

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2026/005471]

27 AUGUSTUS 2026. — Koninklijk besluit betreffende de veiligheid van gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wijzigt het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg.

Samenvatting.

Rekening houdend met het hoge aantal verkeersongevallen met gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen dringen maatregelen zich op. Aangezien een deel van de ongevallen te wijten is aan het in het verkeer brengen van niet-conforme voertuigen, is er door de ministers Crucke, Clarinval en Beenders reeds een actieplan goedgekeurd dat gericht is op het toezicht op de markt voor elektrische steps. Dit plan heeft tot doel de samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten te versterken om te voorkomen dat niet-conforme gemotoriseerde vervoermiddelen op de openbare weg terechtkomen.

Bovendien tonen internationale studies en recente medische en ongevallenstatistieken aan dat bij ongevallen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, in het bijzonder e-steps, hoofd en hersenletsel een belangrijke factor zijn bij zware en dodelijke ongevallen. Uit de Verkeersveiligheidsbarometer van Vias Institute blijkt dat het aantal slachtoffers bij e-step gebruikers jaar na jaar toeneemt. Het aantal letselongevallen is in de periode 2022-2025 gestegen van 1.735 tot 2.453. Het aantal dodelijke slachtoffers is in de periode 2024-2025 gestegen van 4 tot 13. Deze vaststelling onderstreept het belang van passende hoofdbescherming voor deze categorie van weggebruikers, rekening houdend met hun specifieke gebruiksomstandigheden en snelheidskenmerken.

De verplichting tot het dragen van een helm wordt beperkt tot gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur. Studies die verschillende e-stepsnelheden vergelijken, tonen aan dat bij snelheden boven 20 km per uur de biomechanische belasting van het hoofd bij valongevallen aanzienlijk toeneemt, waardoor het risico op ernstig hoofd- en hersenletsel beduidend groter wordt en dat, in het algemeen, een verlaging van de snelheid van 25 km/u naar 20 km/u een positief effect heeft op het aantal ziekenhuisopnames. Er wordt onder meer verwezen naar de volgende studies: *Computational prediction of head-ground impact kinematics in e-scooter falls* (P. Posirisuk, C. Baker et M. Ghajari, Imperial College London, 2022; <https://sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457522000033?via%3Dihub>), *Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries* (O. Pakarinen, A. Kobylin, V.-P. Harloja, et al., Jama, 2023; <https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2811319>) en *Study on E-Scooter Accidents: More Helmets and Less Speed Reduce the Injury Risk* (M. Schachner, D. Kofler, Ch. Leo et C. Klug, Vehicle Safety Institute TU Graz; <https://tugraz.at/en/news/article/tu-graz-studie-zu-e-scooter-unfaellen-mehr-helme-und-weniger-tempo-midern-verletzungsrisiken>).

Bovendien blijkt uit de ongevallen die in 2024 en 2025 door de politiezone Antwerpen werden geregistreerd, dat respectievelijk 66% en 68% van deze ongevallen betrekking had op privé-steps, tegenover slechts 9% en 13% voor deelsteps. De deelsteps zijn echter, in het kader van de door de gemeentelijke autoriteiten verleende vergunning, beperkt tot 20km/u.

Door de helmplicht tot deze categorie te beperken, wordt een evenwicht nagestreefd tussen de bescherming van de lichamelijke integriteit van de gebruikers en het proportionaliteitsbeginsel, rekening houdend met de uiteenlopende risicoprofielen van de betrokken voortbewegingstoestellen.

Deze gedifferentieerde benadering laat toe de maatregel te richten op de situaties waarin zij het grootste veiligheidsrendement oplevert. Deze aanpak mag weliswaar niet van aard zijn dat ze de impact van de reeds ingezette modal shift naar een meer duurzame en aan een stedelijke context aangepaste vervoerswijzen, zouden tenietdoen, een overgang die op zijn beurt voordelen voor de volksgezondheid kan opleveren.

Uitbaters van deelsteps kunnen ervoor kiezen de snelheid ervan te beperken tot 20 km/u (wat overigens reeds een gangbare praktijk is in veel steden). Dit wordt beschouwd als een door constructie bepaalde

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2026/005471]

27 AOUT 2026. — Arrêté royal relatif à la sécurité des utilisateurs des engins de déplacement motorisés

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté modifie 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 et l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique.

Résumé.

