



Schade veroorzaakt met of door een (opgevoerde) elektrische fiets, hoe zit dat precies?

Door: Inge Hanemaaijer en Lisan Homan beiden advocaat bij Van Benthem & Keulen B.V.

Fatbikes, elektrische (bak)fietsen en e-steps winnen aan populariteit en zijn niet meer uit het straatbeeld weg te denken. Er is de afgelopen tijd dan ook veel te doen over dergelijke voertuigen: ze zouden vaak zijn opgevoerd en (te) hoge snelheden kunnen bereiken, veel overlast veroorzaken en tot een toename van verkeersongevallen leiden. Vanuit de maatschappij en politiek klinkt een steeds luidere roep om meer regelgeving. Zo hebben tweeëntwintig gemeentes, waaronder de gemeente Utrecht en Amsterdam, de minister van Infrastructuur en Waterstaat eind vorig jaar in een brandbrief verzocht op korte termijn met maatregelen te komen, bijvoorbeeld door een minimumleeftijd voor het gebruik van e-bikes in te stellen.¹ Ook heeft de Tweede Kamer twee moties over dit onderwerp aangenomen en heeft de minister toegezegd (begin) 2024 met een aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen te komen.² Begin dit jaar heeft de politie al nieuwe rollentestbanken in gebruik genomen, waarmee naast scooters en brommers ook de snelheid van elektrische fietsen kan worden gecontroleerd.³

Deze ontwikkelingen en de recente en nog aankomende wijzigingen van de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) en de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) vormen de aanleiding om in deze bijdrage nog eens nader stil te staan bij de verzekerings- en aansprakelijkheidsregels omtrent (opgevoerde) elektrische fietsen. Want hoe zit het met de verzekeringsplicht, de bescherming van artikel 185 WVW en wat verandert er precies onder de gewijzigde regelgeving?

Definities

Om een antwoord te kunnen geven op deze vragen dient allereerst te worden stilgestaan bij de verkeersrechtelijke regulering van elektrische fietsen en de definities in de wet. In de WVW wordt kort gezegd onderscheid gemaakt tussen motorrijtuigen, (bijzondere) brom- en snorfietsen, fietsen met trapondersteuning en ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals (gewone) fietsers en voetgangers. Ingevolge artikel 1 lid 1 onder c WVW is een motorrijtuig een voertuig dat zich uitsluitend of mede door mechanische kracht voortbeweegt, met uitzondering van voertuigen die zich voortbewegen over het spoor en fietsen met trapondersteuning. Een bromfiets is een motorrijtuig op twee, drie of vier wielen met een snelheid van maximaal 45 km/h en een snorfiets is een bromfiets met een maximumsnelheid van 25 km/h.⁴ Onder een fiets met trapondersteuning wordt volgens artikel 1 lid 1 onder e.a. WVW verstaan *'een fiets voorzien van een elektrische hulpmotor met een vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkraft verminderd en wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder indien de bestuurder stopt met trappen'*. Wat precies wordt verstaan onder een fiets is op dit moment nog niet gedefinieerd in de wet.

Soorten elektrische fietsen

In het dagelijks spraakgebruik wordt het woord 'elektrische fiets' vaak voor een grote verscheidenheid aan verschillende types gebruikt en worden de overige (merk)namen ook niet altijd even consistent gebruikt. Een elektrische fiets in de zin van de Wv is zoals beschreven een fiets met een snelheid van maximaal 25 km/h waarbij de bestuurder zelf moet meetrappen. Een dergelijke fiets is dus geen motorrijtuig in de zin van de WVW. Anders dan voor brom- en snorfietsen is voor deze elektrische fietsen geen rijbewijs nodig en geldt geen leeftijdsgrens, helm- of kentekenplicht.

