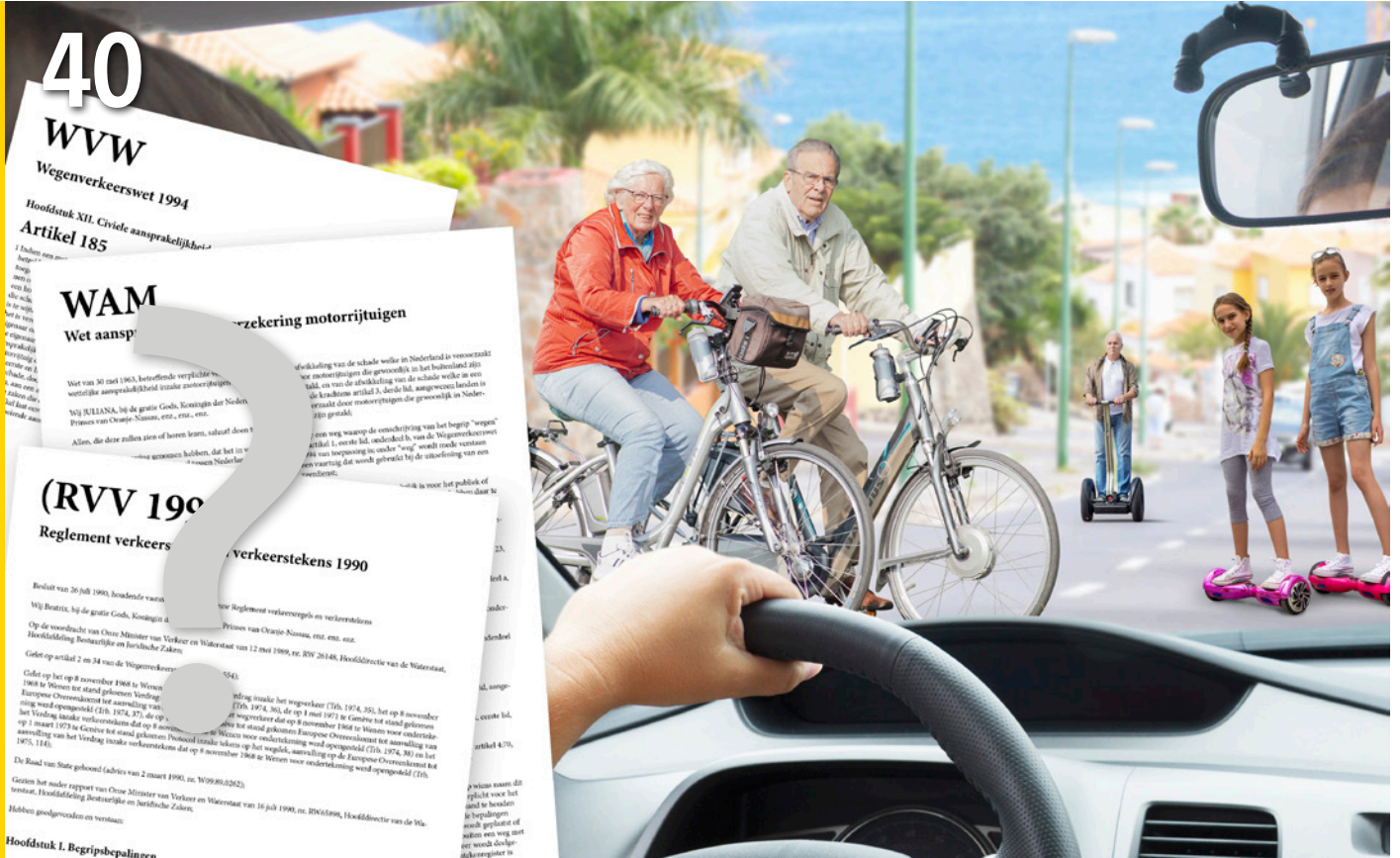


Over speed-pedelecs is de andere niet

Mr. P.C. Knijp*



* Advocaat bij Stadermann Luiten Advocaten te Rotterdam.

