



De reglementering van sportwedstrijden en sportcompetities voor auto's in België

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING

- I. Reglementaire basis

HOOFDSTUK I: DE BURGEMEESTER

- I. Basisprincipe: vergunning voorafgaand aan de wedstrijd
- II. Toepassingsveld van de besluiten van 1997 en 2003
- III. De formaliteiten voorafgaand aan de toekenning van de vergunning
- IV. De toekenning van de vergunning
- V. Formaliteiten te vervullen na de competitie

HOOFDSTUK II: DE ORGANISATOR

- I. Indiening van de vergunningsaanvraag bij de betrokken burgemeester(s)
- II. Bijzondere verzekering
- III. Verplichte bijdrage
- IV. Het gunstig advies van de wegbeheerders
- V. Dwingende verplichtingen en maatregelen voor de organisator

HOOFDSTUK III: DE PROVINCIEGOUVERNEUR

- I. Betreffende de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering
- II. Betreffende de veiligheid

HOOFDSTUK IV: DE RALLYCOMMISSIE

- I. Grondslag en opdrachten
- II. Samenstelling
- III. Aanbevelingen

INLEIDING

In België mogen sportwedstrijden en sportcompetities voor auto's die op de openbare weg plaatshebben enkel maar georganiseerd worden wanneer de burgemeester op wiens grondgebied ze plaatsvinden, daartoe een vergunning verleent. De reden voor deze bepaling is evident: dergelijke evenementen zijn niet zonder gevaar, dus moet de overheid zich ervan vergewissen dat alle nodige veiligheidsmaatregelen voorzien zijn vooraleer de vergunning wordt uitgereikt.

Verscheidene wetteksten vormen de reglementaire basis van dit principe. Doel van deze brochure is een synthese te maken van deze teksten, opdat de burgemeesters, organisatoren en provinciegouverneurs een praktisch en functioneel overzicht hebben van de reglementering en van alle stappen die ze moeten zetten. Het is dus een werkinstrument voor die partijen, dat moet dienen voor het dagdagelijks beheer van dit soort evenementen.

In deze brochure leggen we ons toe op de bepaling van de rol van al die partijen – burgemeester, organisator, provinciegouverneur – en tot slot komt de rol van de Rally-commissie aan bod, samen met haar aanbevelingen en enkele denksproten.

Reglementaire basis

In dit punt stellen we de belangrijkste reglementaire teksten voor die we in deze brochure gebruiken. Als u de reglementaire basis van de autorally's wenst uit te diepen, dan kan u op het einde van deze brochure een link vinden om de teksten gemakkelijk terug te vinden.

1 Artikel 9 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

Deze wettekst bepaalt dat de sportwedstrijden of sportcompetities die geheel of ten dele op de openbare weg plaatshebben, verboden zijn, behoudens een voorafgaande en schriftelijke vergunning van de burgemeesters van de gemeenten waar die wedstrijden of competities plaatshebben.

Dit is een basisprincipe, dat algemeen van toepassing is en dat, voor zover de openbare weg wordt gebruikt, op alle soorten wedstrijden van toepassing is, zelfs op deze die geen snelheidsproeven bevatten.

Het voormelde artikel 9 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, Belgisch Staatsblad van 27 maart 1968, bepaalt dat de Koning de voorwaarden kan vaststellen waaraan bepaalde wedstrijden en competities, alsmede het verlenen van het verlof moeten voldoen. Die voorwaarden zijn gepreciseerd in de volgende koninklijke besluiten.

2 De koninklijke besluiten van 1997 en 2003

De reglementering van autorally's in België berust in essentie op twee koninklijke besluiten:

- het **koninklijk besluit van 28.11.1997** (BS 05.12.1997) houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben, en

- het **koninklijk besluit van 28 maart 2003** (BS 15.05.2003) tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 november 1997 houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben.

De inhoud ervan legt de organisator en de gemeentelijke overheden tal van verplichtingen op in verband met de coördinatie, de vergunningsprocedures, de modaliteiten van het parcours en de organisatorische maatregelen die genomen moeten worden.

Goed om weten

Ter uwer informatie hierbij een kleine **opdeling van de wedstrijden** die gevat zijn in de reglementering:

Een **sprint** is een snelheidswedstrijd op een afgesloten, goed onderhouden weg, waarbij geen aardewegen gebruikt worden. De minimale afstand bedraagt 1200 m. Het parcours is onbepaald: het kan bestaan uit hellingen, afdalingen en vlak terrein.

Een **klimwedstrijd** is een sprint waarbij het parcours stijgt, met een toegestane afwijking met een vals plat en/of een afdaling van maximum 5% van de totale afstand.

Een **rallysprint** is een snelheidswedstrijd op een parcours van minstens 9 km die bestaat uit één enkele klassemmentsproef die 3 of 4 keer verreden wordt.

Een **rally** is een snelheidswedstrijd met twee (**b-short**) of meer dan twee klassemmentsproeven, die verschillende malen verreden wordt.

Het einddoel van deze koninklijke besluiten is het vastleggen van bijzondere vereisten, die vervuld moeten zijn vooraleer een vergunning voor dit soort van sportwedstrijden, met name de snelheidswedstrijden voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben, afgeleverd wordt.

3 De omzendbrief OOP 25 van 1 april 2006

De omzendbrief van 1 april 2006 (BS 11.05.2006) bepaalt en verduidelijkt de bepalingen in de twee hiervoor vermelde koninklijke besluiten. De omzendbrief geeft de interpretatie weer die de Minister van Binnenlandse Zaken wil aanhouden bij de toepassing ervan. Bijgevolg is deze omzendbrief verklarend van aard.

LET OP!

Om het lezen van de reglementering globaal te vergemakkelijken, gaan we uit van de gecoördineerde versie van de twee voormelde koninklijke besluiten. Wanneer we refereren naar een artikel van het KB, dan bedoelen we een artikel van de gecoördineerde versie.

Hieronder spreken we dus enkel nog over (de gecoördineerde versie van) het KB.

De omzendbrief OOP 25 is overigens gestructureerd volgens de artikelen van de gecoördineerde versie van de koninklijke besluiten.

Daarnaast wordt de in artikel 17 vermelde commissie voor de veiligheid bij sportwedstrijden of sportcompetities in deze brochure als “rallycommissie” aangeduid.

4 Het ministerieel besluit van 19 november 1998

Het ministerieel besluit van 19 november 1998 (BS 08.12.1998) bepaalt de voorwaarden tot het afleveren van de bewijzen van bekwaamheid voor stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs bij sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. Dit ministerieel besluit bepaalt welke opleiding de stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs verplicht gevolgd moeten hebben.

HOOFDSTUK I: DE BURGEMEESTER

De burgemeester vervult een essentiële rol in het domein van de sportwedstrijden en -competities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. De wet heeft hem als bevoegde overheid aangewezen om de vergunning, die onontbeerlijk is voor de organisatie van dergelijke evenementen, af te leveren.

I. Basisprincipe: vergunning voorafgaand aan de wedstrijd

Artikel 9 van de wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, 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 welker grondgebied die wedstrijden of competities plaatshebben.*

Dit is een principe dat algemeen van toepassing is en dat, voor zover de openbare weg wordt gebruikt, op alle wedstrijden betrekking heeft, zelfs op die, die geen snelheidsproeven bevatten (bijvoorbeeld regelmatigheids- of behendigheidswedstrijden).

Het artikel 9 bepaalt ook dat de Koning daarenboven de voorwaarden vaststelt waaraan bepaalde wedstrijden en competities, alsmede het verlenen van het verlof moeten voldoen.

II. Toepassingsveld van het besluit

De bijzondere bepalingen van het besluit van toepassing op sportwedstrijden en sportcompetities:

a) met auto's

Het gaat dus niet om wedstrijden met motoren, bromfietsen of go-karts.

b) die snelheidheidsproeven bevatten

Dus zijn de volgende wedstrijden uitgesloten:

- **Behendigheidswedstrijden.** Slaloms kunnen, hoewel ze onderworpen zijn aan een tijdsmeting, toch in deze categorie worden gerangschikt, wegens de organisatorische bepalingen waartoe de sportbonden besloten hebben.
- **Regelmatigheidswedstrijden.** Het gaat hier vooral om de “historische rally's”, als zodanig erkend door de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen of door de sportbonden (zie evenwel hieronder).
- **Oriëntatiewedstrijden of wedstrijden met kaartlezen.**
- **Wedstrijden zonder enig competitief aspect,** namelijk de wedstrijden waarbij de resultaten per etappe niet meetellen in het eindklassement. Dat is het geval bij toeristische rally's.

c) die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben.

Het gaat om openbare wegen die gebruikt worden om een parcours te vormen, afgesloten van het normale verkeer (niet onderworpen aan de wegcode: snelheidsbeperking, respect voor de ononderbroken witte lijn, het rijden aan de rechterzijde van de rijbaan, enz.) en voorbehouden voor de wedstrijd.

Volgens de gebruikelijke benaming is het besluit dus van toepassing op onder meer rally's, sprints, rallysprints, klimwedstrijden, (erg korte) start-finish races en versnellingsraces.

We merken evenwel op dat wedstrijden op een omloop niet aan deze reglementering onderworpen zijn, voor zover ze plaatsvinden op een parcours dat – permanent of tijdelijk – van het normale verkeer is afgesloten

OPGELET MET “REGELMATIGHEID”

Bij sommige “regelmaticheidswedstrijden” – bijvoorbeeld de Legend Boucles van Spa – worden snelheidsgemiddelden van 80 kilometer per uur behaald. De Rallycommissie (zie hoofdstuk IV) is met alle private en publieke actoren overeengekomen dat die zogenaamde regelmaticheidswedstrijden (met snelheidsgemiddelden, controlepunten voor doortocht...) de facto een aantal karakteristieke vertonen die eigen zijn aan traditionele rally's, waaronder wegen die afgesloten zijn voor het normale verkeer, de aanwezigheid van veel toeschouwers op spektakelpunten en verkenningen vóór de wedstrijd. Daarom vereist de Rallycommissie dat elke organisator van zo'n wedstrijd dezelfde middelen inzet als alle andere rallyorganisatoren, namelijk een veiligheidsplan dat voldoet aan de rallyreglementering. Het veiligheidsplan moet rekening houden met de bepalingen van de reglementering (actieve en passieve veiligheid van de toeschouwers) en net zoals alle andere rally's via de Rallycommissie passeren.

en beginnen en eindigen op dezelfde plaats, die specifiek is gebouwd of aangepast aan autowedstrijden en daartoe door de sportbonden is gehomologeerd. Het gaat hier in feite om 6 gesloten racecircuits: Maasmechelen, Arendonk en Zolder in Vlaanderen en Mettet, Chimay en Spa-Francorchamps in Wallonië.

