>er</sup>, et 14, § 1<sup>er</sup>.

10° Le véhicule de fermeture : un véhicule qui annonce la fin de la caravane de la course ou de la caravane publicitaire et qui répond aux conditions prévues aux articles 13, § 2, et 14, § 2

11° La caravane de la course : les coureurs participants et les véhicules, pourvus d'une autorisation de suivre, circulant entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture de la caravane de la course, y compris ces deux véhicules.

12° La caravane publicitaire : les véhicules pourvus d'une autorisation de suivre entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture de la caravane publicitaire, y compris ces deux véhicules.

13° Le directeur de course : la personne qui assure la direction générale organisationnelle, non seulement avant la course mais également le jour de la course et doit obligatoirement être nommé pour chaque course cycliste.

14° Le coordonnateur de sécurité : la personne qui, lors de la préparation de la course et pendant celle-ci, est chargée de la sécurisation maximale du trajet de la course.

#### CHAPITRE 2. — Dispositions préalables à la journée de compétition

Art. 3. § 1. L'organisateur doit introduire au moins quatorze semaines avant la date de la course, auprès de chaque bourgmestre concerné, une demande d'autorisation, de préférence sous forme digitale, comme visée à l'article 9 de la loi sur la circulation routière. Pour les courses en ligne, la demande doit être introduite de manière digitale. Les demandes d'autorisation qui ne sont pas introduites dans les délais, ne sont pas recevables.

Si, suite à un refus de passage d'une course, une nouvelle demande d'autorisation de passage doit être introduite, ce délai de quatorze semaines n'est pas d'application.

Pour les courses cyclistes en ligne, une copie de la demande doit aussi être introduite auprès de la police fédérale.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° Een wielervedstrijd: een vergunde manifestatie met rijwielen in competitief verband met meerdere deelnemers, een tijdsopname en/of een klassement.

2° Een alle terrein wedstrijd: een wielervedstrijd die hoofzakelijk georganiseerd wordt op onverharde wegen en die slechts deels of niet op de openbare weg plaatsvindt.

3° Een wielervedstrijd op gesloten omloop: een wielervedstrijd waarbij het parcours volledig afgesloten is voor het verkeer. Alle wielervedstrijden uitsluitend verreden op omlopen van minder dan 3 kilometer zijn wielervedstrijden op een gesloten omloop.

Een burgemeester kan, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden, een wielervedstrijd uitsluitend verreden op omlopen van meer dan 3 km vergunnen als wielervedstrijd op gesloten omloop.

4° Een wielervedstrijd op open omloop: een wielervedstrijd waarbij het parcours afgesloten is voor het verkeer van het naderen van het openingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan tot na de passage van het sluitingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan.

5° Een wielervedstrijd in lijn: een wielervedstrijd op open omloop waarbij één of meerdere trajecten van minimum twintig kilometer worden afegelegd.

6° De referentieburgemeester:

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.

7° Een signaalgever: de persoon zoals bepaald in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, hierna "de wegcode" genoemd.

8° Een mobiele signaalgever : een signaalgever die ingezet kan worden op verschillende plaatsen op het parcours en die hiervoor ten dele het wedstrijdtraject gebruikt tussen het openingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan en het sluitingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan.

9° Een openingsvoertuig: een voertuig dat op een voldoende veilige afstand voor de wedstrijdcaravaan of voor de publiciteitscaravaan uitrijdt en dat beantwoordt aan de voorwaarden voorzien in artikel 13, § 1 en 14, § 1.

10° Het sluitingsvoertuig: een voertuig dat het einde van de wedstrijdcaravaan of de publiciteitscaravaan aanduidt en dat beantwoordt aan de voorwaarden voorzien in artikel 13, § 2 en 14, § 2

11° De wedstrijdcaravaan: de deelnemende renners en de voertuigen, voorzien van een volgbewijs, tussen het openingsvoertuig en het sluitingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan, met inbegrip van beide voertuigen.

12° De publiciteitscaravaan: de met een volgbewijs voorziene voertuigen tussen het openingsvoertuig en het sluitingsvoertuig van de publiciteitscaravaan, met inbegrip van beide voertuigen.

13° De koersdirecteur: de persoon die de algemene organisatorische leiding heeft, zowel vóór de wedstrijd als op de dag van de wedstrijd en moet verplicht aangesteld worden voor iedere wielervedstrijd.

14° De veiligheidscoördinator: de persoon die in voorbereiding en tijdens de wedstrijd instaat voor de maximale beveiliging van het wedstrijdtraject.

#### HOOFDSTUK 2. — Bepalingen voorafgaand aan de wedstrijddag

Art. 3. § 1. De organisator dient tenminste veertien weken vóór de datum van de wedstrijd bij iedere bevoegde burgemeester een aanvraag tot vergunning, bij voorkeur digitaal, in te dienen zoals bedoeld in artikel 9 van de wegverkeerswet. Bij wedstrijden in lijn dient de aanvraag digitaal ingediend te worden. Zijn niet ontvankelijk de vergunningsaanvragen die niet binnen die termijn ingediend zijn.

Indien, ingevolge een weigering van doortocht van een wedstrijd, een nieuwe vergunningsaanvraag tot doortocht dient ingediend te worden, is hogervermelde termijn van veertien weken niet van toepassing.

Voor de wielervedstrijden in lijn dient bijkomend een afschrift van de aanvraag ingediend te worden bij de federale politie.

§ 2. La demande pour les épreuves autres que les épreuves tout-terrain, doit contenir au moins les données suivantes :

1. l'identité de l'organisateur, du directeur de course et/ou du coordonnateur de sécurité ;
2. la nature de la course ;
3. la catégorie de coureurs participants à laquelle la course est réservée ;
4. le nombre maximum de participants à l'épreuve ;
5. l'itinéraire complet de la course, y compris les zones visées à l'article 11 et une liste des carrefours ;
6. les caractéristiques du parcours ;
7. l'horaire du déroulement de la course ;
8. l'autorisation d'utiliser les terrains d'un domaine qui n'est pas public ;
9. la présence éventuelle d'une caravane publicitaire et son importance ;
10. le nombre de véhicules pour lesquels le directeur de course se propose de délivrer des laissez-passer et des autorisations de suivre.