Compte tenu du nombre élevé d'accidents de la route impliquant des utilisateurs d'engins de déplacement motorisés, des mesures s'imposent. Considérant qu'une part des accidents est imputable à la mise en circulation d'engins non conformes, un plan d'action dédié à la surveillance du marché des trottinettes électriques a d'ores et déjà été approuvé par les ministres Crucke, Clarinval et Beenders. Ce plan vise à renforcer la coordination entre les autorités compétentes afin de prévenir la circulation d'engins de déplacement motorisés non conformes sur la voie publique.

De plus, des études internationales ainsi que des statistiques médicales et d'accidents récentes montrent que, dans les accidents impliquant des engins de déplacement motorisés, en particulier les trottinettes électriques, les traumatismes crâniens et cérébraux constituent un facteur important dans les accidents graves et mortels. Le baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias révèle que le nombre de victimes parmi les utilisateurs de trottinettes électriques augmente d'année en année. Le nombre d'accidents avec blessés est passé de 1735 à 2453 entre 2022 et 2025. Le nombre de décès est passé de 4 à 13 entre 2024 et 2025. Ce constat souligne l'importance d'une protection de la tête adaptée pour cette catégorie d'usagers de la route, compte tenu de leurs conditions d'utilisation spécifiques et de leurs caractéristiques de vitesse.

L'obligation de porter un casque est limitée aux engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale, déterminée par construction, est supérieure à 20 km/h. Les études comparant différentes vitesses de circulation des engins de déplacement motorisés montrent qu'à des vitesses supérieures à 20 km/h, la charge biomécanique exercée sur la tête lors de chutes augmente de manière significative, entraînant une hausse sensible du risque de lésions graves à la tête et au cerveau et que, en ordre général, une diminution de la vitesse de 25km/h à 20km/h a un impact positif sur la diminution des hospitalisations. Il est notamment renvoyé aux études *Computational prediction of head-ground impact kinematics in e-scooter falls* (P.Posirisuk, C. Baker et M. Ghajari, Imperial College London 2022; <https://sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457522000033?via%3Dihub>), *Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries* (O. Pakarinen, A. Kobylin, V.-P. Harloja, et al., Jama, 2023; <https://jamanetworkopen/fullarticle/2811319>) et *Study on E-Scooter Accidents: More Helmets and Less Speed Reduce the Injury Risk* (M. Schachner, D. Kofler, Ch. Leo et C. Klug, Vehicle Safety Institute TU Graz; <https://www.tugraz.at/en/news/article/tu-graz-studie-zu-e-scooter-unfaellen-mehr-helme-und-weniger-tempo-mindern-verletzungsrisiken>).

De plus, pour les accidents enregistrés par la zone de police d'Anvers pour 2024 et 2025, il a été relevé que respectivement 66% et 68% de ces accidents concernaient des trottinettes privées contre seulement 9% et 13% pour des trottinettes en libre-partage. Or, les trottinettes en libre-partage sont, dans le cadre de leur licence accordée par l'autorité communale, limitées à 20km/h.

En limitant l'obligation du port du casque à cette catégorie, on vise à trouver un équilibre entre la protection de l'intégrité physique des utilisateurs et le principe de proportionnalité, en tenant compte des profils de risque divergents des engins de déplacement concernés.

Cette approche différenciée permet de cibler la mesure sur les situations dans lesquelles elle offre le meilleur rapport coût-efficacité en matière de sécurité. Elle veille également à ne pas réduire à néant l'impact du transfert modal déjà engagé vers des modes de transport plus durables et mieux adaptés au contexte urbain, transfert qui est lui-même susceptible d'offrir des gains en termes de santé publique.

Les exploitants de trottinettes en libre-service peuvent choisir d'en limiter la vitesse à 20 km/h (ce qui est d'ailleurs déjà une pratique courante dans de nombreuses villes). Cette limitation est considérée

maximumsnelheid van maximum 20 km/u aangezien de gebruikers van die deelsteps de snelheid ervan niet zelf kunnen aanpassen. Gebruikers van deelsteps kunnen op die manier worden vrijgesteld van de helmplicht zonder dat dit de verkeersveiligheid in gedrang brengt.