Ter herinnering: het feit dat een wedstrijd niet onder het toepassingsveld van het KB valt, sluit niet uit dat ze toch onderworpen blijft aan het algemene principe van de voorafgaandelijke vergunning, zoals hierboven beschreven. Daarbij komt nog dat de burgemeester zich op nuttige wijze kan laten inspireren door deze reglementering om de voorwaarden te stellen waaraan hij de toekenning van zijn toelating afhankelijk stelt. Wanneer bovendien wedstrijden plaatsvinden binnen het gewone verkeer en op de openbare weg, dan moet het verkeersreglement gerespecteerd worden en moet in ieder geval een vergunning afgeleverd worden.

In geval van twijfel of de wedstrijd al dan niet onderworpen is aan de rallyreglementering, kan men zich wenden tot:

Algemene Directie Crisiscentrum

*Ter attentie van de voorzitter van de Rallycommissie
Hertogsstraat 53, 1000 Brussel*

of via mail: rallycommissie@ibz.fgov.be

III. De formaliteiten voorafgaand aan de toekenning van de vergunning

1 Ontvangst van de vergunningsaanvraag en onderzoek naar de ontvankelijkheid ervan

Opdat de burgemeester de initiële vergunningsaanvraag in aanmerking zou kunnen nemen, moeten bepaalde voorwaarden voldaan zijn.

a) Termijn om de aanvraag in te dienen

De vergunningsaanvraag voor zowel de klassementsproeven als de verbindingstrajecten moet verplicht minstens drie maanden vóór de datum van de wedstrijd of competitie ingediend worden. Van deze termijn kan onder geen beding afgeweken worden. Indien aan deze vereiste niet voldaan is, dan moet de aanvraag verworpen worden en kan de wedstrijd niet op de voorgestelde datum plaatsvinden.

b) Inlichtingen en documenten als bijlage aan de aanvraag toegevoegd

Opdat de burgemeester een algemeen beeld kan vormen van het verloop van de wedstrijd en de ernst en betrouwbaarheid van de organisatie kan beoordelen, is het onontbeerlijk dat hij hierover bepaalde inlichtingen krijgt. Hiertoe dienen de organisatoren volgende bijlagen bij hun aanvraag te voegen:

- Het bewijs dat de wedstrijd is opgenomen op de officiële kalender van één of meer erkende autosportbonden, namelijk: de Royal Automobile Club van België (R.A.C.B.), de Vlaamse Auto-Sportfederatie (V.A.S.) of de Association Sportive Automobile Francophone (A.S.A.F.).

Enkel wedstrijden die voldoen aan de veiligheidsvoorschriften uitgevaardigd door de sportbonden, worden op hun officiële kalender vermeld. Deze vermelding is dus een positieve aanwijzing voor wat de kwaliteit van de organisatie betreft. Wanneer de wedstrijd niet op deze kalender voorkomt, dan zal de burgemeester de aanvraag met de nodige omzichtigheid moeten behandelen en het dossier nog grondiger moeten onderzoeken vooraleer een vergunning af te leveren. Het advies van de Rallycommissie kan hierbij nuttig zijn.

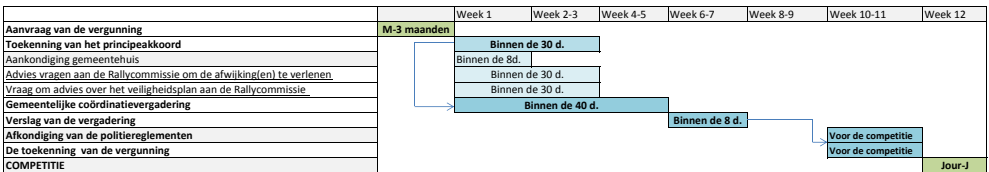
- Een kaart waarop het parcours precies beschreven staat, met inbegrip van de klassemmentsproeven evenals de verbindingstrajecten. Dit punt is onontbeerlijk om te kunnen bepalen of een afwijking (zie hierna) moet aangevraagd worden (zie hierna) omdat een deel van het parcours binnen de bebouwde kom valt.
- Een timing van het verloop van de verkenningen en de klassemmentsproeven (precieze dagen en uren).
- Een voorlopige versie van het veiligheidsplan, waarin de algemene veiligheidsmaatregelen, voorzien door de organisator, uiteengezet worden.
- De attesten van de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering, indien de organisator hierover reeds beschikt.

Om zijn beoordeling te vervolledigen is het nuttig dat de burgemeester nagaat of de organisator in het verleden zich niet heeft schuldig gemaakt aan de organisatie van onvergunde wilde wedstrijden, aan ernstige tekortkomingen op het gebied van veiligheid of aan het niet respecteren van de opgelegde voorwaarden. Het bewijs van betaling van de bijzondere bijdrage (10% op het bedrag van de premie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering) ten laste van de organisator aan de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken ter gelegenheid van vroegere wedstrijden vormt ook een aanwijzing van diens verantwoordelijkheidszin.

2 Toekenning van een principeakkoord

Nadat de ontvankelijkheid van de aanvraag is vastgesteld en de bijlagen zijn onderzocht voor wat de algemene veiligheidsvoorzieningen en de betrouwbaarheid van de organisatie betreft, zal de burgemeester een principeakkoord kunnen toekennen.

De toekenning van dit principeakkoord vormt een tussenliggende stap, voor zowel de gemeentelijke overheid als voor de organisator tot het nemen van alle maatregelen die nodig zijn om de aflevering van de definitieve vergunning te bereiken.



3 Te verrichten handelingen na de toekenning van het principeakkoord

Wanneer de burgemeester de organisatoren een principeakkoord heeft gegeven, zal hij ter vervollediging van het onderzoek van de aanvraag de volgende stappen moeten ondernemen:

a) Binnen de 8 dagen na de indiening van de aanvraag

Aanplakken aan het gemeentehuis

De aanvraag die de organisator heeft verstuurd, moet aan het gemeentehuis worden aangeplakt, opdat het publiek zich daarover kan informeren. Die aanplakking blijft behouden tot op de dag van afgifte of de weigering van de definitieve vergunning door de burgemeester.

b) Binnen de 30 dagen na het indienen van de aanvraag

b.1 Vraag om advies over het veiligheidsplan aan de Rallycommissie

Die vraag is van toepassing op ALLE sportwedstrijden en sportcompetities die het KB beoogt.

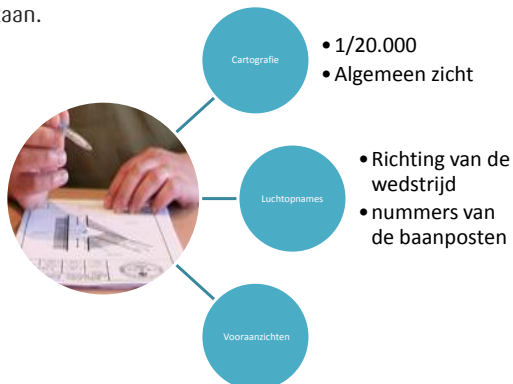
Teneinde het werk van de burgemeesters te vergemakkelijken, mag een aanvraag om advies voor een sportwedstrijd of -competitie die op het grondgebied van verschillende gemeenten verreden wordt, gezamenlijk door de verschillende burgemeesters ingediend worden.

Volgende documenten moeten bij de aanvraag gevoegd worden:

- de kopie van de aanvraag tot vergunning die de organisator heeft ingediend;
- de kopie van de vraag om advies aan de betrokken wegbeheerder(s);
- een precieze kaart van de wegen die door de klassementsproeven en de verbindingstrajecten gebruikt worden.


Om het werk van de Rallycommissie te vergemakkelijken bezorgt de organisator haar een kwaliteitskaart (minimale schaal 1/20.000). Deze kaart dient aangepast worden wanneer er wijzigingen gevraagd worden komen bij de homologatie van het parcours. De kaart omvat een algemeen zicht op het parcours en in detail de klassementsproeven.

De organisator voegt deze papieren kaart toe aan zijn veiligheidsplan, samen met luchtopnames die de sportbonden hem zo nodig hebben bezorgd. Hij voegt luchtopnames toe, waarop per klassementsproef de richting van de wedstrijd en de nummers van de baanposten staan.



Het traject van het parcours dat in het veiligheidsplan staat, moet overeenkomen met de plaatselijke gesteldheid, opdat de Rallycommissie een gemotiveerd advies kan geven. De gesteldheid heeft immers een directe impact op de veiligheidsmaatregelen die langsheen het parcours geïmplementeerd moeten worden. Het is belangrijk dat rekening wordt gehouden met de volgende elementen om voldoende inzicht te kunnen krijgen van de veiligheidsmaatregelen (deze lijst is niet volledig):

- de reële omvang van de bochten (korte bocht, rechte hoek, haarspeld-bocht, lange bocht...);
- een indicatie van de breedte van de weg en – als opmerking – de aard van de wegbedekking, zo het parcours verschillende delen omvat (bv.: een asfaltweg van 5 meter breed, gevolgd door een veldweg van 3 meter breed);
- een indicatie van de ligging van de gebouwen en van andere belangrijke details (brug, lage muur, vangrail, publieke zitbank, ...) op de plaats waar ze zich effectief bevinden (vooraan de weg, meer naar achter...);



De Rallycommissie zal, ongeacht de situatie, haar advies uitbrengen binnen de 30 dagen na de ontvangst van de adviesaanvraag en het dossier.

- een schets van deze gebouwen en belangrijke details, op dezelfde schaal als die gebruikt voor het traject;
- een indicatie van de situatie van de grachten en taluds, alsook van de diepte (grachten) en hoogte (taluds) ervan;
- een indicatie van de hagen, afsluitingen, beboste gebieden en muren;
- de aard van wat op de velden wordt geteeld (belangrijk element in functie van de datum van een wedstrijd of buiten het oogstseizoen).

De organisator moet bovendien duidelijk de baanposten langsheen het parcours lokaliseren, waarbij de nummers van de posten overeen moeten komen met het precieze punt op het parcours, en tevens het aantal en de positie van de stewards weergeven.

b.2 Advies vragen aan de Rallycommissie om de afwijking(en) te verlenen

Het parcours mag niet doorheen een bebouwde kom lopen, met name de zone begrepen tussen de verkeersborden F1 en F3, zoals bepaald in art. 71 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Deze beperking, die specifiek in de reglementering is ingeschreven, is dus een principe dat vóór alles gerespecteerd moet worden. Er is evenwel voorzien dat de burgemeester een afwijking kan verlenen. In elk geval mag dit slechts een uitzondering vormen op de algemene regel en dient het dus een uitzonderlijk karakter te hebben.

