

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE1<sup>er</sup> avril 2022**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant 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, en ce qui  
concerne la réglementation des engins  
de déplacement motorisés**

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET  
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES  
PAR  
MM. **Wouter RASKIN** ET  
**Tomas ROGGMAN**

**SOMMAIRE**

Pages

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| I. Procédure .....                                  | 3  |
| II. Réunions du 14 décembre 2021 et suivantes ..... | 4  |
| III. Réunion du 22 mars 2022 .....                  | 6  |
| IV. Votes .....                                     | 10 |
| Annexes .....                                       | 14 |

*Voir:*Doc 55 **2354/ (2021/2022)**:

001: Proposition de loi de M. Vandenbroucke.  
002 et 003: Amendements.

**Voir aussi:**

005: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 april 2022

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van het koninklijk besluit  
van 1 december 1975 houdende algemeen  
reglement op de politie van het wegverkeer  
en van het gebruik van de openbare weg,  
wat de reglementering van gemotoriseerde  
voortbewegingstoestellen betreft**

## VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN  
EN FEDERALE INSTELLINGEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEREN **Wouter RASKIN** EN  
**Tomas ROGGMAN**

**INHOUD**

Blz.

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| I. Procedure .....                                       | 3  |
| II. Vergaderingen van 14 december 2021 en volgende ..... | 4  |
| III. Vergadering van 22 maart 2022 .....                 | 6  |
| IV. Stemmingen .....                                     | 10 |
| Bijlagen .....                                           | 14 |

*Zie:*Doc 55 **2354/ (2021/2022)**:

001: Wetsvoorstel van de heer Vandenbroucke.  
002 en 003: Amendementen.

**Zie ook:**

005: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

06754

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**  
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman  
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda  
 PS : Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta  
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters  
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau  
 CD&V : Jef Van den Bergh  
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel  
 Open Vld : Marianne Verhaert  
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants  
 N., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau  
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont  
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen  
 Christophe Bombled, Kattrin Jadin, Florence Reuter  
 Jan Briers, Franky Demon  
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico  
 Jasper Pillen, Tim Vandenput  
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

**C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:**

Les Engagés : Josy Arens  
 DéFI : Sophie Rohonyi

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*  
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*  
 PS : *Parti Socialiste*  
 VB : *Vlaams Belang*  
 MR : *Mouvement Réformateur*  
 CD&V : *Christen-Democratisch en Vlaams*  
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*  
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*  
 Vooruit : *Vooruit*  
 Les Engagés : *Les Engagés*  
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*  
 INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

**Abréviations dans la numérotation des publications:**

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55<sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*  
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*  
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*  
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*  
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*  
 PLEN : *Séance plénière*  
 COM : *Réunion de commission*  
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

**Afkorting bij de numerering van de publicaties:**

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*  
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*  
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*  
 CRABV : *Beknopt Verslag*  
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*  
 PLEN : *Plenum*  
 COM : *Commissievergadering*  
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 14 décembre 2021, 25 janvier 2022, 22 février 2022 et 22 mars 2022.

### I. — PROCÉDURE

Dès lors que la proposition de loi relève des compétences de l'autorité fédérale, ainsi que le prévoit l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, votre commission a décidé d'associer les gouvernements régionaux à l'élaboration de la proposition de loi. Les remarques de la Région wallonne et de la Région flamande ont été annexés au présent rapport. Quant à la Région bruxelloise, elle n'a pas transmis de réponse.

En outre, le 14 décembre 2021, la commission a également décidé à l'unanimité (conformément à l'article 28 du Règlement de la Chambre) de demander des avis écrits (dans un délai de trente jours):

- au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions;
- au SPF Mobilité et Transports;
- au Collège des procureurs généraux;
- à Centrex;
- à l'Union Royale des Juges de Paix et Juges de Police asbl;
- à l'institut Vias;
- au *Vlaamse Jeugdraad*;
- au Conseil de la Jeunesse de la Communauté Française;
- à Bird;
- à Lime
- à d'autres opérateurs offrant des trottinettes en libre-service;
- à l'Union des Villes et Communes de Wallonie;
- à l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale;

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 14 december 2021 en 2022, 25 januari 2022, 22 februari 2022 en 22 maart 2022.

### I. — PROCEDURE

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid als bepaald bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft uw commissie op 14 december 2021 eenparig beslist de gewestregeringen te betrekken bij het uitwerken van het wetsvoorstel. De opmerkingen van het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest worden als bijlage bij dit verslag opgenomen. Van het Brusselse Gewest werd geen antwoord ontvangen.

Voorts heeft uw commissie eveneens op 14 december 2021 eenparig beslist (artikel 28 van het Reglement van de Kamer) schriftelijke adviezen in te winnen (termijn: dertig dagen) bij:

- de minister bevoegd voor Mobiliteit;
- de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- het College van procureurs-generaal;
- Centrex;
- het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierechters vzw;
- Vias institute;
- de Vlaamse Jeugdraad;
- de *Conseil de la Jeunesse de la Communauté Française*;
- Bird;
- Lime;
- andere operatoren die deelsteps aanbieden;
- de *Union des Villes et Communes de Wallonie*;
- de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

—à la *Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten*;

—à Traxio.

Les avis reçus sont publiés dans les annexes au présent rapport.

## II. — RÉUNIONS DU 14 DÉCEMBRE 2021 ET SUIVANTES

### A. Exposé introductif de l’auteur de la proposition de loi

*M. Joris Vandenbroucke (Vooruit)*, auteur de la proposition de loi, précise d’emblée que par engins de déplacement motorisés, il entend surtout les engins électriques. Ces dernières années, on observe une augmentation du nombre d’accidents ainsi que des lésions corporelles qui en découlent. Les descriptions des complications rapportées par les médecins dans la presse ne passent pas inaperçues. Par ailleurs, on signale de plus en plus de conflits entre les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques, qui sont autorisés à circuler sur les trottoirs à condition qu’ils roulent au pas.

Il est donc temps de prévoir des règles adaptées, afin que les trottinettes électriques puissent prendre part de manière sécurisée à la circulation. Après avoir pris connaissance des mesures préconisées par l’institut Vias et des mesures suggérées à l’étranger, le membre propose d’inscrire les restrictions suivantes dans la législation:

— l’utilisation des engins de déplacement motorisés sur le trottoir est interdite;

— l’âge minimum pour l’utilisation d’engins dont la puissance motrice est supérieure à 250 W est fixé à 16 ans;

— le transport de passagers au moyen de trottinettes électriques est interdit.

En outre, le membre souhaite ouvrir le débat sur d’autres aspects, comme l’obligation du port du casque.

### B. Discussion générale

#### B.1. Questions et observations des membres

*M. Wouter Raskin (N-VA)* considère la proposition de loi comme intéressante, mais s’interroge par rapport à la limite d’âge.

— de *Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten*;

— Traxio.

De ontvangen adviezen gaan als bijlagen bij dit verslag.

## II. — VERGADERINGEN VAN 14 DECEMBER 2021 EN VOLGENDE

### A. Inleidende uiteenzetting door de indiener van het wetsvoorstel

*De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit)*, indiener van het wetsvoorstel, geeft van meet af aan mee dat hij met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vooral elektrische bedoelt. De jongste jaren neemt het aantal ongevallen en de letsels die eruit voortvloeien ook toe. De beschrijvingen van de complicaties door artsen in de pers blijven niet onopgemerkt. Daarnaast wordt ook in toenemende mate melding gemaakt van conflicten tussen voetgangers en stepgebruikers, die zich op het trottoir mogen verplaatsen op voorwaarde dat ze dat stapvoets doen.

Het is dus tijd om in aangepaste regels te voorzien, zodat steps op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen. Na kennis te hebben genomen van de door *Vias institute* aanbevolen en in het buitenland gesuggereerde maatregelen, stelt het lid voor om de volgende beperkingen in het recht op te nemen:

— gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het trottoir wordt verboden;

— een minimumleeftijd van 16 jaar voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;

— passagiers worden niet op steps toegestaan.

Voorts wenst het lid het debat te openen over andere aspecten, zoals de helmplicht.

### B. Algemene bespreking

#### B.1. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Wouter Raskin (N-VA)* vindt het wetsvoorstel interessant, maar heeft vragen bij de leeftijdsgrens.

L'orateur rappelle par ailleurs que la note de politique générale du ministre de la Mobilité (DOC 55 2294/012) aborde déjà le sujet. L'utilisation des trottinettes électriques pourrait du reste être envisagée dans le cadre de la révision du Code de la route, qui prend du temps, alors que le sujet est d'actualité. Peut-être convient-il d'attendre l'initiative du ministre ayant la mobilité dans ses attributions?

*M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* fait observer que les trottinettes électriques ont pris une part importante dans les déplacements en ville. Néanmoins, le nombre d'accidents semble augmenter considérablement. Il faut donc mener un débat large impliquant différents niveaux de pouvoir et les associations.

Le problème concerne principalement les conducteurs qui prennent des trottinettes en location. Les propriétaires, en revanche, peuvent s'équiper de matériel de sécurité (casque, gilet de sécurité, ...).

L'orateur partage les doutes du précédent orateur concernant la condition de l'âge, mais son groupe n'a pas d'avis tranché.

Il est à noter qu'une concertation interfédérale se consacre aux différents aspects.

*M. Frank Troosters (VB)* souligne la nécessité de traiter la question des trottinettes électriques et d'ouvrir un débat sur le sujet. Il n'est pas nécessaire d'attendre la révision du Code de la route.

*M. Emmanuel Burton (MR)* partage le constat que les trottinettes électriques prennent de plus en plus de place dans les villes et de manière désorganisée. Il est donc opportun d'adopter rapidement des mesures pour assurer la sécurité des utilisateurs et des autres usagers de la voie publique.

*Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* considère que l'utilisation plus répandue des trottinettes électriques en ville appelle des mesures.

*Mme Marianne Verhaert (Open Vld)* se prononce en faveur de l'utilisation des trottinettes électriques, car celles-ci permettent de gagner du temps. Tout en soutenant la proposition de loi, elle émet quelques réserves quant à la condition d'âge.

*M. Josy Arens (Les Engagés)* constate que certains trottoirs se scindent, offrant ainsi une voie pour les cyclistes. L'interdiction de circuler à trottinette sur les trottoirs y est-elle d'application?

De spreker herinnert er ook aan dat dit thema al aan bod komt in de beleidsnota van de minister van Mobiliteit (DOC 55 2294/012). Voor het overige zou het gebruik van elektrische steps kunnen worden aangepakt in het kader van de herziening van het Verkeersreglement wat tijd vergt, terwijl het thema actueel is. Misschien is het beter te wachten op een initiatief van de minister bevoegd voor mobiliteit.

*De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* merkt op dat de elektrische steps inmiddels een belangrijk aandeel van de verplaatsingen in de stad vertegenwoordigen. Het aantal ongevallen lijkt echter aanzienlijk te stijgen. Er is dus een ruim debat nodig waarbij de verschillende beleidsniveaus en verenigingen worden betrokken.

Het probleem heeft hoofdzakelijk betrekking op bestuurders die deelsteps huren. Eigenaars van een deelstep kunnen daarentegen over veiligheidsuitrusting (helm, hesje enzovoort) beschikken.

De spreker deelt de twijfels van de vorige spreker over de leeftijdsvoorwaarde, maar zijn fractie heeft daarover nog geen standpunt ingenomen.

Overigens vindt over verschillende aspecten interfederaal overleg plaats.

*De heer Frank Troosters (VB)* benadrukt dat het noodzakelijk is het vraagstuk van de elektrische steps te bespreken en daarover een debat op gang te brengen. Het is niet nodig te wachten op de herziening van het Verkeersreglement.

*De heer Emmanuel Burton (MR)* komt eveneens tot de vaststelling dat elektrische steps een steeds grotere plaats innemen in de steden en dat dit bovendien op een ongeorganiseerde manier gebeurt. Er dienen dus spoedig maatregelen worden genomen om de veiligheid van de bestuurders en van de andere weggebruikers te verzekeren.

*Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* is van oordeel dat het toegenomen gebruik van elektrische steps maatregelen vereist.

*Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* is voorstander van het gebruik van elektrische steps, omdat ze tijdswinst kunnen opleveren. Ze steunt het wetsvoorstel, maar heeft enig voorbehoud bij de leeftijdsvoorwaarde.

*De heer Josy Arens (Les Engagés)* stelt vast dat bepaalde trottoirs opgesplitst worden om aldus een strook vrij te maken voor fietsers. Zou het verbod om met een step op het trottoir te rijden ook daar gelden?

L'orateur préfère le gilet jaune fluorescent au casque, car celui-là rend les utilisateurs plus visibles aux automobilistes.

L'intervenant se pose lui aussi des questions quant à la condition d'âge.

### B.2. Réponse de l'auteur principal

*M. Joris Vandenbroucke (Vooruit)* se réjouit de l'intérêt des membres pour son texte et de leur soutien.

L'orateur rappelle que les engins motorisés peuvent atteindre une vitesse de 25 km/h et la mauvaise conduite peut causer des accidents graves.

## III. — RÉUNION DU 22 MARS 2022

### A. Présentation des amendements par l'auteur principal

*M. Joris Vandenbroucke (Vooruit)* signale que les ministres fédéral et régionaux de la Mobilité ont pu discuter du texte et sont convenus de nouvelles règles.

Après les amendements n<sup>os</sup> 1 à 4 (DOC 55 2354/002) déposés dans un premier temps, le membre dépose les amendements n<sup>os</sup> 5 à 18 (DOC 55 2354/003) pour ensuite annoncer le retrait des amendements n<sup>os</sup> 1 à 4.

Les nouveaux amendements n<sup>os</sup> 5 à 18 visent à inclure des exigences techniques, comme la pose d'un réflecteur en fonction de la visibilité, d'une sonnette et de freins solides. Ils ont pour but d'améliorer la sécurité des conducteurs.

Ces amendements concernent également les règles de stationnement des trottinettes électriques, compte tenu des désagréments causés.

D'autres amendements encore se rapportent à la condition d'âge et aux exceptions.

### B. Questions set observations des membres

*Mme Mélissa Hanus (PS)* considère que toute innovation offre de nouvelles libertés et peut servir le progrès de la société. Les trottinettes électriques n'échappent pas à la règle, car elles sont devenues une part de la mobilité actuelle. Par leur efficacité, elles participent à la nécessaire redistribution de la voirie trop souvent

De spreker is veeleer voorstander van fluogeel hesje in plaats van een helm; met een dergelijk hesje is de stepbestuurder immers gemakkelijker zichtbaar voor de automobilisten.

De spreker stelt zich ook vragen bij de leeftijdsvoorwaarde.

### B.2. Antwoord van de hoofdindienster

*De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit)* is tevreden met de belangstelling en de steun van de leden voor zijn voorstel.