§ 3. En ce qui concerne une épreuve tout-terrain, la demande doit au moins contenir les données suivantes :

1. l'identité de l'organisateur, du directeur de course et/ou du coordonnateur de sécurité ;
2. la nature de la course ;
3. la catégorie des coureurs participants à laquelle la course est réservée ;
4. le nombre maximum de participants à l'épreuve ;
5. l'itinéraire complet de la course, y compris les zones visées à l'article 11 ;
6. les caractéristiques du parcours ;
7. l'horaire du déroulement de la course ;
8. l'autorisation d'utiliser les terrains d'un domaine qui n'est pas public.

§ 4. Si la course s'étend sur plusieurs étapes, il faut introduire une demande d'autorisation séparée pour chaque étape.

Art. 4. § 1. Le directeur de course doit être majeur et agir au nom de l'organisateur. Il veille au bon déroulement de la course cycliste. Il est en contact avec le coordonnateur de sécurité et veille à ce que la caravane de la course et la caravane publicitaire respectent les conditions qui leur sont imposées.

§ 2. Le coordonnateur de sécurité doit être majeur et assurer l'analyse de risque du parcours et les éventuelles interactions entre le public et les caravanes et prendre les mesures qui y sont associées afin de limiter les risques. Il est responsable de la désignation et du briefing des signaleurs selon les directives des autorités administratives et doit veiller à ce que les interactions entre les véhicules, les coureurs participants et les spectateurs se déroulent en toute sécurité.

Pendant la course cycliste, il disposera d'une liste nominative de signaleurs mobilisés.

§ 3. Outre l'engagement obligatoire d'un directeur de course, l'engagement du coordonnateur de sécurité est obligatoire pour les courses en ligne. Pour les autres courses cyclistes, la fonction de directeur de course et de coordonnateur de sécurité peut être exercée par la même personne.

Art. 5. § 1<sup>er</sup>. Si la course emprunte une route régionale ou traverse un carrefour avec une route régionale, le bourgmestre de référence demande, pour l'itinéraire complet, à chaque gestionnaire de voirie concerné, les autorisations nécessaires pour l'utilisation des routes régionales, au plus tard deux semaines après réception de la demande.

Le gestionnaire de voirie concerné peut refuser l'utilisation de la partie de la route concernée et doit en informer le bourgmestre concerné au plus tard huit semaines avant la course. Si aucune notification n'est faite dans ce délai, l'utilisation est réputée être autorisée.

§ 2. De aanvraag voor de wedstrijden die geen alle-terrein wedstrijden zijn, dient minstens volgende gegevens te bevatten:

1. de identiteit van de organisator, de koersdirecteur en/of de veiligheidscoördinator;
2. de aard van de wedstrijd;
3. de categorie van deelnemende renners voor wie de wedstrijd is voorbehouden;
4. het maximaal aantal deelnemers aan de wedstrijd;
5. het volledig parcours van de wedstrijd, met inbegrip van de in artikel 11 bedoelde zones en een lijst van de kruispunten;
6. de kenmerken van het parcours;
7. het tijdschema voor het verloop van de wedstrijd;
8. de toelating tot gebruik van de terreinen van het niet openbaar domein;
9. de eventuele aanwezigheid van een publiciteitskaravaan en de omvang ervan;
10. het aantal voertuigen waarvoor de koersdirecteur voornemens is volg- en doorgangsbewijzen af te leveren.

§ 3. Voor wat een alle-terrein wedstrijd betreft, dient de aanvraag minstens volgende gegevens te bevatten:

1. de identiteit van de organisator, de koersdirecteur en/of veiligheidscoördinator;
2. de aard van de wedstrijd;
3. de categorie van deelnemende renners voor wie de wedstrijd is voorbehouden;
4. het maximaal aantal deelnemers aan de wedstrijd;
5. het volledig parcours van de wedstrijd, met inbegrip van de in artikel 11 bedoelde zones;
6. de kenmerken van het parcours;
7. het tijdschema voor het verloop van de wedstrijd;
8. de toelating tot gebruik van de terreinen van het niet openbaar domein.

§ 4. Indien de wedstrijd verspreid is over verschillende ritten, dient voor elke rit een afzonderlijke vergunningsaanvraag ingediend te worden.

Art. 4. § 1. De koersdirecteur moet meerderjarig zijn en handelt in naam van de organisator. Hij zorgt voor het goede verloop van de wielervedstrijd. Hij staat in contact met de veiligheidscoördinator en ziet erop toe dat de wedstrijdskaravaan en de publiciteitskaravaan de hen opgelegde voorwaarden naleven.

§ 2. De veiligheidscoördinator moet meerderjarig zijn en staat in voor de risicoanalyse van het parcours, de mogelijke interactie tussen het publiek en de karavanes, en de daaraan gekoppelde maatregelen teneinde de risico's te beperken. Hij is verantwoordelijk voor de aanduiding en briefing van de signaalgevers volgens de richtlijnen van de bestuurlijke overheden en dient ervoor te zorgen dat de interactie tussen de voertuigen, de deelnemende renners en de toeschouwers op een veilige manier verloopt.

Tijdens de wielervedstrijd zal hij in het bezit zijn van een nominatieve lijst van de ingezette signaalgevers.

§ 3. De inzet van de veiligheidscoördinator naast een koersdirecteur is verplicht voor de wedstrijden in lijn. In de andere wielervedstrijden kan de functie van koersdirecteur en veiligheidscoördinator door eenzelfde persoon uitgeoefend worden.

Art. 5. § 1. Wanneer de wedstrijd een gewestweg gebruikt of voorbijkomt aan een kruispunt met een gewestweg vraagt de referentieburgemeester, voor het volledige parcours, uiterlijk twee weken na ontvangst van de aanvraag, de nodige toelatingen voor het gebruik van de gewestwegen aan elke betrokken wegbeheerder.

De betrokken wegbeheerder kan het gebruik van het betrokken weggedeelte weigeren en dient dit uiterlijk acht weken voor de wedstrijd ter kennis te brengen aan de betrokken burgemeester. Indien er geen kennisgeving is binnen die termijn, wordt het gebruik ervan geacht toegelaten te zijn.

