

# De verkeersrechtelijke regulering van een misstap voor slachtofferbescherming in

Mw. mr. L.R. Daman \*

124



\* Advocaat bij Ruesink & Baggerman Letselschade Advocaten.

## De opkomst van de elektrische fiets

De elektrische fiets is eind jaren '90 van de vorige eeuw op de markt gekomen en wint sindsdien flink aan populariteit. Zo betrof de aankoop van een nieuwe fiets in 2020 in 50% van de gevallen een elektrische fiets, terwijl dat in 2010 nog maar een percentage van 14% was.<sup>1)</sup> Ook het totaal aantal speedpedelecs in Nederland is in 2019 ten opzichte van 2017 met 61,9% gestegen. Het aantal elektrische bromfietsen, de zogeheten eBikes, steeg in 2017 verder met 73,8%.<sup>2)</sup> De elektrische fietsen zijn inmiddels niet meer uit het straatbeeld weg te denken. Dat in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van elektrische fietsen in het verkeer, brengt de vraag met zich mee hoe deze bijzondere verkeersdeelnemers passen binnen het huidige verkeersaansprakelijkheidsregime.<sup>3)</sup> In dit artikel wordt ingegaan op de verkeersrechtelijke regulering van de verschillende soorten elektrische fietsen en de consequenties daarvan op de mate van slachtofferbescherming in het verkeersaansprakelijkheidsrecht.

1. RAI, BOVAG & GfK, Fietsen in de statistiek 2010-2020 Nederland.
2. CBS & RDW, Tabel – Speedpedelecs, juli 2019.
3. P.C. Knijp, 'Over speed pedelecs en eBikes; de ene fietser is de andere niet', VR 2017/40, p. 126 e.v.

# Regulering van eBikes en speed-pedelecs: het aansprakelijkheidsrecht

## Soorten elektrische fietsen

Voordat ik toekom aan een bespreking van de verkeersrechtelijke regulering van elektrische fietsen, wordt allereerst stilgestaan bij de definitie van de verschillende typen elektrische fietsen. Hoewel er de afgelopen tijd veel verschillende soorten nieuwe elektrische voertuigen zoals hoverboards, elektrische steps en segways zijn ontwikkeld, beperk ik mij tot een bespreking van de pedelec, de speed-pedelec en de eBike. De eerste – meest bekende en vaakst voorkomende – soort elektrische fiets, is de pedelec. Dit is een fiets die trapondersteuning biedt tot en met 25 kilometer per uur door middel van een elektrische motor. Bij dit type fiets dient de bestuurder zelf te trappen, maar krijgt daarbij ondersteuning van een elektromotor met een vermogen van maximaal 250 watt. Kenmerkend aan deze fiets is dat hij in het verkeer niet eenvoudig te herkennen is vanwege de stille en niet in het oog springende elektromotor.<sup>4)</sup> Verwarrend is ook dat dit type elektrische fiets in de volksmond vaak eBike wordt genoemd, terwijl de pedelec feitelijk wezenlijk verschilt van het type eBike. De tweede – sterk in populariteit stijgende – elektrische fiets is de speed-pedelec. Dit is de snellere variant van de pedelec en heeft dezelfde werkwijze als de pedelec. De speed-pedelec ziet eruit als een normale fiets, maar biedt trapondersteuning tot en met een hogere snelheid van maximaal 45 kilometer per uur. Om deze snelheid te kunnen behalen, beschikt een speed-pedelec over een elektromotor met een motorvermogen van maximaal 4000 watt. Een overeenkomst tussen de pedelec en de speed-pedelec is dan ook dat bij beide fietsen de elektromotor en de trappers met elkaar in verbinding staan, waardoor de bestuurder bij iedere trapbeweging wordt geholpen door de elektromotor. Bij de laatste soort elektrische fiets, de eBike, is dat anders. Dit betreft een volledig gemotoriseerde fiets waarbij de elektromotor en de trappers niet met elkaar in verbinding staan. De bestuurder van de eBike ontvangt dan ook geen trapondersteuning, maar kan in plaats daarvan de snelheid van de eBike regelen door aan een hendel te draaien, zoals dat ook bij snor- en bromfietsen het geval is. De eBike is verkrijgbaar met een maximaal haalbare snelheid van ofwel 25 kilometer ofwel 45 kilometer per uur. De eBike is daarmee in feite een elektrische snorfiets wanneer het gaat om het type dat niet harder gaat dan 25 kilometer per uur en een elektrische

bromfiets wanneer het gaat om een eBike met een maximale snelheid van 45 kilometer per uur.

## De verkeersrechtelijke regulering van elektrische fietsen

De verschillende typen elektrische fietsen zijn ieder op eigen wijze gereguleerd in het verkeersrecht. De eerste soort elektrische fiets, de pedelec, is in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea Wegenverkeerswet (WVW) aangemerkt als een 'fiets met trapondersteuning' waarvoor dezelfde verkeersregels gelden als voor gewone fietsen. Een bestuurder van een pedelec hoeft dus niet over een rijbewijs te beschikken en moet verplicht op het fietspad dan wel op het bromfietspad rijden. Opmerkelijk is dat de pedelec in de Wegenverkeerswet expliciet is uitgezonderd van de definitie van motorrijtuig, maar dat op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) niet zo is.<sup>5)</sup> Hoewel een bezitter van een pedelec als gevolg van deze definitie in de WAM verplicht over een aansprakelijkheidsverzekering zou moeten beschikken, is dat sinds 2006 niet meer het geval toen de pedelec werd vrijgesteld van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen.<sup>6)</sup>

In tegenstelling tot de pedelec wordt de speed-pedelec gekwalificeerd als een elektrische bromfiets waarvoor dezelfde regels gelden als voor de bromfiets. Voorheen werd de speed-pedelec vanwege verouderde Europese regelgeving gekwalificeerd als een snorfiets, wat betekende dat met een speed-pedelec maximaal 25 kilometer per uur en op het fietspad mocht worden gereden.<sup>7)</sup> In 2016 is hier echter verandering in gekomen toen de speed-pedelec op grond van Europeesrechtelijke regelgeving werd gecategoriseerd als bromfiets.<sup>8)</sup> Sindsdien dient de speed-pedelec over een gele brommerkentekenplaat, een achteruitkijkspiegel en over remlichten te beschikken.<sup>9)</sup> Naast deze en andere specifieke vereisten voor het voertuig (die nu verder buiten beschouwing worden gelaten), dient ook de bestuurder van een speed-pedelec aan verplichtingen te voldoen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verplicht afsluiten van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering, het beschikken over een bromfietsrijbewijs en het dragen van een bromfiets- of speciale speed-pedelec-helm.<sup>10)</sup> Ook voor de wijze waarop de speed-pedelec zich in het verkeer beweegt zijn andere regels



*De verschillende typen elektrische fietsen zijn ieder op eigen wijze gereguleerd in het verkeersrecht.*



4. Elektrischefiets.nl, 'Wat is trapondersteuning?'
5. Art. 1, sub c WVW & art. 1 WAM.
6. Art. 1 Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.
7. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 18 september 2017, 'Aanbieden rapport SWOV speed-pedelec als bromfiets' & art. 98 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
8. Verordening (EU), 168/2013, bijlage I.
9. Verordening (EU), 168/2013, bijlage II.
10. Art. 2 WAM & art. 60 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.