In de sciencefiction-klassieker *Back to the Future II*¹⁾, werd hoofdrolspeler Marty McFly (Michael J. Fox) in een tijdmachine²⁾ vanuit 1989 vooruitgestuurd naar 21 oktober 2015. De hoofdrolspeler belandde in een wereld met – voor 1989 – behoorlijk wat technische veranderingen. Omdat 21 oktober 2015 inmiddels achter ons ligt, kunnen we evalueren wat er aan voorspellingen daadwerkelijk is uitgekomen³⁾. Dat blijken er een flink aantal te zijn. De vingerafdrukscanner – werkelijkheid. Videobellen – iedereen met een smartphone kan het. Hovercams – deze vliegende camera's uit de film vertonen veel gelijkenis met cameradrones. Vliegende skateboards – uitgekomen (al blijft het bij enkele prototypes). Wat tot nog toe geen werkelijkheid is geworden, zijn de vliegende auto's uit de film. Al is het de vraag hoelang dat nog zal duren; de technologie met betrekking tot drones ontwikkelt zich snel.

1. Back to the Future II, Steven Spielberg/ Universal Pictures, 1989.
2. Voor de autoliefhebbers onder ons: niet zomaar een tijdmachine; een omgebouwde DeLorean DMC-12.
3. Diverse nieuwssites hebben in oktober 2015 aan dit onderwerp een item gewijd, waaronder www.nu.nl, dat ik hier als bron heb gebruikt.

en eBikes; de ene fietser

Wat deze vergelijking ons leert is dat de techniek snel voortschrijdt – ook in het wegverkeer. Wat in 1989 nog sciencefiction leek, is nu al voor een groot deel realiteit. Allerlei nieuwe vervoermiddelen hebben hun intrede gedaan. Wellicht niet zo revolutionair als de vliegende auto's uit *Back to the Future*, dat is voorlopig nog geen werkelijkheid, maar – sluipenderwijs – is er wel sprake van ingrijpende innovaties. Het ziet er zelfs naar uit dat de auto, die voorlopig nog met zijn vier wielen op de grond zal blijven, binnenkort autonoom zal kunnen rijden. De eerste zelfrijdende auto ging in Nederland in 2016 de weg op en ook in veel andere landen wordt daarmee het komende jaar geëxperimenteerd.

In zijn uitspraak van 4 augustus 2016⁴⁾, die ging over de vraag of voor een fiets met elektrische trapondersteuning een verzekeringsplicht geldt, overweegt de kantonrechter of hij wellicht tot dat moment in een ivoren toren heeft gezeten, nu hij niet eerder stuitte op het woord 'speedpedelec'.

De kans is groot dat ook u dit begrip medio 2016 nog niet eerder was tegengekomen. En dat geldt wellicht – of waarschijnlijk – ook voor het woord 'Stint' en het woord 'Trikke'. Wellicht heeft u wel een beeld bij het begrip 'Segway' – de Segway is al wat langer op de markt. Maar moet de bestuurder daarvan over een rijbewijs beschikken? Of over een verplichte verzekering? En valt de elektrische fiets onder de reikwijdte van art. 185 WVV?

In deze bijdrage zal ik niet ingaan op de gevolgen van het toelaten van zelfrijdende auto's op de openbare weg en de mogelijke civielrechtelijke aansprakelijkheden en complicaties die kunnen samenhangen met auto's die geen echte bestuurder meer hebben.⁵⁾ Ook de publiekrechtelijke aspecten (rijbewijzen, etc.) laat ik liggen. In dit artikel sta ik stil bij de aansprakelijkheidsvragen die samenhangen met de nieuwe elektrische (brom-)fietsvervoermiddelen.

