



GEWONE ZITTING 2023-2024

15 FEBRUARI 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

om het dragen van een fietshelm en een reflecterende vest te verplichten voor koeriers en bezorgers die voor de uitoefening van hun beroep gebruikmaken van een fiets of step

(ingediend door mevrouw Joëlle MAISON (FR) en de heer Marc LOEWENSTEIN (FR))

Toelichting

Volgens een studie over leveringen van pakketten, die het Vias Institute publiceerde in 2023, “doet 80 % van de Belgen regelmatig online aankopen, wat meer is dan het huidige Europese gemiddelde van 70 %. 6 % van de Belgen koopt minstens een keer per week producten online en 30 % minstens een keer per maand.”. Veel leveringen gebeuren met een bestelwagen, maar koeriers en bezorgers maken ook gebruik van fietsen en elektrische steps.

We komen regelmatig koeriers en bezorgers tegen die post, pakjes, maaltijden enzovoort vervoeren met de fiets, vrachtfiets of e-step. Ze werken voor coöperatieve bedrijven of platformen onder verschillende statuten en zijn niet meer weg te denken uit het stadsleven. Ze werken door weer en wind, overdag en 's avonds, volgens een strak tijdschema en vaak zonder helm of reflecterende vest.

In een studie die in 2022 gepubliceerd werd, raamde Comeos het aantal koeriers van Uber Eats en Deliveroo in België op ongeveer twintigduizend per jaar. In het Brussels Gewest waren 1.300 restaurants aangesloten op platformen met een miljoen potentiële klanten. Volgens de studie heeft

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

15 FÉVRIER 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à rendre obligatoire le port du casque cycliste et du gilet réfléchissant pour les livreurs et les coursiers professionnels utilisant le vélo ou la trottinette dans le cadre de leurs activités

(déposée par Mme Joëlle MAISON (FR) et M. Marc LOEWENSTEIN (FR))

Développements

Selon une étude sur la livraison de colis publiée par VIAS en 2023, «80 % des Belges font régulièrement des achats en ligne, ce qui est supérieur à la moyenne européenne actuelle qui est de 70 %. 6 % des Belges achètent des produits en ligne au moins une fois par semaine et 30 % au moins une fois par mois.». De nombreuses livraisons ont lieu en camionnette, mais des livreurs et coursiers travaillent également sur deux-roues et à trottinette électrique.

Nous croisons régulièrement sur nos routes des coursiers et des livreurs assurant le transport de courriers, de colis, de repas à domicile (...), qui effectuent leurs prestations à vélo, à vélo-cargo ou à trottinette électrique. Ils travaillent pour des sociétés coopératives ou des plateformes sous différents statuts. Ces travailleurs font désormais partie intégrante de la vie en ville. Ils exercent leurs activités par tous les temps, en journée, en soirée, avec un timing souvent très serré et souvent sans casque ni gilet réfléchissant.

Dans une étude publiée en 2022, Comeos évaluait annuellement le nombre de coursiers Uber Eats et Deliveroo en Belgique à une vingtaine de milliers. Pour la Région bruxelloise, 1.300 restaurants étaient connectés aux plateformes pour un million de clients potentiels.

de coronapandemie het aantal thuisbezorgde maaltijden met 65 % doen stijgen. Een op de vier Belgen heeft al online besteld.

Het aantal koeriers en bezorgers zou de komende jaren kunnen toenemen. Tegelijkertijd zullen veel bezorgvoertuigen waarschijnlijk worden vervangen door actievere vervoersmiddelen om files, de uitstoot van broeikasgassen en fijnstofvervuiling tegen te gaan.

Mensen die dagelijks pakjes bezorgen met de fiets of met een e-step lopen een groot risico op verkeersongevallen. Volgens de coöperatie (Smart) die voorheen de contracten van de koeriers van Deliveroo beheerde, en bijgevolg ook hun ongevallendossiers, liepen bezorgers tot 2018 vijftien keer meer risico op ongevallen dan alle andere beroepen die ze beheerde.

Bezorgers lopen het risico uit te glijden wanneer het glad is en te vallen wanneer de weg in slechte staat is. Ze kunnen het slachtoffer worden van onoplettendheid of overtredingen van andere weggebruikers. Deze risico's nemen toe bij ongunstige weersomstandigheden en door moeilijke werkomstandigheden, die leiden tot stress, vermoeidheid en verminderde waakzaamheid. Het aantal ongevallen ligt uiteraard hoger doordat de werktijd bijna uitsluitend in het verkeer wordt doorgebracht.