## De pedelec-bestuurder is net als voetgangers en fietsers een kwetsbare verkeersdeelnemer.



van toepassing dan voor normale fietsers. Zo mag een speed-pedelec niet op het fietspad rijden, maar slechts op de rijbaan of op het bromfietspad, en geldt voor een speed-pedelec dezelfde snelheidslimiet als voor een bromfiets.<sup>11)</sup>

Voor de laatste soort elektrische fiets, de eBike, is de maximaal haalbare snelheid bepalend voor de vraag of de eBike zich kwalificeert als snorfiets of bromfiets. Een eBike met een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur kwalificeert zich als een bromfiets waarbij de gebruikelijke regels voor bromfietsen op de betreffende eBike van toepassing zijn.<sup>12)</sup> Anderzijds wordt de eBike met een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur aangemerkt als een snorfiets, waarvoor – als subcategorie van de bromfiets – aparte verkeersregels gelden.<sup>13)</sup> Zo dient een bestuurder van een 25 km-eBike op het fiets- of bromfietspad te rijden en hoeft geen helm te worden gedragen.<sup>14)</sup> Opmerkelijk is dat de bestuurder van een 25 km-eBike ook het onverplichte fietspad mag gebruiken, terwijl bestuurders van normale snorfietsen met een verbrandingsmotor dat niet mogen. Wat echter wel overeenkomt met de regels voor bromfietsen is dat ook de bestuurder van een 25km-eBike in het bezit moet zijn van een rijbewijs en een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering dient af te sluiten.<sup>15)</sup>

## Bescherming voor de elektrische fietser in het verkeersaansprakelijkheidsrecht

De wijze waarop een voertuig is gereguleerd, is in belangrijke mate van betekenis voor de rechtspositie van de bestuurder van het betreffende voertuig op het moment dat zich een ongeval voordoet. Zo is de bijzondere regel van art. 185 Wegenverkeerswet (WVW) – die ertoe strekt om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen tegen de gevaren van gemotoriseerde verkeersdeelnemers – van grote betekenis voor de rechtspositie van fietsers in het verkeer.<sup>16)</sup> Nu er recentelijk een nieuw soort verkeersdeelnemer, te weten de elektrische fietser, is ontstaan, rijst de vraag of een elektrische fietser ook de bescherming van art. 185 WVW geniet, en zo nee, of hij die wel zou moeten genieten.

### Bescherming van de bestuurder van de pedelec

De eerste soort elektrische fietser, de bestuurder van de pedelec, wordt naast voetgangers en fietsers aangemerkt als een kwetsbare verkeersdeelnemer in de zin van art. 185 WVW. De Wegenverkeerswet sluit de pedelec immers expliciet uit van de definitie van een motorrijtuig. Dit heeft grote gevolgen voor de rechtspositie van de bestuurder van een pedelec die betrokken raakt bij een verkeersongeval met een motorrijtuig, aangezien de bestuurder van het motorrijtuig dan aansprakelijk is voor het ontstaan van het ongeval. Slechts indien het ongeval te wijten is aan overmacht, is dat niet het geval. Een beroep

op overmacht wordt in de rechtspraak echter bijna nooit gehonoreerd, wat de bescherming van de zwakke verkeersdeelnemer uitermate sterk maakt. Omdat er nog geen rechtspraak is over de beoordeling van overmacht in zaken waarbij in plaats van een normale fietser of voetganger een elektrische fietser bij een ongeval betrokken is geraakt, is het echter nog maar de vraag of de beoordeling van overmacht in dergelijke gevallen net zo streng is als de huidige toetsingsmaatstaf. Pedelecs brengen, vanwege hun relatief hoge snelheid en de onbekendheid daarvan bij overige verkeersdeelnemers, namelijk een verhoogd risico op ongevallen mee.<sup>17)</sup> Gelet hierop zou het goed mogelijk kunnen zijn dat voor dergelijke ongevallen een lichtere toetsingsmaatstaf voor het beroep op overmacht wordt aangelegd.

De Geschillencommissie Regresaanspraken Zorgverzekeraars lijkt deze gedachte te volgen in haar uitspraak waarbij bij een ongeval tussen een links afslaande pedelec en een op dat moment links daarvan rijdende auto overmacht werd aangenomen.<sup>18)</sup> Volgens de commissie had de automobilist niet meer hoeven te verwachten dat de pedelec zonder aanwijzing linksaf zou slaan, omdat hij de elektrische fietser al gedeeltelijk was gepasseerd en de elektrische fiets op een van de rijbaan gescheiden fietspad reed.

De verwachting dat bij ongevallen tussen motorrijtuigen en pedelecs mogelijk sneller een beroep op overmacht zal worden gehonoreerd, wordt verder gebaseerd op een gewezen uitspraak van de rechtbank Noord-Holland waarin overmacht werd aangenomen bij een verkeersongeval tussen een auto en een mountainbike.<sup>19)</sup> Hoewel bij die zaak geen sprake was van een elektrische fiets, ging het om een situatie die vanwege de snelheid van de mountainbiker illustratief kan zijn voor een verkeersongeval met een elektrische fiets. De mountainbiker reed immers minstens 15 kilometer per uur, maar mogelijk zelfs 20 tot 25 kilometer per uur. Het ongeval deed zich voor toen een personenauto een bocht naar links inreed op een weg met onderbroken witte streep, terwijl de mountainbike dezelfde bocht naderde vanuit de tegenovergestelde richting. Omdat de automobilist op eigen weghelft met gepaste snelheid van 15 kilometer per uur de bocht inreed waardoor de mountainbike genoeg ruimte had om te passeren, heeft de rechtbank aangenomen dat de automobilist rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt en heeft zij het beroep op overmacht gehonoreerd. Uit deze uitspraak kan worden afgeleid dat de hoge snelheid van fietsers eerder leidt tot onnodige schrikreacties aan de zijde van die fietsers, wat ongevallen, waarbij automobilisten geen enkel verwijt kan worden gemaakt, in de hand werkt. De opkomst van de elektrische fiets, als fiets die een stuk sneller gaat dan een normale fiets, zou gelet hierop kunnen leiden tot een toename van het aantal gehonoreerde beroepen op overmacht.