Definities

Voordat ik toekom aan de bespreking van een aantal in de afgelopen jaren geïntroduceerde ge(hulp-)motoriseerde voertuigen, sta ik stil bij art. 1 WVV. In dit artikel wordt een definitie gegeven van een aantal van de in de WVV gehanteerde begrippen. Belangrijk is natuurlijk de in art. 1 lid 1 onderdeel

c gegeven definitie van het begrip *motorrijtuig*. Dat is volgens dit artikel een voertuig, dat bestemd is "om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders, met uitzondering van fietsen met trapondersteuning".

Artikel 1 WVV geeft ook een definitie van het begrip *bromfiets*. De kenmerken van een bromfiets zijn blijkens art. 1 lid 1 onderdeel e subonderdeel a tot en met subonderdeel c WVV:

- motorrijtuig op twee, drie of vier wielen,
- maximumsnelheid 45 km/h,
- verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een continu maximumvermogen van maximaal 4 kW.

Blijkens art. 1 lid 1 onderdeel e subonderdeel d WVV jo art. 20b WVV kan de minister van Infrastructuur en Milieu specifieke typen motorrijtuigen aanwijzen als bromfiets. Het gaat dan om voertuigen met de volgende kenmerken:

- maximumsnelheid 25 km/h,
- verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een continu maximumvermogen van maximaal 4 kW.

Voor fietsen met trapondersteuning kent de WVV een aparte regeling. Allereerst bepaalt art. 1 onderdeel c WVV dat een fiets met trapondersteuning géén motorrijtuig in de zin van deze wet is. Vervolgens wordt in art. 1 onderdeel ea WVV bepaald wat een fiets met trapondersteuning is: "een fiets die voorzien is van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen".

In het RVV 1990 is de *snorfiets* gedefinieerd als bromfiets met een maximumsnelheid van 25 km/h of een 'aangewezen bromfiets' als bedoeld in art. 1 onderdeel e, subonderdeel d WVV.

Een fiets met trapondersteuning wordt ook wel aangeduid als 'pedelec'. Om vooruit te komen is het nodig om te trappen, maar de fietser wordt bij het trappen geholpen – ondersteund dus – door een elektromotor. Van de pedelec moet de zogehe-



Fiets met trapondersteuning.



4. Rechtbank Overijssel 4 augustus 2016, ECLI:NL:RBOVE:2016:3077.
5. Vgl. over dit onderwerp K.A.P.C. van Wees, 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', *TVP* 2016, nr. 2, p. 29 e.v., E. Tjong Tjin Tai en S. Boesten, 'Aansprakelijkheid, zelfrijdende auto's en andere zelfbesturende objecten', *NJB* 2016/496, alsmede N.E. Vellinga, W.H. Vellinga en K.A.P.C. van Wees, 'Testen van autonome zelfrijdende auto's op de weg', *VR* 2016/89.



Wel of geen verplichte WAM-verzekering?



ten eBike worden onderscheiden: bij deze laatste staan de motor en de trappers niet met elkaar in verband. Een eBike is dus een elektrische snorfiets als hij niet harder kan dan 25 km/h, en een elektrische bromfiets als hij harder dan 25 km/h kan. Inmiddels is er van de pedelec ook een zogeheten 'speed'-versie op de markt. Met deze 'fietsen' (speed-pedelects) zijn snelheden tot 45 km/h haalbaar. In het RVV 1990 is inmiddels een definitie van de *speed-pedelec* opgenomen; dat is een elektrische bromfiets met trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft aanhoudt als het voertuig de snelheid van 25 km/h overschrijdt.

De Segway⁶⁾, Stint⁷⁾, Zappy3, Trikke en Swing Trike⁸⁾ zijn door de minister van Infrastructuur en Milieu bestempeld als "aangewezen bromfiets".