Dat impliceert dat een afwijking voor een doortocht door de bebouwde kom enkel mag gebeuren door middel van een afwijkingsaanvraag bij de Rallycommissie. Rekening houdend met het feit dat die afwijking enkel maar uitzonderlijk kan zijn, moet de afwijkingsaanvraag behoorlijk gemotiveerd worden en objectief met bijzondere omstandigheden gerechtvaardigd zijn.

Daartoe moet het advies verplicht begeleid zijn van een gedetailleerde nota en door documenten die onontbeerlijk zijn voor het onderzoek van het dossier:

- kopie van de vergunningsaanvraag van de organisator;
- een precieze kaart van de wegen die gebruikt worden door de klasseringsproeven en de wegen die bij de afwijking betrokken zijn;
- de motivatie die de afwijking rechtvaardigt. Daartoe moet onder meer opgegeven worden:
 - een beschrijving van de weg die gebruikt wordt voor de wedstrijd of competitie binnen de bebouwde kom: toestand van het wegdek, breedte van de weg, weg met al dan niet drukverkeer, open of gesloten bebouwing, ...;

- het aandeel van het gedeelte van het parcours dat de bebouwde kom doorkruist (vb.: speciale rit nr. 3: 8,500 km, waarvan 450 m in de bebouwde kom);
- het feit of het gedeelte van het parcours in volle centrum of langs de rand van de bebouwde kom loopt;
- een schatting van het aantal betrokken woningen en omwonenden;
- de onmogelijkheid om in een alternatieve route te voorzien:
 - ofwel bestaat er geen alternatief zonder een te grote omweg te maken;
 - ofwel zijn er één of meer mogelijkheden, die echter niet bruikbaar zijn (weg in slechte staat, weg wordt hersteld, weg houdt gevaren in...);
- de voorziene veiligheidsmaatregelen (de voor het publiek verboden zones, aanwezigheid van stewards, ...)

Wanneer de route reeds gebruikt werd tijdens wedstrijden in de voorgaande jaren, is het noodzakelijk incidenten of klachten vanwege de buurtbewoners te vermelden.

De vragen tot advies en de bijzondere vragen tot afwijking van het verbod te rijden binnen de bebouwde kom, dienen per post overgemaakt te worden aan:

Algemene Directie Crisiscentrum

*Ter attentie van de voorzitter van de Rallycommissie
Hertogsstraat 53, 1000 Brussel*

De Rallycommissie – bedoeld bij artikel 17 van het KB – brengt haar advies uit binnen de 30 dagen na de ontvangst van alle adviesaanvragen die de gemeenten voor eenzelfde wedstrijd of competitie hebben ingediend, alsook van het volledige dossier, met inbegrip van het bewijs van homologatie van de betrokken sportbond.

Het advies van de Commissie kan vergezeld gaan met voorstellen tot het nemen van bijkomende veiligheidsvoorzieningen.

c) Gemeentelijke coördinatievergadering

Het KB voorziet dat de burgemeester verplicht is een coördinatievergadering te organiseren voor elke wedstrijd of competitie waarop deze reglementering van toepassing is.

c.1 Doel van de gemeentelijke coördinatievergadering

De bevoegdheden en de verantwoordelijkheden die aan de burgemeester in deze materie worden toegekend, hebben tot doel hem toe te laten de veiligheidsmaatregelen voorzien door de organisator, te onderzoeken, verbeteringen aan te brengen of bijkomende vereisten te stellen, en, in het algemeen, de maatregelen van openbare orde te treffen die noodzakelijk zijn voor het goede verloop van de competitie op het grondgebied van de gemeente.

Bij deze gelegenheid is het onder meer raadzaam:

- na te gaan of de organisator de hem ten laste gelegde de verplichtingen naleeft en dat zijn veiligheidsplan voorziet in de door de reglementering opgelegde maatregelen, in het bijzonder voor wat de medische middelen betreft, de omkadering van de wedstrijd en van het publiek (stewards)...
Het veiligheidsplan dient besproken te worden en indien nodig aangepast. Bovendien vergewist de burgemeester er zich van dat er een overeenstemming is tussen de veiligheidsvoorzieningen van alle betrokken partijen. Iedereen wordt op zijn verantwoordelijkheden gewezen.
- vast te leggen, in functie van het parcours op het grondgebied van de gemeente, waar de voor het publiek verboden zones, de tijdelijke eet- en drankgelegenheden, de stands en de technische assistentiezones geplaatst zullen zijn.

- te voorzien op welke dagen en uren de verkenningen toegestaan zijn. Die verkenningen zijn verboden tussen 22.00u en 07.00u. De verkenningen voor nationale, regionale en provinciale wedstrijden mogen ten vroegste de dag vóór de wedstrijd plaatsvinden. De verkenningen voor de internationale wedstrijden mogen gedurende maximaal twee dagen plaatsvinden en binnen de week die het vertrek voorafgaat. Als een provinciale, regionale of nationale wedstrijd plaatsvindt tegelijkertijd met een internationale wedstrijd, dan mogen de verkenningen samen met de internationale wedstrijden plaatsvinden. Met uitzondering van de verkenningen die geprogrammeerd staan op de dag zelf van de wedstrijd of competitie, mogen de verkenningen enkel uitgevoerd worden met gewone voertuigen, maar toch door de organisator en door de politiediensten identificeerbare wagens. Gedurende de verkenningen moeten alle bepalingen van de wegcode gerespecteerd worden.
- de verkeersmaatregelen vast te leggen (omleggingen, éénrichtingsverkeer, parkeerplaatsen...).
- de wijze van de voorafgaandelijke informatieverstreuung aan de bevolking te preciseren voor wat de verkeersbeperkingen betreft die veroorzaakt worden door de wedstrijd of competitie (afgesloten wegen, omleggingen...). Daarbij moet de nodige aandacht besteed worden aan het feit dat deze informatie niet alleen verstrekt moet worden aan de omwonenden, maar tevens aan de personen (dokters, verpleegkundigen...) of diensten (brandweer, 100-ziekenwagens, MUG-diensten...) die opgeroepen zouden kunnen worden voor dringende interventies in de regio waar de wedstrijd of competitie plaatsvindt.
- zich te vergewissen van de coördinatie van de opdrachten die aan de interventiediensten zijn toebedeeld (brandweer, politie...).

- overeen te komen dat de gemeentelijke overheid (burgemeester, afgevaardigde schepen, lokale politie) een veiligheidsverkenning zal uitvoeren voor de start van de klassementsproeven. Daarbij is het nuttig te voorzien in een procedure waarbij de start wordt uitgesteld zolang er in de veiligheidsvoorziening een anomalie, vastgesteld gedurende deze veiligheidsverkenning, blijft bestaan (publiek dat in een verboden zone aanwezig is, obstakel op het parcours, ...).

c.2 Wanneer moet een gemeentelijke coördinatievergadering georganiseerd worden?

De ideale termijn om deze vergadering te organiseren is 40 dagen na de ontvangst van de vergunningsaanvraag.

Met die termijn is het immers mogelijk:

- voldoende tijd te laten voor de wedstrijd of de competitie om verschillende stappen te ondernemen:
 - het vastleggen van bijzondere veiligheidsvoorzieningen of het aanbrengen van aanpassingen of verbeteringen aan het oorspronkelijke veiligheidsplan;
 - het opstellen van de politiereglementen;
 - het organiseren van bijkomende gemeentelijke coördinatievergaderingen of van een provinciale coördinatievergadering indien verschillende gemeenten betrokken zijn, of van een interprovinciale vergadering wanneer de wedstrijd verschillende provincies aandoet.
- de organisator zo snel mogelijk een definitief veiligheidsplan te laten opstellen;
- De burgemeester in staat stellen hen eraan te herinneren dat ze advies moeten uitbrengen zo de organisator nog geen advies heeft ontvangen van de wegbeheerders. Die beheerders zijn het gewest en de provincie.

c.3 Wie moet op deze gemeentelijke coördinatievergadering uitgenodigd worden?

Om die verschillende aspecten te regelen, roept de burgemeester minstens de volgende instanties bijeen voor de coördinatievergadering:

- de organisator
- de lokale politiezone
- de federale politie
- de brandweer
- de verantwoordelijke voor de medische voorziening
- de gezondheidsinspecteur

c.4 Verslag

Het verslag van deze vergadering wordt binnen de acht dagen verstuurd aan de deelnemers, aan de betrokken provinciegouverneur (opdat een provinciale/interprovinciale coördinatievergadering kan worden georganiseerd, in het geval de wedstrijd of competitie het grondgebied van meerdere gemeenten / provincies doorkruist) en aan de Rallycommissie.

d) Politireglementen

Op het einde van de gemeentelijke coördinatievergadering(en) wanneer alle specifieke maatregelen, in de betrokken gemeente zijn vastgelegd in overleg met de organisator, moeten de politireglementen afgekondigd worden.

De politireglementen omvatten onder meer de volgende punten:

- De begrenzing van de **voor het publiek verboden zones** (waaronder de bijzonder gevaarlijke zones).
Vastgelegd dient te worden op welke manier deze zones door de organisator afgebakend en gesignaleerd worden.

De voor het publiek verboden zones worden op het terrein aangegeven door middel van een verkeersbord C19 (een rond bord



met witte achtergrond en een rode rand met in het midden een zwart gekleurde afbeelding van een voetganger) en verkeersbord C19 met zonale geldigheid (hetzelfde teken op een rechthoekig bord met witte achtergrond, met de vermelding “ZONE” in zwarte letters). Deze zones worden afgebakend door middel van plastic linten met afwisselende rode en witte stroken.

Voor de bijzonder gevaarlijke zones (plaatsen waar het risico om van de baan te geraken het grootst is), dient gebruik gemaakt te worden van hulpmiddelen die de toegang fysiek onmogelijk maken.

De wettelijke signalisatie is belangrijk, vooreerst omdat ze duidelijk het publiek laten weten tot welke plaatsen het geen toegang heeft, maar ook omdat ze de ordediensten in staat stelt proces-verbaal op te stellen tegen de overtreiders.

- De wijze waarop **het verkeer wordt geregeld**: afgesloten wegen, omleggingen, éénrichtingsstraten, zones voor verboden parkeren en voor verplicht parkeren, ...
- De **plaatsing en voorwaarden voor de opening van tijdelijke eet- en drankgelegenheden** (kraampjes, frietkoten...).
- De **lokatie van de stands en zones voor assistentie**.
- De **dagen en uren wanneer de verkenningen toegestaan zijn**.