§ 2. Le bourgmestre de référence demande, au plus tard deux semaines après réception de la demande, l'avis nécessaire à la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente

- de la commune d'arrivée, quand celui-ci se trouve en Belgique,
- de la commune de départ lorsque l'arrivée se situe à l'étranger,
- de la commune où la course cycliste entre sur le territoire belge, si ni le départ, ni l'arrivée de la course n'ont lieu en Belgique.

Ces avis doivent être portés à la connaissance du bourgmestre de référence et, le cas échéant, au bourgmestre de la commune de départ, avec copie à l'organisateur au plus tard huit semaines avant la course par la commission provinciale de l'aide médicale urgente concernée.

§ 3. Au plus tard six semaines avant la course, le bourgmestre donne une autorisation écrite définitive pour l'organisation de la course, éventuellement sous conditions, ou délivre un refus écrit.

Le bourgmestre, en accord avec le chef de corps, détermine dans l'autorisation, notamment, combien de signaleurs sont nécessaires pour assurer la sécurité aux carrefours qu'il indique sur le parcours de la course sur le territoire de sa commune.

En ce qui concerne les carrefours, une distinction doit être faite entre:

1. les points qui doivent être occupés par un membre du cadre opérationnel de la police trente minutes avant le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course, selon le timing le plus rapide, jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 1);

2. les points qui doivent être occupés par un signaleur trente minutes avant le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course, selon le timing le plus rapide, jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 2);

3. les points qui doivent être occupés par un signaleur dès le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 3);

4. les points sans signaleur, avec ou sans panneau de signalisation. Le type de panneau de signalisation peut être spécifié en fonction de la disposition locale des lieux (catégorie 4).

La liste de ces points doit être reprise dans l'autorisation.

Art. 6. § 1. L'autorisation doit être refusée lorsque la course emprunte en sens inverse ou croise l'itinéraire suivi précédemment, sauf s'il n'existe aucun danger pour son déroulement en toute sécurité.

Lorsqu'une course suit la même route qu'une autre course ou revient à nouveau sur une route déjà empruntée, le coordonnateur de sécurité doit prendre des mesures de prévention spéciales pour prévenir d'éventuels accidents.

§ 2. L'autorisation doit également être refusée lorsque la course cycliste emprunte en sens inverse, suit ou croise une route sur lequel doit avoir lieu simultanément ou quasi simultanément une autre épreuve sportive ou toute autre manifestation autorisée qui peut influencer sur le déroulement en toute sécurité de la course cycliste.

Art. 7. § 1. Pour les courses en ligne, une réunion de coordination multidisciplinaire doit être organisée au niveau supra local au plus tard quatre semaines avant la course.

§ 2. Le bourgmestre de référence convoque la réunion multidisciplinaire, qui a lieu en présence du directeur de course, du coordonnateur de sécurité et des disciplines concernées afin de coordonner l'ensemble des dispositions de sécurité. Les bourgmestres des autres communes concernées sont également invités à cette réunion.

§ 2. De referentieburgemeester vraagt uiterlijk twee weken na ontvangst van de aanvraag, het nodige advies aan de provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening

- van de gemeente van aankomst wanneer deze in België ligt,
- van de gemeente van vertrek wanneer de aankomst in het buitenland ligt,
- van de gemeente waar de wielervedstrijd het Belgisch grondgebied binnenkomt, indien noch de start noch de aankomst plaatsvinden in België.

Deze adviezen dienen door de betrokken provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening uiterlijk acht weken voor de wedstrijd ter kennis gebracht te worden aan de referentieburgemeester en aan de burgemeester van de gemeente van de start, met afschrift aan de organisator.

§ 3. Uiterlijk zes weken voor de wedstrijd verleent de burgemeester op schriftelijke wijze een definitieve vergunning tot organisatie van de wedstrijd eventueel onder voorwaarden of verstrekt hij een geschreven weigering.

De burgemeester, in samenspraak met de korpschef, bepaalt in de vergunning onder meer hoeveel signaalgevers er nodig zijn voor het verzekeren van de veiligheid op de kruispunten, welke hij aanwijst op het parcours van de wedstrijd op het grondgebied van zijn gemeente.

Aangaande de kruispunten, dient een onderscheid gemaakt te worden tussen:

1. punten die bezet dienen te worden door een lid van het operationeel kader van de politie dertig minuten voor de vroegst voorziene doortocht van het openingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan tot en met de passage van het sluitingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan (catégorie 1);

2. punten die dienen bezet te zijn door een signaalgever dertig minuten voor de vroegst voorziene doortocht van het openingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan tot en met de doortocht van het sluitingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan (catégorie 2);

3. punten die bezet dienen te worden door een signaalgever vanaf de doortocht van het openingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan tot en met de passage van het sluitingsvoertuig van de wedstrijdskaravaan (catégorie 3);

4. punten zonder signaalgever, al dan niet voorzien van een verkeersbord. Het type verkeersbord kan gespecificeerd worden naar gelang de lokale situatie (plaatsgesteldheid) (catégorie 4).

De lijst van deze punten dient in de vergunning opgenomen te worden.

Art. 6. § 1. De vergunning wordt geweigerd wanneer de wedstrijd de reeds gevolgde weg in tegenovergestelde richting neemt of deze kruist, behalve indien er geen gevaar bestaat voor het veilig verloop van de wedstrijd.

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.

§ 2. De vergunning wordt eveneens geweigerd wanneer de wielervedstrijd een weg kruist, of in dezelfde of in de tegenovergestelde richting een weg volgt, waar gelijktijdig of bijna gelijktijdig een andere sportwedstrijd of enige andere vergunde manifestatie plaatsvindt, die een veilig verloop van deze wielervedstrijd kan beïnvloeden.

Art. 7. § 1. Voor wedstrijden in lijn moet bovenlokaal een multidisciplinaire coördinatievergadering gehouden worden ten laatste 4 weken voor de wedstrijd.

