

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 maart 2026

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**houdende diverse bepalingen teneinde
de regelgeving betreffende elektrische steps
aan te passen**

(ingediend door de heer Serge Hiligsmann c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 mars 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**portant diverses dispositions visant à adapter
le cadre réglementaire régissant
les trottinettes électriques**

(déposée par M. Serge Hiligsmann et consorts)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het gebruik van lichte elektrische voortbewegingsstoestellen, zoals elektrische steps, is in België de afgelopen jaren sterk toegenomen, in het bijzonder in stedelijke gebieden. Elektrische steps zijn een lichter en duurzamer alternatief voor de auto. Deze voortbewegingstoestellen kunnen worden gebruikt voor menige stedelijke of voorstedelijke verplaatsing en zijn een perfecte aanvulling op het openbaar vervoer om de eerste of laatste kilometers van een intermodaal traject mee af te leggen. Bovendien zijn elektrische steps inmiddels geëvolueerd tot een volwaardig onafhankelijk vervoermiddel en vervangen ze soms de auto. Het is daarom noodzakelijk het gebruik van die toestellen voor zachte mobiliteit te bevorderen, maar er moet ook regelgeving komen om de co-existentie met andere weggebruikers te vergemakkelijken.

Bij gebrek aan een dergelijke regelgeving op Europees niveau werd de Code van de openbare weg (COW)¹ al dienovereenkomstig gewijzigd. De Belgische wetgeving inzake elektrische steps wordt geregeld bij de wet van 15 mei 2022 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 voortbewegingstoestellen betreft.

De elektrische step wordt beschouwd als een voortbewegingstoestel, dat wil zeggen een voertuig dat is uitgerust met een motor en een of meer wielen en dat niet sneller rijdt dan 25 km/u.²

De wetgeving bepaalt bovendien dat bestuurders jonger dan 16 jaar geen elektrische step mogen gebruiken (behalve in bepaalde woonwijken, zoals een woonzone, een speelstraat, een voetgangerszone enzovoort). Daarnaast is het verboden op een elektrische step een passagier te vervoeren. Het is niet toegestaan op trottoirs te rijden.

¹ De nieuwe Code van de openbare weg werd bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 20 september 2024. De inwerkingtreding, die oorspronkelijk was vastgelegd op 1 september 2026, is uitgesteld tot 1 juni 2027 om alle betrokken spelers (gewesten, politie, justitie enzovoort) in staat te stellen zich onder optimale omstandigheden voor te bereiden.

² Art. 2.15.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975: "Een "voortbewegingstoestel" is: (...) 2° ofwel een "gemotoriseerd voortbewegingstoestel", dit wil zeggen elk motorvoertuig met één of meer wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, onder meer: (...) c) gemotoriseerde autopeds; (...)."

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le recours à des engins de déplacement électriques légers, tels que les trottinettes électriques, a fortement augmenté en Belgique au cours de ces dernières années, en particulier dans les zones urbaines. Les trottinettes électriques constituent une solution plus légère et plus durable pour remplacer la voiture. Ces engins permettent d'assurer nombre de trajets urbains et périurbains et sont parfaitement complémentaires par rapport aux transports en commun afin de réaliser les premiers ou les derniers kilomètres d'un trajet intermodal. Les trottinettes électriques sont également devenues un moyen de transport indépendant à part entière, se substituant parfois à la voiture. Il est donc nécessaire de promouvoir l'utilisation de ces engins de mobilité douce, mais il convient de l'encadrer réglementairement afin de faciliter la cohabitation avec les autres usagers de la route.

En l'absence d'une telle réglementation sur le plan européen, le Code de la voie publique (CVP)¹ a déjà été modifié en conséquence. La législation belge en matière de trottinettes électriques est régie par la loi du 15 mai 2022 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, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement.

La trottinette électrique est considérée comme un engin de déplacement motorisé, c'est-à-dire un véhicule équipé d'un moteur et d'une ou plusieurs roues et ne dépassant pas les 25 km/h².

La législation prévoit également qu'il est interdit aux conducteurs de moins de 16 ans d'utiliser une trottinette électrique (sauf dans certains quartiers résidentiels tels qu'une zone résidentielle, une rue réservée aux jeux, une zone piétonne, etc.). De plus, il est interdit de transporter un passager sur une trottinette électrique. La circulation sur les trottoirs est interdite.