Mensen met een mobiliteitsbeperking zijn daarentegen vrijgesteld van de verplichting om een helm te dragen. Enerzijds halen de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die voor hen bestemd zijn zelden snelheden van meer dan 15 km/u, wat inhoudt dat hun blootstelling aan risico's van nature al beperkt is, en anderzijds kan de handicap waarin zij verkeren hun mobiliteitsalternatieven beperken. Het verplicht stellen van het dragen van een helm zou de facto neerkomen op het opleggen van een extra beperking van hun mobiliteit.

Zowel het huidig verkeersreglement als de toekomstige Code van de openbare weg worden aangepast. Op die manier kan deze aanpassing op korte termijn in werking treden en wordt de coherentie met de toekomstige Code van de openbare weg gewaarborgd.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

In artikel 36 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg worden de snelste (>20 km/u) gemotoriseerde voortbewegingstoestellen toegevoegd tot de lijst van voertuigen waarvoor een helmplicht geldt. Net zoals voor speedpedelecs hebben ze de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm die de slapen en het achterhoofd beschermt.

Artikel 2.

Idem voor wat betreft artikel 43 van de Code van de openbare weg.

Artikel 3.

Dit besluit treedt in werking op 1 september 2026.

Artikel 4.

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van Mobiliteit,
J.-L. CRUCKE

27 AUGUSTUS 2026. — Koninklijk besluit betreffende de veiligheid van gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid ;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies 79.739/2/V van de Raad van State gegeven op 19 augustus 2026 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Artikel 1. In artikel 36 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, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 2 oktober 2023, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de eerste zin worden de woorden “van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur” ingevoegd tussen de woorden “op een motorfiets,” en de woorden “en van bromfietsen”;

b) in de tweede zin worden de woorden “en van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur” ingevoegd tussen de woorden “van speed pedelecs” en de woorden “hebben de keuze”;

comme une vitesse maximale de 20 km/h imposée par la construction de l'engin, étant donné que les utilisateurs de ces trottinettes ne peuvent pas régler eux-mêmes la vitesse. Les utilisateurs de trottinettes en libre-service peuvent ainsi être exemptés de l'obligation de porter un casque sans que cela ne compromette la sécurité routière.

Les personnes à mobilité réduite sont quant à elles exemptées de l'obligation du port du casque. D'une part, les engins de déplacements motorisés qui leurs sont destinés atteignent rarement des vitesses supérieures à 15km/h, ce qui implique que leur exposition au risque est déjà réduite par nature et, d'autre part, la situation d'handicap dans laquelle elles se trouvent peut restreindre les alternatives de mobilité qui s'offrent à elles. Leur imposer le port du casque pourrait, de facto, revenir à leur imposer une limitation de mobilité supplémentaire.

Tant le Code de la route actuel que le futur Code de la voie publique feront l'objet de modifications. Cela permettra à cette modification d'entrer en vigueur à court terme et garantira la cohérence avec le futur Code de la voie publique.

Examen article par article.

Article 1^{er}.

Les engins de déplacement motorisés les plus rapides (> 20 km/h) sont ajoutés dans la liste des véhicules pour lesquels le port du casque est obligatoire dans l'article 36 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Tout comme pour les speed-pedelecs, les utilisateurs ont le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo protégeant les tempes et l'arrière de la tête.

Article 2.

Idem en ce qui concerne l'article 43 du Code de la voie publique.

Article 3.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2026.

Article 4.

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Ministre de la Mobilité,
J.-L. CRUCKE

27 AOÛT 2026. — Arrêté royal relatif à la sécurité des utilisateurs des engins de déplacement motorisés

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinea 1^{er} ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique ;

Vu l'association des gouvernements régionaux ;

Vu l'avis 79.739/2/V du Conseil d'Etat donné le 19 août 2026, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinea 1^{er}, 2° des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'article 36 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 2 octobre 2023, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la première phrase, les mots « , d'engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale dépasse, par construction, 20 km à l'heure » sont insérés entre les mots « sur une motocyclette, » et les mots « et de cyclomoteurs » ;

b) dans la deuxième phrase, les mots « et d'engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale dépasse, par construction, 20 km à l'heure » sont insérés entre les mots « de speed pedelecs » et les mots « ont le choix » ;

2° in het derde lid worden de woorden “en van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur” ingevoegd tussen de woorden “van speed pedelecs” en de woorden “, moet bescherming bieden”;

3° een lid 5 wordt toegevoegd, luidende:

“Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd.”.