Deze reglementen moeten worden afgekondigd vóór de definitieve verlening van de vergunning door de burgemeester.

e) Verboden

Naast het verbod de klassementsproeven te laten plaatsvinden binnen de bebouwde kom (behalve behoudens gemotiveerde afwijking), somt het KB nog enkele beperkingen op voor het praktische verloop van de wedstrijd of competitie. Aldus mogen de klassementsproeven:

- niet plaatsvinden tussen 23 uur en 7 uur
- het parcours van de klassementsproeven mag geheel, noch ten dele vallen binnen de 500 meter rond ziekenhuizen, rust- en verzorgingsinstellingen;
- niet vallen binnen de zones aangeduid als “schoolomgeving” zoals gedefinieerd in het KB van 01 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Op deze bepalingen is geen enkele afwijking mogelijk.

De burgemeester moet nagaan of het parcours die bepalingen respecteert.

IV. De toekenning van de vergunning

Overeenkomstig artikel 3 van het KB moet voor de toekenning van de vergunning voldaan zijn aan verschillende voorwaarden. Het is dus noodzakelijk dat het schriftelijk document uitdrukkelijk vermeldt:

- 1 De naleving door de organisator van alle wettelijke en reglementaire verplichtingen, met inbegrip van de bepalingen van de gemeentelijke politiereglement en van het KB (veiligheidsplan...). In dat opzicht is het nuttig te verwijzen naar de gemeentelijke coördinatievergadering waar de bijzondere maatregelen in hun geheel werden bepaald;
- 2 De machtiging van de provinciegouverneur voor wat betreft de verplichte verzekering die de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen dekt (art. 8 van de wet van 21 november 1989);
- 3 De toekenning van een gunstig advies van de beheerders van de gebruikte wegen (het gewest of de provincie);
- 4 De afkondiging van politiereglementen;
- 5 De afwijking(en) die de burgemeester heeft toegestaan en de motivatie ervan, voor wat betreft het laten plaatsvinden van de klassementsproeven binnen de bebouwde kom;

- 6 De schriftelijke vaststelling door de gouverneur dat eenzelfde veiligheidsniveau werd bereikt over het gehele parcours van de wedstrijd of competitie. Deze vaststelling heeft betrekking op de wedstrijden of competities die plaatsvinden in verschillende



- gemeenten en waarvoor een provinciale of interprovinciale coördinatievergadering georganiseerd dient te worden;
- 7 De beoordeling van de betrouwbaarheid en de verantwoordelijkheidszin van de organisator. Hier dient vermeld te worden:
- a. of de wedstrijd vermeld is op de officiële kalender van een erkende autosportbond (RACB, ASAF, VAS)
 - b. dat de organisator zich in het verleden niet schuldig heeft gemaakt aan zware tekortkomingen of het niet-naleven van de opgelegde veiligheidsmaatregelen;
- 8 De betaling door de organisator van een bijdrage: de organisatoren van sportwedstrijden en competities voor motorrijtuigen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben, zijn een bijdrage verschuldigd ten bedrage van 10% op het bedrag van de premie van de bijzondere burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering. Deze bijdrage is enkel van toepassing op de wedstrijden of competities die onder het KB vallen. Deze bijdrage wordt geheven op het bruto-bedrag van de voornoemde premie, die zowel de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor 'organisatie' als de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor 'verkeer' dekt. Daartoe maakt de verzekeringsmakelaar / -maatschappij een kopie van het standaard verzekeringsformulier over aan de Algemene Directie Crisiscentrum. De organisator moet de bijdrage binnen de 30 dagen na de wedstrijd of competitie storten op het rekeningnummer **IBAN BE04 6792 0060 8831** van de FOD Binnenlandse Zaken - Rallycommissie.

- 9 Het advies van de betrokken commissie voor dringende medische hulpverlening met betrekking tot de medische voorziening die de organisator voorzien heeft;
- 10 Het advies van de Rallycommissie, bedoeld bij artikel 17 van het KB.

V. Formaliteiten te vervullen na de competitie

1 Evaluatie

De overheid die de coördinatie heeft georganiseerd (op gemeentelijk en/of provinciaal vlak) dient een evaluatievergadering te organiseren teneinde:

- de toepassing van het veiligheidsplan en de naleving van de aan de organisator opgelegde verplichtingen te beoordelen ;
- de doeltreffendheid van de veiligheidsmaatregelen te evalueren.

Doel is om voor een volgende editie van de wedstrijd of competitie vast te leggen hetgeen herzien of verbeterd moet worden.

2 Incidentenverslag

Voor elk incident dat zich voorgedaan heeft tijdens de wedstrijd of competitie, of in de marge ervan maar als gevolg van de wedstrijd of competitie moet de burgemeester een gedetailleerd verslag opstellen dat minstens de volgende informatie bevat:

- dag, uur en exacte plaats van het ongeval;
- de exacte aard ervan;
- de omstandigheden daarrond;
- de vermoedelijke oorzaken;
- de materiële schade;
- de interventie maatregelen;
- de slachtoffers:
 - het aantal ;
 - de aard van de lichamelijke schade: lichtgewond, zwaargewond of overlijden.

Dat verslag dient zo snel mogelijk verstuurd te worden aan de minister van Binnenlandse Zaken, de minister bevoegd voor de verkeersveiligheid en de provinciegouverneur.

HOOFDSTUK II : DE ORGANISATOR

De organisator van een sportwedstrijd of sportcompetitie voor auto's moet een aantal verplichtingen in acht nemen, opgelegd door de reglementering waarvan sprake in deze brochure. De naleving van deze voorwaarden is een onontbeerlijk element om de aflevering van de definitieve vergunning te bekomen van de gemeente waar de wedstrijd of competitie plaatsvindt. Het is dan ook volstrekt noodzakelijk dat de in dit hoofdstuk uiteengezette punten gevolgd worden.

I. Indiening van de vergunningsaanvraag bij de betrokken burgemeester(s)

1 De geadresseerde

De vergunningsaanvraag moet verstuurd worden aan de gemeentelijk overheid waar de wedstrijd of competitie zal plaatsvinden en tegelijkertijd moet een afschrift ervan aan de provinciegouverneur verstuurd worden.

Indien het parcours van de wedstrijd of competitie zich uitstrekt over het grondgebied van meerdere gemeenten, dient aan de gemeentelijke overheid van elk van die gemeenten een vergunningsaanvraag gericht te worden. Indien het parcours het grondgebied van verschillende provincies doorkruist, zal eveneens afschrift verstuurd moeten worden aan de verschillende betrokken gouverneurs.

De vergunningsaanvragen moeten zowel worden verstuurd naar de burgemeesters op wiens grondgebied de competitie plaatsvindt als naar de burgemeesters op wiens grondgebied het verbindingstraject ligt.

2 Termijn

De aanvraag moet ten laatste drie maanden vóór de wedstrijd of competitie ingediend worden. Indien de aanvraag niet binnen deze termijn is ingediend, dan wordt ze verworpen. De ideale termijn om deze aanvraag in te dienen is vier maanden vóór de datum van de wedstrijd of competitie.

3 Inhoud

De vergunningsaanvraag omvat de volgende elementen:


- de concrete vraag aan de burgemeester om de wedstrijd of competitie te mogen organiseren;
- in voorkomend geval, het bewijs van de vermelding van de wedstrijd of competitie op de jaarkalender van één of meerdere erkende autosportbonden, namelijk: de Royal Automobile Club van België (RACB), de Association Sportive Automobile Franco-phone (ASAF) of de Vlaamse Auto-Sportfederatie (VAS);
- een voorlopige versie van het veiligheidsplan, waarin de algemene veiligheidsmaatregelen, voorzien door de organisator, uiteengezet worden;
- een kaart waarop het gevolgde parcours precies vermeld staat, zowel voor de klassementsproeven als voor de verbindingstrajecten;
- een tijdschema van het verloop van de verkenningen en van de klassementsproeven (exacte dagen en uren);
- de attesten van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering, van zodra ze beschikbaar zijn;
- het bewijs van betaling van de bijzondere bijdrage aan de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, dit indien die organisatie al vroeger een wedstrijd of competitie georganiseerd heeft.

II. De bijzondere verzekering

Volgens artikel 8 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen moeten de organisatoren van de voornoemde wedstrijden en competities een verzekering afsluiten die, rekening houdend met de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt.

In overeenstemming met het KB van 26 april 1995, is het de taak van de gouverneur van de provincie waar de wedstrijd plaatsvindt, vast te stellen of de organisatoren een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering afgesloten hebben die de vereiste dekking heeft. De organisatoren dienen hiervoor een door een erkende verzekeringsmaatschappij behoorlijk opgestelde polis aan de gouverneur voor te leggen. Indien de gouverneur vastgesteld heeft dat aan de vereisten van artikel 8 van voornoemde wet voldaan is, kan deze aan de organisator zijn schriftelijke toestemming verlenen, een toestemming die beperkt is tot het specifieke domein van de bijzondere aansprakelijkheidsverzekering.

Indien de wedstrijd of competitie zich over verschillende provincies uitstrekt, dan moet de gouverneur van de provincie waar de wedstrijd of competitie van start gaat, de vergunning verlenen op eensluidend advies van de andere betrokken gouverneurs.



De vergunning van de gouverneur over de verzekering vormt een onontbeerlijke voorwaarde vooraleer de burgemeester een vergunning voor de wedstrijd kan verlenen

Hierbij dient onderlijnd te worden dat het verkrijgen van deze schriftelijke toestemming vanwege de gouverneur een conditio sine qua non is voor de burgemeester om, in het kader van het KB, een sportwedstrijd voor auto's toe te laten. Het is dus van groot belang aan de gouverneur(s) van de betrokken provincie(s) een kopie van de verzekeringspolis over te maken.

De polis van deze verzekering dient de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de “organisatie” en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor het “verkeer” te dekken.

III. Verplichte bijdrage

De organisator verbindt zich tot het storten van een bijdrage aan de FOD Binnenlandse Zaken ten bedrage van 10% op het bedrag van de premie van de bijzondere burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering.

De verzekeringsmakelaar / -maatschappij stuurt een kopie van het standaard verzekeringsformulier naar het volgende adres:

Algemene Directie Crisiscentrum

*Ter attentie van de Voorzitter van de Rallycommissie
Hertogsstraat 53, 1000 BRUSSEL*

of via mail aan rallycommissie@ibz.fgov.be

Binnen de maand die volgt op de wedstrijd of competitie, moet het bedrag gestort worden op het rekeningnummer **IBAN BE04 6792 0060 8831** van de FOD Binnenlandse Zaken – Rallycommissie, met de vermelding van de naam van de betrokken sportwedstrijd voor auto's, alsook de organisator daarvan.

Met deze bijdrage wordt de werking van de Rallycommissie gefinancierd.

IV. Het gunstig advies van de wegenbeheerders

De organisator moet tevens het gunstig advies vragen van de beheerder van de wegen die gebruikt worden voor de klassementsproeven evenals de verbindingssritten. Die beheerders zijn ofwel de gewestelijke, de provinciale of de gemeentelijke overheid.