¹ Le nouveau Code de la voie publique a été publié au *Moniteur belge* du 20 septembre 2024. Son entrée en vigueur, initialement fixée au 1^{er} septembre 2026, a été reportée au 1^{er} juin 2027 afin de permettre à tous les acteurs concernés (Régions, Police, Justice, etc.) de se préparer dans les meilleures conditions.

² Art. 2.15.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975: "Le terme "engin de déplacement" désigne: (...) 2° [soit un "engin de déplacement motorisé", c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure, entre autres: (...) c) les trottinettes motorisées; (...).

De huidige wetgeving inzake elektrische voortbewegingstoestellen, die gebruikers van elektrische steps gelijkstelt aan fietsers, blijft echter ontoereikend om de veiligheidsrisico's en de overlast voor de samenleving tegen te gaan.

Ook blijkt de algemene regeling voor voortbewegingstoestellen ontoereikend om doeltreffend rekening te houden met de innovaties en de voortdurend veranderende context van de mobiliteitssector. Momenteel wordt een veelheid aan voortbewegingstoestellen bij hetzelfde voertuigtype ingedeeld, terwijl ze in de praktijk niet vergelijkbaar zijn op het vlak van veiligheid en gebruik op de weg.

Door de populariteit van de elektrische steps is er echter een aanzienlijke toename van het aantal ongevallen met stepgebruikers en conflicten met andere weggebruikers.

Volgens Vias institute komt het gevaarlijke gedrag van de gebruikers voort uit een gebrekkige kennis van de regels van de Code van de openbare weg of uit de bewuste niet-naleving ervan. Sommige gebruikers zijn zich niet altijd bewust hoe gevaarlijk een step voor henzelf of anderen kan zijn als de regels niet worden nageleefd.

Dagelijks worden gemiddeld vijf ongevallen geregistreerd en alle drie de gewesten worden ermee geconfronteerd. Tussen 2023 en 2024 is het aantal ongevallen, slachtoffers en gewonden met meer dan 13 % gestegen. Die trend is in 2025 aanzienlijk versneld: van januari tot maart heeft de politie 470 ongevallen met gewonden en/of doden geregistreerd, tegenover 291 voor dezelfde periode in 2024, wat neerkomt op een stijging van meer dan 61 %. De meest recente gegevens van Vias institute bevestigen dat het aantal letselongevallen in het eerste kwartaal van 2025 is gestegen met ongeveer 62 %. In juli 2025 verloren in twee weken tijd vier mensen het leven bij ongevallen met elektrische steps. Ook de spoeddiensten van de Antwerpse ziekenhuisgroep Ziekenhuis aan de Stroom (ZAS) luiden de alarmbel: tussen januari 2024 en juni 2025 werden gemiddeld drie slachtoffers per dag opgenomen in het ziekenhuis als gevolg van dergelijke ongevallen.

De medische gevolgen en risicofactoren zijn bijzonder zorgwekkend. Verwondingen aan het hoofd en het gezicht komen het vaakst voor (kaak-, neus- en oogkasbreuken, hersenbloedingen en verwondingen aan het gebit). 60 % van de gehospitaliseerde zwaargewonden heeft een schedelletsel. Die verwondingen kunnen worden verklaard door de rechtopstaande positie van de bestuurder, het lage zwaartepunt en bepaalde specifieke

La législation actuelle relative aux engins de déplacement électriques, qui assimile les utilisateurs de trottinettes électriques aux cyclistes, demeure toutefois insuffisante afin de lutter contre les risques en matière de sécurité et les nuisances pour la société.

Il apparaît également que le cadre général relatif aux engins de déplacement est insuffisant afin d'intégrer efficacement les innovations et le contexte sans cesse changeant du secteur de la mobilité. Actuellement, une multitude d'engins de déplacement sont répertoriés sous la même typologie de véhicules, alors que ces engins ne sont pas comparables dans la pratique sur le plan de la sécurité et de leur utilisation sur la route.