De definitie van speed-pedelec

Er lijkt hier op het eerste gezicht iets niet te kloppen; de definitie uit het RVV 1990 leert ons namelijk dat een speed-pedelec een elektrische bromfiets is met trapondersteuning die snelheden van meer dan 25 km/h ondersteunt. Verwarrend, want dit kan toch helemaal niet? Immers, art. 1 onderdeel c WVV bepaalt toch juist dat een fiets met trapondersteuning géén motorrijtuig in de zin van deze wet is, en kenmerk van een brommer is juist dat dit wél een motorrijtuig is (zie art. 1 onderdeel e subonderdeel a tot en met subonderdeel c WVV). Dit lijkt te wringen, maar het klopt allemaal (toch) wel.

In art. 1 onderdeel ea WVV wordt namelijk de definitie van *fiets met trapondersteuning* beperkt tot die fietsen met trapondersteuning die tot maximaal 25 km/h gaan – alleen die fietsen zijn géén motorrijtuig. Fietsen met trapondersteuning boven de 25 km/h zijn dus wel een motorrijtuig, een bromfiets om precies te zijn.

Verzekeringsplicht op grond van de WAM

In art. 2 WAM is bepaald dat de bezitter van een motorrijtuig verplicht is daarvoor een WAM-verzekering te sluiten. Wie nu denkt dat met 'motorrijtuig' hier kan worden aangeknoopt bij de definitie uit de WVV, komt bedrogen uit – de WAM kent in art. 1 een eigen begrip 'motorrijtuig'. Dat luidt, voor zover hier relevant, als volgt: "alle rij- of voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door stroomtoevoer van elders". Voor het overgrote deel is de definitie dus gelijklopend, maar dat geldt niet voor de toevoeging uit de WVV met betrekking tot fietsen met trapondersteuning, die in de definitie van de WAM ontbreekt. Oftewel: een fiets met trapondersteuning is in beginsel wel een verzekeringsplichtig voertuig in de zin van de WAM.

In het besluit van 1 oktober 2006⁹⁾ is de bezitter van een fiets met trapondersteuning, als bedoeld

in artikel 1 onderdeel ea, van de Wegenverkeerswet 1994, echter vrijgesteld van de verplichting tot het sluiten van een verzekering als bedoeld in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen¹⁰⁾. Zoals we in het voorgaande hebben gezien is de in dit artikellid opgenomen definitie van 'fiets met trapondersteuning' beperkt tot fietsen die trapondersteuning leveren totdat de snelheid van maximaal 25 km/h is bereikt. Speed-pedelecbezitters zullen dus wél een WAM-verzekering moeten afsluiten¹¹⁾. Dat is consistent met de definities uit de WVV, want volgens die definitie is alleen een pedelec die de fietser ondersteunt tot een snelheid van maximaal 25 km/h geen motorrijtuig, en speed-pedelects die hogere snelheden dan 25 km/h kunnen behalen, zijn dat wel.

De aansprakelijkheid voor motorrijtuigen

Het verkeersaansprakelijkheidsrecht kende vooral in de jaren '90 een stormachtige ontwikkeling.¹²⁾

In hoofdlijnen komt het verkeersaansprakelijkheidsregime van art. 185 WVV erop neer dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig jegens een niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer – dus een fietser of een voetganger – aansprakelijk is, tenzij de eigenaar of houder van het motorrijtuig aantoont dat er sprake was van overmacht. In de praktijk lukt dit zelden.¹³⁾ Bij een aanrijding tussen een gemotoriseerde verkeersdeelnemer en een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, waarbij de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer eigen schuld kan worden tegengeworpen, komt de schade ten minste voor 50% ten laste van de eigenaar of houder van het motorrijtuig.

Voor kinderen jonger dan 14 jaar is dit 100%; bovendien kan hun uitsluitend overmacht worden tegengeworpen wanneer er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid aan de zijde van het kind – alleen dan ontkomt de eigenaar of houder aan zijn vergoedingsplicht.