11. Art. 6 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
12. Art. 1, lid 1, onderdeel e, onder a WVW.
13. Art. 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
14. Art. 60, lid 2, sub a Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
15. Art. 107 WVW & art. 2, lid 1, WAM.
16. HR 25 februari 2000, ECLI:NL:PHR:2000:AA4943, NJ 2000/331, r.o. 3.3.
17. R. Rutten & V. Oskam, 'Overmacht in het verkeer; een zeldzaamheid of toch niet?' VR 2016/126.
18. Geschillencommissie Verbond van Verzekeraars 8 juli 2013, 13 GRZ 03.
19. Rb Noord-Holland, 14 februari 2018, ECLI:NL:RBNHO:2018:874, VR 2019/6.

Als het beroep op overmacht strandt, is de eigenaar of houder van het motorrijtuig aansprakelijk voor de schade van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook in de daaropvolgende fase van het bepalen van de omvang van de aansprakelijkheid hebben voetgangers, fietsers en dus ook bestuurders van pedelecs een bijzondere beschermde positie. De Hoge Raad heeft voor de invulling van de billijkheidscorrectie bij art. 185-WVV situaties immers twee algemene regels – de 100%- en 50%-regel – in het leven geroepen die de bescherming van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers nog verder uitbreiden. Met name de 50%-regel heeft in de praktijk een grote betekenis voor de positie van de (volwassen) fietser – al dan niet met trapondersteuning – en de voetganger in het verkeer. De eigenschuldverdeling kan bij dit type ongevallen namelijk – behoudens roekeloosheid – niet tot minder dan 50% aansprakelijkheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer leiden, maar wel tot meer dan 50% in gevallen waarin de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer geen of weinig eigen schuld had aan het ongeval.<sup>20)</sup>

#### Artikel 6:162

Indien de bestuurder van een pedelec betrokken raakt bij een ongeval met uitsluitend ongemotoriseerde verkeersdeelnemers of de bestuurder van de pedelec zelf aangesproken wordt door de bestuurder van een motorrijtuig, is art. 185 WVV echter niet van toepassing en zal een vordering op grond van onrechtmatige daad ingevolge art. 6:162 BW ingesteld moeten worden. Er bestaat nog weinig jurisprudentie over de aansprakelijkheid bij dergelijke ongevallen. Eén van de uitspraken die tot nu toe over dergelijke situaties is geweest, gaat over een aanrijding tussen een fiets met trapondersteuning en een gewone fiets waarbij een schrikreactie plaatsvond aan de zijde van de eiseres die op de gewone fiets reed, met als gevolg dat de elektrische fietser ten val kwam.<sup>21)</sup> De normale fietser geeft aan bij het links over haar schouder kijken te schrikken van de haar passerende elektrische fietser die ze niet verwacht, gehoord of gezien had. De rechtbank waardeert de omstandigheid dat de gedaagde op een fiets met trapondersteuning reed op die wijze dat zij als elektrische fietser vanwege de hogere mogelijke snelheid meer voorzichtigheid dient te betrachten, omdat de mogelijkheid bestaat dat andere verkeersdeelnemers haar vanwege die snelheid niet verwachten. De rechtbank komt dan ook tot de conclusie dat de normale fietser niet aansprakelijk is voor het ongeval. Deze zaak illustreert dat de hoge snelheid waarmee elektrische fietsers zich voortbewegen kan leiden tot schrikreacties bij zowel de bestuurder zelf als bij de overige verkeersdeelnemers, dat elektrische fietsers daarom meer voorzichtigheid dienen te betrachten jegens andere verkeersdeelnemers en dat er mogelijk een hogere aansprakelijkheidsdrempel geldt voor wederpartijen van bestuurders van pedelecs in art. 6:162 BW situaties.

#### Bescherming van de bestuurder van de speed-pedelec en eBike

Art. 6:162 BW vormt de geijkte grondslag in het geval een speed-pedelec of een eBike met een ander motorrijtuig bij een ongeval betrokken raakt. In tegenstelling tot de voor het slachtoffer gunstige bewijslastverdeling van art. 185 WVV, dient het slachtoffer bij vorderingen op basis van art. 6:162 BW aannemelijk te maken dat aan de gebruikelijke voorwaarden van aansprakelijkheid is voldaan. Het aantonen van het causaal verband tussen het ongeval en de schade kan hierbij een probleem vormen in gevallen waarin de toedracht van het ongeval niet helemaal duidelijk is. Om deze reden bevinden de speed-pedelec en de eBike zich in een nadeliger positie dan de fiets met trapondersteuning, nu de bestuurders van de speed-pedelec en de eBike hun vordering bij een ongeval met een motorrijtuig zullen moeten baseren op het minder gunstige art. 6:162 BW, terwijl de fiets met trapondersteuning zich in zo'n geval kan beroepen op de slachtoffervriendelijke grondslag van art. 185 WVV.

#### De consequenties van de verkeersrechtelijke regulering van de elektrische fiets in de praktijk

De regelgeving en de mate van bescherming voor de verschillende soorten elektrische fietsen blijkt uiteen te lopen. Op de vraag wat de consequenties hiervan zijn op de behandeling van letselschadezaken in de praktijk, wordt ingegaan met behulp van een kwalitatief onderzoek naar de praktijkervaringen van deskundigen uit de letselschadepraktijk.

#### Methodologische verantwoording

Dit kwalitatief onderzoek heb ik uitgevoerd in het kader van de afronding van de master Privatrecht. Door middel van interviews met en een vragenlijst voor letselschadeadvocaten, schadebehandelaars van verzekeraars, personenschade-experts en Veilig Verkeer Nederland is onderzocht wat de gevolgen zijn van het thans geldende recht rondom elektrische fietsen in de letselschadepraktijk en of daaromtrent tekortkomingen in het systeem worden ondervonden. De 15 respondenten waarmee de interviews zijn afgenomen zijn geselecteerd vanwege hun deskundigheid op het gebied van letselschade. De geselecteerde advocaten zijn lid van de Vereniging van Letselschade Advocaten en de personenschade-experts zijn verbonden aan de Stichting Nederlands Instituut van Register Experts. Wat betreft de schadebehandelaars van verzekeraars is geselecteerd aan de hand van verzekeraars die lid zijn van het Verbond van Verzekeraars en zich richten op verkeersverzekeringen. Van de 15 geïnterviewden zijn er zes letselscha-



*De regelgeving en de mate van bescherming voor de verschillende soorten elektrische fietsen lopen uiteen.*