L'essor des trottinettes électriques s'accompagne toutefois d'une hausse notable du nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les utilisateurs de ces engins et de conflits avec les autres usagers de la route.

Selon VIAS institute, les comportements dangereux des usagers reposent soit sur une méconnaissance des conditions d'utilisation mentionnées dans le Code de la voie publique soit sur la volonté de ne pas respecter ces conditions d'utilisation. Certains utilisateurs n'ont pas nécessairement conscience du danger que ces engins peuvent provoquer, contre eux-mêmes et contre autrui, si les règles en vigueur ne sont pas respectées.

En moyenne, cinq accidents par jour sont recensés et toutes les Régions sont touchées. De 2023 à 2024, le nombre d'accidents, de victimes et de blessés a augmenté de plus de 13 %. Cette tendance s'est fortement accélérée en 2025: de janvier à mars, 470 accidents avec blessés et/ou décès ont été enregistrés par la police, contre 291 pour la même période en 2024, ce qui représente une hausse de plus de 61 %. Les données les plus récentes de VIAS institute confirment une augmentation d'environ 62 % des accidents avec blessés au premier trimestre 2025. En juillet 2025, en l'espace de deux semaines, quatre personnes ont perdu la vie dans des accidents impliquant une trottinette électrique. Les services d'urgence de l'association hospitalière anversoise Ziekenhuis aan de Stroom (ZAS) ont également tiré la sonnette d'alarme: entre janvier 2024 et juin 2025, trois victimes par jour en moyenne ont été admises à l'hôpital à la suite de tels accidents.

Les conséquences médicales et les facteurs de risque sont particulièrement inquiétants. Les blessures à la tête et au visage sont les plus fréquentes, notamment les fractures de la mâchoire, du nez et des orbites, les hémorragies cérébrales ou les lésions dentaires; 60 % des blessés graves hospitalisés présentent un traumatisme crânien. Ces blessures s'expliquent par la position debout du conducteur, le centre de gravité

technische kenmerken van de elektrische step, zoals de kleine wielen, de plotselinge snelle acceleratie en de beperkte stabiliteit, waardoor een dergelijk voertuig moeilijker onder controle te houden is dan een elektrische fiets. Ook de minder goede zichtbaarheid is een probleem, omdat het achterlicht zich heel dicht bij de grond bevindt. Ten slotte werkt het vaak anonieme gebruik gevaarlijk gedrag in de hand: sommige gebruikers voelen zich onaantastbaar, waardoor ze meer risico's nemen op de openbare weg.

Deze statistieken betreffen enkel de verkeersongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Het is dan ook heel aannemelijk dat het werkelijke aantal ongevallen met elektrische steps wordt onderschat. Verkeersongevallen waarbij zwakke weggebruikers betrokken zijn, en in het bijzonder ongevallen zonder derden, worden immers veel minder vaak aangegeven.

Tot slot zijn er steps die duizelingwekkende snelheden kunnen halen, sommige zelfs meer dan 100 km per uur. Hoewel dergelijke steps niet op de openbare weg zijn toegelaten, neemt het gebruik ervan toe.

Uit de cijfers blijkt dat ongevallen met elektrische steps een ware plaag aan het worden zijn. Zoals eerder vermeld, zijn elektrische steps door hun technische eigenschappen gevoelig voor ongevallen. Hoewel de wettelijk toegestane maximumsnelheid van 25 km per uur gelijk is aan die voor een elektrische fiets, is de rijervaring fundamenteel anders. Zulke gemotoriseerde voertuigen vormen een ernstig verkeersveiligheidsprobleem. Meer verkeersveiligheid op dat vlak vergt aanpassingen met het oog op robuuste en flexibele wetgeving die kan worden afgestemd op de grote verscheidenheid aan lichte elektrische voertuigen die in de toekomst wellicht in het straatbeeld zullen opduiken.

De indiener van dit voorstel van resolutie oppert meerdere maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en redelijke, samenhangende regelgeving aangaande elektrische steps tot stand te brengen. Vooreerst moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen elektrische deelsteps en e-steps voor particulier gebruik, teneinde voor beide categorieën aparte, aangepaste regels in te voeren.

