

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

16 september 2014

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**

(ingediend door mevrouw Vanessa Matz)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

16 septembre 2014

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
portant règlement général sur la police
de la circulation routière et de l'usage
de la voie publique**

(déposée par Mme Vanessa Matz)

SAMENVATTING

*Dit wetsvoorstel beoogt het gebruik in te voeren van
een aangepast beveiligingssysteem voor het vervoer
van kinderen op tweewielige motorrijtuigen.*

RÉSUMÉ

*La présente proposition de loi vise à instaurer
l'utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour le
transport d'enfants sur les véhicules à deux roues.*

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e 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)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 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)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van het in de Senaat ingediende voorstel 5-533/1.

Het toenemende gebruik van tweewielige motorrijtuigen in de stad verandert onze dagelijkse gewoonten. Bovendien is de verleiding soms groot om een kind mee uit te nemen of naar school te brengen op een tweewieler. Heel wat gebruikers, met name scooterbestuurders die geen aangepaste opleiding hebben gevolgd, lijken zich echter onbewust van de risico's die het vervoer van een passagier, en zeker een kind, met zich meebrengt.

Soms zijn we getuige van taferelen die indruisen tegen het gezond verstand. Het meest schokkende daarbij is dat een ouder bewust aanvaardt dat zijn kind risico's loopt die hij zelf niet zou willen lopen. Natuurlijk, het is altijd "slechts vijfhonderd meter", "het is maar een kort traject", "in de stad rij ik traag, dus dat is niet gevaarlijk", ...

Dat zijn de gevolgen van de tendens om snelheid voor te stellen als enige oorzaak van ongevallen. Maar het is niet de snelheid die het ongeval veroorzaakt! Men hoeft niet snel te rijden om zich te bezeeren, of zelfs te sterven, zeker wanneer het gaat om een kind, wiens beendergestel fragieler is dan dat van een volwassene.

Ter herinnering: de helft van de ongevallen gebeurt op minder dan tien kilometer van de woonplaats, omdat dat trajecten zijn die men dagelijks aflegt, omdat men de route "van buiten" denkt te kennen (en daarbij vergeet dat de omgeving voortdurend verandert), omdat de waakzaamheid aan het begin van het traject niet maximaal is (tijd alvorens men zich concentreert) en vervolgens afneemt wanneer men bijna ter bestemming is (men denkt dat alles in orde is). Het resultaat is dat een kort traject in verhouding meer risico's omvat dan een lang parcours.

Het moet mogelijk zijn om een kind achterop met de motorfiets mee te nemen, maar dan wel met de nodige uitrusting en het besef dat kleine passagiers kwetsbaar zijn.

Hoewel er bepalingen bestaan die van toepassing zijn op het vervoer van kinderen met de wagen, bevat het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg momenteel

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition 5-533/1 déposée au Sénat.

L'utilisation croissante de deux-roues moteur en ville change nos habitudes au quotidien. Et la tentation est parfois grande d'emmener son enfant en deux-roues à l'école ou en balade. Mais beaucoup d'utilisateurs, notamment ceux en scooter n'ayant pas reçu une formation adaptée, semblent inconscients des risques qu'implique le transport d'un passager, plus encore d'un enfant..

On assiste parfois à des scènes qui heurtent le simple bon sens, le plus choquant étant qu'un parent accepte sciemment de faire courir à son enfant des risques que lui-même refuserait. Bien sûr, c'est toujours "juste pour cinq cents mètres", "ce n'est qu'un petit trajet", "c'est en ville, je roule doucement, ça ne risque rien", ...

Voilà les conséquences du discours qui érige la vitesse en seule cause d'accident. Mais ce n'est pas la vitesse qui cause l'accident! Et il n'est pas besoin de rouler vite pour se faire mal, voire se faire tuer, surtout quand on est un enfant, à l'ossature plus fragile que celle d'un adulte.

Pour rappel: la moitié des accidents interviennent à moins de dix kilomètres de chez soi parce que ce sont les trajets qu'on fait tous les jours, on croit connaître la route "par cœur" (en oubliant que l'environnement évolue en permanence), parce que la vigilance n'est pas à son maximum au début d'un trajet (le temps de se concentrer), puis décroît près de l'arrivée (on se dit que c'est bon). Résultat, un trajet court concentre proportionnellement plus de risques qu'un long parcours.

Il doit être possible d'emmener son enfant derrière soi à moto, mais avec des aménagements et en gardant constamment à l'esprit la vulnérabilité des petits passagers.

Bien qu'il existe des dispositions applicables aux transports d'enfant au sein des voitures, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ne contient à l'heure actuelle aucune disposition visant

geen enkele bepaling om kinderen die worden vervoerd op een tweewielig motorrijtuig zoals een motorfiets of een bromfiets, te beschermen.