Indien van deze overheden geen reactie verkregen wordt, is het de burgemeeste(s) die de voornoemde beheerders eraan moet herinneren dat zij een advies moeten verlenen.

V. Dwingende verplichtingen en maatregelen voor de organisator

1 Het parcours

Het parcours van een wedstrijd of competitie is onderworpen aan bepaalde voorwaarden:

- **Verbod om door de bebouwde kom te rijden:** Het parcours van de klassemmentsproef mag niet door een bebouwde kom lopen. De burgemeester kan evenwel van deze bepaling afwijken, na het advies verkregen te hebben van de Rallycommissie.
- **Beperkingen op de uren:** Klassemmentsproeven zijn verboden tussen 23.00u 's avonds en 7.00u 's ochtends. Hiervan kan niet afgeweken worden.
- **Het parcours van de klassemmentsproeven** mag niet geheel of gedeeltelijk gelegen zijn binnen de 500 meter rond ziekenhuizen, rust- en verzorgingsinstellingen.
- Het parcours van de klassemmentsproeven mag niet vallen binnen de zones aangeduid als “schoolomgeving” zoals gedefinieerd in het KB van 01 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.
- De wedstrijd of competitie mag slechts plaatsvinden op een **voor het verkeer volledig afgesloten parcours**.
- Het parcours van de wedstrijd of competitie mag slechts aan **de deelnemers worden bekendgemaakt op de dag dat de verkenningen plaatsvinden**.
- **Verkenningen zijn verboden tussen 22.00u en 7.00u.** Verkenningen voor nationale, regionale en provinciale wedstrijden mogen slechts plaatsvinden de dag vóór de wedstrijd. Verkenningen voor internationale wedstrijden mogen slechts plaatsvinden gedurende maximum twee dagen en binnen de week die het vertrek voorafgaat. Indien een provinciale, regionale of nationale wedstrijd samen met een internationale wedstrijd plaatsvindt, dan mogen de verkenningen samen met die van de internationale wedstrijden plaatsvinden.
- Met uitzondering van de verkenningen die gepland zijn op de dag zelf van de wedstrijd of competitie, mogen de verkenningen enkel maar uitgevoerd worden met **gewone voertuigen, die evenwel identificeerbaar zijn door de organisator en de politiediensten**. Gedurende de verkenningen moeten alle bepalingen van de wegcode gerespecteerd worden.

2 Het veiligheidsplan

De organisator moet een veiligheidsplan opstellen, waarin in detail alle voorziene veiligheidsmaatregelen beschreven staan. Hij moet dat plan aan de betrokken burgemeester(s) overmaken

De definitieve versie van dit plan dient te voldoen aan de beslissingen, opmerkingen en vaststellingen die genomen of gemaakt zijn tijdens de gemeentelijke, provinciale en interprovinciale vergaderingen, of tijdens de bijeenkomst van de Rallycommissie (wijzigingen van het parcours, aanvullende veiligheidsbepalingen, uitbreiding van de voor het publiek verboden zones , ...).

Dit plan moet minstens de volgende elementen bevatten:

- In de eerste plaats, de gegevens van de verschillende verantwoordelijken:
 - de koersdirecteur;
 - de adjunct-koersdirecteur;
 - de algemene veiligheidsverantwoordelijke;
 - de verantwoordelijken voor elke klassemmentsproef;
 - de veiligheidschefs voor elke klassemmentsproef;
 - de verantwoordelijken van de medische dienst;
 - de coördinaten van de verschillende interventiediensten (lokale politiedienst(en), federale politie, ziekenhuizen, brandweer diensten, medische assistentie, ...);
- Een gedetailleerde kaart, met daarop de volgende elementen:
 - het parcours van de klassemmentsproeven;
 - het parcours van de verbindingsritten;
 - de voor het publiek verboden zones;
 - de bijzonder gevaarlijke zones;
 - de voor het verkeer gesloten wegen;
 - de zones van verboden parkeren;
 - de zones van verplicht parkeren;
 - de exacte positie van de opstellingsplaatsen van alle verantwoordelijken;

- de assistentiezones;
- de zones voor de hulpposten;
- de zones die voor de media voorbehouden zijn.

Bovendien moeten de communicatiemiddelen die gebruikt worden tussen de verantwoordelijken en de hierboven vermelde zones en posten nader gespecificeerd worden.

Tevens dient het aantal ingezette baancommissarissen en stewards, hun plaatsen en hun spreiding langs het parcours vermeld te worden.

De toegangs- en evacuatiewegen ten behoeve van de interventiediensten moeten duidelijk zijn aangeduid. Er moet ook duidelijk zijn aangegeven hoe de organisator de medische middelen en de middelen tot brandbestrijding organiseert.

3 De medische middelen en de middelen tot brandbestrijding waarin de organisator voorziet

De organisatoren voorzien in de volgende medische middelen en middelen tot brandbestrijding:

- In eerste instantie voorzien ze in een coördinerende geneesheer voor de medische hulpverlening die ervaring heeft in dringende medische hulpverlening. Hij/zij moet bewijzen dat hij/zij beschikt over één van de kwalificaties die voorzien worden in art. 9, § 1, van het koninklijk besluit van 27 april 1998 houdende vaststelling van de normen waaraan een functie “gespecialiseerde spoedgevallenzorg” moet voldoen om erkend te worden. Die geneesheer dient ter plaatse te zijn. Voorafgaand aan de wedstrijd of competitie moet hij/zij de medische urgentiestructuren in de betrokken provincie contacteren. Deze geneesheer wordt tevens uitgenodigd deel te nemen aan de coördinatievergaderingen.

- Bij de start van elke klassemmentsproef moeten de volgende mensen en middelen klaar staan om op te treden:
 - een dokter;
 - een uitgeruste ziekenwagen, die voldoet aan de normen die op de 100-voertuigen van toepassing zijn, alsook twee hulpverlenersambulanciers;
 - een ploeg gebreveteerde hulpverleners;
 - een depannagewagen;
 - een brandweerploeg.

- Indien een klassemmentsproef langer is dan 15 kilometer, dan moet op een tussenpunt volgende middelen klaar staan:
 - een dokter;
 - een uitgeruste ziekenwagen;
 - een ploeg hulpverleners.

De medische hulpverleners moeten vertrouwd zijn met de medische aspecten inherent aan de uitoefening van de autosport.

Het medisch dispositief moet in staat zijn hulp te bieden in zowel individuele als collectieve noodsituaties. Daartoe dient een procedure opgesteld te worden waarbij een link gelegd wordt met de lokale noodplanning en met name de maatregelen die daarin zijn opgenomen qua interventie en de coördinatie van de medisch-sanitaire discipline.

Wanneer een noodsituatie zich voordoet, dient de organisator de tussenkomst van het voormeld dispositief mogelijk te maken door de wedstrijd stil te leggen. De wedstrijd of competitie mag slechts hervat worden, nadat de noodsituatie is opgeheven en de urgentiemiddelen terug ter beschikking staan om tussen te komen.

4 Het omkaderingspersoneel

De organisator moet verplicht verschillende partijen aanduiden, die welomschreven functies vervullen:

- een koersdirecteur;
- een algemene veiligheidsverantwoordelijke;
- een verantwoordelijke voor elke klassementsproef;
- een veiligheidschef voor elke klassementsproef;
- baancommissarissen;
- stewards

a) Rol van de verschillende partijen

In het KB staan een aantal bepalingen die precies de rol en het profiel omschrijven van de algemene veiligheidsverantwoordelijke, de veiligheidschef, de baancommissarissen en de stewards.

De algemene veiligheidsverantwoordelijke

De algemene veiligheidsverantwoordelijke moet ten minste 21 jaar zijn en is belast met:

- het nemen van de organisatorische en materiële veiligheidsmaatregelen die aan de organisator toekomen en die complementair zijn aan het lokaal veiligheidsplan;
- het organiseren en coördineren van het optreden van de veiligheidschefs aangeduid voor elke klassementsproef;
- het deelnemen aan de door de overheden georganiseerde coördinatie- en evaluatievergaderingen;
- het vervullen van de taak van contactpunt ten opzichte van de interventie-diensten.

De veiligheidschef

Voor elke klassemmentsproef wordt een veiligheidschef aangeduid. Deze moet minstens 21 jaar oud en houder zijn van een bewijs van bekwaamheid afgeleverd door één van de sportbonden overeenkomstig de voorwaarden gesteld bij het ministerieel besluit van 19 november 1998 houdende de voorwaarden tot het afleveren van de bewijzen van bekwaamheid voor stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs bij sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. De veiligheidschef is belast met:

- de zorg ter plaatse (d.w.z. op het parcours van de klassemmentsproef) voor de uitvoering van de door de organisator, in akkoord met de overheid, vastgelegde veiligheidsmaatregelen;
- de organisatie en de coördinatie van de baancommissarissen en de stewards.

De baancommissarissen

De baancommissarissen moeten ook houder zijn van een bewijs van bekwaamheid afgeleverd door één van de sportbonden. Ze moeten minstens 18 jaar oud zijn.

De baancommissarissen zijn over het gehele parcours verspreid en hebben de volgende opdrachten:

- de piloten informeren of hen instructies verstrekken aan de hand van overeengekomen en ondubbelzinnige signalen;
- onmiddellijk optreden bij incidenten die zich voordoen bij de post die ze bezetten (ongeval, aanwezigheid van publiek in de verboden zone, ...).

De stewards

Net zoals in voetbalstadions hebben stewards – naast baancommissarissen en veiligheidschefs – tegenwoordig een belangrijke plaats in de omkadering van autorally's.

Net zoals baancommissarissen en veiligheidschefs moeten stewards verplicht houder zijn van een bewijs van bekwaamheid om hun opdrachten te kunnen vervullen. Ze moeten minstens 18 jaar oud zijn.

De stewards worden opgesteld langs het parcours en zijn belast met volgende opdrachten:

- onthaal van het publiek;
- veiligheidsraadgevingen aan het publiek;
- de verbodszones signaleren aan het publiek en het publiek onderbrengen in de voor het publiek toegankelijke zones;
- informatie verschaffen aan het publiek over de parkeermogelijkheden, de potentiële gevaren, de sanitaire, medische of veiligheidsinfrastructuur;
- de veiligheidschefs en ordediensten waarschuwen indien ze risicosituaties vaststellen.

Goed om weten

Voor wedstrijden waar veel publiek naar komt kijken – verspreid over de gehele lengte van het parcours – kan het nuttig zijn om een team van mobiele stewards in te zetten, die klaar staan om zeer snel op te treden ten aanzien van het gedeelte van het parcours waar zich een probleem stelt.