§ 2. De referentieburgemeester roept de multidisciplinaire vergadering bijeen, die plaatsvindt in aanwezigheid van de koersdirecteur, de veiligheidscoördinator en de betrokken disciplines teneinde het geheel van de veiligheidsvoorzieningen te coördineren. De burgemeesters van de andere betrokken gemeenten worden eveneens uitgenodigd op deze vergadering.

Le bourgmestre de référence s'assure que chaque partie connaît clairement ses responsabilités et qu'elle prenne toutes les mesures organisationnelles et matérielles.

§ 3. L'organisateur doit organiser les briefings nécessaires afin que chacun qui exerce une fonction en rapport avec la course soit informé des accords en matière de sécurité.

Art. 8. § 1. Les organisateurs doivent, pour chaque course, fournir la preuve qu'une assurance a été souscrite qui garantit, en cas d'accident se produisant à l'occasion de l'épreuve ou pendant la durée de celle-ci, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :

1. aux organisateurs eux-mêmes
2. aux signaleurs
3. aux coureurs participants
4. aux personnes qui sont autorisées à accompagner la course ou qui exercent une fonction en rapport avec la course .

§ 2. L'assurance visée à § 1<sup>er</sup>, doit être souscrite auprès d'un assureur qui est agréé pour exercer l'activité d'assurance dans la branche 13 de l'annexe 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances.

§ 3. L'assurance doit fournir une garantie en termes de dégâts matériels et corporels prévus dans l'arrêté royal du 12 janvier 1984 déterminant les conditions minimales de garantie des contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle relative à la vie privée, en particulier son article 5.

§ 4. L'organisateur fournit au plus tard huit semaines avant la course la preuve de l'assurance à chaque bourgmestre.

Art. 9. Si les conditions de l'autorisation ne sont pas remplies, celle-ci peut être retirée à tout moment par le bourgmestre concerné.

Il informe l'organisateur par écrit du retrait, avec copie au bourgmestre de référence et au cas échéant au bourgmestre de départ de la course.

### CHAPITRE 3. — Dispositions pendant la course cycliste

Art. 10. Les coureurs participants à une épreuve cycliste doivent emprunter la route ou la piste cyclable marquée telle que visée à l'article 74 du code de la route. Les véhicules à moteur de la caravane de la course et de la caravane publicitaire ne peuvent emprunter que la partie de la chaussée destinée aux véhicules motorisés.

Les présentes dispositions n'appliquent pas à une épreuve tout-terrain.

Art. 11. § 1. Plusieurs zones peuvent être distinguées au sein d'une course cycliste.

La zone de départ et la zone d'arrivée sont des zones géographiques déterminées par les autorités administratives compétentes dans lesquelles des mesures spécifiques sont d'application. Ces zones géographiques peuvent comporter plusieurs rues.

Le trajet de dérivation est le trajet que les véhicules à moteur accrédités, doivent, le cas échéant, emprunter alors que les coureurs participants poursuivent l'itinéraire de la course.

La zone de ravitaillement est une zone géographique, située le long du parcours, dans laquelle des mesures spécifiques peuvent être d'application, comme une interdiction de stationnement, la présence des collaborateurs sur la chaussée ou une interdiction d'accès au public.

La zone de collecte est une zone géographique se situant le long du parcours, dans laquelle des mesures spécifiques peuvent être d'application. Les coureurs participants ne peuvent jeter des déchets que dans cette zone. L'organisateur est responsable pour le ramassage de ces déchets dans cette zone.

De referentieburgemeester vergewist er zich van dat elke partij duidelijk zijn verantwoordelijkheid kent en alle organisatorische en materiële maatregelen neemt.

§ 3. De organisator dient de noodzakelijke briefings te organiseren, zodat eenieder die een functie met betrekking tot de wedstrijd vervult op de hoogte is van de veiligheidsafspraken.

Art. 8. § 1. De organisatoren moeten voor iedere wedstrijd het bewijs leveren dat een verzekering afgesloten is om, bij ongeval naar aanleiding van of gedurende de wedstrijd, de geldelijke gevolgen van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te waarborgen :

1. van de organisatoren zelf
2. van de signaalgevers
3. van de deelnemende renners
4. van hen die gemachtigd zijn de wedstrijd te vergezellen of die een functie met betrekking tot de wedstrijd vervullen.

§ 2. De in § 1, bedoelde verzekering dient afgesloten te worden bij een verzekeraar die gemachtigd is verzekeringsactiviteiten uit te oefenen onder tak 13 van bijlage I bij het koninklijk besluit van 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen.

§ 3. De verzekering moet een waarborg qua stoffelijke en lichamelijke schade verlenen die voorzien is in het koninklijk besluit van 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimum garantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten de overeenkomst met betrekking tot het privéleven, met name artikel 5.

§ 4. Ten laatste acht weken voor de wedstrijd levert de organisator het bewijs van verzekering aan elke burgemeester.

Art. 9. Indien niet aan de voorwaarden van de vergunning werd voldaan kan de betrokken burgemeester deze te allen tijde intrekken.

Hij informeert de organisator schriftelijk van deze intrekking, met afschrift aan de referentieburgemeester en in voorkomend geval aan de burgemeester van vertrek van de wedstrijd.

### HOOFDSTUK 3. — Bepalingen tijdens de wielervedstrijd

Art. 10. De deelnemende renners aan een wielervedstrijd dienen de rijbaan of het gemarkeerd fietspad zoals bedoeld in artikel 74 van de wegcode te volgen. De motorvoertuigen van de wedstrijdcaravaan en de publiciteitscaravaan mogen alleen de rijbaan volgen voorzien voor motorvoertuigen.

Deze bepalingen gelden niet voor een alle-terrein wedstrijd.

Art. 11. § 1. Binnen een wielervedstrijd kunnen er bepaalde zones onderscheiden worden.

De vertrekzone en de aankomstzone zijn geografische omschrijvingen bepaald door de bevoegde bestuurlijke overheid waarbinnen specifieke maatregelen van toepassing zijn. Deze geografische omschrijvingen kunnen meerdere straten omvatten.

Het afleidingstraject is een traject waarop geaccrediteerde motorvoertuigen, in voorkomend geval, moeten afwijken van het voorziene parcours, dat de deelnemende renners zelf wel blijven volgen.