Hij wijst erop dat die gemotoriseerde voertuigen een snelheid van 25 km/h kunnen halen en dat slecht rijgedrag ernstige ongevallen kan veroorzaken.

## III. — VERGADERING VAN 22 MAART 2022

### A. Toelichting van de amendementen door de hoofdindienster

*De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit)* wijst erop dat de voor Mobiliteit bevoegde federale minister en gewestministers de tekst hebben kunnen bespreken en nieuwe regels overeengekomen zijn.

Na de in eerste instantie ingediende amendementen nrs. 1 tot 4 (DOC 55 2354/002) dient het lid de amendementen nrs. 5 tot 18 (DOC 55 2354/003) in. Daarop worden de amendementen nrs. 1 tot 4 ingetrokken.

De nieuwe amendementen nrs. 5 tot 18 beogen de toevoeging van technische vereisten, zoals het plaatsen van een reflector voor meer zichtbaarheid, van een bel en van degelijke remmen. Een en ander moet de veiligheid van de bestuurders ten goede komen.

Deze amendementen beogen ook te voorzien in parkeerregels voor elektrische steps, gelet op de hinder die daarbij thans wordt veroorzaakt.

Nog andere amendementen hebben betrekking op de leeftijdsvoorwaarde en op de uitzonderingen.

### B. Vragen en opmerkingen van de leden

*Mevrouw Mélissa Hanus (PS)* is van mening dat elke nieuwigheid nieuwe vrijheden biedt en tot maatschappelijke vooruitgang kan leiden. Zulks geldt ook voor de elektrische steps, die een onderdeel van de bestaande mobiliteit zijn geworden. Doordat ze zo efficiënt kunnen worden ingezet, dragen ze bij tot de noodzakelijke

monopolisée par les voitures. Elles représentent également une belle solution de rechange lorsqu'il n'y a plus de transport en commun disponible.

Comme toute innovation qui se développe plus rapidement que le cadre légal, l'usage de ces trottinettes électriques peut être inadaptée. Elles présentent, en effet, plus de risques que les autres véhicules. De plus, le succès croissant des trottinettes est source d'un nombre d'accidents en augmentation.

Il est donc primordial d'établir un cadre légal, clair de leur usage et de mettre fin aux déplacements effectués par deux personnes qui montent ensemble sur une trottinette.

Hormis ces questions liées à la sécurité routière, l'absence de règles en ce qui concerne l'utilisation des trottinettes partagées s'accompagne de situations parfois assez anarchiques. Cette proposition de loi permet aux autorités locales de prendre en main les voiries sur leur territoire

Le groupe socialiste apportera son soutien à la propositions de loi et ses amendements.

*M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* estime que ce débat a rappelé les enjeux de la régulation de l'utilisation des trottinettes électriques, la sécurité routière, la cohabitation des modes de déplacement, des risques d'accidents avec les piétons et du stationnement anarchique qui gêne les personnes à mobilité réduite.

La présente proposition de loi va permettre de renforcer la sécurité des utilisateurs des engins de micro-mobilité par le critère de l'âge, par l'interdiction de voyager à plusieurs sur une trottinette, ou encore par l'imposition de matériel de visibilité.

La proposition vise également à interdire la conduite sur les trottoirs, à instaurer des zones sans trottinettes et à organiser l'espace en vue de réserver des places de stationnement pour ces trottinettes.

Il importe d'être cohérent avec le travail mené par les ministre de la Mobilité fédéral et régionaux. L'orateur salue au passage le fédéralisme de coopération.

Enfin, la micro-mobilité peut contribuer à lutter contre la congestion automobile dans les villes. Il était cependant nécessaire de fixer un cadre clair afin de garantir une meilleure sécurité pour l'ensemble des usagers et de renforcer la cohabitation entre les modes de déplacement.

herverdeling van de op de openbare weg beschikbare ruimte, die al te vaak door de auto wordt gedomineerd. Ook zijn ze een handig alternatief waar geen openbaar vervoer beschikbaar is.

Zoals bij elke innovatie die sneller evolueert dan het wettelijk kader, kan bij elektrische steps sprake zijn van onaangepast gebruik. Meer dan met andere voertuigen gaan er immers risico's mee gepaard. Door het groeiende succes is het aantal ongevallen bovendien gestegen.

Het is dus zaak te voorzien in een duidelijk wettelijk kader wat het gebruik ervan betreft, en een einde te maken aan de praktijk waarbij twee personen op de step plaatsnemen.

Los van deze verkeersveiligheidsaspecten moet er ook op worden gewezen dat juist door het gebrek aan regels, er met de deelsteps soms een zootje op de trottoirs kan ontstaan. Dankzij dit wetsvoorstel kunnen de lokale besturen het roer in handen nemen wat het wegnenot op hun grondgebied betreft.

De fractie van de spreekster zal het wetsvoorstel en de bijbehorende amendementen steunen.

Volgens de heer *Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* heeft dit debat duidelijk gemaakt dat de regulering van het gebruik van elektrische steps heel wat uitdagingen kan helpen aanpakken: de verkeersveiligheid, de plaats van de step naast de andere vervoerwijzen, het risico op ongevallen met voetgangers, alsook het wildparkeren, dat hinderlijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Dankzij dit wetsvoorstel zal het er voor de gebruikers van vervoermiddelen voor micromobiliteit veiliger op worden, door toedoen van het leeftijdscriterium, het verbod om met meer dan één persoon op een step te rijden en het aanbrengen van zichtbaarheidssignalisatie.

Voorts beoogt het wetsvoorstel het gebruik van elektrische steps op de trottoirs te verbieden, stepvrije zones in te richten en in de openbare ruimte specifieke parkeerzones voor steps aan te leggen.

Het is belangrijk dat samen met de voor Mobiliteit bevoegde federale en gewestministers coherent werk wordt geleverd. Het lid drukt daarbij zijn tevredenheid uit over de federale samenwerking.

Tot slot kan micromobiliteit een oplossing helpen bieden voor het verkeersinfarct in de steden. Niettemin was er nood aan een helder kader om voor alle weggebruikers een grotere veiligheid te waarborgen en om te komen tot een sterkere mix van de vervoerwijzen.

*M. Frank Troosters (VB)* exprime ses réserves, notamment par rapport à l'amendement n° 7 (DOC 55 2354/003), relatif à l'âge. Cet amendement prévoit des exceptions dans les zones moins fréquentées par les automobilistes, comme le long de la digue à la mer. Il n'est pas certain que la digue soit un endroit tellement sûr.

L'intervenant n'est pas convaincu non plus de la pertinence de l'amendement n° 10 (DOC 55 2354/003), relatif à la signalisation d'engins partagés (panneau M24) par une graphie évocatrice du symbole représentant le Wi-Fi. Cela pourrait porter à confusion.

Avant de déterminer sa position par rapport au texte à l'examen, le membre souhaite prendre connaissance du point de vue d'un opérateur de partage de trottinettes électriques sur les règles de stationnement proposées.

*M. Wouter Raskin (N-VA)* observe que ce type de moyen de transport est de plus en plus populaire et se trouve abondamment sur la voie publique. Une réglementation portant sur l'utilisation des trottinettes électriques s'impose.

L'orateur rappelle que le texte était prêt à être voté lors de la précédente discussion, mais l'auteur de la proposition de loi a demandé le report du vote à cause de l'avis écrit défavorable rendu par le ministre de la Mobilité.

Le membre soutient les amendements n°s 5 et suivants (DOC 55 2354/003) qui tendent à améliorer la proposition de loi, non sans quelques réserves.

L'intervenant revient sur l'amendement n° 7 relatif au critère de l'âge et les exceptions. Les zones le long de la digue sont fortement agglomérées pendant la haute saison et une trottinette roulant à du 25 km/h peut représenter un danger pour les promeneurs. L'amendement n'amène pas plus de clarté à la réglementation.

L'intervenant regrette l'absence de réponses de la Région bruxelloise. En revanche, le gouvernement de la Région flamande est favorable à la proposition de loi.

*M. Emmanuel Burton (MR)* est ravi de la proposition de loi au vu de la multiplication des trottinettes en ville. Il salue également la coopération avec les régions et déclare que la Région wallonne est favorable à la proposition de loi.

*Mme Marianne Verhaert (Open Vld)* souligne le succès des trottinettes électriques et constate qu'un cadre réglementaire s'impose pour garantir la sécurité des

*De heer Frank Troosters (VB)* maakt met name met betrekking tot amendement nr. 7 (DOC 55 2354/003) een voorbehoud wat het leeftijdscriterium betreft. Dit amendement beoogt te voorzien in uitzonderingen in zones waar weinig tot geen auto's rijden, zoals de zeedijk. Of de dijk wel zo veilig is, valt volgens de spreker evenwel nog te bezien.

Evenmin is de spreker overtuigd van de relevantie van amendement nr. 10 (DOC 55 2354/003), dat ertoe strekt het parkeren van deelfietsen en -voortbewegingstoestellen aan te kondigen met onderbord M24, waarop het wifisymbool staat. Zulks kan tot verwarring leiden.

Alvorens zich voor of tegen de voorliggende tekst uit te spreken, wil de spreker kennisnemen van het standpunt van een deelstepoperator over de in uitzicht gestelde parkeerregels.

*De heer Wouter Raskin (N-VA)* merkt op dat dit type van vervoermiddel almaar meer aan populariteit wint en niet meer uit het straatbeeld weg te denken is. Regelgeving over het gebruik van de elektrische steps is noodzakelijk.

De spreker herinnert eraan dat men tijdens de vorige bespreking op het punt stond over het wetsvoorstel te stemmen toen de indiener ervan vroeg de stemming uit te stellen in het licht van het ongunstige schriftelijke advies van de minister van Mobiliteit.

Het lid zegt zijn steun toe aan amendement nr. 5 en volgende (DOC 55 2354/003), die het wetsvoorstel beogen te verbeteren, met enig voorbehoud wat bepaalde punten betreft.

De spreker haakt opnieuw in op amendement nr. 7 met betrekking tot het leeftijdscriterium en de uitzonderingen. In het hoogseizoen zijn de zones op en rond de zeedijk druk bezocht en dan spreekt het vanzelf dat een step die met een snelheid van 25 km/u rijdt, een gevaar kan zijn voor wandelaars. Het amendement maakt de reglementering er niet duidelijker op.

De spreker betreurt dat het Brusselse Gewest niet geantwoord hebben. Het Vlaamse Gewest, van zijn kant, is het wetsvoorstel genegen.

*De heer Emmanuel Burton (MR)* vindt het wetsvoorstel zonder meer een uitstekende zaak, gelet op het toenemende aantal steps in de steden. Hij is ingenomen met de samenwerking met de gewesten en verklaart dat het Waalse Gewest voorstander is van het wetsvoorstel.

*Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* beklemtoont dat de elektrische steps veel succes kennen en dat daarom regelgeving nodig is, teneinde de veiligheid van

conducteurs tout en les responsabilisant. La présence de nombreuses trottinettes sur les trottoirs est un problème qui nécessite une solution.

Initialement, *M. Jef Van den Bergh (CD&V)* n'était pas favorable à une réglementation pour l'utilisation des trottinettes. Néanmoins, au vu de l'état actuel de la situation, il est important de prévoir un cadre juridique.

*Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)* rappelle que la trottinette électrique – un moyen de locomotion utile – est de plus en plus présente sur les routes. Il faut continuer à soutenir ce type de mobilité, c'est pourquoi Ecolo-Groen votera en faveur de la présente proposition de loi.

### C. Réponses de l'auteur principal

Pour ce qui est de l'amendement n° 7, *M. Joris Vandenbroucke (Vooruit)* constate que des zones, comme la digue, prévoient des bandes spéciales pour vélos et trottinettes. L'argument que la vitesse de 25km/h dans ces endroits serait dangereuse n'est donc pas pertinent, car il faut également adapter sa conduite en fonction de la densité de la circulation.

L'intervenant ne comprend pas l'attitude de M. Frank Troosters. L'avis écrit de l'opérateur Lime mentionne explicitement le besoin de zones de stationnement marquées et tel est bien l'objet de l'amendement n° 10 (DOC 55 2354/003).

L'orateur était favorable à une limite d'âge très stricte. Cependant, les ministres de la Mobilité avaient une opinion différente, d'où la solution de compromis proposée. Les remarques de la Région flamande a émis un avis favorable moyennant certains amendements. Les observations découlant de la coopération interfédérale ont été prises en compte.

de bestuurders te waarborgen en hen verantwoordelijkheid toe te bedelen. De aanwezigheid van talrijke steps op de trottoirs is een knelpunt waarvoor een oplossing vereist is.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* was aanvankelijk geen voorstander van reglementering betreffende het gebruik van de steps. Rekening houdend met de huidige toestand is het echter zaak een rechtsregeling uit te werken.

*Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* vindt de elektrische step een nuttig vervoermiddel en wijst erop dat het almaar meer voorkomt op de openbare weg. Dergelijke mobiliteit moet men blijven aanmoedigen; derhalve zal de Ecolo-Groen-fractie het voorliggende wetsvoorstel steunen.

### C. Antwoorden van de hoofdindieners van het wetsvoorstel

Wat amendement nr. 7 betreft, stelt *de heer Joris Vandenbroucke (Vooruit)* dat in bepaalde zones, zoals op de dijk, speciale stroken voor fietsen en steps zijn aangebracht. Het argument dat de snelheid van 25 km/u op die plaatsen gevaarlijk zou zijn, is dus niet relevant, want men moet eveneens zijn snelheid aanpassen aan de verkeersdrukke.

De spreker begrijpt de houding van de heer Frank Troosters niet. In het schriftelijk advies van operator Lime wordt uitdrukkelijk vermeld dat afgebakende parkeerzones nodig zijn; zulks is wel degelijk wat met amendement nr. 10 (DOC 55 2354/003) wordt beoogd.

De spreker was voorstander van een heel strikte leeftijdsgrens. De voor mobiliteit bevoegde ministers hielden er echter een andere mening op na en daarom werd een compromis voorgesteld. Het Vlaamse Gewest staat positief, mits bepaalde amendementen worden aangenomen. Met de uit de interfederale samenwerking voortvloeiende opmerkingen werd rekening gehouden.

## IV. — VOTES

## Article 1

L'article 1 ne donne lieu à aucune observation et il est adopté à l'unanimité

## Art. 2

L'*amendement n° 5* (DOC 55 2354/003) vise à remplacer l'article 2. Il concerne la limite de vitesse de 25 km/h pour les engins de déplacement motorisés. Le but est d'opérer une simplification et un alignement avec la formulation utilisée dans les autres définitions.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3

L'*amendement n° 6* (DOC 55 2354/003) qui vise à remplacer l'article 3 concerne la reformulation de l'article 7*bis* de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3/1

L'*amendement n° 7* (DOC 55 2354/003) qui insère un nouvel article 3/1 concerne la limite d'âge à 16 ans.