Het KB bepaalt niet hoeveel stewards over het parcours van een wedstrijd moeten worden ingezet. Dat aantal hangt af van de omstandigheden (concentratie van het publiek op bepaalde belangrijke punten, verzekerde begeleiding van toeschouwers naar beschermde zones...) en wordt in overleg met de lokale politiediensten bepaald.

b) Briefing

Vóór de competitie voorziet de organisator een briefing, waarbij de bijzonderheden van de desbetreffende wedstrijd of competitie verduidelijkt worden. Het omkaderingspersoneel ontvangt alsdan alle nuttige informatie die ze nodig heeft om hun taak correct te volbrengen.

De nadruk ligt op de volgende punten:

- de specifieke rol van de drie categorieën van omkaderingspersoneel tijdens de wedstrijd of de competitie;

- de samenwerking met de politie en de hulpdiensten;
- de mogelijke aanwezigheid van groepen risicotoeschouwers;
- een herhaling van het wedstrijdreglement;
- de voorstelling van het veiligheidsplan en van het politiereglement;
- de procedure die gevolgd moet worden ingeval van een incident.

c) Opleiding

c.1 Principe

Om hun taken te kunnen vervullen, moeten de stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs verplicht houder zijn van een bewijs van bekwaamheid afgeleverd door één van de sportbonden overeenkomstig de voorwaarden gesteld bij het ministerieel besluit van 19 november 1998. Dat bewijs, geldig voor een periode van maximum twee jaar, wordt afgeleverd door de sportbonden na het doorlopen van een basisopleiding, waarvan het programma is goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken. Het wordt vernieuwd na het doorlopen van een bijscholing, waarvan het programma eveneens is goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken.

c.2 De stage

Eén van de onderdelen van de opleiding die de kandidaat-stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs moeten volgen, is een stage van drie wedstrijden, bestaande uit het vergezellen van ervaren personen op het terrein die de functies uitoefenen waarvoor de kandidaat-stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs zich kandidaat stellen.

De organisatoren maken een evaluatie van het werk van de kandidaten. Die stage vormt de laatste stap van de opleiding en de kandidaten die ze volgen, moeten houder zijn van een attest waaruit blijkt dat ze de andere delen van de opleiding al gevolgd hebben.

De organisator van een wedstrijd of competitie moet dus controleren dat enerzijds diegenen die de volledige opleiding reeds gevolgd hebben in het bezit zijn van een bewijs van bekwaamheid, en anderzijds dat de stagiaires een bewijs hebben dat ze reeds de nodige onderdelen van de opleiding hebben gevolgd om de stage te mogen aanvatten.

d) Herkenningstekens en elementaire talenkennis

Diegenen die in direct contact staan met het publiek, moeten gemakkelijk herkenbaar zijn. Daartoe dragen de stewards een lichtweerkaatsend hesje met het opschrift 'STEWARD'. De baancommissarissen en de veiligheidschefs moeten tekens en/of kleuren dragen die hun functie onderscheiden.

Het is aangewezen dat de stewards en baancommissarissen een elementaire kennis van de taal hebben van de plaats waar de wedstrijd of competitie plaatsheeft.

5 De deelnemers

De organisator moet een aantal minimumvoorwaarden aan de deelnemers opleggen.

De piloten en copiloten moeten minstens 18 jaar oud zijn. Ze moeten houder zijn van een licentie die is uitgereikt door de nationale sportbonden en waarbij de deelname aan type en de graad van de georganiseerde wedstrijd wordt verleend.

De piloten moeten uiteraard in het bezig zijn van een geldig rijbewijs.



Het is onontbeerlijk dat ze een veiligheidsuitrusting hebben, d.w.z. minstens een gehomologeerd veiligheidshelm, een veiligheidsgordel of -harnas, en een brandwerende overall.

De organisator of de sportbonden kunnen ook andere voorwaarden toevoegen aan dit wettelijk minimum.

6 Het publiek

a) Afbakening van de voor het publiek verboden zones

Die zones worden vastgelegd in een politiereglement. Op het terrein worden ze afgebakend door middel van plastic linten met afwisselend rode en witte streken en aangegeven door middel van een verkeersbord C19 (rond bord met een rode rand op een witte achtergrond, met in het midden een zwarte afbeelding van een voetganger) en C19 met zonale geldigheid (hetzelfde teken afgebeeld op een rechthoekig bord met witte achtergrond, met de vermelding 'ZONE' in zwarte letters). Voor de zones die bijzonder gevaarlijk zijn, dit wil zeggen, de zones waar de kans groot is om van de baan te gaan, moet gebruik gemaakt worden van hulpmiddelen, aangepast aan de bijzonderheden van die zone, die de toegang fysiek onmogelijk. Indien de weg tijdelijk afgesloten is, kan men gebruik maken van nadarhekkens, waarop een verkeersbord C3 (rond bord met rode rand en witte achtergrond) is aangebracht.

Het is voor alle toeschouwers absoluut verboden om zich in een voor het publiek verboden zone te bevinden. De voor het publiek verboden zones zijn verboden voor alle natuurlijke personen, behalve voor diegenen die uitdrukkelijk worden opgeroepen om er tussenbeide te komen ter gelegenheid van een incident of ongeval.

De organisator moet voorzien in voldoende plaatsen met geschikte infrastructuur om de toeschouwers goede zichtbaarheid te bieden.

Elke voor het publiek toegankelijke plaats moet voldoende mogelijkheden bieden voor evacuatie.

In het geval dat , ondanks alle genomen maatregelen één of meerdere personen zich in de verboden zones bevinden, dient de organisator door het gebruik van de meest geschikte middelen de start uit te stellen of de wedstrijd of competitie stil te leggen.

b) De pers

Net zoals voor de toeschouwers is het voor de vertegenwoordigers van de pers absoluut verboden om zich in de voor het publiek verboden zone te bevinden.

Het is de organisator verboden om de journalisten, technici of fotografen een verklaring van afstand van verantwoordelijkheid ter ondertekening voor te leggen.

De organisator moet voorzien in voldoende plaatsen met een adequate infrastructuur waardoor aan de pers een goede zichtbaarheid wordt geboden. Hij moet de pers in staat stellen haar werk op een optimale wijze te vervullen, zonder dat het nodig is plaats te nemen in de voor het publiek verboden zones.

c) Informatie aan het publiek en aan de omwonenden

Het komt aan de organisator toe, in overleg met de gemeentelijke overheid, om de nodige maatregelen te nemen om de bevolking, de toeschouwers en de weggebruikers te verwittigen, te sensibiliseren en te responsabiliseren, en dit vóór, tijdens en na de competitie. Men moet vooral de nodige aandacht besteden aan de informatie aan de omwonenden en de lokale bevolking.



In de gevallen waar er woningen langs het parcours liggen, moeten de organisator en de gemeentelijke overheid – in nauw overleg met de buurtbewoners – de fysieke en materiële beschermingsmaatregelen nemen die geschikt zijn om hun veiligheid en die van hun woning te vrijwaren.

Vóór de datum van de wedstrijd moet de organisator duidelijke boodschappen richten aan de lokale bevolking en het verwachte publiek, aangaande een aantal punten houdende hun eigen veiligheid. Hij dient de beperkingen veroorzaakt door de verkenningen en door de wedstrijd of competitie zelf, te verduidelijken:

- de tijdelijke maatregelen voor de regeling van het verkeer, de toegang tot de woningen en tot de hulpdiensten, ...;

- het regionaal verkeersplan: omleidingen, alternatieve routes, ...;
- het beheer van de parkeerzones;
- de herinnering aan de veiligheidsvoorschriften aangaande de klassementsproeven en de verbindingstrajecten;
- het installeren en de opsomming van de voor het publiek verboden zones, de signalisatie ervan, ...

Die informatie moet verspreid worden via de meest geschikte middelen: lokale en nationale radio/tv, websites, geschreven pers, affiches...

De organisatoren zien erop toe dat de publiciteit niet aanzet tot roekeloosheid of agressiviteit, maar daarentegen aanmaant tot voorzichtigheid.

Op de dag van de wedstrijd moet de organisator er ook voor zorgen dat de toeschouwers geïnformeerd worden.

Hij kan daartoe voorafgaand aangeven via welk(e) kanaal/kanalen dit zal worden gedaan (vb. Twitter met Hashtag #)

De belangrijkste voorzorgsrichtlijnen dienen regelmatig langs het parcours aangeplakt te worden en dienen tevens op de achterzijde van het toegangsticket afgedrukt worden, ... indien, er één is!

De organisator moet beschikken over drie voertuigen uitgerust met een luidspreker.

OPGELET !

Te vaak spelen de openingswagens niet de rol die van hun verwacht wordt, met name de rol van de laatste bescherming tegen gevaarlijke situaties. We herhalen en willen benadrukken dat er geen plaats is voor cowboys in die openingswagens.

Twee van deze voertuigen gaan de deelnemers vooraf van het begin tot het einde van het parcours. Zij kondigen de naderende start van de klassementsproef aan en herhalen de laatste veiligheidsraadgevingen. Het derde voertuig wordt eveneens gebruikt over het gehele parcours om duidelijk het einde van de wedstrijd aan te kondigen.

Daarenboven is het noodzakelijk dat de organisatoren de personen (dokters, ...) en diensten (brandweer, 100-dienst(en), MUG...) die mogelijkerwijze dienen tussen te komen in de regio waar

de wedstrijd of competitie plaatsvindt, verwittigt van de verkeersbelemmerende maatregelen veroorzaakt door de wedstrijd of competitie (omleidingen, timing van de klassementsproeven, ...).

HOOFDSTUK III : DE PROVINCIEGOUVERNEUR

In het kader van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's krijgt de gouverneur krachtens twee wetteksten een aantal opdrachten toevertrouwd.

I. Qua verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering

Krachtens artikel 8 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen *moeten de organisatoren van voornoemde wedstrijden en competities een verzekering afsluiten die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid volgens de voorwaarden die bij deze wetgeving zijn bepaald.*

Conform het koninklijk besluit van 26 april 1995, is het de gouverneur van de provincie waar de wedstrijd plaatsvindt, die moet vaststellen of voldaan is aan de vereisten van artikel 8 van de voornoemde wet. Hiervoor dienen de organisatoren een door een erkende verzekeringsmaatschappij behoorlijk opgestelde polis aan de gouverneur voor te leggen. Indien de gouverneur vastgesteld heeft dat aan de vereisten van artikel 8 voldaan is, kan deze aan de organisator zijn schriftelijke toestemming geven, een toestemming die beperkt is tot het specifieke domein van de bijzondere aansprakelijkheidsverzekering.

Indien de wedstrijd plaatsvindt op het grondgebied van meerdere provincies, is het de gouverneur van de provincie waar de wedstrijd of competitie van start gaat, die zijn toestemming moet geven op basis van het eensluidend advies van de andere betrokken gouverneurs.