Een snelheidslimiet van 20 km/u voor deelsteps lijkt alvast een nuttige maatregel. Deelsteps worden immers vooral gebruikt in de steden, waar de openbare weg met heel wat andere gebruikers moet worden gedeeld en het risico op ongevallen dus groter is. Zulke maatregel zou de gevaren aanzienlijk beperken, zonder

bas et certaines caractéristiques techniques propres aux trottinettes électriques, telles que les petites roues, l'accélération brusque et rapide et une stabilité limitée, rendant l'engin plus difficile à contrôler qu'un vélo électrique. La visibilité réduite constitue également un problème, le feu arrière étant situé très près du sol. Enfin, le caractère souvent anonyme de l'usage favoriserait des comportements dangereux: certains usagers se sentiraient "intouchables" ce qui augmente ainsi les prises de risque sur la voie publique.

Ces statistiques se limitent aux accidents de la circulation qui ont été enregistrés par les services de police, si bien que l'on peut très probablement parler d'une sous-estimation du nombre réel d'accidents impliquant des trottinettes électriques. En effet, les accidents de la route impliquant des usagers vulnérables, et en particulier les accidents sans tiers, sont largement sous-déclarés.

Enfin, il existe des trottinettes qui peuvent atteindre des vitesses vertigineuses, dépassant même pour certaines d'entre elles les 100 km/h. Bien que ces trottinettes soient illégales sur la voie publique, leur utilisation est en augmentation.

Les chiffres attestent que les accidents de trottinettes électriques deviennent un fléau. Comme mentionné précédemment, des spécificités techniques inhérentes aux trottinettes électriques en font un engin propice aux accidents. Bien que la vitesse maximale légale de 25 km/h soit identique à celle d'un vélo électrique, l'expérience de conduite est fondamentalement différente. Ces engins motorisés causent un véritable problème de sécurité routière. Il est donc nécessaire d'adapter le cadre légal afin de renforcer la sécurité routière, tout en mettant en place une législation robuste et flexible, capable de s'adapter à la grande diversité de véhicules légers électriques susceptibles d'émerger à l'avenir.

Plusieurs mesures sont envisagées afin d'améliorer la sécurité routière et d'encadrer l'usage des trottinettes électriques de manière proportionnée et cohérente. Il est tout d'abord nécessaire d'opérer une distinction claire entre les trottinettes électriques partagées et celles à usage privé, afin d'adopter des règles adaptées à leur usage respectif.

Dans ce cadre, le bridage des trottinettes partagées à une vitesse maximale de 20 km/h apparaît pertinent. Ces engins sont majoritairement utilisés en milieu urbain dense, caractérisé par une forte cohabitation avec d'autres usagers de la voie publique, ce qui accroît le risque d'accidents. Une telle mesure permettrait de réduire

de deelsteperatoren op kosten te jagen; een kleine technische update volstaat immers om de snelheidslimiet in te stellen.

Voor elektrische steps voor particulier gebruik wordt dan weer een maximumsnelheid van 25 km/u voorgesteld. Die snelheidslimiet stemt overeen met de Europese norm EN 17.128³ en met het gebruik van nagenoeg alle toestellen die thans op de markt verkrijgbaar zijn. Een aanpassing zou derhalve niet stroken met de Europese regelgeving en de eigenaars van conforme steps met overdreven beperkingen opzadelen. De huidige maximumsnelheid volgt overigens de toepasbare regelgeving voor andere gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Om de veiligheid van de gebruikers te vergroten, wordt tevens een helmplicht overwogen voor al wie tussen 20 en 25 km/u rijdt. Uit gegevens van Vias blijkt dat bij amper 4 % van de onderzochte ongevallen het slachtoffer een helm droeg. Deze gerichte maatregel zou het aantal zware verwondingen terugdringen, vooral dan hoofdletsels, zonder een rem te zetten op het vaak spontane gebruik van deelsteps. Voor die categorie blijft een helm overigens ten zeerste aanbevolen, maar zal hij niet worden verplicht.