Cet amendement est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

## Art. 3/2

L'*amendement n° 8* (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/2. Celui-ci a pour objectif de modifier l'article 23.3 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 et de clarifier les règles concernant l'arrêt et le stationnement des engins de déplacement, motorisés ou non-motorisés, et ce de la même façon que les bicyclettes et les cyclomoteurs à deux roues.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## IV. — STEMMINGEN

## Artikel 1

Over artikel 1 worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

## Art. 2

*Amendement nr. 5* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe artikel 2 te vervangen, met de bedoeling de bepaling inzake de snelheidsbeperking van 25 km/u voor de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen te vereenvoudigen en in overeenstemming te brengen met de formulering die in andere definities wordt gebruikt.

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art. 3

*Amendement nr. 6* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe artikel 3 te vervangen, teneinde artikel 7*bis* van het koninklijk besluit van 1 december 1975 anders te formuleren.

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art. 3/1

*Amendement nr. 7* (DOC 55 2354/003) strekt tot invoeging van een nieuw artikel 3/1, waarbij de leeftijdsgrens op 16 jaar zou worden gelegd.

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 3/2

*Amendement nr. 8* (DOC 55 2354/003) strekt tot invoeging van een nieuw artikel 3/2, met als doel artikel 23.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 te wijzigen, teneinde duidelijk te maken dat inzake het stilstaan en parkeren voor de al dan niet gemotoriseerde voortbewegingstoestellen dezelfde regels gelden als voor de fietsen en tweewielige bromfietsen.

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art. 3/3

L'amendement n° 9 (DOC 55 2354/003) qui vise à insérer un nouvel article 3/3 a pour objectif d'interdire de transporter des passagers sur les trottinettes électriques.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3/4

L'amendement n° 10 (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/4 en proposant de différencier les panneaux indiquant les engins à deux roues.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3/5

L'amendement n° 11 (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/5 et prévoit un panneau indiquant les zones de stationnement pour les trottinettes électriques partagées.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3/6

L'amendement n° 12 (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/6 et modifie l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 en précisant le stationnement des trottinettes électriques partagées.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 3/7

L'amendement n° 13 (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/7 et modifie le point f) de l'article 70.2.1.3° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975, de manière à intégrer les trottinettes et les vélos en libre partage dans la signalisation relative aux emplacements de stationnement.

## Art. 3/3

*Amendement nr. 9* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe een nieuw artikel 3/3 in te voegen, teneinde te verbieden dat elektrische steps worden gebruikt om passagiers te vervoeren.

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art. 3/4

*Amendement nr. 10* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe een nieuw artikel 3/4 in te voegen, teneinde verkeersonderborden te creëren waarmee een onderscheid tussen tweewielers kan worden uitgedrukt.

Amendement nr. 10 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art. 3/5

*Amendement nr. 11* (DOC 55 2354/003) strekt tot invoeging van een nieuw artikel 3/5, teneinde te voorzien in een verkeersbord voor de regulering van de parkeerbordzones voor elektrische deelsteps.

Amendement nr. 11 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art.3/6

*Amendement nr. 12* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe een nieuw artikel 3/6 in te voegen, tot wijziging van artikel 70.2.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, teneinde het parkeren van elektrische deelsteps te regelen.

Amendement nr. 12 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

## Art.3/7

*Amendement nr. 13* (DOC 55 2354/003) strekt ertoe een nieuw artikel 3/7 in te voegen, tot wijziging van het bepaalde onder 3°, f), van artikel 70.2.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Die bepaling wordt gewijzigd opdat er ook voor deelsteps en deelfietsen verkeersborden betreffende parkeerplaatsen zouden komen.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 3/8

L'*amendement n° 14* (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/8 complétant l'article 70.2.2, 1°, alinéa 2, de ce même arrêté royal en précisant les modalités de stationnement.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 3/9

L'*amendement n° 15* (DOC 55 2354/003) vise à insérer un nouvel article 3/9 et concerne le marquage sur la chaussée.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 3/10

L'*amendement n° 16* (DOC 55 2354/003) qui vise à insérer un nouvel article 3/10, introduit les dispositions relatives à la largeur et à l'équipement technique des engins de déplacement motorisés (catadioptrés, avertisseurs sonores, freins).

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 3/11

L'*amendement n° 17* (DOC 55 2354/003) qui vise insérer un nouvel article 3/11, porte sur l'entrée en vigueur de la proposition de loi.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 4

L'*amendement n° 18* (DOC 55 2354/003) remplace l'article 4 du texte initial. L'amendement vise à attribuer au Roi la compétence d'abroger, de compléter, de modifier ou de remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 à 3/11.

Amendement nr. 13 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3/8

*Amendement nr. 14* (DOC 55 2354/003) strekt er toe een nieuw artikel 3/8 in te voegen, tot aanvulling van het tweede lid van het bepaalde onder 1° van artikel 70.2.2 van hetzelfde koninklijk besluit. Het is de bedoeling de nadere regels inzake het parkeren te bepalen.

Amendement nr. 14 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3/9

*Amendement nr. 15* (DOC 55 2354/003) beoogt een nieuw artikel 3/9 in te voegen en betreft de wegmarkering.

Amendement nr. 15 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3/10

Met *amendement nr. 16* (DOC 55 2354/003) wordt beoogd een nieuw artikel 3/10 in te voegen, tot bepaling van de breedte en de technische uitrusting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (reflectoren, geluidstoestellen en remmen).

Amendement nr. 16 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3/11

*Amendement nr. 17* (DOC 55 2354/003) strekt tot invoeging van een nieuw artikel 3/11, betreffende de inwerkingtreding van de op stapel staande wet.

Amendement nr. 17 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 4

*Amendement nr. 18* (DOC 55 2354/003) beoogt artikel 4 van het oorspronkelijke wetsvoorstel te vervangen. Het is de bedoeling de Koning te machtigen om de bij de artikelen 2 tot 3/11 gewijzigde bepalingen op te heffen, aan te vullen, te wijzigen of te vervangen.

Cet amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

À la demande de *M. Franck Troosters (VB)* et de *M. Wouter Raskin (N-VA)*, la commission, en application de l'article 83.1 du Règlement, procédera à une deuxième lecture. La commission souhaiterait disposer à cet effet d'une note de légistique du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire

*Les rapporteurs,*

Wouter RASKIN  
Tomas ROGGEMAN

*Le président,*

Jean-Marc DELIZÉE

Amendement nr. 18 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Op verzoek van de heer *Franck Troosters (VB)* en de heer *Wouter Raskin (N-VA)* zal de commissie met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer overgaan tot een tweede lezing van het wetsvoorstel. De commissie wenst daartoe te beschikken over een wetgevingstechnische nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

*De rapporteurs,*

Wouter RASKIN  
Tomas ROGGEMAN

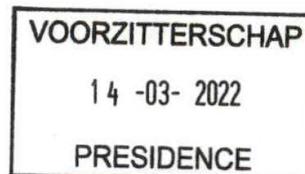
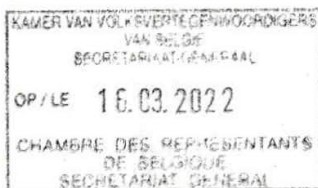
*De voorzitter,*

Jean-Marc DELIZÉE

## ANNEXES – BIJLAGEN

Vlaamse  
Regering

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en  
Openbare Werken  
Koning Albert II-laan 20  
1000 BRUSSEL  
T 02 552 63 00  
kabinet.peeters@vlaanderen.be  
[www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be)



Aan mevrouw Éliane Tillieux  
Kamervoorzitter  
Kamer van volksvertegenwoordigers  
1008 BRUSSEL

CC de heer Alexander De Croo  
Eerste minister

220333400

uw bericht van  
15 februari 2022

uw kenmerk  
Brieven -  
wetsvoorstellen

ons kenmerk

bijlagen  
nota

vragen naar/e-mail  
Michaël Van Tilborg

telefoonnummer  
02/552.63.00

datum

Betreft: Wetsvoorstellen - Procedure van samenwerking.

Mevrouw de Kamervoorzitter

De Eerste Minister vroeg de Vlaamse Regering bij brief d.d. 15 februari 2022 o.a. haar standpunt over een wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Wij kunnen ons vinden in het wetsvoorstel (mits amendering) en geven hiervoor dan ook een positief advies. Ik wijs u echter wel graag op het ontwerp van KB over hetzelfde onderwerp dat in voorbereiding is. Voor meer duiding verwijs ik u graag naar de nota in bijlage.

Hoogachtend

Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

**Betreft: Advies inzake wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.**

## Samenvatting

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd betreffende een federaal wetsvoorstel dat het verkeersreglement aanpast door bijkomende regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (GVBT) in te voeren om de verkeersveiligheid te verhogen.

Het betreft de invoering van:

- een minimumleeftijd van 16 jaar voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250W;
- een verbod om GVB.T. op het voetpad te gebruiken;
- een verbod om passagiers te vervoeren op GVB.T.

## 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het wetsvoorstel heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

## 2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6,§4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen in samenlezing met artikel 97 van het Kamerreglement worden de Gewestregeringen betrokken bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen".

Door de federale Eerste Minister is per brief op datum van 15 februari 2022 gevraagd om tegen 9 maart 2022 advies uit te brengen over het wetsvoorstel 55k2354 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft.

## A. SAMENVATTING VOORSTEL EN ALGEMENE BESPREKING

Het wetsvoorstel past het verkeersreglement aan door bijkomende regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (GVBT) in te voeren om de verkeersveiligheid te verhogen.

Het betreft de invoering van:

- een minimumleeftijd van 16 jaar voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250W;
- een verbod om GVB.T op het voetpad te gebruiken;
- een verbod om passagiers te vervoeren op GVB.T.

[illegible]



- De gebruikers van GVBT voor personen met verminderde mobiliteit worden niet gelijkgesteld met fietsers. Maar het is niet meteen duidelijk of zij wel gelijkgesteld worden met voetgangers;
- Voor de gebruikers van GVBT voor personen met verminderde mobiliteit die sneller dan stapvoets rijden is het niet duidelijk hoe zij moeten beschouwd worden: ze zijn bestuurder, maar worden niet gelijkgesteld met fietsers. Het is niet duidelijk of zij dan wel gebruik mogen maken van de fietsinfrastructuur.

Met de amendementen (2354/002) komt men deels tegemoet aan deze onduidelijkheden.

Meer nog dan het wetsvoorstel heeft het ontwerp KB oog voor andere elementen, zoals de uitbreiding van de technische voorschriften voor voortbewegingstoestellen, vergelijkbaar met die van de fiets (reflectoren, geluidstoestel, remmen).

In elk geval moet gewaakt worden over de duidelijkheid van de verkeersregels. Het concept 'voortbewegingstoestel' werd in de wegcode ingevoerd als koepelbegrip voor allerlei toestellen om zich te verplaatsen, en die buiten de EU-reglementering rond typegoedkeuring vallen.

De gedragsregels werden altijd teruggebracht tot die voor de voetgangers of die voor de fietsers. Met de aanpassingen dient gewaakt over het gevaar van meer onduidelijkheid doordat verschillende regels voor verschillende voortbewegingsmiddelen worden opgesteld. Bovendien kan het niet de bedoeling zijn om telkens nieuwe regels uit te vaardigen, wanneer de industrie een nieuw toestel op de markt brengt. Niet elk (nieuw) toestel hoeft per se aanvaard te worden op de openbare weg.

Op bevoegdheidsrechtelijk vlak zijn er geen bezwaren.

## B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

### 1.1. Origineel wetsvoorstel

#### Artikel 1

Het eerste artikel regelt het toepassingsgebied van de wet.

#### Artikel 2

Dit artikel wil het huidige artikel 7bis van het verkeersreglement vervangen.

Het wetsvoorstel wil gebruikers van GVBT verbieden om gebruik te maken van het voetpad, ongeacht hun snelheid.

E-stepgebruikers rijden niet altijd op de juiste plaats op de openbare weg. De praktijk toont aan dat er vaak sneller dan stapvoets, dus te snel, met de e-step op het trottoir wordt gereden. Het blijkt ook niet makkelijk met een e-step maximaal stapvoets te rijden, om het evenwicht te bewaren. Snelle GVBT geven aanleiding tot onveilige situaties op het trottoir en ongemak bij de voetgangers. Dat terwijl het trottoir "in 't bijzonder ingericht [is] voor het verkeer van voetgangers", waar zij zich bij uitstek veilig moeten kunnen voortbewegen en zich veilig kunnen voelen.

Door het gelijkstellen van GVBT met fietsers, wordt het gebruik van e-steps en andere GVBT verboden op het voetpad.

Het wetsvoorstel bepaalt in het eerste lid wel dat gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden worden gelijkgesteld

////////////////////////////////////



- Op elektrische fietsen met enkel trapondersteuning tot maximaal 25 km/uur en met een vermogen tot 250W geldt geen minimumleeftijd;
- Voor het gebruik van gemotoriseerde fietsen met trapondersteuning tot maximaal 25 km/uur en met een vermogen tot 1000 W geldt een minimumleeftijd van 16 jaar;
- Op speedpedelecs met trapondersteuning tot maximaal 45 km/uur en met een vermogen tot 4000 W geldt een minimumleeftijd van 16 jaar.

Een uitzondering wordt in dit voorstel gemaakt voor elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit. Hiervoor geldt geen minimumleeftijd.

Meer toekomstbestendig zou zijn om niet te verwijzen naar "elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit", dan wel naar "gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door mensen met een verminderde mobiliteit". Dat laat meer ruimte voor GVBt die nog kunnen ontwikkeld worden voor personen met een verminderde mobiliteit.

Leeftijdsbeperkingen voor het gebruik van e-steps bestaan ook al in de ons omringende landen (Duitsland, Frankrijk, Italië, Denemarken, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland).

Een koppeling van de minimumleeftijd aan het vermogen van het toestel is weinig wenselijk aangezien er ook e-steps met een vermogen van 150 Watt bestaan die maximumsnelheden van 20 km/u kunnen halen, zoals de elektrische step van BMW (de E-Scooter). De hoger vermelde risico's blijven dan dezelfde.

De bedenking bestaat dat een algemene minimumleeftijd voor GVBt, ook een minimumleeftijd betekent voor gebruik van een hoverboard, of ook andere GVBt gebruikt door kinderen (bijv. wagentjes op de zeedijk).

#### Artikel 4

Het laatste artikel bepaalt dat de voorgestelde bepaling kan opheffen, aanvullen, gewijzigd of vervangen worden bij KB.

Geen opmerkingen.

#### 1.2 Amendementen van 22 februari 2022

In de vier amendementen van 22 februari 2022 worden er de volgende wijzigingen aangebracht in het voorstel:

- Art. 2 van het wetsvoorstel wordt verfijnd met bepalingen rond de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voor personen met een verminderde mobiliteit;
- In art. 3 van het wetsvoorstel wordt enkel verwezen naar de snelheid en niet meer naar het vermogen;
- Er wordt een art. 3/1 toegevoegd met een verbod op het vervoeren van passagiers;
- Er wordt een art. 3/2 toegevoegd met een opheffing van een bepaling over de gebruiker als bestuurder van een GVBt.