De bevoorradingszone is een geografische zone, langs de rand van het parcours, waar specifieke maatregelen van toepassing kunnen zijn, zoals een parkeerverbod, de aanwezigheid van medewerkers op de rijbaan of verboden toegang voor het publiek.

De wegwerpzone is een geografische zone, langs de rand van het parcours, waar specifieke maatregelen van toepassing kunnen zijn. Enkel in deze zone mag door de deelnemende renners afval weggevoerd worden. In deze zone is de organisator verantwoordelijk voor het inzamelen van dit afval.



§ 2. Sauf lorsque l'arrivée se déroule dans un vélodrome et à l'exception d'une épreuve tout-terrain, l'arrivée doit se situer sur une route en ligne droite d'au moins cinq mètres de large et deux cents mètres de long dont au moins cent cinquante mètres avant et cinquante mètres après la ligne d'arrivée. Sur cette longueur minimale, il faut prévoir une délimitation physique des deux côtés de la route. Cette distance doit être exempte d'obstacles et d'entraves.

Personne ne peut se trouver devant les délimitations dans la zone avant la ligne d'arrivée.

Art. 12. Le signaleur exerce les compétences comme prévues au code de la route dès l'approche du véhicule d'ouverture de la caravane de la course ou de la caravane publicitaire jusqu'au passage du véhicule de fermeture de cette caravane.

Un signaleur peut indiquer les points dangereux sur le parcours à l'aide d'un drapeau jaune triangle isocèle d'une base de vingt-cinq centimètres et d'une hauteur de quarante centimètres.

Art. 13. § 1. Lors d'une course cycliste sur circuit ouvert, le véhicule d'ouverture de la caravane de la course doit devancer le premier coureur d'une distance suffisamment sûre et être équipé:

1. d'une signalisation de toit composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant en sens inverse. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "COURSE" dans la langue administrative en vigueur;

2. d'un drapeau rouge d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 2. Lors d'une course cycliste sur circuit ouvert, la fin de la caravane de la course est signalée par un véhicule de fermeture équipé:

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant de l'arrière. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "FIN DE COURSE" reproduite dans la langue administrative en vigueur;

2. d'un drapeau vert d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 3. Lors d'une course cycliste sur circuit fermé, le véhicule d'ouverture de la caravane de la course suffit pour annoncer la course.

§ 4. Un véhicule tel que prévu aux § 1, § 2 et § 3 n'est pas nécessaire pour les courses tout-terrain.

§ 5. Si, suite à la disposition des lieux, il n'est pas possible d'observer les obligations du § 1<sup>er</sup> et § 2, le véhicule peut être remplacé temporairement par un véhicule à moteur adapté au terrain, seulement équipé d'un drapeau rouge pour le véhicule d'ouverture ou d'un drapeau vert pour le véhicule de fermeture.

Art. 14. § 1. Lors des courses cyclistes sur circuit ouvert précédées par une caravane publicitaire, la caravane publicitaire doit être annoncée par un véhicule d'ouverture équipé :

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant en sens inverse. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "PUBLICITE", reproduite dans la langue administrative en vigueur;

§ 2. Behalve wanneer de aankomst plaats heeft op een wielervedstrijd en bij uitsluiting van alle-terreinwedstrijden, moet de aankomst gelegen zijn op een rijbaan in rechte lijn van tenminste vijf meter breedte en tweehonderd meter lengte, waarvan ten minste honderdvijftig meter voor en vijftig meter achter de aankomstlijn. Aan weerszijden van de rijbaan dient over deze minimale lengte een afsluiting voorzien te worden. Deze afstand dient gevrijwaard te zijn van hindernissen en obstakels.

Niemand mag zich vóór de afsluitingen bevinden in de zone vóór de aankomstlijn.

Art. 12. Vanaf het naderen van het openingsvoertuig tot en met de doortocht van het sluitingsvoertuig, zowel voor de wedstrijdcaravaan als de publiciteitscaravaan, oefent de signaalgever de bevoegdheden uit zoals voorzien in de wegcode.

Een signaalgever kan gevaarlijke punten aanduiden op het parcours door middel van een gele gelijkbenige driehoekige vlag, met een basis van vijftig centimeter en een hoogte van veertig centimeter.

Art. 13. § 1. Bij een wielervedstrijd op open omloop dient het openingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan op een voldoende veilige afstand vóór de eerste renner uit te rijden en uitgerust te zijn met:

1. een daksignalisatie bestaande uit een voor de tegenliggers goed zichtbaar waarschuwbord zoals het in de wegcode voorziene gevaarsbord A51. De zijde van dit waarschuwbord moet minstens zeventig centimeter bedragen en het moet worden aangebracht boven een rechthoekig blauw bord waarop, in witte letters van ten minste twintig centimeter hoogte en ten minste twee centimeter breedte, de vermelding "WEDSTRIJD" in de geldende bestuurstaal is aangebracht;

2. een rode vlag van ten minste vijftig centimeter breed en zestig centimeter lang die vooraan links op het voertuig moet worden aangebracht;

3. een oranjegeel knipperlicht dat zodanig geplaatst wordt dat het in alle richtingen zichtbaar is.

§ 2. Bij een wielervedstrijd op open omloop wordt de wedstrijdcaravaan gesloten door een sluitingsvoertuig dat uitgerust dient te zijn met:

1. een daksignalisatie bestaande uit een voor het achteropkomend verkeer goed zichtbaar waarschuwbord zoals het in de wegcode voorziene gevaarsbord A51. De zijde van dit waarschuwbord moet minstens zeventig centimeter bedragen en het moet worden aangebracht boven een rechthoekig blauw bord waarop, in witte letters van ten minste twintig centimeter hoogte en ten minste twee centimeter breedte, de vermelding "EINDE WEDSTRIJD" in de geldende bestuurstaal is aangebracht;

2. een groene vlag van ten minste vijftig centimeter breed en zestig centimeter lang die vooraan links op het voertuig moet worden aangebracht;

3. een oranjegeel knipperlicht dat zodanig geplaatst wordt dat het in alle richtingen zichtbaar is.

§ 3. Bij een wielervedstrijd op een gesloten omloop volstaat het openingsvoertuig van de wedstrijdcaravaan om de wedstrijd aan te kondigen.