Voorts moet het opdrijven van e-steps duidelijk worden verboden. Een dergelijke praktijk stelt gebruikers en derden bloot aan buitensporige risico's. Bovendien voldoen de toestellen zo niet langer aan hun wettelijke definitie en moeten ze worden beschouwd als niet-gehomologeerde bromfietsen. Elke wijziging bedoeld om de maximumsnelheid te verhogen, evenals de productie en verkoop van oprijfkits, zou dan ook moeten worden verboden teneinde de verkeersveiligheid te verhogen, de regelgeving bevattelijker te maken en de regels doeltreffender te kunnen controleren.

Tot slot is er dringend behoefte aan een Europese homologatie voor verplaatsingstoestellen. Het huidige gebrek aan eengemaakte technische voorschriften bemoeilijkt elk coherent beleid op het vlak van inschrijving en snelheids- of vermogensbegrenzing. Een Europese homologatie maakt eenvormige technische regelgeving mogelijk, een absolute vereiste om een eventuele inschrijving op te leggen, de gebruikers te responsabiliseren en de strijd aan te binden met anonimiteit en niet-conforme toestellen, alsook om de wirwar aan nationale regels aan banden te leggen en rechtszekerheid te waarborgen.

³ Verordening van 2023 inzake het wegvervoer (e-steps).

significativement les dangers, sans engendrer de coûts excessifs pour les opérateurs, le bridage relevant d'un simple paramétrage technique.

À l'inverse, il est proposé de maintenir la vitesse maximale de 25 km/h pour les trottinettes électriques à usage privé. Cette limite est conforme à la norme européenne EN 17.128³ et à l'utilisation de la quasi-totalité des engins actuellement sur le marché. La modifier entraînerait un désalignement par rapport au cadre normatif européen et imposerait des contraintes disproportionnées aux propriétaires d'engins conformes aux normes en vigueur. Ce maintien garantit en outre une cohérence avec le régime applicable aux autres engins de déplacement motorisés.

Afin de renforcer la sécurité des utilisateurs, l'instauration d'une obligation du port du casque pour les conducteurs circulant entre 20 et 25 km/h est également envisagée. Selon les données de VIAS, seuls 4 % des utilisateurs étaient casqués au moment des accidents pris en considération. Cette mesure ciblée permettrait de réduire la gravité des blessures, en particulier les traumatismes crâniens, tout en évitant de freiner l'usage des trottinettes partagées dont l'utilisation est souvent spontanée. Pour ces dernières, le port du casque resterait vivement recommandé sans être obligatoire.

Par ailleurs, il apparaît indispensable d'interdire clairement le débridage des trottinettes électriques. Ces pratiques exposent les usagers et les tiers à des risques disproportionnés et rendent les engins non conformes à leur définition légale, entraînant leur requalification en cyclomoteurs non homologués. Une interdiction explicite de toute modification visant à augmenter la vitesse, ainsi que de la fabrication et de la commercialisation de kits de débridage, est nécessaire afin de renforcer la sécurité routière, la lisibilité du droit et l'effectivité des contrôles.

Enfin, la mise en place d'une homologation européenne visant les engins de déplacement électriques doit être priorisée. L'absence actuelle de prescriptions techniques harmonisées complique toute politique cohérente en matière d'immatriculation, de limitation de vitesse ou de puissance. Une homologation européenne permettrait d'instaurer un cadre technique uniforme, condition indispensable à une éventuelle immatriculation, à la responsabilisation des usagers et à la lutte contre l'anonymat et les engins non conformes, tout en évitant des législations nationales fragmentées et sources d'insécurité juridique.

³ Règlement de 2023 relatif à la circulation routière (trottinettes électriques).

Conclusie

De snelle opmars van de e-step mag een duurzamere mobiliteit dan wel ten goede komen, de toenemende risico's voor de verkeersveiligheid en het samengaan met de andere weggebruikers zijn een uitdaging. De zorgwekkende toename van het aantal ongevallen vraagt om aangepaste wetgeving en eengemaakte Europese regels, teneinde een beter kader te scheppen voor dergelijke toestellen, de gebruikers ervan te responsabiliseren en een veiligheidsniveau in lijn met de technische eigenschappen te waarborgen, zonder te raken aan het gemak van e-steps en aan hun rol in de transitie naar een duurzame mobiliteit.