Met deze vier amendementen verduidelijkt men een aantal bemerkingen die hierboven weergegeven zijn.

Bij het amendement voor de aanpassing van art. 2 kan de eerder gemaakte opmerking betreffende de verwijzing naar "elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit", en de vraag om deze bepaling te vervangen door "gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door mensen met een verminderde mobiliteit" wel behouden blijven.

////////////////////////////////////

### 3. VOORSTEL VAN ADVIES

Voorgesteld wordt een positief advies te verlenen aan het wetsvoorstel 55k2354 (met amendering door 2354/002) tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft.

Hierbij dient evenwel opgemerkt te worden dat er een ontwerp-KB in opmaak is met ook oog voor andere elementen, zoals de technische voorschriften voor voortbewegingstoestellen en de problematiek van dropzones voor deelmobiliteit. Het Vlaams Gewest geeft de voorkeur aan het ontwerp-KB om de regelgeving voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen te realiseren.



Kamer van Volksvertegenwoordigers  
Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen  
De heer Jean-Marc DELIZEE  
Voorzitter  
1008 BRUSSEL

Onze Ref.: GG/TB/DEH/FLL/Che/9440-2021/2022

Uw ref : 55-2354

Bijlagen: /

Contact: Denis HENDRICHS - [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be)

Brussel, 24 januari 2022

**Betreft: Wetsvoorstel 55-2354 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft**

Mijnheer de Voorzitter,

Uw schrijven van 17 december jongstleden heb ik in goede orde ontvangen en heeft mijn volle aandacht gekregen.

Hierbij deel ik u mee dat ik het initiatief van de heer Vandenbroucke in de vorm van het wetsvoorstel in kwestie niet steun.

Dit laatste voorstel werd ingediend nadat ik zelf de oprichting van een interfederale werkgroep had aangekondigd om het probleem te bestuderen en concrete wijzigingen van de Wegcode voor te stellen. Over deze methode heeft ook de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit op 12 oktober jongstleden een besluit genomen. De werkzaamheden zijn momenteel aan de gang en hebben reeds geleid tot voorstellen voor concrete besluiten die in de komende weken zullen worden geformaliseerd; een ontwerp van koninklijk besluit is reeds in voorbereiding.

Deze formule heeft het voordeel dat de federale en gewestelijke overheden, die verantwoordelijk zullen zijn voor de tenuitvoerlegging van de nieuwe maatregelen, er rechtstreeks en met de nodige nuancering bij worden betrokken.

Anderzijds houdt dit parlementaire initiatief het risico in dat de Wegcode wordt gewijzigd op een manier die niet strookt met de werkzaamheden van de federale en gewestelijke diensten.

.../...

**Kabinet van Georges Gilkinet**  
FINTO, Kruidtuinlaan 50/50 - 1000 Brussel  
mail : [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be) | Tel. +32 (0)2 238 28 00



.../...

Zoals u weet, beoogt het wetsvoorstel in kwestie immers een wijziging van de Wegcode, dat het voorwerp uitmaakt van een koninklijk besluit. Deze praktijk zou dus tot onsamenhangende wijzigingen in de regelgeving kunnen leiden en zou het overleg met de Gewesten, dat van essentieel belang is op het gebied van de verkeersveiligheid, kunnen bemoeilijken, vooral sinds de laatste staatshervorming.

Daarom nodig ik uw Commissie uit dit wetsvoorstel in een voorstel van resolutie om te zetten en op dezelfde wijze te werk te gaan voor alle wetsvoorstellen die de wijziging van koninklijke besluiten die onder mijn bevoegdheid vallen, tot doel zouden hebben.

Dank u voor uw aandacht en uw goede opvolging.

Hoogachtend,



Georges GILKINET,  
Vice-eersteminister  
Minister van Mobiliteit



Chambre des Représentants  
Commission de la Mobilité, des Entreprises  
publiques et des Institutions fédérales  
Monsieur Jean-Marc DELIZEE  
Président  
Place de la Nation, 2  
1008 BRUXELLES

Nos réf. : GG/TB/DEH/FLL/Che/9440-2021/2022

Vos réf. : 55-2354

Annexe : /

Contact : Denis HENDRICHs - [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be)

Bruxelles, le 24 janvier 2022

**Concerne : Proposition de loi 55-2354 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés**

Monsieur le Président,

Votre courrier du 17 décembre dernier dont objet m'est bien parvenu et a retenu ma meilleure attention.

Par la présente, je vous informe que je n'apporte pas mon soutien à l'initiative prise par Monsieur Vandenbroucke sous la forme de proposition de loi sous rubrique.

Cette dernière a effectivement été déposée après avoir moi-même annoncé la mise en place d'un groupe de travail interfédéral chargé d'étudier la problématique et de proposer des modifications concrètes au Code de la route. Cette méthode a d'ailleurs fait l'objet d'une décision de la Commission Interministérielle des Ministres de la Mobilité le 12 octobre dernier. Les travaux sont actuellement en cours et ont déjà donné lieu à des propositions de décisions concrètes qui vont être formalisées dans les prochaines semaines, un projet d'arrêté royal étant déjà en cours de rédaction.

Cette formule a l'avantage d'impliquer directement les administrations fédérales et régionales qui seront chargées de mettre en œuvre les nouvelles mesures, avec la nuance nécessaire.

Cette initiative parlementaire entraîne par contre le risque de mener à des modifications du Code de la route incohérentes avec le travail en cours au niveau des services fédéraux et régionaux.

.../...

**Cabinet de Georges Gilkinet**

FINTO, Boulevard du jardin Botanique 50/50 - 1000 Bruxelles  
mail : [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be) | Tél. +32 (0)2 238 28 00



.../...

En effet, comme vous le savez, la proposition de loi en question vise à modifier le Code de la route qui fait l'objet d'un arrêté royal. Cette pratique risque dès lors d'aboutir à des modifications de la réglementation incohérentes et à rendre plus complexe la concertation avec les régions qui est essentielle en matière de sécurité routière, et ce d'autant plus depuis la dernière réforme de l'Etat.

Par conséquent, j'invite votre Commission à convertir cette proposition de loi en proposition de résolution et à procéder de même pour toutes les propositions de lois qui auraient pour objet la modification d'arrêtés royaux relevant de mes compétences.

En vous remerciant de l'attention et du suivi que vous accorderez à la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.



Georges GILKINET,  
Vice-Premier Ministre  
Ministre de la Mobilité

**Cabinet de Georges Gilkinet**

FINTO, Boulevard du jardin Botanique 50/50 - 1000 Bruxelles  
mail : [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be) | Tél. +32 (0)2 238 28 00





## DOSSIER TRAITÉ PAR

Service d'appui commun du ministère public  
T 02 557 42 00  
Avenue de la Toison d'Or 87 boîte 4  
1060 Bruxelles  
sdaomp@just.fgov.be

## DATE

28/01/2022

Collège des procureurs généraux  
BRUXELLES  
LE PRÉSIDENT

exp. : Collège PG – Avenue de la Toison d'Or 87 boîte 4– 1060 Bruxelles

Monsieur le Président Jean-Marc DELIZÉE  
Chambre des Représentants  
Commission de la Mobilité, des Entreprises  
publiques et des Institutions fédérales  
Place de la Nation 1  
1008 Bruxelles

NOS RÉFÉRENCES  
M.II.0/096/2022/DP

VOS RÉFÉRENCES

ANNEXE

COPIE À  
COMPG

**OBJET : Demandes d'avis écrits concernant les propositions de loi 55 2110 modifiant diverses dispositions en vue d'introduire un feu de courtoisie pour les volontaires des services d'incendie ou de la protection civile et 55 2354 modifiant l'A.R. du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés**

Monsieur le Président,

Je fais suite aux demandes d'avis écrit dont objet adressées les 16 et 17 décembre 2021 par courrier électronique au Collège des procureurs généraux.

Les deux propositions de loi visent à modifier des articles de l'arrêté royal du premier décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

La proposition 55 2110 vise également à modifier un article de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Comme déjà signalé dans plusieurs avis antérieurs du Collège<sup>1</sup>, la technique législative choisie pour insérer cette disposition est inhabituelle.

En effet, comme l'indique le Conseil d'Etat dans ses *Principes de technique législative*, « ... il n'est pas opportun que le législateur modifie directement lui-même des règles établies par le pouvoir exécutif. Cela conduirait en effet à un mélange de normes législatives et réglementaires dans un seul texte. En outre, le pouvoir exécutif ne pourrait plus modifier ultérieurement les modifications apportées par le législateur, étant donné que ces dernières ont force de loi. Le législateur peut, par contre, abroger des arrêtés ou des parties d'arrêtés du pouvoir exécutif ... »<sup>2</sup>.

Ainsi, bien que les auteurs des deux propositions aient prévu des articles permettant au Roi d'abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées, il est préférable, pour des raisons de cohérence et de clarté, que la modification des arrêtés royaux précités soit opérée au moyen d'arrêtés royaux.

<sup>1</sup> Voir notamment l'avis écrit du 15 mars 2021 sur la proposition de loi 1722/1.

<sup>2</sup> Conseil d'Etat, *Principes de technique législative*, Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, 2008, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be)



**1°) Proposition de loi 55 2110 modifiant diverses dispositions en vue d'introduire un feu de courtoisie pour les volontaires des services d'incendie ou de la protection civile**

La proposition de loi vise à introduire un "feu de courtoisie" vert permettant d'identifier clairement les volontaires des services d'incendie ou de la protection civile qui se rendent à la caserne afin de faciliter leur passage.

Un élément important de la proposition est que *« ce feu clignotant vert ne donne pas aux conducteurs un blanc-seing pour ignorer le code de la route. En effet, le feu vert n'est pas accompagné d'un avertisseur sonore et le véhicule ne figure pas parmi les véhicules prioritaires. »*

L'objectif poursuivi par cette proposition de loi est tout à fait compréhensible.

Cependant, telle que rédigée, la proposition semble discriminatoire à l'égard d'autres volontaires qui, bien que n'étant ni membres de la protection civile, ni pompiers, sont susceptibles d'être appelés pour une mission urgente.

Il convient de garder à l'esprit qu'environ 12.000 véhicules, voire plus si le champ d'application de la proposition devait être étendu à d'autres catégories de personnes chargées de missions urgentes, vont pouvoir circuler avec un tel feu vert.

Or il existe déjà beaucoup de véhicules prioritaires, de véhicules équipés de feux oranges, voire de feux blancs clignotants, pour différents motifs. Y ajouter quelques milliers de véhicules avec des feux verts risquer de susciter de la confusion et de diminuer l'attention que les usagers de la route doivent avoir vis à vis des feux prioritaires.

Il conviendra également d'être attentif au fait que certains conducteurs de véhicules portant le feu vert pourraient être « aveuglés » par l'urgence de regagner leur caserne, au détriment de la sécurité des autres usagers de la route, quand bien même ils ne figureraient pas dans la liste des véhicules prioritaires.

Il existe également un risque d'usage abusif du feu vert, certaines personnes pouvant être tentées de l'utiliser pour des déplacements non urgents, ou – plus grave encore – alors qu'elles ne sont pas en service ou en compagnie de tiers, voire d'autoriser des proches à en faire usage. Des véhicules pourraient donc circuler en permanence avec le feu vert.

Le contrôle des abus s'avérera impossible dans la pratique à défaut de liste des personnes en droit d'utiliser le feu vert.

Le Collège émet dès lors un avis défavorable à la proposition.

Toutefois, si le principe du feu vert de courtoisie devait être adopté, il conviendrait de prévoir une sanction en cas d'usage abusif. Une bonne communication à l'égard des usagers de la route, dès l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition, serait également indispensable.



**2°) Proposition de loi 55 2354 modifiant l'A.R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 (...) en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés**

La proposition de loi « vise à édicter quelques règles supplémentaires applicables aux engins de déplacement motorisés comme les trottinettes électriques afin de renforcer la sécurité routière et de réduire autant que possible le nombre d'accidents »

Les statistiques relatives aux accidents survenus entre 2018 et 2020, se trouvant en page 3 de la proposition de loi, sont très préoccupantes et le Collège se réjouit de ce que l'usage de ces engins motorisés soit davantage balisé par la loi.

En ce qui concerne l'article 2 (le nouvel article 7 bis de 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) de la proposition de loi, le Collège souhaite attirer votre attention sur une situation particulière qui n'est pas envisagée par le nouveau texte : à l'alinéa 1, quel est le sort à réserver aux engins de déplacement motorisés qui se déplacent sans excéder l'allure du pas et ne peuvent techniquement rouler à une vitesse supérieure, comme, par exemple les engins de déplacement motorisés pour les enfants ? La proposition n'envisage en effet que les engins de déplacement non motorisés.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Procureur général,

Ignacio de la Serna  
Président du Collège



**DOSSIER BEHANDELD DOOR**  
 Steundienst van het openbaar ministerie  
 T 02/557 42 00  
 Gulden-Vlieslaan 87 bus 4  
 1060 Brussel  
 sdaomp@just.fgov.be

**DATUM**  
 28/01/2022

**College van procureurs-generaal**  
 BRUSSEL  
 DE VOORZITTER

verz.: College PG – Gulden-Vlieslaan 87 bus 4– 1060 Brussel

Mijnheer de voorzitter Jean-Marc DELIZÉE  
 Kamer van Volksvertegenwoordigers  
 Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en  
 Federale Instellingen  
 Natieplein 1  
 1008 Brussel

**MIJN REFERTE**  
 M.II.0/096/2022/DP

**UW REFERTE**

**BIJLAGE**

**KOPIE AAN**  
 COMPG

**BETREFT: Verzoeken om schriftelijke adviezen betreffende de wetsvoorstellen 55 2110 tot wijziging van diverse bepalingen teneinde een hoffelijkheidslicht in te voeren voor vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming en 55 2354 tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft**

Mijnheer de voorzitter,

Ik verwijs naar de e-mails van 16 en 17 december 2021 aan het College van Procureurs-generaal waarin er om schriftelijk advies werd verzocht.

Het is de bedoeling van beide wetsvoorstellen om artikelen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer te wijzigen.

Het wetsvoorstel 55 2210 strekt tevens tot wijziging van een artikel van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Zoals er reeds in verscheidene vorige adviezen van het College<sup>1</sup> werd aangehaald, is de gekozen wetgevingstechniek om deze bepaling in te voegen ongebruikelijk.

De Raad van State geeft immers in de *Beginselen van de wetgevingstechniek* het volgende te kennen: *“Het is (...) niet wenselijk dat de wetgever zelf de door de uitvoerende macht vastgestelde regeling rechtstreeks wijzigt. Dit leidt tot een vermenging van rechtsregels van wettelijk en reglementair niveau in één tekst. Bovendien kan de uitvoerende macht de wijzigingen die door de wetgevende macht werden aangebracht, later niet meer wijzigen, aangezien die kracht van wet hebben. Wel kan de wetgevende macht (onderdelen van) besluiten van de uitvoerende macht opheffen...”*<sup>2</sup>.