§ 4. Een voertuig zoals voorzien in § 1, § 2 en § 3 is niet nodig voor alle-terreinwedstrijden.

§ 5. Indien het door de plaatsgesteldheid niet mogelijk is aan de verplichting van § 1 en § 2 te voldoen, kan het voertuig tijdelijk vervangen worden door een aan het terrein aangepast motorvoertuig dat enkel voorzien is met een rode vlag voor het openingsvoertuig of groene vlag voor het sluitingsvoertuig.

Art. 14. § 1. Bij wielervedstrijden op open omloop voorafgegaan door een publiciteitscaravaan, dient de publiciteitscaravaan aangekondigd te worden door een openingsvoertuig, uitgerust met:

1. een daksignalisatie bestaande uit een voor de tegenliggers goed zichtbaar waarschuwbord zoals het in de wegcode voorziene gevaarsbord A51. De zijde van dit waarschuwbord moet minstens zeventig centimeter bedragen en het moet worden aangebracht boven een rechthoekig blauw bord waarop, in witte letters van ten minste twintig centimeter hoogte en ten minste twee centimeter breedte, de vermelding "PUBLICITEIT" in de geldende bestuurstaal is aangebracht;

2. d'un drapeau rouge d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 2. Lors des courses cyclistes sur circuit ouvert précédées par une caravane publicitaire, la caravane publicitaire doit être clôturée par un véhicule de fermeture équipé:

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant de l'arrière. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "TIN DE PUBLICITE" reproduite dans la langue administrative en vigueur.

2. d'un drapeau vert d'au moins 50 centimètres de large et soixante de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 3. Entre le véhicule de fermeture de la caravane publicitaire et le véhicule d'ouverture de la caravane de la course, il faut un délai d'au moins quinze minutes.

§ 4. Les membres de la caravane publicitaire ne peuvent distribuer des objets qu'à partir de voitures immobiles et pour autant que cela ne représente aucun danger pour les autres véhicules et le public.

Art. 15. § 1. Chaque véhicule à moteur dont le conducteur souhaite circuler sur le parcours d'une course à un moment où le parcours est réservé pour cette course, doit disposer d'un laissez-passer ou d'une autorisation de suivre, délivré et signé par le directeur de course.

Une autorisation de suivre permet au conducteur de déplacer son véhicule à moteur entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture. L'autorisation de suivre, de couleur blanche et comprenant un numéro de série, est rédigée selon le modèle joint au présent arrêté. Elle est apposée de façon visible à l'avant du véhicule. Les autorisations de suivre doivent comprendre le cachet de la commune du bourgmestre de référence.

Un laissez-passer permet au conducteur d'accéder avec son véhicule à moteur à une zone fermée précise. Ces véhicules ne peuvent pas se déplacer entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture. Le laissez-passer, de couleur jaune est établi selon le modèle joint au présent arrêté. Il est apposé de façon visible à l'avant du véhicule.

§ 2. La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules des services de police et de secours.

Art. 16. Le départ de la course doit être postposé ou la course doit être arrêtée ou neutralisée aussi rapidement que possible, lorsqu'une situation d'urgence se produit ou lorsque son déroulement en toute sécurité ne peut plus être garanti. Le directeur de course, les autorités compétentes ou la personne qui dispose selon la loi de la qualité d'officier de police administrative, sont mandatés pour prendre la décision de postposer le départ, arrêter ou neutraliser la course.

La course ne peut démarrer ou reprendre que lorsque le déroulement en toute sécurité peut à nouveau être garanti.

Art. 17. § 1. Lors de toutes les courses cyclistes, il faut prévoir dans la zone d'arrivée au moins un poste de secours adéquatement équipé, avec au moins deux secouristes.

§ 2. Lors des courses cyclistes, courues sur des circuits d'une longueur inférieure à 8 km, une ambulance doit être prévue le long du parcours.

Le bourgmestre peut décider, après avis de la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente via l'inspecteur d'hygiène fédéral, qu'une ambulance n'est pas nécessaire.

Quand l'ambulance ne suit pas la course et à l'exception des épreuves tout-terrain, au moins un secouriste doit suivre la course dans un véhicule de la caravane de la course. Il sera en contact direct avec l'ambulance se trouvant le long du parcours et le centre d'appels urgents 112.

2. een rode vlag van ten minste vijftig centimeter breed en zestig centimeter lang die vooraan links op het voertuig moet worden aangebracht;

3. een oranjegeel knipperlicht dat zodanig geplaatst wordt dat het in alle richtingen zichtbaar is.

§ 2. Bij wielervedstrijden op open omloop voorafgegaan door een publiciteitskaravaan, dient de publiciteitskaravaan gesloten te worden door een sluitingsvoertuig dat uitgerust dient te zijn met:

1. een daksignalisatie bestaande uit een voor het achteropkomend verkeer goed zichtbaar waarschuwingsbord zoals het in de wegcode voorziene gevaarsbord A51. De zijde van dit waarschuwingsbord moet minstens zeventig centimeter bedragen en het moet worden aangebracht boven een rechthoekig blauw bord waarop, in witte letters van ten minste twintig centimeter hoogte en ten minste twee centimeter breedte, de vermelding "EINDE PUBLICITEIT" in de geldende bestuurstaal is aangebracht;

2. een groene vlag van ten minste vijftig centimeter breed en zestig centimeter lang die vooraan links op het voertuig moet worden aangebracht;

3. een oranjegeel knipperlicht dat zodanig geplaatst wordt dat het in alle richtingen zichtbaar is.

§ 3. Tussen het sluitingsvoertuig van de publiciteitskaravaan en het openingsvoertuig van de wedstrijdkaravaan moet er minstens een tijdsparre van vijftien minuten zijn.

§ 4. De leden van de publiciteitskaravaan mogen enkel voorwerpen overhandigen vanuit niet-rijdende voertuigen en voor zover het geen gevaar oplevert voor de andere voertuigen en het publiek.