Het is belangrijk dat de wetgever bijzondere aandacht besteedt aan verplichte veiligheidskleding, namelijk een helm en reflecterende kleding, voor mensen die als bezorger met de fiets of step werken. Kunnen we accepteren dat zij in zulke onveilige omstandigheden worden blootgesteld aan de gevaren van het verkeer? Moeten anderen, voor ons comfort, zichzelf in gevaar brengen om ons een maaltijd of een pakje te bezorgen?

In 2021 registreerde het Vias Institute 412 ongevallen waarbij een gebruiker van een e-step betrokken was in het Brussels Gewest, terwijl we weten dat de meeste ongevallen niet worden aangegeven. Bijna de helft van de opgelopen letsels waren craniofaciaal. Volgens de studie kan het dragen van een helm het risico op hersenletsel met 70 tot 85 % verminderen, of het nu gaat om een step of een fiets. In 2022 registreerde het Vias Institute in het gewest maar liefst 726 ongevallen waarbij een gebruiker van een elektrische step betrokken was. Uit de cijfers die beschikbaar zijn voor de eerste negen maanden van 2023 blijkt dat bij iets minder dan 400 ongevallen een gebruiker van een e-step betrokken was. Bij de meeste van deze ongevallen raakt de bestuurder van de step gewond. Die ongevallen kunnen dramatisch eindigen.

Tijdens een colloquium, dat in het Brussels Parlement plaatsvond op 8 juni 2022, stelde de heer Youatou Towo, chirurg bij de spoedgevallendienst van het UMC Sint-Pieter, de resultaten van een studie voor die uitgevoerd was op een groep van 170 patiënten die in het ziekenhuis opgenomen waren na een ongeluk met een e-step. Slechts elf van die

Selon les chiffres de cette étude, la pandémie de Covid-19 avait augmenté de 65 % les livraisons de repas à domicile. Désormais, un Belge sur quatre a déjà commandé en ligne.

Ce nombre de coursiers et de livreurs professionnels pourrait s'accroître au cours des prochaines années. En parallèle, bon nombre des véhicules de livraison seront probablement remplacés par des modes de transport plus actifs pour mettre un frein aux embouteillages, aux émissions de gaz à effet de serre, ou encore à la pollution due aux particules fines.

Les personnes qui sont quotidiennement appelées à livrer des colis à vélo ou à trottinette électrique sont particulièrement exposées aux risques d'accidents de la route. Selon la coopérative (SMART) qui gère auparavant les contrats des coursiers Deliveroo, et donc, leurs accidents, jusqu'en 2018, les professionnels de la livraison courent quinze fois plus de risques d'accident que l'ensemble des autres métiers dont elle assurait la gestion.

Des livreurs exposés à des risques de chutes sur les sols glissants ou sur des routes en mauvais état et à la distraction ou aux infractions d'autres usagers. Des risques parfois aggravés par des conditions climatiques défavorables et par des conditions de travail parfois éprouvantes, qui entraînent stress, fatigue et baisse de vigilance. Une fréquence d'accidents évidemment accrue parce qu'inhérente à un temps de travail passé quasi-exclusivement dans la circulation.

Il est essentiel que la question du port obligatoire de vêtements de sécurité, à savoir le casque et des vêtements réfléchissants pour les personnes exerçant une activité professionnelle de livraison à vélo ou à trottinette, fasse l'objet d'une attention particulière du législateur. Pouvons-nous accepter de les voir ainsi exposés aux dangers de la circulation dans des conditions aussi peu sécurisées? Notre confort doit-il impliquer que d'autres se mettent en danger pour nous livrer un repas ou un colis?

En 2021, Vias a recensé 412 accidents impliquant un usager de trottinette électrique en Région bruxelloise, sachant que la majorité des accidents ne sont pas signalés. Près de la moitié des lésions encourues sont de type «crâno-faciales». Qu'il s'agisse de trottinette ou de vélo, le port du casque permet, selon les études, de diminuer le risque de lésion cérébrale de 70 à 85 %. En 2022, Vias recensait pas moins de 726 accidents impliquant un usager de trottinette électrique dans notre Région. Et les chiffres disponibles pour les neuf premiers mois de l'année 2023 indiquent un peu moins de 400 accidents impliquant un usager de trottinette électrique. Dans la plupart de ces accidents, le trottinettiste est blessé. Et ces accidents peuvent prendre un tour dramatique.