Hoewel de opstellers van beide wetsvoorstellen artikelen hebben voorzien volgens dewelke de Koning de gewijzigde bepalingen kan opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen, is het meer aangewezen dat de voormelde koninklijke besluiten aan de hand van koninklijke besluiten worden aangepast omwille van de samenhang en de duidelijkheid.

<sup>1</sup> Zie o.a. het schriftelijk advies van 15 maart 2021 over het wetsvoorstel 1722/1.

<sup>2</sup> Raad van State, *Beginselen van de wetgevingstechniek*, Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, 2008, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be).

College van procureurs-generaal – Gulden-Vlieslaan 87 bus 4– 1060 Brussel  
[www.openbaarministerie.be](http://www.openbaarministerie.be)



**1°) Wetsvoorstel 55 2110 tot wijziging van diverse bepalingen teneinde een hoffelijkheidslucht in te voeren voor vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming**

Het wetsvoorstel voert een groen "hoffelijkheidslucht" in, waarmee vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming op weg naar de kazerne zichzelf duidelijk herkenbaar kunnen maken, om hen vlotte doorgang te verschaffen.

Een belangrijk onderdeel van het wetsvoorstel is dat *"het groene knipperlicht geenszins een vrijbrief geeft voor de bestuurders om het verkeersreglement naast zich neer te leggen. Het groene licht wordt immers niet gecombineerd met een geluidstoestel, noch wordt het voertuig als prioritair voertuig gecatalogeerd."*

Het doel van dit wetsvoorstel is heel begrijpelijk.

Het huidige wetsvoorstel lijkt als dusdanig evenwel discriminerend te zijn voor andere vrijwilligers die voor een dringende opdracht kunnen worden opgeroepen hoewel ze niet optreden als lid van de civiele bescherming of van een brandweerkorps.

Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat ongeveer 12.000, of zelfs meer, voertuigen met een dergelijk groen licht zullen kunnen rijden wanneer het toepassingsgebied van het wetsvoorstel zou moeten worden uitgebreid naar andere categorieën van personen aan wie dringende opdrachten worden toevertrouwd.

Er zijn evenwel al veel prioritaire voertuigen, voertuigen uitgerust met oranje lichten en zelfs met witte knipperlichten, om verschillende redenen. Daarnaast dreigen enkele duizenden met groene lichten uitgeruste voertuigen verwarring te scheppen en ertoe bij te dragen dat de weggebruikers minder aandacht zullen besteden aan de prioritaire lichten.

Bovendien lijkt controle op de rechtmatigheid van de aanwending quasi onmogelijk. Nochtans dient men oog te hebben voor het feit dat de dringendheid om zich met een groen licht naar de kazerne te begeven ten koste van de veiligheid van de andere weggebruikers voor discussie vatbaar kan zijn, aangezien ze niet op de lijst van de prioritaire voertuigen staan.

Er bestaat ook een risico van misbruik van het groene licht, aangezien sommige mensen geneigd zouden kunnen zijn om het te gebruiken voor niet dringende verplaatsingen, of – erger – terwijl ze niet van dienst zijn of in gezelschap van derden, of zelfs hun naasten toe laten om het te gebruiken. Het zou dus kunnen dat voertuigen permanent met het groene licht rijden.

Misbruiken blijken dan ook in de praktijk niet te kunnen worden gecontroleerd omdat er geen lijst van de personen voorhanden is die het groene licht mogen gebruiken.

Het College verleent dan ook een ongunstig advies over het voorstel.

Indien evenwel het principe van het groene hoffelijkheidslucht zou worden aanvaard, zou er een sanctie in geval van misbruik moeten worden voorzien. Een goede communicatie naar de weggebruikers toe, zodra de nieuwe bepaling in werking zal treden, zou eveneens onontbeerlijk zijn.



**2°) Wetsvoorstel 55 2354 tot wijziging van het KB van 1 december 1975 (...) wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft**

Het wetsvoorstel “*strekt tot de invoering van enkele bijkomende regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, zoals elektrische steps, teneinde de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal ongevallen tot een minimum te beperken*”.

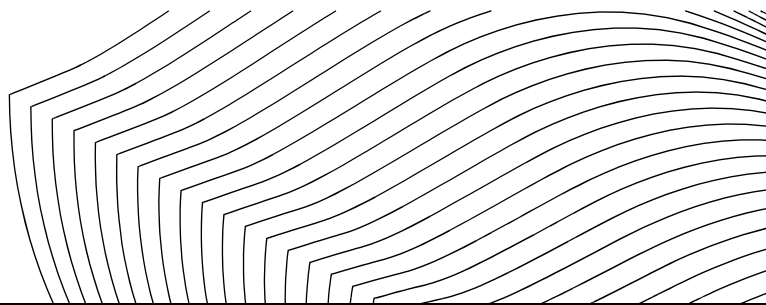
De statistieken over de ongevallen tussen 2018 en 2020, die op bladzijde 3 van het wetsvoorstel worden vermeld, zijn zeer verontrustend en het College verheugt zich dat het gebruik van die gemotoriseerde toestellen door de wet meer beperkt wordt.

Wat artikel 2 (nieuw artikel 7 bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) van het wetsvoorstel betreft, wenst het College uw aandacht te vestigen op een bijzondere situatie die niet aan bod komt in de nieuwe tekst. Wat het eerste lid betreft, hoe zit het met de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden en die technisch gezien geen hogere snelheid kunnen halen, zoals bijvoorbeeld de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voor kinderen? In het voorstel is er immers enkel sprake van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Met de meeste hoogachting,

De procureur-generaal,

Ignacio de la Serna  
Voorzitter van het College



**POLICE INTEGREE STRUCTUREE A DEUX NIVEAUX**  
CENTRE DE CONNAISSANCE ET D'EXPERTISE  
CENTREX CIRCULATION ROUTIERE

Interne

Destinataire:

Avenue de la Cavalerie, 2 (bâtiment A)

1050 BRUXELLES

**Chambre des représentants**

Commission de la mobilité, des entreprises  
publiques et des institutions fédérales

Bruxelles, le 4 janvier 2022

|                        |            |                           |                                                                                                          |
|------------------------|------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Nos références</b>  | 2021 7220  | <b>Chargés de dossier</b> | Eric Troniseck / Ivan Bruggeman                                                                          |
| <b>Votre lettre du</b> | 17-12-2021 | <b>E-mail</b>             | <a href="mailto:DGA.DAH.centrex.traffic@police.belgium.eu">DGA.DAH.centrex.traffic@police.belgium.eu</a> |

**Objet :** Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés (DOC 55K2354/001).

**Demande d'avis.**

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande d'avis dans le cadre du traitement de la proposition de loi précitée.

Veuillez trouver l'avis demandé ci-dessous.

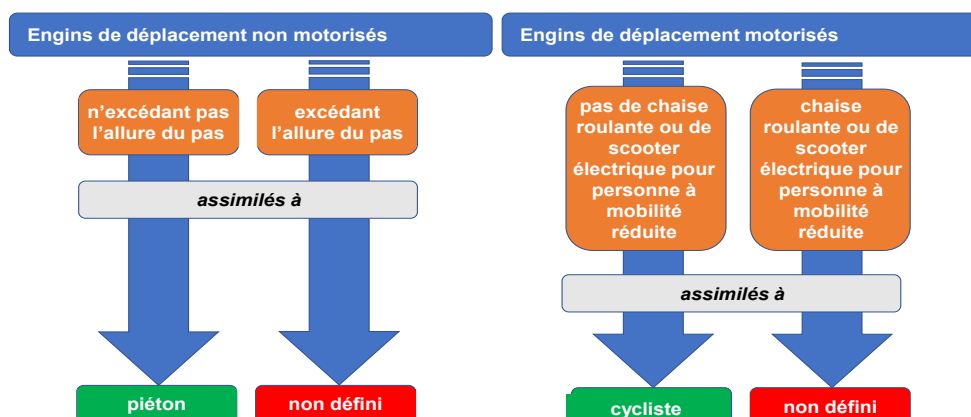
**A. ASSIMILATION A D'AUTRES USAGERS DE LA ROUTE :**

Par l'article 2 de la présente proposition de loi, l'article 7bis du code de la route<sup>1</sup> est remplacé, ce qui engendre la situation suivante :

- Les usagers de la route auxquels sont assimilés les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent en excédant l'allure du pas et qui sont actuellement catalogués comme cyclistes, ne sont plus déterminés. Ceci est nécessaire, entre autres, pour pouvoir déterminer la place sur la voie publique qu'ils doivent prendre.
- Les usagers de la route auxquels sont assimilés les utilisateurs de chaises roulantes électriques et de scooters électriques pour personnes à mobilité réduite et qui, en fonction de leur vitesse, sont actuellement catalogués comme piétons ou cyclistes, ne sont plus déterminés. Ceci est nécessaire, entre autres, pour pouvoir déterminer la place sur la voie publique qu'ils doivent prendre.

<sup>1</sup> Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

- Sauf, quand ils n'excèdent pas l'allure du pas, les utilisateurs d'engins de déplacement, motorisés ou non, sont considérés comme des conducteurs<sup>2</sup>. Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent en excédant la vitesse du pas et de chaises roulantes électriques et de scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, pour autant qu'ils se déplacent en excédant la vitesse du pas; tombent par conséquent sous le dénominateur général de « conducteur ». Ceci a pour conséquence, sauf dispositions contraires, qu'ils doivent satisfaire aux dispositions de l'article 9.1.1 du Code de la route, libellé comme suit : « *Quand la voie publique comporte une chaussée, les conducteurs doivent emprunter celle-ci.* ». Par conséquent, ils ne peuvent pas emprunter la piste cyclable, ce qui crée des situations dangereuses.
- La réglementation pour les utilisateurs d'une chaise roulante électrique ou d'un scooter électrique pour personne à mobilité réduite qui se déplace sans excéder l'allure du pas devient totalement imprécise. Comme indiqué précédemment, ces utilisateurs ne sont pas considérés comme des conducteurs mais, contrairement à la réglementation actuelle, ils ne sont pas non plus assimilés à des piétons. La place que ces utilisateurs doivent prendre sur la voie publique, n'est par conséquent plus déterminée. De ce fait, cet utilisateur n'a plus accès, entre autres, aux zones piétonnes, aux chemins réservés aux (véhicules agricoles), piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, les parties de la chaussée qui sont indiquées par les signaux D9 ou D10 et le chemin indiqué par le signal D11, etc. De plus, ceci a pour conséquence que les prescriptions que les autres usagers de la route doivent observer à l'égard des piétons<sup>3</sup>, auxquels ces utilisateurs sont assimilés, ne sont plus d'application.



Nous sommes d'avis que la réglementation actuelle devrait être maintenue, peu importe si les engins motorisés ou non motorisés sont assimilés sur base de la vitesse développée, soit à des piétons, soit à des cyclistes. Cette réglementation est claire, logique et couvre toutes les situations possibles. Ce n'est pas, parce que les règles de circulation ne sont pas respectées par tout le monde, et nous pensons ici principalement aux utilisateurs de trottinettes électriques qui utilisent le trottoir alors qu'ils se déplacent à l'allure d'un cycliste, que les règles doivent être modifiées.

#### B. INTERDICTION DE TRANSPORTER DES PASSAGERS

La réglementation actuelle prévoit déjà indirectement cette interdiction. Ainsi, l'art. 3 du code de la route qui précise ce qui suit :

<sup>2</sup> Art. 2.13 et 2.15.2, dernier alinéa du code de la route.

<sup>3</sup> Art. 40 du code de la route

*« Il est interdit de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule. »*

L'art. . , premier alinéa du code de la route précise ce qui suit :

*« Une bicyclette, un cycle motorisé, un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle ou quadricycle avec ou sans moteur ne peuvent porter plus de personnes que le nombre pour lequel le ou les sièges sont aménagés. »*

Eu égard à ces dispositions, il semble qu'il est actuellement déjà interdit de transporter des passagers sur un engin de déplacement (motorisé). Il n'en demeure pas moins que l'introduction d'une interdiction claire de transporter des passagers est utile à la clarté de la réglementation routière. Nous proposons cependant de reprendre cette disposition à l'art. 44 du code de la route à la place de l'art. 7bis, étant donné que cela relève plutôt du titre de l'art. 44 « Conducteurs et passagers de véhicules », et ce, pour rendre cette interdiction de transporter des passagers applicables à tous les engins de déplacement. Transporter un passager sur une trottinette non électrique peut également s'avérer dangereux.

Par ailleurs, il est indiqué de prévoir une exception pour d'éventuels futurs engins de déplacement motorisés qui sont équipés d'une place assise tant pour le conducteur que pour le passager.

#### C. ÂGE MINIMUM

Le choix de fixer la puissance du moteur comme facteur permettant de déterminer l'âge minimum ne semble pas être optimal. Les risques potentiels de se trouver impliqué dépendent davantage de la vitesse à laquelle on peut se déplacer. De plus, il est pratiquement impossible de déterminer la puissance du moteur d'un engin de déplacement motorisé dans le cadre de la politique de contrôle.

Pour cette raison, il nous semble indiqué de prendre comme base la vitesse maximale que peut atteindre l'engin de déplacement motorisé par la seule puissance de son moteur sur une route horizontale. Étant donné que de nombreux engins de déplacement motorisés ne peuvent être placés sur un banc d'essai à rouleaux afin de déterminer la vitesse maximale que peut atteindre le véhicule, il semble avisé de prendre « l'allure du pas » comme vitesse seuil.

Par conséquent, il semble indiqué de fixer l'âge minimum à 16 ans, à partir du moment où un engin de déplacement motorisé peut excéder l'allure du pas par la seule puissance de son moteur sur une route horizontale.

La conduite en excédant à l'allure du pas peut être constatée visuellement et offre par conséquent une meilleure possibilité de contrôle.

#### D. A TITRE SUBSIDIAIRE

##### **Casque**

Il ressort clairement de l'exposé des motifs, que le nombre d'accidents impliquant des engins de déplacement motorisés augmente de manière spectaculaire. La popularité croissante de ce mode de transport en est indubitablement la cause. De plus, il ressort de l'exposé des motifs de la proposition de loi, que ce sont principalement des blessures à la tête qui sont constatées chez les conducteurs blessés.

Il semble alors aussi logique que l'introduction de l'obligation du port du casque soit prise en considération.

Un cyclomoteur de classe A, par rapport à un engin de déplacement motorisé, est beaucoup plus stable au moment où un arrêt d'urgence doit être effectué. Bien que les deux véhicules puissent atteindre une vitesse de 25 km/h de manière autonome, le conducteur d'un cyclomoteur de classe A doit porter un casque et le conducteur d'un engin de déplacement motorisé pas. Cela ne semble pas logique.