Hierbij dient onderlijnd te worden dat het verkrijgen van deze schriftelijke toestemming vanwege de gouverneur een *conditio sine qua non* is voor de burgemeester om in het kader van het koninklijk besluit een sportwedstrijd voor auto's toe te laten.

II. Betreffende de veiligheid

Artikel 4 van het koninklijk besluit vertrouwt de gouverneur een coördinerende taak toe, wanneer de wedstrijd of competitie zich afspeelt over het grondgebied van meerdere gemeenten. In dit geval dient hij schriftelijk vast te stellen dat eenzelfde veiligheidsniveau is bereikt voor het gehele parcours, en dient hij te waken over de

samenhang en de verenigbaarheid van de veiligheidsmaatregelen genomen door de verschillende gemeenten. Doordat de organisatoren verplicht zijn een afschrift van de vergunningsaanvraag gericht aan de burgemeester gelijktijdig over te maken aan de gouverneur, kan deze laatste achterhalen voor welke wedstrijden of competities hij/zij zijn coördinerende taak moet uitoefenen.

1 Provinciale coördinatie

Wanneer het parcours van de klassemmentsproeven en de verbindingsritten het grondgebied van meerdere gemeenten in eenzelfde provincie doorkruist, moet de gouverneur van deze provincie een provinciale coördinatievergadering organiseren.

Zonder afbreuk te doen aan de gemeentelijke coördinatievergaderingen, is het doel van de provinciale coördinatievergadering het geheel van de veiligheidsvoorzieningen en de correcte inpassing van het veiligheidsplan van de organisator in deze voorzieningen, te onderzoeken. De gouverneur dient na te gaan dat de gemeentelijke coördinatievergaderingen plaatsgevonden hebben, dat elke partij harmonieus in het plan en in het geheel van de voormelde voorzieningen past, dat elk van de betrokkenen duidelijk zijn verantwoordelijkheden kent en dat alle organisatorische en materiële maatregelen genomen zijn met het oog op een correct en veilig verloop en zonodig een snelle en doeltreffende interventie. De gouverneur dient aandachtig te zijn voor de samenhang en de verenigbaarheid van de maatregelen genomen door de verschillende gemeenten. Hij/zij moet er zich van vergewissen dat eenzelfde veiligheidsniveau over het ganse parcours wordt bereikt.



Hij roept minstens de volgende partijen op voor deze coördinatievergadering:

- de organisatoren;
- de lokale politiezones;
- de federale politie;
- de brandweerdienst(en);
- de gezondheidsinspecteur.

Binnen de acht dagen wordt het verslag van deze vergadering verstuurd aan de deelnemers en aan de Rallycommissie.

In de hypothese dat de gouverneur, ingevolge de coördinatievergadering, tot de vaststelling komt dat eenzelfde veiligheidsniveau bereikt is, dient hij dit op schriftelijk wijze, en zo snel mogelijk, mede te delen aan de betrokken burgemeesters en de organisator.

2 Interprovinciale coördinatievergadering

Wanneer het parcours van de wedstrijd of competitie zich uitstrekt over het grondgebied van meerdere provincies, dient de gouverneur van de provincie waar de start van de wedstrijd of competitie plaatsheeft, een interprovinciale coördinatievergadering te organiseren. Deze gouverneur dient een schriftelijke vaststelling af te leveren dat eenzelfde veiligheidsniveau werd bereikt over het ganse parcours, na advies van de andere gouverneurs verkregen te hebben.

3 De uitvoering van inspecties op vraag van de Rallycommissie

De Rallycommissie kan zowel vóór als tijdens de wedstrijd om een inspectie ter plaatse vragen.

4 Evaluatieverslag

a) Evaluatie a posteriori

Als de gouverneur een provinciale coördinatievergadering organiseert, dan dient hij/zij nadien een evaluatie van de wedstrijd of competitie te maken, bijvoorbeeld in de

vorm van een debriefing. Dit slaat zowel op de eventuele incidenten als op de werking van het veiligheidsplan en het effectieve karakter van de genomen veiligheidsmaatregelen.

b) Ontvangst van het incidentenverslag

Indien er zich incidenten hebben voorgedaan, zal de burgemeester een incidentenrapport opstellen dat hij/zij overmaakt aan de gouverneur van de provincie. Met dit verslag kan de gouverneur zijn jaarlijks syntheseverslag opstellen.

c) Syntheseverslag

Op het einde van elk seizoen moeten de gouverneurs een syntheseverslag opstellen. Hierbij wordt een globale evaluatie opgemaakt van het afgelopen seizoen. Dat verslag wordt vóór 15 december overgemaakt aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de minister bevoegd voor de verkeersveiligheid.

HOOFDSTUK IV : DE RALLYCOMMISSIE

I. Grondslag en opdrachten

De Rallycommissie vindt haar grondslag en bestaansreden in de artikelen 17 en 18 van het koninklijk besluit en haar werkzaamheden passen binnen het beheer van de dossiers van de Algemene Directie Crisiscentrum.

In essentie geeft de Rallycommissie de burgemeesters die door een snelheidswedstrijd voor auto's betrokken zijn, advies over de veiligheidsaspecten van de wedstrijd. Ze onderzoekt daartoe het volledige veiligheidsplan dat de organisator voorlegt. Ze analyseert ook de motivatie die een burgemeester gebruikt om zijn/haar beslissing te ondersteunen om een deel van de bebouwde kom te gebruiken.

De Rallycommissie wordt ook geacht adviezen over de toepassing van de rallyreglementering uit te brengen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de minister bevoegd voor de verkeersveiligheid.

II. Samenstelling

Het voorzitterschap en het secretariaat worden verzekerd door de Algemene Directie Crisiscentrum. De Rallycommissie is samengesteld uit een vertegenwoordiger van:

- de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken
- de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
- de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten
- de Federale Politie
- de Vaste Commissie van de Lokale Politie
- het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
- (naargelang de wedstrijd of competitie) de nationale of regionale autosportbond. Zij hebben een raadgevende stem. Elk gewest is uitgenodigd om een vertegenwoordiger naar de Rallycommissie te sturen.

Om advies uit te brengen over een bepaalde wedstrijd wordt de Rallycommissie uitgebreid met:

- de betrokken gouverneur of arrondissementscommissaris
- een vertegenwoordiger van de betrokken lokale politiezones
- de organisator van de wedstrijd of competitie (om bijkomende informatie over het dossier te geven).

III. Aanbevelingen

De Rallycommissie wil met deze brochure enkele aanbevelingen uitbrengen, die evenzeer maatregelen van gezond verstand zijn, om te zorgen voor het veilig verloop van een snelheidswedstrijd voor auto's alsook voor het voortbestaan ervan. In de achtergrond is het nuttig te herinneren aan twee principes die tijdens de werkzaamheden van de Rallycommissie aan het licht gekomen zijn en die van belang zijn voor alle publieke en private actoren:

ER ZIJN GEEN KLEINE RALLY'S ALS HET OM VEILIGHEID GAAT

**DE VEILIGHEID VAN DE RALLY IS NOODZAKELIJK
OM DE POPULARITEIT ERVAN TE VERZEKEREN**



1 Veralgemeining van een zone van 10 meter die voor het publiek verboden is

Die bepaling is reeds opgenomen in de omzendbrief OOP 25 van 1 april 2006. Ze wordt al systematisch toegepast op bepaalde wedstrijden in bepaalde gebieden, maar ze is nog niet tot alle rally's veralgemeend.

Het idee om het publiek te verbieden binnen een zone van 10-meter langs de beide zijden van de weg, wordt als een bijkomend veiligheidselement beschouwd, maar de toepassing ervan op het terrein is tot nog toe beschouwd als moeilijk of zelfs onmogelijk. In realiteit stellen we vast dat de toeschouwers tussen de veiligheidsposten wandelen of op een plaats blijven staan, op slechts enkele centimeters van

het parcours waar de rallywagens met grote snelheden langs rijden. Daarbij dient vastgesteld te worden dat de meeste slachtoffers met lichamelijke schade vallen in de zones die het dichtst langs het parcours liggen. De gedwongen verplaatsing van de toeschouwers tot een grotere afstand van het parcours kan positieve gevolgen hebben: toeschouwers, of nieuwsgierige buurtbewoners, die zich niet bewust zijn van de gevaren inherent aan de autosport bevinden zich op een veilige afstand. Op het vlak van de organisatie kunnen de partijen die instaan voor de veiligheid (S1-, oo- en o-voertuigen, baancommissarissen en stewards) dit verbod aanwenden om het publiek te verplichten meer afstand te nemen ten aanzien van het parcours, doch enkel indien deze maatregel als een verplicht te respecteren maatregel door eenieder aanvaard wordt.

Om te komen tot een aanvaarding van deze maatregel op het terrein, is het niet voldoende dat deze maatregel opgenomen wordt in het politiereglement, noch dat de bekendmaking van deze maatregel beperkt blijft tot een vermelding aan het begin de klassemmentsproef. Ze dient herhaald te worden langs het parcours en opgenomen te worden in een document dat aan de toeschouwer verstrekt wordt, ofwel in het programma (gelet op het feit dat deze meestal aangekocht moet worden, bereikt ze in principe niet het algemeen publiek), ofwel – en beter nog – in een folder die verspreid kan worden bij de ingangen tot de klassemmentsproef.

Hoewel de maatregel van het voorzien van een 10-meter zone aangemoedigd moet worden, kan niet verwacht worden dat het publiek langs het parcours deze bepaling kent.

Aldus wordt dat verbod op het terrein bij voorkeur gevisualiseerd, zodanig dat alle toeschouwers, ongeacht hoe ze op een bepaalde plaats gaan om naar de klassemmentsproef te kijken, een infrastructuur aantreffen die de organisator in plaats gesteld heeft (afgebakende zones en C19-borden), ofwel een signalisatie aantreffen dat een algemeen verbod aangeeft om zich naar een zone te begeven.



Voorbeeld van bord gebruikt voor de Ieper Rally

De Rallycommissie stelt voor dat de organisatoren aan het bord C19 een herinneringsbord C19 toevoegen, dat bestaat uit het bekende verkeersbord (een rond bord met witte achtergrond en een rode rand met in het midden een zwart gekleurde afbeelding van een voetganger), waaronder een rechthoekig wit bord hangt met daarop de vermelding (in het zwart) "HERINNERING 10m".

Die borden moeten aan de beide zijden van het parcours geplaatst worden, na elk kruispunt of aan de uitgang van de zones waar het publiek plaats kan nemen. Ze worden bij voorkeur ook geplaatst aan de tijdscontrole bij de aanvang van de klassemmentsproef en in de omgekeerde richting bij de tijdscontrole aan het einde van de klassemmentsproef.