Een elektrische fiets met een snelheid tussen de 25 km/h en 45 km/h, of een fiets waarbij je niet zelf hoeft te trappen en die volledig motorisch is aangedreven, is juridisch gezien dus geen elektrische fiets, maar een motorrijtuig. Het is dus belangrijk om een onderscheid te maken tussen de verschillende soorten 'elektrische fietsen': 1) de gewone elektrische fiets met trapondersteuning en een snelheid tot

maximaal 25 km/h (geen motorrijtuig), 2) de volledig gemotoriseerde e-bike met een snelheid tot maximaal 25 km/h (snorfiets) of 45 km/h (bromfiets) en 3) de speed pedelec, een elektrische fiets waarbij de trapondersteuning aanhoudt tot een snelheid van 45 km/h (bromfiets). In de praktijk worden deze termen nogal eens door elkaar gebruikt, hetgeen voor verwarring kan zorgen.

Daarnaast roept ook het opvoeren van elektrische fietsen verwarring op, want hoe kwalificeert een opgevoerde gewone elektrische fiets? Elektrische fietsen kunnen middels het plaatsen van een chip, gashendel of app namelijk eenvoudig worden opgevoerd, waardoor veel hogere snelheden dan 25 km/h kunnen worden bereikt en meetrappen niet altijd meer nodig is. Van een fiets met trapondersteuning in de zin van de WVV is dan geen sprake meer. Een opgevoerde elektrische fiets met een snelheid hoger dan 25 km/h kwalificeert als een bromfiets, een volledig gemotoriseerde opgevoerde elektrische fiets met een snelheid tot 25 km/h kwalificeert als snorfiets. Motorrijtuigen dus. Het opvoeren van een elektrische fiets is op dit moment niet verboden. Op het internet worden dan ook de nodige 'opvoersetjes' en 'ombouwkits' aangeboden. Wel zijn dit soort (zelf) opgevoerde elektrische fietsen, net als bijvoorbeeld (de meeste soorten) elektrische steps, niet toegestaan op de openbare weg.

Verzekeringsplicht en Waarborgfonds

Op grond van de WAM is iedere eigenaar of houder van een motorrijtuig verplicht een aansprakelijkheidsverzekering (WA-verzekering) af te sluiten, voor aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding toe kan geven.⁵ De WAM kent een andere definitie voor het begrip motorrijtuig dan de WVV. Onder de definitie in de WAM vallen namelijk alle voertuigen die uitsluitend of mede door mechanische kracht voortbewegen. Een fiets met trapondersteuning valt hier in principe dus ook onder. Tot de implementatie van de herziene Richtlijn Motorrijtuigenverzekering (2021/2118), waarop later in deze bijdrage wordt teruggekomen, waren bezitters van een fiets met trapondersteuning middels het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen uitgezonderd van de verzekeringsplicht onder de WAM.

Voor elektrische fietsen met een snelheid tot 25 km/h geldt dus geen wettelijke verzekeringsplicht. Wel is schade veroorzaakt met een dergelijke fiets, net als een normale fiets, verzekerd onder de vrijwillig af te sluiten Aansprakelijkheidsverzekering voor particulieren (AVP). Of, wanneer het voertuig zakelijk wordt gebruikt, een Aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (AVB). Schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig is onder de standaard AVP en AVB doorgaans van dekking uitgesloten, waardoor schade veroorzaakt met een opgevoerde elektrische fiets niet onder de AVP of AVB valt. Het afsluiten van een WAM-verzekering is voor opgevoerde fietsen echter ook niet mogelijk, nu deze niet zijn toegestaan op de openbare weg en door een WAM-verzekeraar dus niet geaccepteerd zullen worden. Dit betekent dat wanneer een bestuurder van een opgevoerde elektrische fiets betrokken raakt bij een verkeersongeval, de benadeelde zich niet tot een verzekeraar kan wenden en de bestuurder zelf aansprakelijk is voor de door hem of haar veroorzaakte schade. Geen uitleg behoeft dat deze schade bij een ernstig verkeersongeval fors kan oplopen.

Omdat een elektrische fiets onder de WAM wel als motorrijtuig werd aangemerkt, konden benadeelden van een aanrijding met een (opgevoerde) onverzekerde elektrische fiets onder voorwaarden nog wel een beroep doen op het Waarborgfonds Motorverkeer.⁶ Dit fonds wordt bekostigd door de overheid en alle Nederlandse WAM-verzekeraars tezamen.⁷

Aansprakelijkheidsregime artikel 185 WVV

De vraag of een elektrische fiets als een fiets met trapondersteuning of motorrijtuig is aan te merken is niet alleen van belang voor de verzekeringsplicht en verzekeraarbaarheid, maar is ook van belang voor de vraag of de bestuurder een beroep kan doen op de bescherming van artikel 185 WVV.