Art. 15. § 1. Elk motorvoertuig waarvan de bestuurder zich op het parcours van een wielervedstrijd wenst te begeven op een tijdstip dat het parcours gereserveerd is voor de wedstrijd, dient over een volgbewijs of een doorgangsbewijs te beschikken dat afgeleverd en ondertekend wordt door de koersdirecteur.

Een volgbewijs laat een bestuurder toe om zijn motorvoertuig te bewegen tussen het openings- en sluitingsvoertuig. Het volgbewijs, in witte kleur en voorzien van een volgnummer, wordt opgemaakt naar het bij dit besluit gevoegde model. Het wordt duidelijk zichtbaar vooraan op het voertuig aangebracht. De volgbewijzen dienen de stempel van de gemeente van de referentieburgemeester te dragen.

Een doorgangsbewijs laat een bestuurder toe om met zijn motorvoertuig een bepaalde afgesloten zone te betreden. Deze voertuigen mogen zich niet bewegen tussen de openings- en sluitingsvoertuigen. Het doorgangsbewijs, in gele kleur wordt opgemaakt naar het bij dit besluit gevoegde model. Het wordt duidelijk zichtbaar vooraan op het voertuig aangebracht.

§ 2. Deze bepaling is niet van toepassing op de voertuigen van politie- en hulpdiensten.

Art. 16. De start van de wedstrijd moet uitgesteld worden of de wedstrijd moet zo snel mogelijk stilgelegd of geneutraliseerd worden, wanneer er zich een noodsituatie voordoet of wanneer het veilige verloop niet meer gegarandeerd kan worden. De koersdirecteur, de bevoegde overheden of de persoon die volgens de wet de hoedanigheid van officier van bestuurlijke politie bezit, zijn gerechtigd tot het nemen van de beslissing om de start van de wedstrijd uit te stellen, de wedstrijd stil te leggen of te neutraliseren.

De wedstrijd kan slechts starten of hernomen worden wanneer het veilige verloop opnieuw gegarandeerd kan worden.

Art. 17. § 1. Tijdens alle wielervedstrijden dient er in de aankomstzone minstens een adequaat uitgeruste hulppost ingericht te worden, met minimaal twee hulpverleners.

§ 2. Tijdens wielervedstrijden verreden op omlopen van minder dan 8 km, dient langs het parcours een ziekenwagen voorzien te worden.

De burgemeester kan beslissen na advies van de bevoegde provinciale commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening via de federale gezondheidsinspecteur, dat er geen ziekenwagen nodig is.

Wanneer de ziekenwagen de wedstrijd niet volgt en met uitzondering van alle terreinwedstrijden, dient minstens één hulpverlener in een voertuig van de wedstrijdkaravaan de wedstrijd te volgen. Hij zal rechtstreeks in contact staan met de ziekenwagen die langs het parcours staat en met de noodcentrale 112.

§ 3. Pour les courses sur circuit ouvert, courues sur des circuits supérieur d'une longueur à 8 km, une ambulance doit suivre la course. Pour les courses en ligne, au moins deux ambulances suivent la course. Lorsque ces ambulances sont mobilisées pour le transport d'un ou plusieurs blessés, il convient toutefois de normaliser la situation au plus vite que possible.

§ 4. Tous les secouristes doivent avoir un niveau de formation tel que déterminé par le SPF Santé publique.

Les secouristes responsables du transport médical, doivent en particulier satisfaire aux conditions prévues dans la loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé, le chapitre 6, articles 65 à 67, inclus.

Les autres secouristes doivent disposer au moins d'un certificat et des compétences de premiers secours.

Les ambulances doivent satisfaire aux normes en vigueur pour une ambulance prévue dans le cadre de l'aide médicale urgente.

Art. 18. Si des délimitations physiques sont prévues, les spectateurs se placent derrière celles-ci et ils ne peuvent ni les déplacer, ni les franchir.

Dès l'approche du véhicule d'ouverture et jusqu'au passage du véhicule de fermeture, les spectateurs ne peuvent traverser le parcours qu'aux endroits où ils peuvent le faire en toute sécurité et en faisant preuve de prudence.

Les spectateurs doivent suivre les consignes des signaleurs.

Les spectateurs ne peuvent pas gêner les membres d'une caravane.

Art. 19. Dans la caravane de la course, les véhicules à moteur ne peuvent rien tracter.

Art. 20. § 1. Lors d'une course cycliste, tous les membres de la caravane de la course doivent respecter les dispositions du code de la route, à l'exception des règles incompatibles avec les comportements propres à une course cycliste.

§ 2. Tous les acteurs et participants à une course cycliste doivent, à tout moment, respecter les règles relatives aux véhicules sur rails et celles relatives aux passages à niveau surveillés et non surveillés, tels que définis dans le code de la route.

#### CHAPITRE 4. — Disposition abrogatoire et transitoire

Art. 21. L'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross est abrogé, à l'exception des articles 2, alinéa 3, 10 à 13 *quater* et 21.

Art. 22. Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020, à l'exception des dispositions relatives aux épreuves tout-terrain, qui entrent quant à elles en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019.

Art. 23. Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Santé Publique dans ses attributions et le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, chacun en ce qui concerne les aspects relevant de ses compétences.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,  
K. PEETERS

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

§ 3. Tijdens de wedstrijden op open omloop, verreden op omlopen van meer dan 8 km, dient één ziekenwagen de wedstrijd te volgen. Tijdens de wedstrijden in lijn volgen minimum twee ziekenwagens de wedstrijd. Wanneer deze ziekenwagens ingezet worden voor het transport van één of meerdere gewonden dient de situatie zo snel mogelijk genormaliseerd te worden.

§ 4. Alle hulpverleners dienen een opleidingsniveau te hebben zoals bepaald door de FOD Volksgezondheid.

Voor de hulpverleners die instaan voor het ziekenvervoer dient in het bijzonder voldaan te worden aan de voorwaarden zoals opgenomen in de gecoördineerde wet van 10 mei 2015 betreffende de uitoefening van de gezondheidszorgberoepen, hoofdstuk 6, artikelen 65 tot en met 67.

De andere hulpverleners dienen minstens over een EHBO-certificaat en -vaardigheden te beschikken.

De ziekenwagens dienen te voldoen aan de geldende normen voor een ziekenwagen ingezet in het kader van de dringende geneeskundige hulpverlening.