De achtergrond van deze regeling is onder meer gelegen in het zogenoemde 'Betriebsgefahr' (het bijzondere gevaar dat aan een motorrijtuig in beweging is verbonden), en de kwetsbare positie van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Van deze regeling gaat reflexwerking uit wanneer er sprake is van een gewonde gemotoriseerde verkeersdeelnemer. De gewonde gemotoriseerde verkeersdeelnemer houdt dus een deel van zijn schade voor eigen rekening, tenzij hij een beroep op overmacht kan doen¹⁴⁾.

Uitwerking van de verkeersaansprakelijkheidsregels met betrekking tot elektrische fietsen

De werking van de in het voorgaande geschetste aansprakelijkheidsregime is helder in de 'stan-



6. Een Segway is een zelfbalancerend tweewielig voertuig, dat elektrisch wordt aangedreven.
7. Een Stint is – in de woorden van de producent: "de eerste elektrische bolderwagen waarmee pedagogisch medewerkers zelfstandig 10 kinderen op een veilige, comfortabele manier kunnen vervoeren".
8. De Trikke is, net als de Zappy3 en de Swing Trike, een elektrisch aangedreven driewieler.
9. Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.
10. De mogelijkheid voor het maken van een dergelijke uitzondering voor 'ongevaarlijke motorrijtuigen' is in de WAM opgenomen in art. 17 lid 3.
11. Tot 1 januari 2017 werd door de overheid voor speed-pedelects een blauw bromfietskenteken afgegeven; vanaf 1 januari 2017 wordt de speed-pedelec gezien als een volwaardige bromfiets waarvoor dan ook een geel bromfietskenteken verplicht is. Daarnaast moet de bestuurder een helm dragen en een rijbewijs bezitten.
12. Zie voor een bondige samenvatting van de regels omtrent de aansprakelijkheid voor motorrijtuigen *Verbindenissen uit de Wet en Schadevergoeding* (Hartlief), nrs. 154-163.
13. Zie voor een uitgebreide bespreking het recente artikel 'Overmacht in het Verkeer, een zeldzaamheid of toch niet?', R. Rutten en V. Oskam, *VR* 2016/126.
14. HR 04-05-2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1426, m.nt. C.J.H. Brunner.

daardgevallen', wanneer er sprake is van een aanrijding tussen een auto en een fietser of voetganger. Maar hoe pakken de hierboven geschetste aansprakelijkheidsregels nu in de praktijk uit als het gaat om pedelecs, eBikes en speed-pedelecs? Ik onderscheid (niet uitputtend) een paar gevallen.

1. Bij een aanrijding tussen een auto en een pedelec (fiets met elektrische trapondersteuning tot 25 km/h) geldt art. 185 WVV. De pedelec geldt namelijk niet als motorrijtuig. Ook in geval van eigen schuld van de pedelec-fietser heeft deze dus recht op vergoeding van ten minste 50% van zijn schade.
2. Bij een aanrijding tussen een auto en een fiets met elektrische trapondersteuning boven 25 km/h geldt art. 185 WVV niet. Een dergelijke 'fiets' is namelijk een speed-pedelec en wordt dus aangemerkt als een bromfiets. De gewone berijder van een speed-pedelec kan in dat geval dus geen beroep doen op de 50%-regel.
3. Bij een aanrijding tussen een auto en een eBike (een fiets met elektromotor – een elektrische brom- of snorfiets dus –) geldt art. 185 WVV ook niet. Ook hier geldt de 50%-regel dus niet.
4. Bij een aanrijding tussen een eBike (fiets met elektromotor – een elektrische brom- of snorfiets dus) en een gewone fiets geldt artikel 185 WVV wel. De gewone fietser zal dus, ook in geval van eigen schuld, ten minste recht hebben op vergoeding van 50% van zijn schade.
5. Bij een aanrijding tussen een eBike (fiets met elektromotor – een elektrische brom- of snorfiets dus) en een fiets met elektrische trapondersteuning tot 25 km/h geldt artikel 185 WVV eveneens, aangezien een fiets met elektrische trapondersteuning tot 25 km/h niet wordt gezien als een motorrijtuig. Als de berijder van de fiets met trapondersteuning letsel oploopt, geldt de 50% regel.