Artikel 185 WVV regelt de aansprakelijkheid van een eigenaar of houder van een motorrijtuig bij een verkeersongeval met een niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer, zoals een voetganger of fietser. Kort gezegd behelst dit artikel dat een gemotoriseerde verkeersdeelnemer aansprakelijk is voor de schade van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, tenzij sprake is van overmacht. Aan een beroep op overmacht worden hoge eisen gesteld. Daarnaast brengt de in de jurisprudentie ontwikkelde toepassing

van de billijkheidscorrectie, ook wel de 50%-regel genoemd, mee dat ook bij een fout en/of eigen schuld van de ongemotoriseerde, in ieder geval 50% van zijn of haar schade dient te worden vergoed.⁸ Bij ongemotoriseerde verkeersdeelnemers onder de 14 jaar is dit zelfs 100%.⁹ Deze regel mist enkel toepassing indien sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook dit komt in de praktijk maar erg weinig voor. Artikel 185 WVV heeft reflexwerking, wat betekent dat ook in het geval dat een gemotoriseerde verkeersdeelnemer zijn schade, die veroorzaakt is door een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, tracht te verhalen, de gemotoriseerde zijn schade slechts volledig vergoed krijgt in het geval van overmacht.¹⁰ De 100%- en 50%-regel reflecteren niet.¹¹

De gedachte achter artikel 185 WVV is dat zwakkere verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers beschermd moeten worden tegen de bijzondere gevaren die door gemotoriseerde verkeersdeelnemers – vanwege de massa en snelheid van het voertuig – in het leven worden geroepen, ook wel het *'Betriebsgefahr'* genoemd.¹²

Bestuurders van elektrische fietsen met trapondersteuning tot 25 km/h zijn zoals zojuist toegelicht geen motorrijtuig in de zin van de WVV, hebben te gelden als zwakke verkeersdeelnemers en worden dus beschermd door artikel 185 WVV. Ook indien zij zelf worden aangesproken voor door hen veroorzaakte schade, worden ze beschermd door dit artikel en hoeven ze in beginsel slechts 50% van de schade van het gemotoriseerde voertuig te vergoeden.

Bestuurders van opgevoerde elektrische fietsen (en e-bikes en speed-pedelecs) kunnen zich echter niet op de beschermende werking van artikel 185 WVV beroepen, en moeten dit artikel bovendien – als zijnde motorrijtuig – wel tegen zich laten gelden. Dat betekent dat bij een aanrijding tussen een opgevoerde elektrische fiets en bijvoorbeeld een auto zij als gelijkwaardige verkeersdeelnemers gezien worden en het normale aansprakelijkheidsregime van artikel 6:162 BW geldt. Bovendien kan de bestuurder van de opgevoerde elektrische fiets door de bestuurder van de auto gewoon voor 100% van diens schade worden aangesproken. Tenslotte geldt, dat bij een aanrijding tussen een opgevoerde elektrische fiets en een voetganger, de voetganger zich wel beroepen op de beschermende werking van artikel 185 WVV en de bestuurder van de opgevoerde elektrische fiets dus in beginsel tenminste 50% van diens schade dient te vergoeden.

Bewijsperikelen artikel 185 WVV

Voor de beoordeling van aansprakelijkheid is dus van groot belang of een elektrische fiets als motorrijtuig of als fiets met trapondersteuning kwalificeert. Daarbij rijst de vraag hoe hier in de jurisprudentie bewijsrechtelijk mee wordt omgegaan.