De veiligheid van kinderen als passagiers op een rijtuig is van primordiaal belang.

Wanneer een kind bijvoorbeeld niet is vastgeklikt in de wagen, komt een klap tegen 50 km/u overeen met een val van meer dan tien meter hoogte.

Op een rijtuig zoals een brommer is de klap bij een ongeval nog veel krachtiger.

Hoewel er geen statistieken voorhanden zijn over ongelukken bij passagiers op tweewielers, kan men zich goed voorstellen dat de lichamelijke schade aanzienlijk of zelfs fataal is.

Dit wetsvoorstel wil het gebruik van een specifiek zitje voor het vervoer van kinderen op bromfietsen, motorfietsen, driewielers of vierwielers met motor verplichten.

à protéger les enfants qui circulent sur des véhicules à deux roues telles que les motos ou les cyclomoteurs.

La sécurité des enfants lorsqu'ils sont passagers sur un véhicule est primordiale.

Par exemple, lorsqu'il n'est pas attaché en voiture, un choc à 50 km/h pour un enfant non attaché équivaut à une chute de plus de dix mètres de hauteur.

Sur un véhicule tel qu'une motocyclette, lors d'un accident le choc est encore beaucoup plus violent.

Bien qu'il n'existe aucune statistique sur les accidents subis par les passagers des véhicules à deux roues, on peut aisément imaginer que les dommages corporels sont importants, voire fatals.

La présente proposition de loi vise à obliger l'utilisation de siège spécifique pour le transport d'enfants sur les cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles ou quadricycles avec moteur.

Vanessa MATZ (cdH)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 35.1.1, zesde lid, 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 worden de tweede en de derde zin vervangen door de zinnen:

“Kinderen van minder dan drie jaar mogen niet worden vervoerd met andere motorvoertuigen die aan het verkeer deelnemen dan auto's. Kinderen van drie tot acht jaar moeten er plaatsnemen in een speciaal voor hen aangepast kinderzitje. Kinderen van acht tot twaalf jaar moeten de veiligheidsgordel dragen. Hun voeten moeten op voetsteunen rusten. Hun stabiliteit moet worden gewaarborgd door toegankelijke handgrepen en een aan hun lengte aangepaste rugleuning. De bestuurder en de passagier van andere motorvoertuigen die aan het verkeer deelnemen andere dan auto's moeten de veiligheidsgordel dragen op de plaatsen die ermee zijn uitgerust.”

Art. 3

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 35/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 35/1. Uitrusting voor het vervoer van kinderen op bromfietsen, motorfietsen, drie- of vierwielers met motor

Een bromfiets, motorfiets, een drie- of vierwielers met motor mogen niet meer personen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaatsen ingericht zijn; de zitplaats van de passagier moet voorzien zijn van ofwel een veiligheidsriem, ofwel minstens een handvat en twee voetsteunen.

Voor kinderen jonger dan vijf jaar of kleiner dan 1,35 meter is het gebruik van een speciaal kinderzitje met beveiligingssysteem verplicht.

De bestuurder moet zich ervan vergewissen dat de voeten van de kinderen niet tussen de vaste en losse delen van het rijtuig kunnen raken.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 35.1.1, alinéa 6, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, la deuxième et la troisième phrase sont remplacées par les phrases suivantes:

“Les enfants de moins de trois ans ne peuvent pas être transportés sur des véhicules à moteur en circulation autres que des véhicules automobiles. Les enfants âgés de trois à huit ans doivent y être installés dans des sièges adaptés et prévus à cet effet. Les enfants âgés de huit à douze ans doivent porter la ceinture de sécurité. Leurs pieds doivent être soutenus par des repose-pieds. Leur stabilité doit être assurée par l'accessibilité de prises et un dossier adapté à leur taille. Le conducteur et le passager de véhicules à moteur en circulation, autres que des véhicules automobiles, doivent porter la ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées.”

Art. 3

Dans le même arrêté royal, il est inséré un article 35/1 rédigé comme suit:

“Art. 35/1. Dispositifs destinés au transports d'enfants sur les cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles ou quadricycles avec moteur

Un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle ou quadricycle avec moteur ne peut transporter plus de personnes que le nombre pour lequel le ou les sièges sont aménagés; le siège du passager doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pied.

Pour les enfants âgés de moins de cinq ans ou mesurant moins de 1,35 mètre, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire.

Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

De niet-naleving van dit artikel vormt een overtreding van de derde graad.”

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de vierde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

30 juni 2014

Le non-respect du présent article constitue une infraction du troisième degré.”

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

30 juin 2014

Vanessa MATZ (cdH)