Er zijn natuurlijk meer varianten op de hiervoor genoemde vijf situaties denkbaar, maar ik heb juist deze gevallen gekozen om te illustreren dat het stelsel van artikel 185 WVV in het geval van eBikes en fietsen met elektrische trapondersteuning op nogal arbitraire wijze de ene verkeersdeelnemer boven de andere bevoordeelt, zonder dat daar altijd een goede rechtvaardiging voor lijkt te bestaan.

Dat de 50%-regel in het eerste door mij genoemde geval toepassing vindt, zal niet snel onredelijk gevonden kunnen worden. Aan een auto kleef je nu eenmaal een aanzienlijk Betriebsgefahr, en de berijder van een fiets met elektrische trapondersteuning is nu eenmaal een kwetsbare verkeersdeelnemer. Dat voor het stelsel van artikel 185 WVV een auto en een speed-pedelec als gelijkwaardige verkeersdeelnemers worden gezien, valt al minder dan in het eerste geval te rechtvaardigen, maar is nog steeds uit te leggen in het licht van

de snelheid waarmee een speed-pedelec aan het verkeer kan deelnemen.

Dat geldt echter minder voor het bij punt 3 genoemde geval waarin een auto en een fiets met elektromotor met elkaar in botsing komen. Een fiets met elektromotor – een elektrische snorfiets – valt op het eerste gezicht nauwelijks van een gewone fiets te onderscheiden. De berijder van een dergelijke elektrische snorfiets hoeft ook geen helm te dragen. Een gewone fiets kan, als de berijder een beetje "doortrapt", een vergelijkbare snelheid als die van een elektrische snorfiets bereiken. En dat geldt zeker voor wielrenners. Waarom de berijder van een dergelijke elektrische snorfiets niet onder het beschermingsregime van artikel 185 WVV zou vallen, is niet zo goed uit te leggen.

In de gevallen van punt 4 en 5 is naar mijn mening eveneens moeilijk uit te leggen waarom de ene verkeersdeelnemer meer bescherming geniet dan de ander. Dat geldt wellicht nog het meest in het laatste geval, nu daar het enige onderscheid is dat de ene "fietser" in principe niet zelf zou behoeven te trappen, en de andere fietser alleen elektrisch wordt ondersteund bij het trappen en dus zelf nog wel een krachtsinspanning moet leveren. De beide vervoermiddelen kunnen in principe dezelfde snelheid bereiken en zullen qua constructie, gewicht en bescherming die ze bieden aan hun berijders voor het overige nauwelijks van elkaar verschillen.

Wanneer in het geval van punt 5 de berijder van de elektrische fiets letsel oploopt, en daarvoor de berijder van de fiets met elektrische trapondersteuning aansprakelijk wil stellen, zal op grond van de reflexwerking van artikel 185 WVV een deel van zijn schade voor eigen rekening blijven, ook al valt hem niet of nauwelijks enig verwijt te maken en is de berijder van de fiets met elektrische trapondersteuning evident de "foute" partij.¹⁵ Is het die evident foute berijder van de fiets met elektrische trapondersteuning die letsel oploopt en daarvoor de berijder van de elektrische fiets aansprakelijk stelt, dan dient deze laatste, of zijn verzekeraar, ten minste 50% van de schade te betalen. Nu het hier gaat om vrijwel gelijkwaardige verkeersdeelnemers is dit verschil in benadering m.i. niet goed uit te leggen.