In een zaak die in 2021 speelde bij de Rechtbank Overijssel was sprake van een aanrijding tussen een elektrische fietser en een voetganger, die (onverwachts) het fietspad overstak. De voetganger vorderde schadevergoeding en stelde dat de fietser niet op een 'gewone' elektrische fiets, maar op een speed-pedelec reed. De rechtbank ging hier echter niet in mee, omdat de fietser gemotiveerd had aangevoerd dat sprake was van een elektrische fiets met een snelheidslimiet van 25 km/h en in het politierapport een fiets, en niet een speed-pedelec, werd vermeld. Het had volgens de rechtbank op de weg van de voetganger gelegen om te onderbouwen dat sprake was van een motorrijtuig.¹³

Ook de Rechtbank Noord-Nederland oordeelde in een uitspraak van 8 maart 2023 dat de voetganger onvoldoende had onderbouwd dat sprake was van een motorvoertuig in de zin van artikel 185 WVV. In deze zaak was wederom sprake van een aanrijding tussen een voetganger en een elektrische fietser, maar stelde de fietser de voetganger aansprakelijk voor zijn schade. De voetganger deed vervolgens een beroep op de reflexwerking van artikel 185 WVV maar dit ging volgens de rechtbank niet op. De fietser had gemotiveerd gesteld dat hij op een bepaald merk elektrische fiets reed, waarvan de snelheid is begrensd op 25 km/h. Verder werd door de rechtbank wederom (veel) waarde gehecht aan het politierapport waarin melding was gemaakt van een elektrische fiets en niet van een speed-pedelec.¹⁴

In een uitspraak van 21 december 2022 van de Rechtbank Noord-Nederland stelde een elektrische fietser een automobilist na een verkeersongeval aansprakelijk op grond van artikel 185 WVV. De automobilist meende dat artikel 185 WVV niet van toepassing was, omdat sprake zou zijn geweest van een snor- of bromfiets en niet van een fiets met trapondersteuning. De fietser had in deze zaak op basis van het in het proces-verbaal vermelde framenummer navraag gedaan bij de fabrikant, door wie was aangegeven dat sprake was van een fiets met trapondersteuning tot 25 km/h. De rechtbank was van oordeel dat de fietser hiermee voldoende had onderbouwd dat sprake van een fiets met trapondersteuning en hij dus binnen het bereik van artikel 185 WVV viel.¹⁵

Ook noemenswaardig is een zaak die in 2023 speelde bij de Rechtbank Den Haag over een aanrijding tussen een auto en een elektrische step. In deze zaak bestond discussie over de vraag of de elektrische step was toegestaan op de openbare weg. Volgens de bestuurder van de step was dit het geval, omdat hij de gashendel van de step had verwijderd, waardoor sprake zou zijn van een step met trapondersteuning in plaats van een e-step. Omdat een step met trapondersteuning volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelijkgesteld kan worden aan een 'normale' elektrische fiets, deed de bestuurder van de step een beroep op de bescherming van artikel 185 WVV. Om duidelijkheid te verkrijgen over de vraag of de omgebouwde step als step met trapondersteuning kwalificeert en (dus) de openbare weg op mocht benoemde de kantonrechter een deskundige om de step te onderzoeken en te keuren.¹⁶

Duidelijk is dat het aan degene die een beroep doet op artikel 185 WVV is, om te stellen, en bij betwisting te bewijzen, dat sprake is van een ongeval tussen een gemotoriseerde en ongemotoriseerde verkeersdeelnemer en in het verlengde daarvan of sprake is van een fiets met trapondersteuning of een motorrijtuig. Op dit moment lijken hier niet al te strenge eisen aan te worden gesteld. Het overleggen van gegevens van de fabrikant of een aanduiding in het politierapport waaruit blijkt dat sprake is van elektrische fiets (met trapondersteuning tot 25 km/h) wordt in de jurisprudentie vooralsnog voldoende geacht. Of een elektrische fiets is opgevoerd is aan de buitenkant echter niet altijd te zien en wordt mogelijk ook niet bij elk ongeval door de politie gecontroleerd. Bovendien zal ook in dat geval uit informatie van de fabrikant volgen dat sprake is van een fiets met trapondersteuning, omdat deze immers zo op de markt is gebracht en verkocht. Echt sluitend bewijs is informatie van de fabrikant of een proces-verbaal wat ons betreft dus niet.