Art. 18. Op plaatsen waar er afsluitingen zijn voorzien, nemen de toeschouwers hierachter plaats en mogen ze deze niet verplaatsen, noch overschrijden.

Vanaf het naderen van het openingsvoertuig tot na de doortocht van het sluitingsvoertuig mogen toeschouwers het parcours slechts dwarsen op plaatsen waar zulks veilig kan en ze moeten daarbij steeds voorzichtig zijn.

De toeschouwers dienen de richtlijnen van de signaalgevers op te volgen.

Toeschouwers mogen de leden van een karavaan niet hinderen.

Art. 19. In de wedstrijdkaravaan mogen de motorvoertuigen niets slepen.

Art. 20. § 1. Bij een wielervedstrijd dienen alle leden van de wedstrijdkaravaan en de publiciteitskaravaan zich te houden aan de bepalingen van de wegcode met uitzondering van de verkeersregels die onverenigbaar zijn met gedragingen die eigen zijn aan wielervedstrijden.

§ 2. Alle leden van de wedstrijdkaravaan moeten te allen tijde de regels naleven met betrekking tot het verkeer op de spoorwegen alsook met betrekking tot bewaakte en onbewaakte overwegen zoals bepaald in de wegcode.

#### HOOFDSTUK 4. — Opheffings- en overgangsbepalingbepaling

Art. 21. Het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en de veldritten wordt opgeheven, met uitzondering van de artikelen 2, derde lid, 10 tot 13 *quater* en 21.

Art. 22. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2020, met uitzondering van de bepalingen in verband met de alle terrein wedstrijden, die in werking treden op 1 september 2019.

Art. 23. De minister tot wiens bevoegdheid Werk behoort, de minister tot wiens Binnenlandse Zaken behoort, de minister tot wiens Volksgezondheid behoort en de minister tot wiens Mobiliteit behoort zijn belast met de uitvoering van dit besluit, eenieder voor de aspecten die onder hun bevoegdheden vallen.

Brussel, 28 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Werk, Economie en Consumenten,  
K. PEETERS

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

**Nr**

**Datum van de wedstrijd:**

**CATEGORIE**

**VOLGER**

Handtekening van de koersdirecteur:

Zegel van de  
gemeente van de  
referentieburgemeester

AAN TE BRENGEN OP HET WINDSCHEM VAN HET VOERTUIG

**Date de la course:**

**N°**

# CATEGORIE



# SUIVEUR

**Sceau  
de la commune du  
bourgmestre de référence**

Signature du directeur de course:

A APOSER SUR LE PARE BRISE DU VEHICULE

**Nr**

**Datum van de wedstrijd:**

# CATEGORIE

---

# DOORGAANGSBEWIJS

Handtekening van de koersdirecteur:

N°

Date de la course:

CATEGORIE

LAISSEZ-PASSER

Signature du directeur de course:

A APPoser SUR LE PARE BRISE DU VEHICULE

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/30256]

5 OCTOBRE 2018. — Accord de coopération d'exécution entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014;

Vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, articles 2, 3, 8, 10 et 11;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de ladite loi, l'accord de coopération, qui a reçu l'assentiment des Parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis;

Considérant que le présent accord correspond à l'accord de coopération d'exécution comme prévu par l'article 2, § 3 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques;

L'Etat belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi Rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi Rue Ernest Blérot 1 à 1070 Bruxelles;

La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Geert BOURGEOIS, Ministre-président du Gouvernement flamand, établi Place des Martyrs 19 à 1000 Bruxelles et Ben WEYTS, Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal, établi Place des Martyrs 7 à 1000 Bruxelles;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Willy BORSUS, Ministre-président du Gouvernement wallon, établi rue de Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, établi Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement en la personne de Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, établi Rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles et Pascal SMET, Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, établi Boulevard Albert II 37 à 1030 Bruxelles.

ci-après appelés les parties contractantes,

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit:

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions générales

Article 1<sup>er</sup>. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1° « Les parties » : l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale;

2° « Accord de coopération » : l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques;

#### CHAPITRE 2. — Travaux RER à réaliser

Art. 2. La description des travaux à réaliser, visée à l'article 2, § 3 de l'Accord de coopération est jointe en annexe 1<sup>er</sup>.

Art. 3. Le planning des travaux à réaliser, visée à l'article 2, § 3 de l'Accord de coopération est joint en annexe 1<sup>er</sup>.

Les conditions générales sous lesquelles l'Etat fédéral s'engage afin qu'Infrabel et la SNCB réalisent les travaux selon le planning sont jointes en annexe 2.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/30256]

5 OKTOBER 2018. — Uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis, ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, artikelen 2, 3, 8, 10 en 11;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid, van dezelfde wet, het samenwerkingsakkoord, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

Overwegende dat dit akkoord overeenstemt met het uitvoerend samenwerkingsakkoord zoals voorzien in artikel 2, § 3 van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Geert BOURGEOIS, Minister-president van de Vlaamse Regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Ben WEYTS, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 7;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Willy BORSUS, Minister-president van de Waalse Regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Carlo Di Antonio, Minister van Leefmilieu, Ecologische Transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie, gevestigd te 5000 Namen, Leuvensesteenweg 2;

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Rudi VERVOORT, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gevestigd te 1000 Brussel, Hertogstraat 7-9 en Pascal SMET, Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1030 Brussel, Koning Albert II-laan 37.

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt:

#### HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

Artikel 1. In het kader van dit akkoord wordt verstaan onder:

1° "De partijen": de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;

2° "Samenwerkingsakkoord": het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;

#### HOOFDSTUK 2. — Uit te voeren GEN-werken

Art. 2. De beschrijving van de uit te voeren werken, bedoeld in artikel 2, § 3 van het Samenwerkingsakkoord, is gevoegd als bijlage 1.

Art. 3. De planning van de uit te voeren werken, bedoeld in artikel 2, § 3 van het Samenwerkingsakkoord, is gevoegd als bijlage 1.

De algemene voorwaarden onder dewelke de federale Staat zich engageert opdat Infrabel en de NMBS de werken volgens de planning uitvoeren, zijn gevoegd als bijlage 2.