20. HR 28 februari 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0526, NJ 1993/566, VR 1992/93.

21. Rb. Den Haag, 21 januari 2015, ECLI:NL:RBDHA:2015:709.



## Fietsen met trapondersteuning worden soms opgevoerd.



deadvoaat, vier schadebehandelaar bij een verzekeraar, vier expert personenschade en is er één woordvoerder van Veilig Verkeer Nederland. Er is gebruik gemaakt van een diverse groep aan respondenten die onafhankelijk van elkaar in verschillende functies binnen het vakgebied werkzaam zijn. Om de urgentie van een aanpassing van het systeem beter te kunnen onderbouwen, is het onderzoek vervolgens opgeschaald door een vragenlijst uit te zetten onder alle 460 personenschade-experts van het NIVRE en onder letselschadeadvocaten met een standplaats buiten de gebieden waarin reeds advocaten voor interviews waren benaderd. Deze vragenlijst is door 77 personen ingevuld. Een belangrijke kanttekening bij de resultaten van dit onderzoek is dat de resultaten gezien de beperktheid van het onderzoek geen bewijs kunnen vormen voor de conclusie dat de letselschadepraktijk al dan niet beperkingen ondervindt van de huidige regelgeving. Daarentegen kunnen de resultaten wel een sterke indicatie geven van de gevolgen die een gedeelte van de letselschadepraktijk van de regelgeving ondervindt, hetgeen ook een aanwijzing vormt voor de stelling dat de letselschadepraktijk in Nederland als zodanig al dan niet gevolgen van de regelgeving ondervindt.

### Pedelec

Als het gaat om de invloed van de omstandigheid dat bij de behandeling van een letselschadezaak sprake is van een pedelec in plaats van een normale fiets, wordt het rijden op een elektrische fiets als zodanig niet meegenomen in de eigen-schuldvraag, maar de daarmee samenhangende snelheid wel. Aangezien een pedelec vergelijkbaar is met een normale fiets, er geen rijbewijsverplichting geldt en de fietser met trapondersteuning geen kooiconstructie om zich heen heeft, vindt de meerderheid van de respondenten dat de huidige hoge mate van bescherming van de bestuurder van de pedelec juist is. De hoge mate van bescherming voor pedelecs brengt echter wel mee dat de huidige regelgeving voor de daarmee vergelijkbare snorfietser minder gerechtvaardigd is. Beide voertuigen kunnen immers maximaal 25 kilometer per uur halen, maar alleen de bestuurder van de pedelec wordt beschermd onder art. 185 Wegenverkeerswet. Dit terwijl beide voertuigen vergelijkbaar zijn, het gevaar van het rijden op een snorfietser niet veel groter is dan dat van het rijden op een pedelec, en beide verkeersdeelnemers met dezelfde mate van kwetsbaarheid feitelijk aan te merken zijn als zwakke verkeersdeelnemers. Ook heeft dit verschil in regelgeving als gevolg dat bij een aanrijding tussen een pedelec en een snorfietser sprake is van reflexwerking, terwijl daar gezien het dusdanig kleine verschil in massa tussen een fiets en een snorfietser vraagtekens bij te plaatsen zijn. Aangezien er ook argumenten te noemen zijn voor het huidige verschil in regelgeving, zoals de omstandigheid dat een snorfietser steviger is en meer massa heeft, voor het rijden op een snorfietser een rijbewijsplicht geldt en snorfietser makkelijker te herkennen zijn voor overige ver-

keersdeelnemers, zijn de respondenten onderaan de streep verdeeld over de vraag of het verschil in de mate van bescherming voor pedelecs en snorfietser gerechtvaardigd is.

### Opgevoerde pedelec

Ook de ontwikkeling van het opvoeren van elektrische fietsen is in de praktijk opgemerkt. Dit is een problematische ontwikkeling, omdat het opvoeren van een elektrische fiets kan leiden tot uitsluiting van de dekking van de AVPverzekering. Daarnaast heeft het illegaal opvoeren gevolgen voor de mate van eigen schuld van de bestuurder van de elektrische fiets. Vanwege de eenvoud waarmee een elektrische fiets opgevoerd kan worden en de grote gevolgen die het heeft voor zowel de positie van het slachtoffer als voor de positie van de bestuurder van de pedelec zelf, zou er meer aandacht moeten zijn voor opgevoerde elektrische fietsen. Een kanttekening daarbij is echter wel dat niet goed in te schatten is hoe groot het probleem van opgevoerde elektrische fietsen daadwerkelijk is. Uit de beantwoording van Kamervragen door minister Van Nieuwenhuizen van 23 mei 2019 volgt dat de politie in ieder geval bevestigd heeft opgevoerde elektrische fietsen tegen te komen en dat met rijproeven test, maar zij geeft aan niet te kunnen inschatten hoe groot het probleem daadwerkelijk is.<sup>22</sup> Dat het opvoeren van fietsen met trapondersteuning in de praktijk voorkomt heeft ook invloed op de positie van de speed-pedelec. Het onderscheid tussen een speed-pedelec en de pedelec, wat het verschil in regelgeving rechtvaardigt, is de snelheid en dat onderscheid valt weg op het moment dat sprake is van een opgevoerde pedelec. Dit betekent dat op het moment dat de omstandigheid dat een elektrische fiets illegaal is opgevoerd niet aan het licht komt, de bestuurder daarvan van de bescherming van art. 185 Wegenverkeerswet kan profiteren, terwijl de bestuurder van een legale opgevoerde elektrische fiets, zoals de speed-pedelec, dat niet kan. Het volgen van de regels loont in dit geval dus niet, wat een maatschappelijk ongewenste situatie is die voorkomen dient te worden.

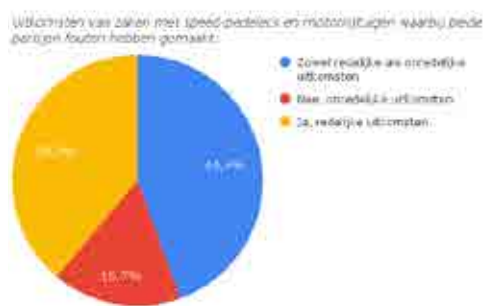
### Speed-pedelec

Ongevallen met speed-pedelecs komen in de praktijk (nog) minder vaak voor dan ongevallen met pedelecs, maar leiden bij ongevallen met motorrijtuigen vaker tot onredelijke uitkomsten. Aangezien de grondslag bij dergelijke ongevallen art. 6:162 BW is en beide voertuigen daarom als gelijkwaardig worden beschouwd, is voor de beoordeling van de aansprakelijkheid een duidelijke verkeerssituatie vereist. Als dat niet het geval is – hetgeen in de praktijk regelmatig voorkomt – wordt bij de behandeling van dit type zaken gestuit op bewijsproblemen. Aangezien bij de bestuurder van de speed-pedelec feitelijk sprake is van een verhoogde kwetsbaarheid ten opzichte van de automobilist, maar dit bij de beoordeling van de zaak op basis van art.

22. Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, 2019.

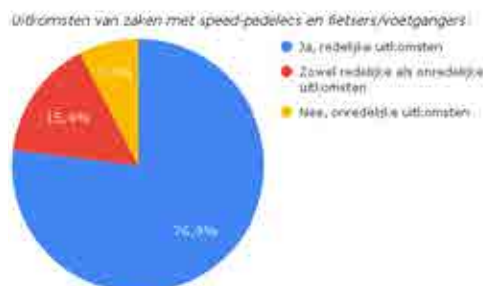
6:162 BW niet als zodanig wordt meegenomen, kan dit tot onredelijke uitkomsten leiden. Dit leidt met name bij ongevallen waar de snelheid van de speed-pedelec geen enkele rol heeft gespeeld tot onredelijke uitkomsten. Een meerderheid van 61% van de respondenten is bij dergelijke zaken dan ook eens of meer dan eens tot onredelijke uitkomsten gekomen (zie figuur 1).<sup>23</sup> De billijkheidscorrectie, hoewel afhankelijk van de coulance van de wederpartij, vormt in sommige gevallen een instrument om toch nog tot redelijke uitkomsten te kunnen komen. Daarvoor zal echter geen aanleiding bestaan in het geval dat alleen de speed-pedelec de fout heeft gemaakt die heeft geleid tot het ongeval. Het gevolg daarvan is dat de speed-pedelec, als zwakste verkeersdeelnemer van beide gemotoriseerde voertuigen, een probleem heeft.

Figuur 1



In de praktijk doen zich ook gevallen voor waarbij de speed-pedelec de veroorzaker is geweest van een ongeval ten opzichte van een fietser of voetganger. In dat soort zaken beschermt art. 185 Wegenverkeerswet de fietser of voetganger en werkt zij als het ware ten nadele van de speed-pedelec. Deze situatie leidt in de praktijk tot andere resultaten dan de hiervoor besproken overwegend onbillijke resultaten bij ongevallen van speed-pedelecs met motorrijtuigen. Van de 77 respondenten hebben 13 respondenten zaken over ongevallen tussen speed-pedelecs en zwakke verkeersdeelnemers behandeld. Hiervan komt 77% tot redelijke uitkomsten en is 23% eens of meer dan eens tot onredelijke uitkomsten gekomen (zie figuur 2).

Figuur 2



Hieruit kan worden afgeleid dat het aanmerken van de speed-pedelec als motorrijtuig bij ongevallen met zwakke verkeersdeelnemers in de meerderheid van de gevallen tot redelijke uitkomsten leidt. Zo vindt een aantal van de res-

pondenten het redelijk dat de fietser of voetganger wordt beschermd tegen de speed-pedelec vanwege het Betriebsgefahr dat dit vervoersmiddel meebrengt. In de situaties waarin tot onredelijke uitkomsten werd gekomen, ging het om de reflexwerking die het lastig maakte om de volledige schade van de bestuurder van de speed-pedelec vergoed te krijgen in gevallen waarin de schade geheel aan de fout van de fietser of voetganger was te wijten. Ook werd de situatie genoemd waarin tussen een wielrenner en een speed-pedelec een aanrijding ontstond, omdat alleen de wielrenner zich in een dergelijk geval op de bescherming van art. 185 WVV kan beroepen, terwijl beide partijen vergelijkbaar rijgedrag – waaronder in snelheid – vertonen.

Dat de kwetsbaarheid van een normale fietser en de behoefte om deze verkeersdeelnemer te beschermen tegen het Betriebsgefahr van motorrijtuigen hoog is, is reeds tot uitdrukking gekomen in de ruime bescherming van art. 185 Wegenverkeerswet. Bestuurders van speed-pedelecs worden echter ook onderworpen aan het Betriebsgefahr van motorrijtuigen en zijn, net als normale fietsers, kwetsbare verkeersdeelnemers, wat ertoe leidt dat in de praktijk regelmatig tot onredelijke uitkomsten wordt gekomen. Het huidige aansprakelijkheidsstelsel is dan ook niet goed voorbereid op het plotselinge bestaan van deze nieuwe snelle elektrische fiets en schiet vanuit het oogpunt van slachtofferbescherming tekort. Dit noopt ertoe dat de reeds bestaande regelgeving wat betreft speed-pedelecs herzien dient te worden, in die zin dat hierbij ten behoeve van bestuurders van speed-pedelecs de beschermingsgedachte van het slachtoffer bij het bepalen van de aansprakelijkheid bij ongevallen met motorrijtuigen zwaarder moet wegen. Tegelijkertijd dient echter ook rekening te worden gehouden met de hoge snelheid van dit type elektrische fiets bij ongevallen met normale fietsers en voetgangers. De moeilijkheid bij de gewenste bescherming van de bestuurder van de speed-pedelec zit hem dan ook vooral in enerzijds de hoge snelheid en het gevaarzettende karakter van de speed-pedelec ten opzichte van voetgangers en normale fietsers en anderzijds in de hoge kwetsbaarheid van de bestuurder van de speed-pedelec zelf bij een ongeval met een ander motorrijtuig. Om rekening te kunnen houden met het tweeledige karakter van de speed-pedelec wordt een voorstel gedaan om een verbetering van de bescherming van de bestuurder van een speed-pedelec te bewerkstelligen.

## Het tweeledig beschermingsvoorstel

Een verbetering van de positie van de bestuurder van de speed-pedelec is gelet op de resultaten van de uitkomsten van de letselschadezaken in de praktijk en de groei van de verkoopcijfers van speed-pedelecs noodzakelijk. De speed-pedelec vormt een bijzonder voertuig, omdat de bestuur-



**De bestaande regelgeving voor speed-pedelecs dient te worden herzien.**



23. Het betreft respondenten van een vragenlijst waarbij gevraagd werd naar situaties waarin een speed-pedelec het slachtoffer is geworden van een ongeval met een motorrijtuig en beide partijen fouten hebben gemaakt die tot het ongeval hebben geleid. 23% van de 77 respondenten heeft een dergelijke situatie meegemaakt. Van de 18 respondenten die hiermee te maken hebben gehad, is een meerderheid van 61% in de praktijk eens of meer dan eens tot onredelijke uitkomsten gekomen.