##### **Engins de déplacement non conformes**

Nous souhaitons profiter de l'occasion pour attirer l'attention sur l'utilisation d'engins de déplacement non conformes. Nous rencontrons plus d'une fois des engins de déplacement

motorisés (principalement des trottinettes électriques) dont la vitesse développée est largement supérieure au maximum autorisé de 25 km/h. Comme mentionné précédemment, les moyens ne sont pas (encore) présents pour exercer un contrôle efficace de ce phénomène. De tels engins sont même librement disponibles sur le marché. Des engins qui peuvent atteindre 35 km/h peuvent être achetés librement sur internet, et l'acheteur est induit en erreur croyant que ces véhicules peuvent être utilisés légalement en Belgique. C'est également le cas pour des engins qui sont pourvus d'une place assise dont la hauteur s'élève au minimum à 54 cm, de sorte qu'ils doivent être catalogués en tant que cyclomoteur.

Lors de l'importation et de la vente en Belgique, de tels engins mis en vente ou en location, une mention claire de l'interdiction de leur utilisation sur la voie publique devrait toujours être présente.

Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à reprendre contact avec nous par mail.

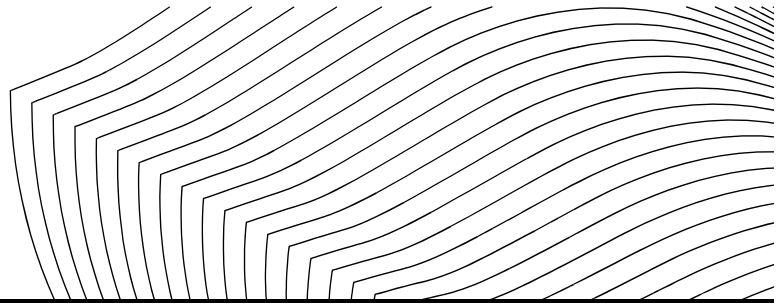
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



**Premier Inspecteur Ivan Bruggeman**  
Coordinateur Police Locale  
CENTREX Circulation routière



**Premier Commissaire Eric Troniseck**  
Coordinateur Police Fédérale  
CENTREX Circulation routière



**GEINTEGREERDE POLITIE GESTRUCTUREERD OP TWEE  
NIVEAUS**

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM

Ruiterijlaan, 2 (gebouw A)

1040 BRUSSEL

INTERN

Bestemming:

**Kamer van volksvertegenwoordigers**

Commissies voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Financiële Instellingen

Brussel, 4 januari 2022

|                         |            |                          |                                                                                                        |
|-------------------------|------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Onze referentie</b>  | 2021 7220  | <b>Dossierbeheerders</b> | Eric Troniseck / Ivan Bruggeman                                                                        |
| <b>Uw schrijven van</b> | 17-12-2021 | <b>E-mail</b>            | <a href="mailto:DGA.DAH.CentrexTraffic@police.belgium.eu">DGA.DAH.CentrexTraffic@police.belgium.eu</a> |

**Onderwerp:** Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft. (DOC 55K2354/001)

**Vraag om advies.**

Geachte heer,

Wij hebben uw verzoek om advies in het kader van de behandeling van wetsvoorstel goed ontvangen.

Gelieve hieronder het advies van Centrex Wegverkeer te willen vinden.

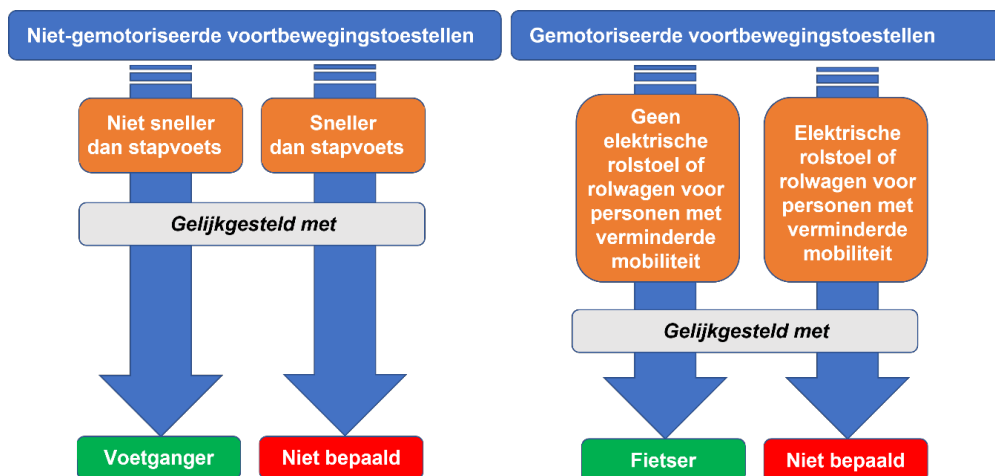
**A. GELIJKSCHAKELING MET ANDERE WEGGEBRUIKERS:**

Door artikel 2 van voorliggend wetsvoorstel wordt artikel 7bis van de wegcode<sup>1</sup> vervangen waardoor de volgende situatie ontstaat:

- Er wordt niet langer bepaald met welke weggebruikers de gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, en die momenteel als fietsers worden gecatalogeerd, worden gelijkgesteld. Dit is noodzakelijk om o.a. de plaats op openbare weg die zij moeten volgen, te bepalen;
- Er wordt niet langer bepaald met welke weggebruikers de gebruikers van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit, en die momenteel, in functie van hun snelheid, als voetganger of als fietser worden gecatalogeerd, worden

<sup>1</sup> Koninklijk besluit van 01 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

- gelijkgesteld. Dit is noodzakelijk om o.a. de plaats op openbare weg die zij moeten volgen, te bepalen.
- Behalve wanneer er niet sneller mee wordt gereden dan stapvoets worden de gebruikers van voortbewegingstoestellen, al dan niet gemotoriseerd, als bestuurders beschouwd<sup>2</sup>. De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden; en van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit, voor zover er sneller mee wordt gereden dan stapvoets, vallen bijgevolg onder de algemene noemer bestuurder'. Dit heeft tot gevolg dat zij, bij gebrek aan andersluidende bepalingen, zich moeten schikken naar de bepalingen van art. 9.1.1 van de Wegcode, luidend: *"Wanneer de openbare weg een rijbaan omvat moeten de bestuurders deze rijbaan volgen."* Zij mogen bijgevolg het fietspad niet volgen, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.
  - De regelgeving voor gebruikers van een elektrische rolstoel of een rolwagen voor personen met verminderde mobiliteit, waarmee niet sneller wordt gereden dan stapvoets, wordt helemaal onduidelijk. Zoals reeds aangehaald worden zij niet beschouwd als bestuurders, maar, in tegenstelling tot de huidige regeling, worden zij ook niet met een voetganger gelijkgeschakeld. De plaats die de gebruikers van deze voortbewegingstoestellen op de openbare weg dienen in te nemen, is bijgevolg niet langer bepaald. Hierdoor heeft deze weggebruiker niet langer toegang tot onder andere de voetgangerszones, de wegen voorbehouden voor (landbouwvoertuigen), voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs, de delen van de openbare weg die worden aangeduid door de verkeersborden D9 of D10, de weg aangeduid door het verkeersbord D11, enz. Bovendien heeft dit tot gevolg dat de voorschriften die de andere weggebruikers in acht moeten nemen ten aanzien van voetgangers<sup>3</sup>, waarmee deze weggebruikers worden gelijkgesteld, niet langer van toepassing is.



Wij zijn de mening toegedaan dat de huidige regelgeving het best bewaard blijft waarbij de gebruikers van de voortbewegingstoestellen, ongeacht of het gemotoriseerde of niet-gemotoriseerde toestellen worden gelijkgesteld op basis van de ontwikkelde snelheid, hetzij met voetgangers, hetzij met fietsers. Deze regelgeving is duidelijk, logisch en omvat alle mogelijke situaties. Het is niet omdat de verkeersregels niet door iedereen nageleefd worden, we denken hier voornamelijk aan gebruikers van elektrische steps die het trottoir gebruiken terwijl ze zich verplaatsen met de snelheid van een fietser, dat de regels überhaupt moeten gewijzigd worden.

#### B. VERBOD OM PASSAGIERS TE VERVOEREN

De huidige regelgeving voorziet reeds onrechtstreeks in dit verbod. Zo bepaalt art. 44.3 van de Wegcode:

<sup>2</sup> Art. 2.13 en 2.15.2, laatste lid Wegcode

<sup>3</sup> Art. 40 Wegcode

*“Het is verboden personen te vervoeren op de uitwendige delen van de carrosserie van een voertuig.”*

En luidt art. 44.4, eerste lid van de Wegcode als volgt:

*“Een fiets, een gemotoriseerd rijwiel, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieler met of zonder motor mogen niet meer personen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.”*

Gelet op deze bepalingen lijkt dat het nu reeds verboden is om passagiers te vervoeren op een (gemotoriseerd) voortbewegingstoestel. Dit neemt niet weg dat het invoeren van een duidelijk verbod om passagiers te vervoeren de duidelijkheid van de verkeersreglementering ten goede komt. We stellen evenwel voor om deze bepaling op te nemen in art. 44 van de Wegcode i.p.v. in art. 7bis gezien dit eerder valt onder de titel van art. Bestuurders en passagiers van voertuigen, en om dit verbod om passagiers te vervoeren toepasselijk te maken voor alle voortbewegingstoestellen. Ook op een niet-gemotoriseerde step kan het gevaarlijk zijn om een passagier te vervoeren.

Daarnaast is het aangewezen om een uitzondering te voorzien voor eventuele toekomstige gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitgerust zijn met een zitplaats voor zowel de bestuurder als de passagier.

#### C. MINIMUMLEEFTIJD

De keuze voor het motorvermogen als bepalende factor om de minimumleeftijd te bepalen lijkt niet optimaal te zijn. De mogelijke risico's om betrokken te geraken bij een ongeval zijn meer afhankelijk van de snelheid waarmee men zich kan verplaatsen. Bovendien is het in het kader van de handhaving quasi onmogelijk om het motorvermogen van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel te bepalen.

Het lijkt ons daarom aangewezen om de maximumsnelheid die het gemotoriseerd voortbewegingstoestel op autonome kracht op een horizontale weg kan behalen, als basis te nemen. Gezien vele gemotoriseerde voortbewegingstoestellen niet op een rollentestbank kunnen worden geplaatst, om de maximumsnelheid die het voertuig kan halen, te bepalen, adviseren wij om stapvoets' als drempelsnelheid te nemen.

Het lijkt dus aangewezen om de minimumleeftijd van 16 jaar te bepalen vanaf het moment dat er met een gemotoriseerd voortbewegingstoestel, op autonome kracht, sneller dan stapvoets kan worden gereden op een horizontale weg.

Het sneller rijden dan stapvoets kan visueel worden vastgesteld en biedt bijgevolg een betere mogelijkheid tot handhaving.

#### D. SUBSIDIAIR

##### **Valhelm**

Uit de toelichting blijkt duidelijk dat het aantal ongevallen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen spectaculair toeneemt. De stijgende populariteit van deze vervoersmodi is hiervan ongetwijfeld de oorzaak. Verder blijkt uit de toelichting bij het wetsvoorstel dat er vooral hoofdletsels worden vastgesteld bij de gewonde bestuurders.

Het lijkt dan ook logisch dat de invoering van de draagplicht van de valhelm in overweging wordt genomen.

Een bromfiets klasse A is, in vergelijking met een gemotoriseerd voortbewegingstoestel, veel stabiel op het ogenblik dat een noodstop moet worden uitgevoerd. Niettegenstaande beide voertuigen autonoom een snelheid kunnen bereiken van 25 km/u, moet de bestuurder van een bromfiets klasse A een valhelm dragen en de bestuurder van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel niet. Dit klinkt niet logisch.

##### **Niet conforme voortbewegingstoestellen**

Wij willen van de gelegenheid graag gebruik maken om te wijzen op het gebruik van niet-conforme voortbewegingstoestellen. Meer dan eens treffen we gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (voornamelijk elektrische steps) aan, waarvan de ontwikkelde snelheid

beduidend hoger ligt dan het toegestane maximum van 25 km/uur. Zoals eerder aangehaald zijn de middelen (nog) niet aanwezig om hierop een efficiënt toezicht uit te oefenen. Dergelijke toestellen zijn zelfs vrij in de handel verkrijgbaar. Toestellen die tot 35 km/u kunnen halen, kunnen via het internet vrij aangekocht worden, waarbij de koper in de waan wordt gelaten dat dergelijke voertuigen legaal in België kunnen gebruikt worden. Dit is eveneens het geval voor toestellen die voorzien zijn van een zitplaats waarvan de hoogte minstens 54 cm bedraagt, waardoor ze als bromfiets dienen gecatalogeerd te worden.

Bij de invoer en de verkoop in België, het te koop of te huur aanbieden van dergelijke toestellen zou er steeds een duidelijke vermelding moet zijn van het verbod op het gebruik ervan op de openbare weg

Heeft u nog vragen, stuur ons gerust een mailtje.