De Rallycommissie herinnert eraan dat die verplichting in het politiereglement moet staan dat voor de snelheidswedstrijd voor auto's genomen is. De tekst kan als volgt opgesteld worden (mits specifieke aanpassingen): 'Een zone van 10 meter langs de beide kanten van het parcours en vanaf de rand ervan, is voor het publiek verboden over de gehele lengte van de klassemmentsproef, behalve voor de zones waar specifieke, min of meer beperkende maatregelen zijn voorzien door de organisator in overeenstemming met de overheden. In dat geval zijn de maatregelen die in het bijzonder genomen zijn voor die zones bepalend'.

2 Omkadering van de rally: een echte uitdaging voor het voortbestaan van de snelheidswedstrijden

Sinds het ontstaan van de rallyreglementering, gebeurt de omkadering van de wedstrijden door stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs.

Het omkaderingspersoneel vormt de hoeksteen in de organisatie van de veiligheid van sportwedstrijden voor auto's. Het voortbestaan ervan is afhankelijk van de kwaliteit van het beschikbare personeel. Hierbij is de rol van de sportbonden essentieel. Ze moeten erop toezien dat het beschikbare personeel steeds voldoet aan de opleidingsvoorwaarden en beschikt over een bewijs van bekwaamheid zoals voorzien in de reglementering.

De Rallycommissie benut elk tussenseizoen om de toestand van de situatie te kennen en wijst zo nodig de sportbonden op het feit dat ze onvoldoende hun functie van coördinator ter zake, uitoefenen. Vanuit de Rallycommissie is er vooral interesse naar het aantal stewards, de theoretische en praktische inhoud van de opleiding, de

verantwoordelijken voor de opleiding, ...

Het uiteindelijke doel is om tot een kwalitatieve omkadering te komen met behoorlijk gewaardeerd personeel.

3 Verhoogd bewustzijn van het publiek, voor de gevaren die inherent zijn aan de snelheidswedstrijden

De Rallycommissie is voorstander van het gebruik van alle beschikbare communicatiemiddelen om het publiek van een snelheidswedstrijd voor auto's – of dat nu een buurtbewoner is, een trouwe toeschouwer of een leek – de elementaire richtlijnen te verstrekken die geschikt zijn om hun eigen veiligheid en de veiligheid van hun naasten te verzekeren.

Bepaalde initiatieven kunnen aangemoedigd en gedeeld worden door alle organisatoren: aldus is een handvest van de toeschouwer opgesteld, dat bij alle wedstrijden verspreid kan worden en waarvan hieronder een voorbeeld staat.

Handvest van de Rally des Crêtes

Ik ben een verantwoordelijke piloot, co-piloot, mecaniciens of toeschouwer.

Ik respecteer de veiligheidsrichtlijnen van de organisator, de baancommissarissen en de politiediensten.

Ik ben verantwoordelijk voor de kinderen die ik bij mij heb.

Ik respecteer de buurtbewoners, hun privé eigendom en akkergronden. Ik rijdt niet met mijn voertuig op privéterrein.

Wanneer ik wegga, neem ik mijn afval mee.

Aan het stuur respecteer ik het verkeersreglement en de snelheidsbeperkingen.

Ik verbind mij ertoe iedereen die “de basisregels van dit handvest” vergeten heeft, vriendelijk te wijzen op het bestaan ervan.

Wij zorgen voor een warm onthaal en een goede dienstverlening. Samen werken wij aan het voortbestaan van onze passie en respecteren we gewoon onze gemeenschap.

Het team van de Rally des Crêtes

4 Uniformisering van de veiligheidsplannen voor een betere leesbaarheid en een betere toepassing op het terrein

Zonder de verplichting op te leggen een informaticaprogramma te gebruiken voor het opstellen van de veiligheidsplannen, verzoeken de Rallycommissie, de sportbonden en de organisatoren om tot een werkelijke uniformisering te komen in de voorstelling van de veiligheidsplannen. Daarom wordt gevraagd dezelfde symbolen te gebruiken om de verschillende bepalingen in een veiligheidsplan aan te duiden.

Deze uniformisering in de presentatie, vergezeld van luchtopnames en beeldmateriaal van de ondergrond, maakt het werk van zowel de Rallycommissie als van de actoren die op de dag van de wedstrijd of competitie het veiligheidsplan op het terrein moeten materialiseren, doeltreffender. Door die uniformisering wordt elk risico op een slecht begrip van de te nemen maatregelen, vermeden.

5 Gebrek aan burgerzin, alcohol en rally's: een moeilijke cocktail

Een snelheidswedstrijd voor auto's kan een feest zijn, dat valt niet te ontkennen.

Bepaald gedrag bij een minderheid van de toeschouwers – maar wel een effectieve en zichtbare minderheid – kan het idee dat de rally een feest is, aantasten, hetgeen verholpen kan worden op voorwaarde dat de actoren zich bewust zijn van dit fenomeen en in staat zijn er een antwoord op te bieden.

Een minderheid van het publiek geeft blijk van een bijzonder gebrek aan burgerzin: weigeren om de bevelen van de baancommissarissen en stewards te gehoorzamen, stenen gooien naar de rallyvoertuigen, opstand tegen de overheid, openbare dronkenschap, ... Deze minderheid is zich dikwijls bewust van het risico dat het loopt door de voorziene veiligheidsmaatregelen niet te respecteren. Die minderheid trekt de aandacht van het omkaderend personeel ten koste van de grote meerderheid van het publiek.

Alcohol is misschien niet overal aanwezig op de wedstrijden in België, maar de omvang van het alcoholfenomeen bij bepaalde wedstrijden, zowel grote als kleine, kan een gevaar betekenen voor de voorziene veiligheidsvoorzieningen, terwijl die op papier er toch goed uitzien. Alcohol bij snelheidswedstrijden voor auto's draagt bij tot het ontstaan en de verspreiding van onaangepast gedrag.

Naast de drankstalletjes, nemen veel toeschouwers hun eigen voorraad mee. Gelet op de tientallen toegangsplaatsen tot de snelheidswedstrijden voor auto's die in België veelal voorzien zijn, is een doeltreffende onderschepping van alcohol niet mogelijk. Door het aantal toegangsplaatsen te beperken zou de mogelijkheid tot controle ongetwijfeld verbeteren.

De Rallycommissie is voorstander voor een beperking van het gebruik van alcohol tijdens de wedstrijden. De overheid kan de organisator verzoeken de verkoop van alcohol in de op het parcours toegestane drankstalletjes te beperken of zelfs af te schaffen (wegens de ervaring met voorgaande edities).

De Rallycommissie beveelt een gerichte controle aan van de toeschouwers onder invloed van drank en dit met name door middel van alcoholcontroles op de verbindingen.

6 Nood aan een voldoende veiligheidsniveau tijdens de hele wedstrijd

Hetgeen de gemeentelijke overheid, de politiediensten en de afgevaardigde van de homologatiecommissie van de betrokken sportbond zien van de voorziene veiligheidsmaatregelen een uur vóór de wedstrijd, geeft ongetwijfeld een incorrect beeld van de veiligheidsmaatregelen tijdens heel de wedstrijd.

Het is essentieel dat de conformiteit van de veiligheidsmaatregelen wordt geverifieerd zo kort mogelijk bij de start van het eerste voertuig. De organisator ziet er tussen elke ronde op toe dat de veiligheidsmaatregelen nog altijd aanwezig zijn en neemt desnoods bijkomende maatregelen, indien blijkt dat de genomen maatregelen niet voldoende zijn, gezien de omstandigheden van de wedstrijd (publiek, weer, ...).

Omstandigheden van de wedstrijd of omstandigheden daarbuiten (vb. interventie van de hulpdiensten bij een brand in een woning op het parcours) kunnen ertoe leiden dat de start van de wedstrijd of competitie wordt uitgesteld of dat de wedstrijd of competitie wordt stilgelegd of zelfs afgeblazen. De Rallycommissie pleit voor snel, ondubbelzinnig en overlegd beheer van die situaties. Er moet worden vermeden dat een gegeven situatie leidt tot verwarring bij de toeschouwers en dus moet er snel worden gecommuniceerd over de maatregelen die de organisator heeft genomen, of de maatregelen die de overheid heeft genomen om een oplossing te bieden aan een gegeven situatie.

De Rallycommissie herinnert eraan dat het veiligheidsplan geen in klei gebakken product is, maar dat rekening moet worden gehouden met de werkelijkheid op het terrein en dat de in het plan vermelde veiligheidsmaatregelen altijd beschouwd moeten worden als minimale maatregelen die de organisator moet respecteren.

De mogelijkheid van de organisator om de maatregelen in het veiligheidsplan aan te passen aan de werkelijkheid op het terrein, is dus essentieel. De sportbonden moeten de betrouwbaarheid en de verantwoordelijkheidszin van de organisator inschatten bij het beheer van delicate situaties.

7 Doortocht door de bebouwde kom: de uitzondering

Sinds de reglementering rond snelheidswedstrijden voor auto's bestaat (1997) is de omgeving waarin de wedstrijden of competities verlopen, soms aanzienlijk veranderd. Aldus zijn er zones waar de wedstrijd of competitie tien jaar geleden voorbijkwam en waar geen enkel huis stond, ondertussen de facto bebouwde kommen geworden.

De bestaande reglementering benadrukt al verschillende jaren dat vermeden moet worden dat het parcours doorheen een effectieve bebouwde kom loopt (met veel woningen), zeker wanneer het om een eerste editie van een wedstrijd of competitie gaat.

Voor oudere wedstrijden moet de organisator zo nodig het parcours in zijn geheel opnieuw uittekenen gelet op de evolutie van de bebouwingen langs het parcours en de mogelijke capaciteitsproblemen om het publiek te kunnen opvangen in goed aangeduide zones. Het werk van de Rallycommissie gaat sinds verschillende jaren in de richting van een vermindering van het aantal doortochten door de bebouwde kom en op die manier aan een vermindering van de risico's die eigen zijn aan deze doortochten.

Al te vaak negeert de organisator de bestaande reglementering door te kiezen voor een doortocht door de bebouwde kom. Meer nog, soms is het de gemeentelijke overheid die aan de organisatie voorstelt (of oplegt?), door de bebouwde kom te rijden.

De Rallycommissie herinnert er tot slot aan dat de afwijking van het verbod te rijden door de bebouwde kom, door de burgemeesters afdoend gemotiveerd moet zijn.



Alle reglementering houdende de sportwedstrijden voor auto's, kan online teruggevonden worden via deze link:

www.crisiscentrum.be

Ook alle mogelijke nieuwe richtlijnen zullen op deze site geplaatst worden.

Namens de Rallycommissie,
Jaak Raes, voorzitter

Etienne Paulus en Willy Heijens, secretarissen - T 02 506 47 11



Scan deze code om toegang te krijgen tot de website van het Crisiscentrum