À l'occasion d'un colloque qui s'est tenu au Parlement bruxellois le 8 juin 2022, le docteur Youatou Towo, chirurgien aux urgences du CHU Saint-Pierre, a présenté le résultat d'une étude réalisée sur une cohorte de 170 patients hospitalisés suite à un accident à trottinette électrique. Onze d'entre eux seulement portaient un

patiënten droegen een helm. Van de 170 patiënten hadden er 45 een breuk, het merendeel aan het hoofd of aangezicht. Geen van de patiënten met een hoofdfractuur droeg een helm. Bij de patiënten met kaak- en aangezichtsletsels droegen er 66 een helm en 2 niet. Deze cijfers tonen aan hoe belangrijk het is om een helm te dragen.

De veiligheid van werknemers moet centraal staan in het beleid. Alle professionele koeriers en bezorgers verplichten om een helm en een reflecterende vest te dragen, is een maatregel die de volksgezondheid en sociale bescherming ten goede komt.

De Wegcode voorziet niet in verplichte beschermende kleding voor koeriers die zich verplaatsen met de fiets of met een e-step. In het Brussels Gewest worden koeriers en bezorgers evenmin door hun werkgever verplicht om beschermingsmiddelen te dragen, met één opmerkelijke uitzondering. Just Eat Take Away heeft in april 2021 het dragen van een fietshelm verplicht gesteld voor al zijn bezorgers. Deze maatregel wierp meteen zijn vruchten af, aangezien het aantal hoofdletsels bij zijn werknemers hierdoor drastisch daalde.

Het doel van onderhavig voorstel van resolutie is het dragen van een helm en reflecterende vest verplicht te maken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor alle koeriers en bezorgers die zich voor de uitoefening van hun beroep verplaatsen met de fiets of met een step.

casque. Parmi les 170 patients soignés, 45 ont subi une fracture, en majorité au niveau de la tête et du visage. Aucun des patients présentant une fracture au niveau de la tête ne portait de casque. Au niveau des lésions maxillo-faciales, 66 des patients étaient casqués et deux ne l'étaient pas. Ces chiffres nous permettent de juger de l'importance du port du casque.

La sécurité des travailleurs doit être au cœur de l'action politique. Imposer le port du casque et du gilet réfléchissant à l'ensemble des coursiers et livreurs professionnels est une mesure de santé publique et de protection sociale.

Le Code de la route ne prévoit pas d'équipement de protection obligatoire pour les coursiers à vélo ou à trottinette électrique. En Région bruxelloise, les professionnels de la livraison n'y sont pas non plus astreints par leur employeur, à une exception notable. L'entreprise «Just Eat Take Away» a rendu le port du casque cycliste obligatoire pour tous ses livreurs en avril 2021. Un geste qui a immédiatement porté ses fruits, puisqu'il a permis de réduire de façon drastique les lésions à la tête de ses employés.

L'objet de la présente proposition de résolution est de rendre obligatoire le port du casque cycliste et du gilet réfléchissant sur le territoire de la Région bruxelloise pour l'ensemble des livreurs et des coursiers professionnels utilisant le vélo ou la trottinette.

Joëlle MAISON (FR)
Marc LOEWENSTEIN (FR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**om het dragen van een fietshelm en een reflecterende vest te verplichten voor koeriers en bezorgers die voor de uitoefening van hun beroep gebruikmaken van een fiets of step**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de artikelen 2.15.1, 2.15.2 en 2.15.3 van de Wegcode;

Gelet op artikel 36 van de Wegcode;

Overwegende dat het federaal regeerakkoord van 30 september 2022 stelt dat de regering maatregelen zal nemen “om de verkeersveiligheid te verhogen en te komen tot een forse vermindering van het aantal verkeersdoden op onze wegen, met als doelstellingen het halveren van het aantal verkeersdoden tegen 2030 en de nulvisie van nul verkeersdoden tegen 2050”;

Overwegende dat de Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie een verkeersveiligheidsbeleid nastreeft waarbij “nulvisie of nul doden en nul ernstige gewonden de enige aanvaardbare doelstelling is” en ook nog het volgende bepaalt: “wat het vrachtvervoer betreft zal ook ter beschikking stellen van geschikte fietsen (cargofietsen, enz.) binnen het Brusselse economische weefsel worden bevorderd, met name voor levering en distributie”;

Overwegende dat het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de doelstelling heeft de stijging van het aantal aanrijdingen met fietsers om te buigen;