Met de meeste hoogachting,



**Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman**  
**Coördinator Lokale Politie**  
**CENTREX Wegverkeer**



**Eerste Commissaris Eric Troniseck**  
**Coördinator Federale Politie**  
**CENTREX Wegverkeer**



**Avis de l'U.R.J.P.P. au sujet de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés (DOC 55 2354/001).**

**Advies van het K.V.V.P. betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft (DOC 55 2354/001).**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1.</p> <p>Het wetsvoorstel beoogt de aanpassing van de artikelen 7bis en 8.2 Wegverkeersreglement.</p> <p>Een betere wettelijke reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen is alleszins een goede zaak.</p> <p>Het KVVP wenst toch een aantal opmerkingen te formuleren met betrekking tot dit wetsvoorstel.</p> <p>2.</p> <p>Volgens het KVVP lijkt het aangewezen om art. 2.15.2 Wegverkeersreglement aan te passen, waarbij ofwel een maximaal gewicht wordt bepaald voor een voortbewegingstoestel, ofwel wordt bepaald dat verrijdbaar landbouw- en bedrijfsmaterieel en voertuigen bestemd voor goederentransport expliciet uit het toepassingsgebied worden uitgesloten.</p> <p>Met een strikte lezing van het huidige art. 2.15.2 Wegverkeersreglement kan bijvoorbeeld een "Bobcat" (graafmachine) of een "Bubble Stint" (vaak gebruikt door post- of koerierdiensten) die minder dan 25 km/u per uur rijden, aanzien worden als gemotoriseerde</p> | <p>1.</p> <p>Le projet de loi vise à modifier les articles 7bis et 8.2 de la loi sur la circulation routière.</p> <p>Une meilleure réglementation juridique des engins de déplacement motorisés est une bonne chose à tous égards.</p> <p>Néanmoins, l'URJPP souhaite faire un certain nombre de commentaires concernant ce projet de loi.</p> <p>2.</p> <p>Selon l'URJPP, il semble opportun de modifier l'article 2.15.2 du règlement sur la circulation routière, soit en stipulant un poids maximal pour un dispositif de propulsion, soit en excluant explicitement de son champ d'application les véhicules agricoles et commerciaux à roues et les véhicules destinés au transport de marchandises.</p> <p>Avec une lecture stricte de l'actuel art. 2.15.2 du règlement sur le trafic routier, par exemple, un Bobcat (excavateur) ou un Bubble Stint (souvent utilisé par les services postaux ou de courrier) qui roulent à moins de 25 km/h par heure pourraient être considérés comme des véhicules</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>voortbewegingstoestellen, met alle gevolgen van dien.</p> <p>Het lijkt aangewezen wettelijk te bepalen dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in hoofdzaak bedoeld zijn voor het vervoer van personen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>motorisés, avec toutes les conséquences qui en découlent.</p> <p>Il semble opportun de prévoir dans la loi que les engins de déplacement motorisés sont principalement destinés au transport de personnes.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>3.</p> <p>Art. 2.15.2 Wegverkeersreglement moet duidelijk bepalen dat voertuigen die vallen onder het toepassingsgebied van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen of van het Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, niet als voortbewegingstoestel kunnen beschouwd worden.</p> | <p>3.</p> <p>L'article 2.15.2 du règlement de circulation routière doit clairement stipuler que les véhicules qui tombent sous le coup de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les voitures, leurs remorques, leurs parties et leurs accessoires de sécurité, ou de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les cyclomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques, ne peuvent être considérés comme des engins de locomotion motorisés.</p> |
| <p>4.</p> <p>Volgens het wetsvoorstel worden de gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, met uitzondering van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit, gelijkgesteld met fietsers.</p> <p>Het lijkt aangewezen art. 2.15.2 Wegverkeersreglement aan te passen en te spreken over "gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die naar bouw en motorvermogen niet sneller dan stapvoets kunnen rijden".</p>                                                                                                               | <p>4.</p> <p>Selon le projet de loi, les utilisateurs d'engins de locomotion motorisés à l'exception des fauteuils roulants électriques et les fauteuils roulants pour les personnes à mobilité réduite, sont assimilés à des cyclistes.</p> <p>Il semble approprié de modifier l'article 2.15.2 du règlement sur la circulation routière et de faire référence aux "appareils de locomotion motorisés qui, de par leur construction et leur puissance, ne peuvent se déplacer plus vite qu'au pas".</p>                                                                                                           |
| <p>5.</p> <p>De leeftijdsvereiste zou moeten gelden voor ieder gemotoriseerd voortbewegingstoestel dat naar bouw en motorvermogen sneller dan stapvoets rijdt, met uitzondering van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit.</p> <p>Het rijden met een elektrische step op de openbare weg, vraagt een zekere kunde maar</p>                                                                                                                                                                                                         | <p>5.</p> <p>La condition d'âge doit s'appliquer à tout engin de déplacement motorisé dont la construction et la puissance permettent de la conduire à une vitesse supérieure au pas, à l'exception des fauteuils roulants électriques et des fauteuils roulants pour personnes à mobilité réduite.</p> <p>Conduire un scooter électrique sur la voie publique demande une certaine compétence</p>                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ook maturiteit. Het is te verantwoorden om op basis daarvan dit te verbieden voor kinderen jonger dan 16 jaar, in zoverre dat toestel naar bouw en motorvermogen sneller dan stapvoets kan rijden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>mais aussi de la maturité. Il est justifié de l'interdire aux enfants de moins de 16 ans, dans la mesure où l'appareil peut, de par sa construction et sa puissance, se déplacer plus vite que le rythme de la marche.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>6.</p> <p>Het wetsvoorstel houdt ook geen rekening met de controlemogelijkheden door verbalisanten die de facto onmogelijk zijn voor bijvoorbeeld een e-step.</p> <p>Een e-step is geen bromfiets, en heeft bijgevolg ook geen gelijkvormigheidsattest. De politie is voor een controle aangewezen op de gebruiksaanwijzing of, als die aanwezig is, op een sticker op het voertuig zelf.</p> <p>De kracht van de batterij kan ook in Watt worden uitgedrukt, dus vergissingen zijn niet uitgesloten.</p> | <p>6.</p> <p>Le projet de loi ne prend pas non plus en compte les possibilités de contrôle par les agents verbalisateurs, qui sont de facto impossibles pour les e-steps, par exemple.</p> <p>Un e-step n'est pas un cyclomoteur, et ne dispose donc pas d'un certificat de conformité. La police doit se fier au manuel d'utilisation ou, s'il en existe un, à un autocollant sur le véhicule lui-même pour le vérifier.</p> <p>La puissance de la batterie peut également être exprimée en watts, ce qui n'exclut pas les erreurs.</p> |
| <p>7.</p> <p>Het verbod op het vervoeren van passagiers op voortbewegingstoestellen kan zeker verdedigd worden. Er moet echter worden vermeden dat dit verbod ook zou gelden voor voortbewegingstoestellen die in hoofdzaak gebruikt worden voor het vervoer van kinderen (zoals een elektrische bakfiets).</p> <p>De regeling met betrekking tot passagiers wordt best opgenomen in art.44 Wegverkeersreglement.</p>                                                                                        | <p>7.</p> <p>L'interdiction de transporter des passagers sur des véhicules à moteur peut certainement être défendue. Il faut toutefois éviter que cette interdiction s'applique également aux engins qui sont principalement utilisées pour le transport d'enfants (comme un vélo porteur électrique).</p> <p>La réglementation concernant les passagers devrait être incluse dans l'article 44 du règlement sur la circulation routière.</p>                                                                                            |
| <p>8.</p> <p>Het KVVP vindt het aangewezen om aan het wetsvoorstel volgende zaken toe te voegen:</p> <p>1) duidelijkheid omtrent de vraag of je met een gemotoriseerd voortbewegingstoestel mag rijden tijdens een periode van verval.</p> <p>2) duidelijke regels omtrent het parkeren van (gemotoriseerde) voortbewegingstoestellen. E-steps, en vooral de deelstep, worden dikwijls op alle mogelijk plaatsen achtergelaten.</p>                                                                          | <p>8.</p> <p>L'URJPP estime qu'il est souhaitable d'ajouter les points suivants au projet de loi :</p> <p>1) clarté sur la question de savoir si l'on est autorisé à conduire un engin de déplacement motorisé pendant une période de déchéance.</p> <p>2) des règles claires concernant le stationnement des engins de locomotion (motorisés). Les étapes E, et surtout l'étape partagée, sont souvent laissées dans tous les endroits possibles.</p>                                                                                   |

|                                                                                             |                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 3) duidelijkheid omtrent het opdrijven van e-steps. Op welke wijze kan dit bestraft worden? | 3) Clarté sur l'avancement des e-steps. Comment cela peut-il être sanctionné ? |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|

26 januari - 26 janvier 2022

L. BREWAEYS  
Secretaris -Secrétaire



Vraag voor advies van de COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN: DOC 55 2354/001

7 januari 2022

### Uitgangssituatie

Vraag om Vias-advies per e-mail op 17 december 2021.

### De voorgestelde aanpassing – betekenis

- een minimumleeftijd van 16 jaar wordt ingevoerd voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;
- er wordt een verbod ingevoerd om gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad te gebruiken;
- de toestellen mogen slechts door één persoon worden gebruikt

### Advies van Vias institute.

Vias is voorstander van de 3 voorgestelde aanpassingen.

- Minimumleeftijd 16 jaar voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W.

In 2020 waren er 40 kinderen jonger dan 16 jaar betrokken in een letselongeval als bestuurder van een elektrische step. Momenteel is er in land geen wettelijke minimumleeftijd voor het gebruik voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waaronder elektrische steps, monowheels en hoverboards vallen. Dat is een hiaat in de huidige wetgeving.

Het is niet logisch dat een kind van 12 jaar mag rijden met een gemotoriseerd toestel (met een motorvermogen hoger dan 250 W) dat een snelheid tot 25 km/u per uur kan halen zonder bijhorende voorschriften. Voor een bromfiets klasse A die dezelfde maximumsnelheid kan bereiken, zijn een helm, verzekering -en inschrijvingsbewijs allemaal nodig,

De wielen van een elektrische step zijn bovendien een stuk kleiner dan die van een bromfiets, wat ervoor zorgt dat je makkelijker je evenwicht kan verliezen dan bij een bromfiets.

Jongeren tussen 10 en 16 jaar zijn nog volop in ontwikkeling en kunnen nog niet voldoende de risico's van het verkeer goed inschatten. Hen te vroeg laten rondrijden met gemotoriseerde toestellen aan hoge snelheid kan gevolgen hebben op de

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



verkeersveiligheid. Dat geldt zeker in stedelijke omgeving waarbij er een sterke mix is tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers. Een minimumleeftijd van 16 jaar om te mogen rijden met een gemotoriseerd toestel met een motorvermogen hoger dan 250 W is dus volgens Vias een goede zaak.

**Taalkundige opmerking op het wetsvoorstel:** In het nieuwe artikel 8.2, 7° wijkt de formulering iets van wat elders in het verkeersreglement wordt gebruikt. Er staat 'met meer dan 250 W motorvermogen', terwijl bij de elektrische fietsen en gemotoriseerde rijwielen gesproken wordt van een 'nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste xxx W'.

Beter is om die formulering aan te houden om consequent te blijven binnen de eigen wegcode.

- Verbod om gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad te gebruiken;

Momenteel mogen elektrische steps in ons land op het trottoir rijden wanneer ze niet sneller dan stapvoets rijden. In de praktijk is het vrijwel onmogelijk om met een elektrisch aangedreven toestel niet sneller te rijden dan 5 à 6 km/u. In de realiteit wordt er regelmatig te snel gereden door stepgebruikers op het voetpad. Dat zorgt voor ongemak voor de voetgangers en kan ook leiden tot verkeersonveilige situaties. Vias is dus voorstander voor een verbod voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen om te rijden op het voetpad, met enkele uitzondering zoals elektrische rolstoelen en rolwagens.

Als we dat in tabelvorm gieten, ontbreekt er volgens ons nog wel iets in de voorgestelde regel. De geel gearceerde zaken worden daarin niet vermeld.

|                                                                                  | Niet sneller dan stapvoets | Sneller dan stapvoets |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| Niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel                                         | Voetganger                 | Fietser (?)           |
| Gemotoriseerd voortbewegingstoestel (m.u.v. elektrische rolstoelen en rolwagens) | Fietser                    | à Fietser             |
| Elektrische rolstoelen en rolwagens                                              | Voetganger (?)             | Fietser (?)           |

De formulering van de eerste twee leden van art. 7bis zou volgens ons als volgt kunnen zijn:

De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden en van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers.



De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden en van andere gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, worden gelijkgesteld met fietsers.

Er staat ook nog een fout in de laatste zin van het voorgestelde art. 7bis:

De voorschriften die de andere weggebruikers moeten naleven ten opzichte van respectievelijk voetgangers en fietsers, gelden eveneens **voor** **ten opzichte van** gebruikers van voortbewegingstoestellen.

- de toestellen mogen slechts door één persoon worden gebruikt

De wegcode verbiedt niet expliciet dat je met 2 personen op bijvoorbeeld een step mag rijden. Het is echter duidelijk dat als je met twee volwassen personen op zo'n step rijdt het voor de bestuurder quasi onmogelijk is om 'voortdurend de nodige rijbewegingen uit te voeren'. Vias kan zich dus vinden in de voorgestelde wijziging.



Demande d'avis de la COMMISSION MOBILITE, ENTREPRISES PUBLIQUES ET INSTITUTIONS FEDERALES : DOC 55 2354/001

7 janvier 2022

### Situation de départ

Demande de l'institut Vias par mail en date du 17 décembre 2021.

### L'adaptation proposée – signification

- un âge minimum de 16 ans pour les utilisateurs d'engins de déplacement ayant une puissance supérieure à 250 W ;
- interdiction pour les engins de déplacement motorisés de circuler sur le trottoir ;
- les engins ne peuvent être utilisés que par une seule personne.

### Avis de l'institut Vias

L'institut Vias est favorable aux 3 adaptations proposées.

- Âge minimum de 16 ans pour les utilisateurs d'engins ayant une puissance supérieure à 250 W.

Déjà en 2020, au moins 40 jeunes de moins de 16 ans ont été impliqués dans un accident corporel en tant qu'utilisateurs de trottinettes électriques. Il n'y a pour le moment au niveau national aucun âge minimal légal pour utiliser des engins de déplacement motorisés, parmi lesquels l'on retrouve les trottinettes électriques, mais également les monoroues et les hoverboards. Il s'agit d'une lacune dans la législation actuelle.

Il n'est pas normal qu'un enfant de 12 ans puisse utiliser un engin motorisé (ayant une puissance supérieure à 250 W) capable d'atteindre une vitesse de 25 km/h sans réglementation particulière. Pour un cyclomoteur classe A pouvant atteindre la même vitesse maximale, un casque, une assurance et un certificat d'immatriculation sont requis.

Les roues d'une trottinette électrique sont, qui plus est, nettement plus petites que celles d'un cyclomoteur, ce qui peut plus facilement entraîner une perte d'équilibre.

Les enfants âgés de 10 à 16 ans ne sont pas encore en mesure d'évaluer correctement les risques dans la circulation. Leur permettre trop tôt de rouler sur une trottinette électrique à une vitesse élevée peut avoir un impact sur la sécurité routière, surtout dans un environnement urbain où se côtoient le trafic motorisé et

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



les usagers vulnérables. Fixer à 16 ans l'âge minimum pour pouvoir utiliser un engin motorisé ayant une puissance supérieure à 250 W est donc une bonne chose selon l'institut Vias.

**Remarque linguistique concernant la proposition de loi :** Dans le nouvel article 8.2, 7°, la formulation diffère légèrement de celle utilisée ailleurs dans le code de la route. Il est stipulé : « puissance supérieure à 250 W », alors que pour les vélos électriques et les cycles motorisés, l'on parle d'une « puissance nominale continue maximale de xxx W ». Il est préférable de s'en tenir à cette formulation afin de rester cohérent avec le code de la route.

- Interdiction pour les engins de déplacement motorisés de circuler sur le trottoir;

A l'heure actuelle, les trottinettes électriques peuvent circuler sur le trottoir dans notre pays lorsqu'elles n'excèdent pas l'allure du pas. Dans la pratique, il est quasiment impossible de ne pas excéder 5 à 6 km/h sur un engin électriquement assisté. Dans la réalité, les utilisateurs de trottinettes électriques roulent régulièrement trop vite sur le trottoir. Cela entraîne des désagréments pour les piétons et peut également conduire à des situations dangereuses pour la circulation. L'institut Vias est donc favorable à l'interdiction pour les engins de déplacement motorisés de circuler sur le trottoir, à quelques exceptions près comme les fauteuils roulants et les voiturettes électriques.