## Bij schade aan een ander motorvoertuig door een speed-pedelec geen reflexwerking.



der daarvan kwetsbaar is ten opzichte van motorrijtuigen, maar zelf vanwege haar hoge snelheid een zekere mate van Betriebsgefahr meebrengt voor fietsers en voetgangers. Als voorstel wordt aanbevolen om een tweeledige bescherming in te voeren waarin de bestuurder van de speed-pedelec bij een ongeval met een fietser of voetganger een 'sterke verkeersdeelnemer' blijft, maar waarbij de bestuurder van de speed-pedelec bij een ongeval met een ander motorrijtuig vanwege de hoge kwetsbaarheid als zwakke verkeersdeelnemer wordt aangemerkt. Hiermee kan de bestuurder van de speed-pedelec beter beschermd worden, zonder dat dit ten koste gaat van de bescherming van de normale fietsers en voetgangers. De werking daarvan is als volgt.

Op het moment dat zich een ongeval voordoet tussen een speed-pedelec en een ander motorrijtuig, niet zijnde een snor- of bromfietser, zal de bestuurder van het andere motorrijtuig aansprakelijk zijn, behoudens overmacht. Hiermee wordt de bestuurder van de speed-pedelec tegemoetgekomen in de in de praktijk gesignaleerde bewijsproblemen, wat wenselijk is omdat de bewijslast van de toedracht van een ongeval vanwege de kans op ernstig letsel, bewusteloosheid of geheugenverlies niet bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemer behoort te liggen. Het is echter niet zo dat de bestuurder van de speed-pedelec, net als een normale fietser, een beroep kan doen op de 50%-regel. De omstandigheden dat speed-pedelecs hard kunnen rijden, bestuurders daarvan over een rijbewijs moeten beschikken en hun speed-pedelec moeten verzekeren, maken dat het rijden op een speed-pedelec een eigen verantwoordelijkheid alsmede kennis en kunde van het verkeer meebrengt. Dit in combinatie met de omstandigheid dat bestuurders met het rijden op deze snelle kwetsbare elektrische fiets zelf een zekere mate van risico aanvaarden, rechtvaardigt dat sprake moet zijn van een verhoogde aansprakelijkheidsdrempel ten opzichte van normale fietsers. Dit mag echter niet ten koste gaan van de, uit de ervaringen van de letselschadepraktijk gebleken, benodigde bescherming tegenover andere motorrijtuigen. De bestuurder van de speed-pedelec kan daarom weliswaar geen beroep doen op de 50%-regel, maar wel op de speciaal voor deze bijzondere voertuigcategorie in te stellen 25%-regel. Behoudens overmacht en roekeloosheid wordt dan bij een ongeval met een motorrijtuig tenminste 25% van de schade van de bestuurder van de speed-pedelec vergoed. Dit percentage van 25% is gebaseerd op een redelijke verdeling van het risico dat een bestuurder van een speed-pedelec aanvaardt met het rijden op deze snelle elektrische fiets en het risico op schade en ernstig letsel dat een groter motorrijtuig als gevolg van Betriebsgefahr meebrengt voor deze kwetsbare verkeersdeelnemer.

Op het moment dat de bestuurder van de speed-pedelec zelf wordt aangesproken voor de schade die een andere gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft geleden, zal geen ruimte bestaan voor de reflexwerking. Dit is gebaseerd op de in de

praktijk gesignaleerde problemen bij de reflexwerking, die door een aantal respondenten als onrechtvaardig wordt beschouwd. Omdat de eigen verantwoordelijkheid de overhand neemt bij de risicoverdeling bij ongevallen tussen motorrijtuigen en speed-pedelecs, is het redelijk dat een automobilist zich bij geleden schade moet kunnen verhalen op de bestuurder van een speed-pedelec. Anderzijds zal ook de reflexwerking die ten laste van de bestuurder van de speed-pedelec door een fietser of voetganger kan worden ingeroepen buiten toepassing blijven. Hoewel de speed-pedelec harder rijdt dan een normale fiets, is daarmee vanwege de vergelijkbaarheid van de kwetsbaarheid van beide verkeersdeelnemers niet gerechtvaardigd dat in het geval de bestuurder van de speed-pedelec schade oploopt, die schade niet volledig verhaald kan worden bij de normale fietser of voetganger.

Als het gaat om de situatie waarin zich een ongeval voordoet met een speed-pedelec en een fietser – al dan niet met trapondersteuning – of een voetganger, is de speed-pedelec, net als in het thans geldende recht, aansprakelijk voor de door de zwakke verkeersdeelnemer geleden schade, behoudens overmacht. De zwakke verkeersdeelnemer zal daarnaast een beroep kunnen blijven doen op art. 185 Wegenverkeerswet en de daarbij behorende 50%-regel. Om de problematiek van opgevoerde elektrische fietsen enigszins te verhelpen, zal de bestuurder van de speed-pedelec bij een ongeval met een pedelec tegemoetgekomen worden in de bewijslast van de snelheid van de fiets met trapondersteuning op het moment dat in een schade-expertise of proces-verbaal van de politie is vastgesteld dat het ging om een opgevoerde elektrische fiets. Na een dergelijke vaststelling wordt ten aanzien van de bestuurder van de opgevoerde elektrische fiets vermoed dat harder werd gereden dan 25 kilometer per uur en zal de bestuurder van de opgevoerde elektrische fiets het tegendeel moeten bewijzen. Dit verbetert de situatie die zich in het huidige recht voordoet waarbij bestuurders van opgevoerde elektrische fietsen die de regels niet volgen, zich bij een ongeval in een betere positie verkeren dan de snelle elektrische fietsers die dat wel doen. Een kanttekening daarbij is wel dat om het probleem te verhelpen er na een ongeval ook daadwerkelijk actief onderzoek naar de maximaal haalbare snelheid van elektrische fietsen gedaan zal moeten worden.

### Snor- en bromfietsen

Het bewerkstelligen van een aparte categorie voor speed-pedelecs brengt de vraag met zich mee of niet ook normale snor- en bromfietsen aangemerkt kunnen worden als een bijzondere voertuigcategorie met een verhoogde kwetsbaarheid ten opzichte van andere motorrijtuigen, maar ook met een zekere mate van gevaarzetendheid voor fietsers en voetgangers, waardoor het tweeledige beschermingsvoorstel ook op hen van toepassing zou moeten zijn. Dat voor de bestuurders van speed-pedelecs meer bescher-

ming geboden wordt dan voor snor- en bromfiet-sers is in beginsel verdedigbaar, omdat de speed-pedelec qua constructie meer vergelijkbaar is met een normale fiets dan met de op brandstof aangedreven snor- en bromfietsen die meer massa hebben. Dit neemt echter niet weg dat deze verschillen niet groot zijn en dat beide typen voertuigen dezelfde mate van snelheid kunnen behalen, met dien verstande dat de bestuurder van de speed-pedelec dat deels op eigen kracht doet. In de toekomst zullen snor- en bromfietsen vanwege de evolutie van de elektrische fiets uitsterven. In het klimaatakkoord van 28 juni 2019 is immers al vastgelegd dat vanaf 1 januari 2025 alleen nog maar nieuwe elektrische snorfietsen mogen worden verkocht.<sup>24)</sup> Het streven is verder om dezelfde regel vanaf 2030 voor bromfietsen te laten ingaan. In de toekomst zullen zich dus waarschijnlijk alleen elektrische snor- en bromfietsen in het verkeer begeven, die vanwege de compactheid van de elektromotor meer te vergelijken zullen zijn met de fiets met trapondersteuning respectievelijk de speed-pedelec. De evolutie van de elektrische fiets en daarmee de uitsterving van de snor- en bromfietsen met verbrandingsmotor zoals we die nu kennen, rechtvaardigt het om ook elektrische snor- en bromfietsen en eBikes bij de tweeledige bescherming te betrekken.