Conclusion:

L'essor rapide des trottinettes électriques, bien qu'il constitue une opportunité pour une mobilité plus durable, s'accompagne aujourd'hui de risques croissants pour la sécurité routière et la cohabitation entre les différents usagers de la route. Face à l'augmentation préoccupante des accidents, il est indispensable d'adapter la législation et d'harmoniser les règles à l'échelon européen afin de mieux encadrer ces engins, de responsabiliser leurs utilisateurs et de garantir un niveau de sécurité proportionné à leurs caractéristiques techniques, tout en préservant leur accessibilité et leur rôle dans la transition vers une mobilité durable.

Serge Hiligsmann (Les Engagés)
Julien Matagne (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat het gebruik van lichte elektrische voortbewegingstoestellen, en met name elektrische steps, de afgelopen jaren sterk is toegenomen in België, vooral in stedelijke gebieden;

B. overwegende dat die voertuigen een duurzaam alternatief voor de auto en een essentiële aanvulling op het openbaar vervoer vormen, maar ook een autonoom vervoermiddel zijn geworden;

C. overwegende dat het toenemende gebruik ervan gepaard gaat met een aanzienlijke, zorgwekkende stijging van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel, zoals blijkt uit gegevens van het Vias institute;

D. overwegende dat de technische kenmerken van elektrische steps (staande houding, kleine wielen, snelle acceleratie, beperkte stabiliteit, weinig zichtbaarheid) de steps ongevalgevoeliger maken dan andere volgens de huidige wetgeving met fietsen gelijkgestelde voertuigen;

E. overwegende dat het geringe gebruik van een helm en risicovol gedrag, soms als gevolg van het niet kennen of niet naleven van de verkeersregels, tot zwaardere verwondingen kunnen leiden;

F. overwegende dat het opdrijven van het vermogen van elektrische steps en de verkoop van niet-conforme steps of oprijfkits een groot gevaar voor de verkeersveiligheid vormen en de doeltreffendheid van controles ondermijnen;

G. overwegende dat het huidige gebrek aan een geharmoniseerd Europees kader voor de goedkeuring van elektrische voortbewegingstoestellen een coherent beleid inzake inschrijving, controle en responsabilisering van gebruikers belemmert;

H. overwegende dat het federaal regeerakkoord 2025-2029 met betrekking tot gemotoriseerde voortbewegingstoestellen het voornemen behelst de regelgeving te harmoniseren, de veiligheid te verbeteren, alsook een helm- en inschrijvingsplicht te overwegen (Mobiliteit, verkeersveiligheid, blz. 103);

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que l'utilisation des engins de déplacement électriques légers, et en particulier des trottinettes électriques, a fortement augmenté au cours de ces dernières années en Belgique, plus particulièrement en milieu urbain;

B. considérant que ces engins constituent une solution durable pour remplacer la voiture et un complément essentiel des transports en commun, mais qu'ils sont également devenus un mode de transport autonome;

C. considérant que l'augmentation de leur usage s'accompagne d'une hausse significative et préoccupante du nombre d'accidents provoquant des lésions corporelles, comme l'attestent les données de VIAS institute;

D. considérant que les spécificités techniques caractérisant les trottinettes électriques (position debout, petites roues, accélération rapide, stabilité limitée, visibilité réduite) les rendent plus accidentogènes que d'autres engins assimilés aux cycles par la législation actuelle;

E. considérant que le faible taux de port du casque et les comportements à risque, parfois liés à une méconnaissance ou à un non-respect du Code de la route, peuvent aggraver les blessures;

F. considérant que le débridage des trottinettes électriques et la vente d'engins ou de kits non conformes constituent un danger majeur pour la sécurité routière et nuisent à l'effectivité des contrôles;

G. considérant l'absence actuelle d'un cadre européen harmonisé concernant l'homologation des engins de déplacement électriques, rendant difficile toute politique cohérente en matière d'immatriculation, de contrôle et de responsabilisation des usagers;

H. considérant les engagements pris dans l'accord de Coalition fédérale 2025-2029 relatifs aux engins de déplacement motorisés visant à uniformiser la réglementation, à renforcer la sécurité et à étudier l'opportunité du port du casque et de l'immatriculation (Mobiliteit, sécurité routière, p. 109);