Afronding

In de literatuur wordt wel gepleit voor ingrijpende veranderingen in het aansprakelijkheids- en verzekeringsregime dat geldt voor motorrijtuigen. Zo vraagt Diks zich af of art. 185 WVV nog wel van deze tijd is. Hij stelt dat in de afgelopen decennia voortdurend gehamerd is op bewustwording van de risico's die het gebruik van een motorrijtuig in het verkeer met zich brengt. "Daarentegen is een dergelijke bewustwording bij ongemotoriseerde verkeersdeelnemers nauwelijks waarneembaar. Met name fietsers lijken alle verkeersregels aan hun laars te lappen. Men verleent geen voorrang, men rijdt door rood licht, men fietst in het donker zonder



Reflexwerking van art. 185 WVV.



15. Behoudens in overmachtsituaties, maar die doen zich, zo blijkt uit de hiervoor aangehaalde literatuur, maar zelden voor.



**Verkeersverzekering
niet op korte termijn
te verwachten.**



verlichting, men slaat links- en rechtsaf zonder daartoe richting aan te geven, men stopt niet voor overstekende voetgangers op een zebepad, men fietst gedrieën naast elkaar, men rijdt over trottoirs enzovoort.”, verzucht hij in een column¹⁶. Dat is wellicht een beeld dat voor veel bestuurders van motorrijtuigen herkenbaar zal zijn, maar wellicht niet het beste vertrekpunt voor een nieuw aansprakelijkheidsstelsel dat de regels van artikel 185 en de daarop geënte jurisprudentie loslaat. De introductie van de verkeersverzekering¹⁷ zal, naar ik veronderstel, ook niet op korte termijn volgen, gezien de geringe belangstelling van de wetgever hiervoor – temeer nu het door de Hoge Raad gecreëerde stelsel dat geënt is op artikel 185 WVV in de praktijk helder is en goed blijkt te werken, getuige ook de rela-

tieve afwezigheid van jurisprudentie over dit onderwerp in het laatste anderhalve decennium.

Maar met de komst van nieuwe vervoermiddelen rijst de vraag hoe de bestaande regels op die nieuwe vervoermiddelen toegepast moeten worden. Onverkorte toepassing van artikel 185 WVV zou m.i. in sommige gevallen kunnen leiden tot uitkomsten die als onredelijk of onbillijk zouden kunnen overkomen. Het is nog te vroeg om te voorspellen hoe hiermee in de rechtspraak zal worden omgegaan, maar op dit punt zal ongetwijfeld nog de nodige jurisprudentie volgen. Vooralsnog is echter de ene fietser de andere niet.

Begrippenlijst:

Speed-pedelec	Een <i>speed-pedelec</i> is een elektrische fiets waarbij de ondersteuning niet, zoals bij andere elektrische fietsen, stopt bij 25 kilometer per uur. Je kunt met zelf meetrappen snelheden van 45 kilometer per uur bereiken.
Elektrische fiets: eBike – pedelec	Een elektrische fiets is een vervoermiddel dat door een elektromotor aangedreven wordt, al dan niet in combinatie met spierkracht. De elektrische fiets met zelfstandige aandrijving heet ook wel <i>eBike</i> en komt van <i>electric bike</i> . De elektrische fiets die werkt in combinatie met spierkracht, en dus alleen ondersteuning geeft, heet officieel in Nederland 'fiets met trapondersteuning'. Zo'n fiets wordt ook wel <i>pedelec</i> genoemd (samentrekking van de Engelse woorden <i>pedal</i> en <i>electric</i>).
Segway	Een <i>Segway</i> is een zelfbalancerend tweewielig voertuig, dat elektrisch wordt aangedreven.
Stint	Een <i>Stint</i> is een elektrische bolderwagen waarmee pedagogisch medewerkers zelfstandig 10 kinderen op een veilige, comfortabele manier kunnen vervoeren.
Trikke – Zappy3 – Swing Trike	Dit zijn elektrisch aangedreven driewielers.



16. 'Is artikel 185 WVV nog wel van deze tijd?', M. Diks, te lezen op www.amweb.nl.
17. Zie recent 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', K.A.P.C. van Wees, *TVP* 2016, p. 29 e.v.