## Conclusie

Uit de resultaten van de behandeling van letselschadezaken met speed-pedelecs in de praktijk in combinatie met de verdeeldheid van respondenten over hun visie op de huidige regelgeving,

wordt geconcludeerd dat de huidige regelgeving betreffende speed-pedelecs tot resultaten leidt waarbij de bestuurder van de speed-pedelec onvoldoende beschermd wordt. Dat in het verkeersaansprakelijkheidsrecht voor normale fietsers veel waarde wordt gehecht aan de beschermingsgedachte van het aansprakelijkheidsrecht maakt, vanwege de vergelijkbaarheid van de kwetsbaarheid van de bestuurders van speed-pedelecs en normale fietsers, dat deze resultaten onverenigbaar zijn met het stelsel van het verkeersaansprakelijkheidsrecht. De crux is echter dat in de praktijk bij gevallen waarin de speed-pedelec betrokken is geraakt bij een ongeval met een fietser of voetganger, wel een meerderheid van 77% van de respondenten tot redelijke uitkomsten komt. De moeilijkheid van de positie van de speed-pedelec is dus met name dat de speed-pedelec enerzijds een hoge snelheid en een gevaarzettend karakter heeft ten opzichte van zwakke verkeersdeelnemers, maar anderzijds dat de bestuurder van de speed-pedelec zelf ook kwetsbaar is ten opzichte van andere motorrijtuigen.

Deze resultaten rechtvaardigen de conclusie dat de mate van bescherming van de bestuurder van de speed-pedelec heroverwogen dient te worden en de noodzaak daarvan wordt ondersteund door de toenemende populariteit van speed-pedelecs. Als voorstel wordt aanbevolen om een tweeledige bescherming in te voeren waarin de bestuurder van de speed-pedelec bij een ongeval met een zwakke verkeersdeelnemer een sterke verkeersdeelnemer blijft, maar waarbij de bestuurder van de speed-pedelec bij een ongeval met een ander motorrijtuig vanwege zijn hoge mate van kwetsbaarheid als zwakke verkeersdeelnemer wordt aangemerkt.



*De mate van bescherming van de positie van de speed-pedelec-bestuurder moet worden heroverwogen.*



24. Klimaatakkoord 28 juni 2019, C2 Mobiliteit.



De redactie heeft als extra toelichting twee overzichten opgesteld met daarin een aantal verschillende typen Bijzondere motorvoertuigen, Fietsen en overige voertuigen.

Bijzondere motorvoertuigen			
Voertuig	Toelichting / definitie / categorie	Motorrijtuig of fiets?	Belangrijkste verplichtingen
Speed pedelec	<p><b>Uitleg algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een elektrische bromfiets met trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht aanhoudt als het voertuig de snelheid van 25 km/h overschrijdt.</li> <li>- Snelle variant van de pedelec. Overeenkomst normale pedelec: het is ook een elektrische fiets; waarbij de elektromotor en trappers met elkaar in verbinding staan waardoor de bestuurder bij iedere trapbeweging wordt geholpen door de elektromotor.</li> <li>- Met deze 'fietsen' (speed-pedelects) zijn snelheden tot en met 45 km/h haalbaar.</li> <li>- Beschikt over elektromotor met motorvermogen van max. 4.000 watt</li> </ul> <p><b>Categorie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektrische bromfiets. Dezelfde regels als voor bromfietsen gelden.</li> <li>- Zie brief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 18 september 2017, Aanbieden rapport SWOV speed-pedelec als bromfiets &amp; art. 98 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.</li> <li>- In de snorfiets-definitie van art. 1 RVV 1990 is ook een expliciete uitsluiting van de speedpedelec opgenomen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motorrijtuig</li> <li>- Aangemerkt als een bromfiets</li> <li>- Regels bromfiets van toepassing: Art. 1, lid 1, onderdeel e, onder a WVV.</li> </ul>	<p>Dezelfde regels als voor bromfietsen gelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kentekenbewijs:</b> Gele bromkentekenplaat (zie bromfiets)</li> <li>- <b>Rijbewijs:</b> Bromfietsrijbewijs (AM)</li> <li>- <b>Minimumleeftijd:</b> 16</li> <li>- <b>Helmplicht:</b> Dragen bromfiets- of speciale speedpedelec-helm. Zie: art. 2 WAM &amp; art. 60 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990</li> <li>- <b>Plaats op de weg:</b> niet op fietspad, maar op rijbaan of bromfietspad + max. snelheidslimiet als bromfiets (zie art. 6 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Sommige gemeenten en provincies hebben afwijkende of aanvullende regels voor de plek van speed-pedelects op de weg.</li> <li>- <b>Maximumsnelheid:</b> Op de rijbaan 45 km/u. Op het fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom 40 km/u. Op het fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u.</li> <li>- <b>Verzekeringplicht?</b> Ja, verplicht afsluiten van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering.</li> <li>- <b>Overig:</b> Achteruitkijkspiegel, remlichten.</li> </ul>
eBike met maximale snelheid van 45 km/h	<p><b>Uitleg algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volledig gemotoriseerde fiets waarbij de elektromotor en de trappers niet met elkaar in verbinding staan (dit is anders bij een (speed)pedelec)</li> <li>- Bestuurder eBike ontvangt geen trapondersteuning, maar kan in plaats daarvan de snelheid regelen door aan een hendel te draaien, zoals ook bij snor- en bromfietsen.</li> </ul> <p><b>Categorie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een elektrische bromfiets als hij harder dan 25 km/h kan en maximaal 45 km/h."</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motorrijtuig</li> <li>- Aangemerkt als een bromfiets</li> <li>- Regels bromfiets van toepassing: Art. 1, lid 1, onderdeel e, onder a WVV.</li> </ul>	Zie hierboven.
Aangewezen bijzondere bromfiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een subcategorie van de snorfiets is de aangewezen bijzondere bromfiets</li> <li>- De definitie van snorfiets van art. 1 RVV 1990 verwijst in dit kader naar art. 1 lid 1 sub e onder d WVV 1994, dat op zijn beurt verwijst naar art. 20b WVV 1994.</li> <li>- Het artikel biedt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheid om een motorrijtuig per type of individueel voertuig voor toelating tot het Nederlandse wegverkeer aan te wijzen op grond van zijn veiligheidsaspecten, als de toelating overstemt met een aantal in de WVV 1994 genoemde doeleinden (kort gezegd: veiligheid op de weg, voorkomen van overlast, bescherming van milieu en omgeving en het bevorderen van energiezuinigheid). Daarnaast mag er voor het motorrijtuig geen Europese typegoedkeuring vereist zijn. Het moet altijd gaan om een motorrijtuig: met max. snelheid van 25 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm<sup>3</sup> of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW en niet zijnde gehandicaptenvervoer.</li> <li>- De reden voor de invoering van deze regeling was dat er in de loop der tijd steeds meer bijzondere typen bromfietsen werden ontwikkeld die niet goed binnen de bestaande kaders pasten. Voorbeelden zijn: Segway, BSO-bus.</li> </ul>	Snorfiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kentekenverplichting:</b> Geen kentekenplicht (art. 1a sub a Kentekenreglement), maar er is wel een geldig verzekeringsplaatje vereist (art. 5 lid 7 Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen).</li> <li>- <b>Max. snelheid:</b> 25 km/h</li> <li>- <b>Min. leeftijd:</b> Bestuurders moeten minimaal 16 jaar zijn, maar er is geen minimumleeftijd voor gehandicapte bestuurders als zij beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of een bij ministeriële regeling aangewezen kaart ten behoeve van vervoer van gehandicapten (art. 5 lid 2 sub b Reglement rijbewijzen).</li> <li>- <b>Rijbewijsplicht:</b> Geen rijbewijsplicht (art. 15 lid 1 sub a Reglement rijbewijzen).</li> <li>- <b>Helmplicht:</b> Geen helmplicht, net als bij snorfietsen in algemene zin (art. 60 lid 2 sub a RVV 1990).</li> <li>- <b>Plaats op de weg:</b> Rijden op het fietspad of het fiets/bromfietspad, of als dat ontbreekt de rijbaan, met een maximumsnelheid van 25 km/uur. De eerder genoemde gehandicapte bestuurders mogen (vanaf 16 jaar) of moeten (jonger dan 16 jaar) gebruik maken van het trottoir en het voetpad (art. 5 lid 5 en lid 6 RVV 1990), met een maximumsnelheid van 6 km/uur (art. 20 sub c en art. 21 sub c RVV 1990).</li> <li>- <b>Verlichting:</b> Bij gebruik 's nachts of bij slecht zicht moet het voertuig voorzien zijn van een wit of geel voorlicht en een rood achterlicht, tenzij de bestuurder dat voorlicht op de borst en dat achterlicht op de rug voert (dan wel op de rug van een eventueel achterop gezeten passagier). Voertuigen op meer dan twee wielen met twee voorwielen moeten aan de voorzijde twee witte of twee gele symmetrisch links en rechts van het midden bevestigde lichten voeren (art. 35 jo. art. 35c RVV 1990).</li> <li>- <b>Verzekeringplicht:</b> Ja, conform de WAM, net als voor snorfietsen en bromfietsen in algemene zin.</li> </ul>