Art. 2. In artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 juni 2026, worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

“6° gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur. Echter, de bestuurders en passagiers van deze voortbewegingstoestellen hebben de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm.”;

2° in het tweede lid worden de woorden “of van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een door constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 20 km per uur” ingevoegd tussen de woorden “van speedpedelecs” en de woorden “, moet bescherming bieden”;

3° een lid 3 wordt toegevoegd, luidende:

“Het eerste lid, 6° en het tweede lid zijn niet van toepassing op personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd.”.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2026.

Art. 4. De minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 27 augustus 2026.

FILIP

Van Koningswege:
De Minister van Mobiliteit,
J.-L. CRUCKE

2° dans l’alinéa 3, les mots « et d’engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale dépasse, par construction, 20 km à l’heure » sont insérés entre les mots « de speed pedelecs » et les mots « , doit offrir une protection » ;

3° un alinéa 5 est ajouté, rédigé comme suit :

« Les alinéas 1^{er} et 3 ne sont pas applicables aux personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés. ».

Art. 2. Dans l’article 43, § 1^{er}, de l’arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique, modifié par l’arrêté royal du 30 juin 2026, les modifications suivantes sont apportées :

1° l’alinéa 1^{er} est complété par le 6°, rédigé comme suit :

« 6° les engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale dépasse, par construction, 20 km à l’heure. Toutefois, les conducteurs et passagers de ces engins de déplacement ont le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo. » ;

2° dans l’alinéa 2, les mots « ou d’engins de déplacement motorisés dont la vitesse maximale dépasse, par construction, 20 km à l’heure » sont insérés entre les mots « de speed pedelecs » et les mots « , doit offrir une protection » ;

3° un alinéa 3 est ajouté, rédigé comme suit :

« Les alinéas 1^{er}, 6° et 2 ne sont pas applicables aux personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés. ».

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2026.

Art. 4. Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l’exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 août 2026.

PHILIPPE

Par le Roi :
Le Ministre de la Mobilité,
J.-L. CRUCKE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2026/201406]

5 AUGUSTUS 2026. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 juli 2013 tot uitvoering van hoofdstuk 5 “Regeling van bepaalde aspecten van de elektronische informatie-uitwisseling tussen de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude” van titel 5 van het eerste boek van het Sociaal Strafwetboek

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Sociaal Strafwetboek, artikel 100/2, eerste lid, ingevoegd bij de wet van 29 maart 2012 en artikel 100/4, ingevoegd bij de wet van 29 maart 2012 en laatst gewijzigd door de wet van 13 mei 2023;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 juli 2013 tot uitvoering van hoofdstuk 5 “Regeling van bepaalde aspecten van de elektronische informatie-uitwisseling tussen de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude” van titel 5 van het eerste boek van het Sociaal Strafwetboek, laatst gewijzigd door het koninklijk besluit van 22 juni 2017;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 10 oktober 2025;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 15 januari 2026;

Gelet op advies nr. 2025/006 van de Adviesraad van het Sociaal Strafrecht, gegeven op 27 oktober 2025;

Gelet op advies nr. 79.187/16 van de Raad van State, gegeven op 5 mei 2026, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

[2026/201406]

5 AOÛT 2026. — Arrêté royal modifiant l’arrêté royal du 10 juillet 2013 portant exécution du chapitre 5 « Réglementation de certains aspects de l’échange électronique d’information entre les acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale » du titre 5 du livre 1^{er} du Code pénal social

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code pénal social, l’article 100/2, alinéa 1^{er}, inséré par la loi du 29 mars 2012 et l’article 100/4, inséré par la loi du 29 mars 2012 et modifié en dernier lieu par la loi du 13 mai 2023;

Vu l’arrêté royal du 10 juillet 2013 portant exécution du chapitre 5 “Réglementation de certains aspects de l’échange électronique d’information entre les acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale” du titre 5 du livre 1^{er} du Code pénal social, modifié en dernier lieu par l’arrêté royal du 22 juin 2017;

Vu l’avis de l’Inspecteur des Finances, donné le 10 octobre 2025;

Vu l’accord du Ministre du Budget, donné le 15 janvier 2026;

Vu l’avis n° 2025/006 du Conseil consultatif du droit pénal social, donné le 27 octobre 2025;

Vu l’avis n° 79.187/16 du Conseil d’Etat donné le 5 mai 2026, en application de l’article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d’Etat;