Si nous mettons cela sous forme de tableau, nous sommes d'avis qu'il manque quelque chose dans la réglementation proposée. Les éléments surlignés en jaune n'y sont pas repris.

|                                                                                                     | N'excédant pas l'allure du pas | Excédant l'allure du pas |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Engin de déplacement non motorisé                                                                   | Piéton                         | Cycliste (?)             |
| Engin de déplacement motorisé (à l'exception des fauteuils roulants et des voiturettes électriques) | Cycliste                       | Cycliste                 |
| Fauteuils roulant et voiturettes électriques                                                        | Piéton (?)                     | Cycliste (?)             |

Selon nous, la formulation des deux premiers paragraphes de l'art. 7bis pourrait être la suivante :

Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent sans excéder l'allure du pas, ainsi que les personnes à mobilité réduite se déplaçant avec des fauteuils roulants et des voiturettes électriques sans excéder l'allure du pas sont assimilés à des piétons.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent en excédant l'allure du pas, ainsi que les personnes à mobilité réduite se déplaçant avec des fauteuils roulants et des voiturettes électriques en excédant l'allure du pas sont assimilés à des cyclistes.

Il y a aussi une faute dans la dernière phrase de l'article. 7bis :

Les prescriptions que les autres usagers doivent respecter à l'égard des piétons et des cyclistes respectivement sont également applicables à l'égard des utilisateurs des engins de déplacement.

- les engins ne peuvent être utilisés que par une seule personne

Le code de la route n'interdit pas explicitement de circuler à deux sur une trottinette par exemple. Il est toutefois évident qu'en roulant à deux sur une telle trottinette, il est quasiment impossible pour le « conducteur » d'« exécuter constamment les manœuvres qui lui incombent ». L'institut Vias est donc d'accord avec l'amendement proposé.

**Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales***DOC 55 2354 : Avis Bird***Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen***DOC 55 2354 : Advies Bird*

Beste,

Bedankt om dit met ons te delen.

Bij Bird staat veiligheid hoog in het vaandel en dit is ook de reden waarom wij enkel gebruikers boven de 18 jaar toelaten op onze service.

Hierbij bevestigen wij ook dat we de voorgestelde aanpassingen al communiceren naar onze gebruikers via de app en andere communicatiekanalen sinds het begin van onze activiteiten in België.

Wij zijn dus sterke voorstanders van de voorgestelde aanpassingen.

**Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des  
Institutions fédérales**

*DOC 55 2354 : Avis de Lime*

**Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen**

*DOC 55 2354 : Advies van Lime*

Bonjour,

Je vous remercie de solliciter notre avis sur ce texte.

Nous pensons qu'il est équilibré et soutient le développement des modes alternatifs zéro-émission tels que les vélos à assistance électrique et les trottinettes électriques, tout en préservant l'espace public et en favorisant la sécurité des usages.

Confirmez-vous qu'il s'applique tant aux utilisateurs des véhicules partagés (comme les nôtres), qu'aux utilisateurs de trottinettes et VAE personnels?

Confirmez-vous que la responsabilité en cas de non-respect repose sur l'utilisateur et non sur l'opérateur du service de véhicules en partage?

Quand ce texte entrera-t-il en vigueur?

**Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des  
Institutions fédérales**

*DOC 55 2354 : Avis de Dott*

**Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen**

*DOC 55 2354 : Advies van Dott*

Bonjour,

Je souhaite tout d'abord vous remercier pour votre sollicitation et me tiens à votre entière disposition si vous souhaitez échanger plus avant sur les sujets de la mobilité au sens large et de la mobilité douce en particulier.

Avec plus de 4 millions de trajets réalisés en Belgique en 2021, Dott est le premier acteur de la mobilité en Belgique et nous sommes ravis d'avoir l'opportunité de partager notre expertise et nos connaissances sur ces sujets.

Concernant le texte que vous projetez de voter, nous ne voyons aucun problème à le faire voter. En effet, l'âge légal demandé à nos utilisateurs est déjà de 16 ans dans nos conditions d'utilisation et il est aussi interdit de rouler à deux, nous n'y voyons donc aucun changement. Pour la règle de circulation sur les trottoirs, nous y sommes favorables.

Je pense cependant que vous auriez pu aller plus loin dans la régulation, vous trouverez à ce propos un rapport réalisé par l'organisme Steer en copie. De nombreuses choses peuvent être mises en place au niveau fédéral ou régional et je serais ravi de pouvoir vous les présenter.

Je profite aussi de cette opportunité pour vous inviter dès que vous le souhaitez/pourrez dans notre nouvel entrepôt d'Anderlecht dans lequel toutes les réparations sont effectuées et ou une partie de la recharge des batteries aura lieu. Il vous permettra de voir et comprendre comment les choses se passent au quotidien et d'échanger directement avec nos salariés.

Dans l'attente de vous lire, je reste à votre entière disposition.

Cordialement



Union des Villes  
et Communes  
de Wallonie asbl

Monsieur Jean-Marc DELIZEE  
Président  
Chambre des Représentants  
Commission de la Mobilité, des Entreprises  
publiques et des institutions fédérales  
Palais de la Nation

1008 BRUXELLES

**Vos réf. :**

**Nos réf. : 21-05865/mda/mib/tom/cvd-vbi**

**Annexe(s) :**

Namur, le 12 janvier 2022

Monsieur le Président,

**Concerne :** *Proposition de loi 2136 - AR du 1/12/1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés – (DOC 55 2354/001) - Demande d'avis*

Nous accusons bonne réception de votre courriel du 17 décembre 2021 au sujet duquel, l'Union des Villes et Communes de Wallonie vous remercie de l'avoir sollicité.

A cet égard, l'UVCW salue la volonté de la Commission de la Mobilité de réguler les comportements liés aux usages d'engins motorisés sur la voie publique et vous fait part de son absence de remarque sur la proposition susmentionnée.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

Michèle BOVERIE  
Secrétaire générale

Maxime DAYE  
Président

Rue de l'Etoile, 14 - B-5000 Namur  
Tél. 081 24 06 11  
E-mail: [commune@uvcw.be](mailto:commune@uvcw.be)

Belfius: BE09 0910 1158 4657  
BIC: GKCCBEBB  
TVA: BE 0451 461 655

[www.uvcw.be](http://www.uvcw.be)



**Monsieur Jean-Marc DELIZÉE**

**Président de la COMMISSION DE LA  
MOBILITÉ, DES ENTREPRISES  
PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS  
FÉDÉRALES**

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS**

**Palais de la Nation**

**B-1008 Bruxelles**

Bruxelles, le 17 février 2022

Monsieur le Président,

**Concerne : Demande d'avis de la Chambre des représentants concernant la proposition de loi 2354 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés (DOC 55 2354/001)**

L'utilisation d'engins de déplacements de type e-step est en hausse en Région de Bruxelles-Capitale. Nous sommes donc heureux d'apprendre que des initiatives législatives sont prises pour réglementer les déplacements des usagers de ce mode de transport.

Le fait que les engins de déplacement motorisés, à l'exception des chaises roulantes électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, soient assimilés aux cyclistes est un pas dans la bonne direction.

Cependant, la conduite des engins de déplacement non motorisés n'est plus réglementée si leurs utilisateurs roulent plus vite que l'allure du pas. Cette disposition est donc contraire à l'article 2.15.2 du Code de la route, qui stipule que l'utilisateur d'un engin de déplacement, qui ne roule pas plus vite que l'allure du pas, n'est pas assimilé à un conducteur. Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent plus vite que l'allure du pas ne sont donc pas considérés comme des piétons, mais il n'y a aucune disposition qui prévoit quelle partie de la voie publique ils doivent utiliser. Toutefois, il y a lieu de souligner que les engins de déplacement non motorisés qui empruntent le trottoir peuvent également atteindre des vitesses élevées et donc constituer un danger pour les piétons.

1

BRULOCALIS - Rue d'Arlon 53/4 Aarlenstraat - Bruxelles 1040 Brussel - T. 02 238 51 40 - F. 02 280 60 90 - [www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)  
[welcome@brulocalis.brussels](mailto:welcome@brulocalis.brussels) - RPM Bruxelles RPR Brussel - TVA BE 0451 516 390 BTW - IBAN BE60 0910 1159 5670 - BIC GKCCBEBB



Le fait que les conducteurs d'engins de déplacement motorisés ne seront à l'avenir plus autorisés à transporter des passagers est certainement une bonne mesure. Mais cette mesure ne devrait-elle pas également être imposée aux utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés ?

Les conducteurs d'engins de déplacement motorisés d'une puissance motrice supérieure à 250 W, à l'exception des chaises roulantes électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, doivent être âgés d'au moins 16 ans. Cette disposition est similaire aux conducteurs de cycles motorisés qui doivent également être âgés de 16 ans. Mais dans les deux cas, le contrôle par la police est très difficile, car visuellement il n'y a pas de différence entre un cycle motorisé à deux roues et un vélo électrique, et il n'y a pas de différence visuelle entre un engin de déplacement motorisé de plus de 250 W et un engin de déplacement non motorisé ou un engin de déplacement motorisé de moins de 250 W. Le résultat d'une recherche rapide sur internet indique également que les trottinettes électriques de moins de 250 W peuvent atteindre une vitesse comprise entre 20 et 25 km/h.

Le débat sur le port du casque par les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés n'est apparemment pas encore à l'ordre du jour. Il serait toutefois nécessaire de constater la divergence (et l'incohérence) qui existe.

En effet, pour conduire un cyclomoteur de classe A pouvant rouler à 25 km/h maximum, le port du casque est obligatoire. Celle-ci n'est par contre pas obligatoire pour la conduite d'un cycle motorisé à deux roues avec assistance aux pédalage jusqu'à 25 km/h ainsi que pour un engin de déplacement motorisé dont la vitesse est limitée à 25 km/h.

Enfin, il serait également opportun d'introduire une règle similaire à celle des bicyclettes pour le stationnement ou le rangement des engins de déplacement. En effet, une bicyclette qui n'est pas montée n'est pas considéré comme un véhicule, tout comme un engin de déplacement qui n'est pas monté. Ce sont donc des *objets*. Mais pour les bicyclettes, le Code de la route stipule à l'article 23.3 qu'elles doivent être rangées en dehors de la chaussée et des zones de stationnement, sans gêner ni entraver la circulation des autres usagers de la route. Toutefois, les bicyclettes peuvent également être rangées là où un signal routier E9 (P) complété par un panneau additionnel de type M1 ou M20 (panneau blanc avec symbole d'un vélo) le permet. Adopter une même approche pour le rangement ou le stationnement des engins de déplacement pourrait donner une impulsion pour résoudre le problème des trottinettes partagées abandonnées sur la voie publique.

Nous vous remercions d'avoir consulté nos experts sur cette question et des suites que vous réserverez à la présente.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre très haute considération.

Corinne FRANÇOIS  
Directrice

Olivier DELEUZE  
Président

**Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales***DOC 55 2354 : Avis de VVSG***Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen***DOC 55 2354 : Advies van VVSG*

Geachte,

Bedankt voor uw adviesvraag.

Het wetsvoorstel zou volgende regels voor gemotoriseerde bewegingstoestellen invoeren:

- een minimumleeftijd van 16 jaar wordt ingevoerd voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;
- er wordt een verbod ingevoerd om gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad te gebruiken;
- de toestellen mogen slechts door één persoon worden gebruikt.

Vanuit de VVSG en het Fietsberaad kunnen we deze regels onderschrijven.

Voortbewegingstoestellen vallen onder de snelheidsregelgeving van een elektrische fiets. Maar het is ondertussen, voortgaande op de ernst van de letsels bij ongevallen, duidelijk dat het voor sommige bewegingstoestellen raadzaam is om tot een aangepaste snelheid te komen. Cf. de maatregelen die de stad Parijs genomen heeft: verhuurbedrijven van gemotoriseerde deelsteps krijgen een snelheidsbeperking van 10 km/u opgelegd.

Met vriendelijke groeten,

VVSG vzw • Bischoffsheimlaan 1-8 • 1000 Brussel  
T +32 2 211 56 09 • [www.vvsg.be](http://www.vvsg.be)

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen betreft.

De voorstellen zijn inderdaad logisch:

- Een minimumleeftijd van 16 jaar wordt ingevoerd voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;
- Er wordt een verbod ingevoerd om gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad te gebruiken;
- De toestellen mogen slechts door één persoon worden gebruikt.

Echter...

- Er zijn aanzienlijk wat e-steps voor volwassenen, die een vermogen hebben van 250 W (en 300 W); een motorvermogen vanaf 250 W zou daarom meer aangewezen zijn.
- Voor kindersteps is een motor van 150 W gangbaar en voldoende. Betekent dit dan dat onder de leeftijd van 16j deze e-steps wel mogen worden gebruikt ? Hoe gaat dit worden gecontroleerd ?
- Waarom geen helmplicht ? Is dit geen gemiste kans ?
- Misschien moet er ook verduidelijkt worden dat e-steps met zitpositie geen voortbewegingstoestellen zijn, maar eigenlijk scooters of bromfietsen; waarvoor dus helmplicht, rijbewijs, verzekering, nummerplaat en COC vereist zijn.
- E-steps die sneller kunnen dan 25 km/u zijn eveneens geen voortbewegingstoestellen, waardoor zij dus in een andere voertuigcategorie thuishoren.
- E-steps waarvan de snelheid kan worden ingesteld door de bestuurder, zouden moeten verboden worden.

Doorgaans zijn consument, maar in vele gevallen ook politie, van deze 3 laatste punten niet op de hoogte.

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement motorisés.

Vos propositions sont en effet logique :

- L'âge minimum de 16 ans pour l'utilisation d'engins dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W ;
- Interdiction d'utiliser les engins de déplacement motorisés sur les trottoirs;
- Les engins de déplacement motorisés ne pourront être utilisés que par une seule personne.

Toutefois...

- Il y a pas mal de trottinettes électriques pour adultes, dont la puissance du moteur est 250 W (et 300 W) ; une puissance de moteur à partir de 250 W serait donc plus appropriée.
- Les trottinettes électriques pour enfants n'ont généralement qu'une puissance de 150 W. Cela signifie-t-il que jusqu'à l'âge de 16 ans ces trottinettes électriques pourraient être utilisées ? Comment vérifier/contrôler ?
- Pourquoi pas d'obligation de casque ? Ce n'est pas une occasion manquée ?
- Peut-être qu'on doit spécifier qu'une trottinette électrique avec une position assise n'est pas considérée comme un engin de déplacement, comme que c'est un scooter ou un cyclomoteur ; pour lequel il y a donc une obligation de casque, permis de conduire, assurance, plaque d'immatriculation et COC.
- Des trottinettes électriques dont la vitesse peut être réglée par le conducteur, devraient être illégales.

Souvent les consommateurs, ni la police, ne sont pas au courant de ces trois derniers points.