Fietsen en overige voertuigen			
Fietsen/snorfietsen	Toelichting / definitie / categorie	Motorrijtuig of fiets?	Verplichtingen
<b>Pedelec</b>	<p><b>Uitleg algemeen</b></p> <p>- Een fiets met elektrische trapondersteuning wordt ook wel aangeduid als 'pedelec tot 25 km/h'.</p> <p>- Een elektrische fiets; de elektromotor en trappers staan met elkaar in verbinding</p> <p>- Om vooruit te komen is het nodig om te trappen, maar de fietser wordt bij het trappen geholpen – ondersteund dus – door een elektromotor.</p> <p><b>Art. 1 lid 1 onderdeel ea WVV:</b> Fietsen met trapondersteuning: fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen</p>	<p>- Fiets</p> <p>- Zie art. 1 onderdeel c WVV. Dit artikel bepaalt dat een fiets met trapondersteuning géén motorrijtuig is in de zin van deze wet</p>	<p>- Art. 1 onderdeel c WVV</p> <p>- Opmerkelijk is dat de pedelec in de Wegenverkeerswet expliciet is uitgezonderd van de definitie van motorrijtuig, maar dat op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) niet zo is (art. 1, sub c WVV &amp; art. 1 WAM). Hoewel een bezitter van een pedelec als gevolg van deze definitie in de WAM verplicht over een aansprakelijkheidsverzekering zou moeten beschikken, is dat sinds 2006 niet meer het geval toen de pedelec werd vrijgesteld van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen. Art. 1 Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.</p>
<b>eBike met maximale snelheid van 25 km/h</b>	<p><b>Uitleg algemeen</b></p> <p>- Volledig gemotoriseerde fiets waarbij de elektromotor en de trappers niet met elkaar in verbinding staan (dit is anders bij een pedelec)</p> <p>- Bestuurder eBike ontvangt geen trapondersteuning, maar kan in plaats daarvan de snelheid regelen door aan een hendel te draaien, zoals ook bij snor- en bromfietsen.</p> <p><b>Categorie</b></p> <p>- Een eBike is een elektrische snorfiets als hij niet harder kan dan 25 km/h</p>	<p>- Een elektrische snorfiets als hij niet harder kan dan 25 km/h en dus een gewone fiets</p> <p>- Art. 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990</p>	<p>- Op fiets- of bromfietspad rijden</p> <p>- Geen kentekenverplichting</p> <p>- Geen rijbewijs / minimum leeftijd</p> <p>- Geen verplichting dragen helm Art. 60, lid 2, sub a Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.</p> <p>- Opmerkelijk is dat de bestuurder van een 25 km-eBike ook het onverplichte fietspad mag gebruiken, terwijl bestuurders van normale snorfietsen met een verbrandingsmotor dat niet mogen. Wat echter wel overeenkomt met de regels voor bromfietsen is dat ook de bestuurder van een 25km-eBike in het bezit moet zijn van een rijbewijs (art. 107 WVV )</p> <p>- Ja, wettelijke aansprakelijkheidsverzekering ; art. 2, lid 1, WAM.</p>
<b>Hoverboards of airwheel</b>		geen motorrijtuig	Niet op de openbare weg of stoep. Alleen op eigen terrein.
<b>Elektrische step / skateboard</b>		geen motorrijtuig	Niet op de openbare weg of stoep. Alleen op eigen terrein.
<b>Monowheel</b>		geen motorrijtuig	Niet op de openbare weg of stoep. Alleen op eigen terrein.