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het dragen van een fietshelm die voldoet aan de norm EN 1078⁴ verplicht te stellen voor alle bestuurders van elektrische steps die met een snelheid tussen 20 en 25 km/u rijden;

2. een maximaal vermogen van 250 W vast te stellen voor elektrische steps die op de openbare weg mogen rijden;

3. elke verwijdering, wijziging of omzeiling van de door de fabrikant voorziene snelheidsbeperking uitdrukkelijk te verbieden en doeltreffende sancties op te leggen bij overtreding van die regels;

4. de verkoop van opdrijfkits te verbieden;

5. de verkoop te verbieden van toestellen die niet voldoen aan de regels van de Code van de openbare weg, teneinde paal en perk te stellen aan de absurde situatie waarbij die toestellen wel mogen worden aangekocht maar niet op de openbare weg mogen worden gebruikt;

6. actief Europese denkoefeningen aan te moedigen om te komen tot uniforme technische voorschriften vastgelegd in een Europese verordening, teneinde het vrije verkeer van voortbewegingstoestellen te waarborgen, de controle en conformiteit ervan te vergemakkelijken, alsook te voorkomen dat fabrikanten de kosten moeten dragen van een nationale homologatie die in een andere lidstaat niet wordt erkend;

7. de inschrijvingsplicht te koppelen aan duidelijke en precieze homologatiecriteria;

8. het identificatiesysteem te verbeteren voor gebruikers van gedeelde steps door middel van regelgeving waarbij een identiteitscontrole (via identiteitskaart of itsme) vóór het gebruik van een deelstep wordt opgelegd, teneinde de veiligheid en traceerbaarheid van de gebruikers te verbeteren en illegaal gebruik tegen te gaan;

9. de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken te belasten met het opstellen van een actieplan om de controles op elektrische steps te verscherpen en toe te zien op de naleving van de wetgeving, in nauwe

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'imposer le port obligatoire d'un casque de vélo répondant à la norme EN 1078⁴ pour tout conducteur de trottinette électrique circulant à une vitesse comprise entre 20 et 25 km/h;

2. d'instaurer une puissance maximale de 250 W pour les trottinettes électriques autorisées à circuler sur la voie publique;

3. d'interdire explicitement toute suppression, modification ou tout débridage de la limitation de vitesse prévue par le constructeur, et de prévoir des sanctions effectives en cas d'infraction à de telles règles;

4. d'interdire la commercialisation et la vente de kits de débridage;

5. d'interdire la vente d'engins ne respectant pas les règles du Code de la voie publique (CVP), pour mettre fin à cette situation absurde dans laquelle l'on peut acheter ces engins alors que l'on ne peut les utiliser sur la voie publique;

6. d'encourager activement les réflexions européennes afin de disposer de prescriptions techniques homogènes inscrites dans un règlement européen afin de garantir la libre circulation des engins tout en facilitant leur contrôle et leur mise en conformité et afin d'éviter que les fabricants ne doivent supporter les coûts liés à une homologation nationale si celle-ci n'est pas reconnue dans un autre État membre;

7. de lier l'obligation d'immatriculation à des critères d'homologation clairs et précis;

8. de renforcer le système d'identification des utilisateurs de trottinettes partagées, au moyen de mesures réglementaires instituant l'obligation de vérification d'identité (via une carte d'identité ou itsme) avant l'utilisation de toute trottinette partagée, dans le but d'améliorer la sécurité et la traçabilité des usagers et en vue de lutter contre les usages illégaux de ces engins;

9. de charger le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur d'élaborer un plan d'action visant à renforcer les contrôles des trottinettes électriques et à assurer l'application de la législation, en étroite coordination avec les Régions

⁴ De norm EN 1078 vereist dat fietshelmen schokbestendig zijn bij een snelheid van maximaal 5 m/s.

⁴ La norme EN 1078 exige que les casques de vélo soient capables de résister à un choc produit à une vitesse maximale de 5 m/s.

samenwerking met de gewesten in het kader van hun bevoegdheden inzake sensibilisering.

19 januari 2026

dans le cadre de leurs compétences en matière de sensibilisation.

19 janvier 2026

Serge Hiligsmann (Les Engagés)
Julien Matagne (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)