Overwegende dat de beroepen waarbij leveringen bezorgd worden met de fiets, vrachtfiets en elektrische step de laatste jaren een ongeziene ontwikkeling kennen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat het aantal verkeersongelukken waarbij fietsers en bestuurders van een step aanzienlijk toeneemt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat de verkeersbarometer van het Vias Institute de aandacht vestigt op het zorgbarende aantal verkeersongelukken waarbij fietsers en bestuurders van een step betrokken zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat uit de studie, die in 2022 gepubliceerd werd door het Vias Institute en die gevoerd werd in alle Belgische ziekenhuizen van 2005 tot 2019, blijkt dat het aantal zwaargewonden bij verkeersongevallen ruim onderschat wordt bij het verzamelen van recente gegevens;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à rendre obligatoire le port du casque cycliste et du gilet réfléchissant pour les livreurs et les coursiers professionnels utilisant le vélo ou la trottinette dans le cadre de leurs activités**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les articles 2.15.1, 2.15.2 et 2.15.3 du Code de la route;

Vu l'article 36 du Code de la route;

Considérant l'accord de gouvernement fédéral du 30 septembre 2022, qui prévoit «d'accroître la sécurité routière et de réduire substantiellement le nombre de tués sur nos routes, avec pour objectifs de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2030 et de parvenir à la «vision zéro», soit aucun mort sur les routes, d'ici 2050»;

Considérant la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région bruxelloise et au Collège réuni de la Commission communautaire commune, notamment une politique de sécurité routière qui défend la ««Vision Zéro»: zéro mort et zéro blessé grave est en effet le seul objectif acceptable» et qui prévoit: «(en) ce qui concerne le transport de marchandises, la mise à disposition de vélos adaptés (vélos-cargos, etc.) sera également promue auprès du tissu économique bruxellois, en particulier pour la livraison et la distribution»;

Considérant le Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 de la Région bruxelloise, qui poursuit notamment comme objectif d'infléchir le nombre de collisions impliquant des cyclistes;

Considérant que les métiers de la livraison par vélo, vélo-cargo et trottinette électrique connaissent un important développement ces dernières années en Région bruxelloise;

Considérant la hausse importante des accidents impliquant des cyclistes et des usagers de trottinettes en Région bruxelloise;

Considérant que les baromètres de la sécurité routière Vias mettent en évidence un nombre inquiétant d'accidents impliquant des cyclistes et des trottinettistes en Région bruxelloise;

Considérant l'étude publiée en 2022 par Vias et menée dans tous les hôpitaux de Belgique d'après des chiffres de la période qui s'étend de 2005 à 2019, qui nous apprend que le nombre de blessés graves dans les accidents de la circulation est largement sous-estimé dans les récoltes de données actuelles;

Overwegende dat koeriers en bezorgers die hun beroepsactiviteiten met de fiets of de step uitvoeren een groot risico lopen op een verkeersongeluk;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat de zichtbaarheid en de veiligheid van koeriers en bezorgers die zich met de fiets of de step verplaatsen in alle omstandigheden worden verzekerd;

Overwegende dat het dragen van een helm de risico's op een hersenletsel bij een ongeval met 70 % kan verminderen en het risico op zware of fatale letsels met 60 %;

Overwegende dat de Wegcode op dit ogenblik geen bepalingen bevat die koeriers en bezorgers verplichten om een fietshelm en een reflecterende vest te dragen tijdens de uitoefening van hun beroep;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- de federale regering te vragen het dragen van een fietshelm en een reflecterende vest verplicht te maken voor koeriers en bezorgers die voor de uitoefening van hun beroep gebruikmaken van een fiets of step.

Considérant les risques d'accidents encourus par les professionnels de la livraison, qui exercent leurs activités à vélo ou à trottinette;

Considérant la nécessité d'assurer la visibilité et la sécurité des livreurs et coursiers à vélo ou à trottinette en toutes circonstances;

Considérant que le port du casque permet de réduire jusqu'à 70 % le risque de traumatisme crânien en cas d'accident et de 60 % les blessures graves voire fatales;

Considérant qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de disposition dans le Code de la route qui oblige les livreurs et les coursiers professionnels à porter le casque cycliste et un gilet réfléchissant;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de solliciter du Gouvernement fédéral de rendre obligatoire le port du casque cycliste et du gilet réfléchissant pour les livreurs et les coursiers professionnels exerçant leur activité à vélo ou en trottinette.

Joëlle MAISON (FR)
Marc LOEWENSTEIN (FR)