Wijzigingen van de WAM en WVV

Toepassing van de huidige regels geeft dus met name voor de bestuurders van opgevoerde elektrische fietsen én diens eventuele benadeelde wederpartij problemen. De bestuurder van een opgevoerde of aangepaste elektrische fiets is zelf niet beschermd bij een aanrijding met een auto, terwijl het de vraag is of de bestuurder van een van een gashendel voorziene elektrische fiets met een snelheid van bijvoorbeeld 30 km/h nou werkelijk zoveel verschilt van een gewone fietser of bijvoorbeeld een wielrenner. Daarnaast loopt de bestuurder van een dergelijke elektrische fiets grote risico's voor zijn eigen aansprakelijkheid, zowel ten aanzien van andere gemotoriseerden als ten aanzien van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, terwijl zijn aansprakelijkheid niet gedekt zal zijn onder een standaard AVP of AVB. Dat is uiteraard zowel een groot risico voor de bestuurder van de elektrische fiets als voor diens wederpartij, die mogelijk met lege handen achterblijft.

Recent is een wetwijziging in werking getreden waarmee de WAM op bepaalde onderdelen is gewijzigd en ook is een wet tot wijziging van de WVV deels in werking getreden. Brengen deze wijzigingen een heel ander kader of meer duidelijkheid met zich? Om die vraag te kunnen beantwoorden zal eerst beschreven worden welke relevante wijzigingen zijn doorgevoerd.

Allereerst de wijzigingen van de WAM, deze zijn per 23 december 2023 ingegaan. Aanleiding voor de wijzigingen is de implementatie van de zesde Europese richtlijn motorrijtuigenverzekering (Richtlijn (EU) 2021/2118). De reikwijdte van de verzekeringsplicht wordt door de Richtlijn op twee verschillende manieren beïnvloed. Allereerst door de aanpassing van het begrip motorrijtuig, door hieronder – kort gezegd – enkel nog voertuigen met een beperkte snelheid en die *uitsluitend* door mechanische kracht worden aangedreven te scharen. Speed-pedelecs en fietsen met trapondersteuning vallen dus niet

meer onder deze definitie, nu deze voertuigen niet uitsluitend door mechanische kracht worden aangedreven. De EU beoogt met deze wijziging de innovatie en ontwikkeling van nieuwe kleine elektrische voertuigen te stimuleren, voor welke voertuigen door deze wijziging geen verzekeringsplicht meer geldt. Ook zou er volgens de EU onvoldoende bewijs zijn dat kleinere (elektrische) voertuigen op dezelfde schaal ongevallen en schade veroorzaken als andere motorrijtuigen, zoals auto's of vrachtwagens. Daarnaast wordt – in lijn met rechtspraak van het Europese Hof van Justitie – een definitie van het begrip '*deelname aan het verkeer van een voertuig*' zoals genoemd in artikel 2 WAM (verzekeringsplicht) toegevoegd en het begrip 'terrein' komt te vervallen. Van deelname aan het verkeer is dan ook sprake ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt.¹⁷ Deze wijziging heeft inhoudelijk echter geen gevolg voor de omvang van de verzekeringsplicht, omdat de oude tekst van de WAM ook al in overeenstemming met de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie wordt uitgelegd. Door de nieuwe definitie in de Richtlijn zijn lidstaten niet (langer) verplicht een aansprakelijkheidsverzekering te eisen voor voertuigen die niet onder de nieuwe definitie motorvoertuig vallen, maar het staat hier ook niet aan in de weg. Lidstaten hebben op dit punt dus keuzevrijheid. De Nederlandse wetgever heeft er nadrukkelijk voor gekozen de huidige verzekeringsplicht te handhaven en de definitie van het begrip motorrijtuig in de WAM niet te wijzigen. Deze keuze is ingegeven door de slachtofferbescherming, alsmede door het feit dat volgens de wetgever niet vaststaat dat motorrijtuigen die nu buiten de nieuwe definitie van de Richtlijn vallen en mogelijk in de toekomst nog zullen worden ontwikkeld, weinig gevaar opleveren.

De wetgever acht het echter wel denkbaar dat in de toekomst alsnog vastgesteld wordt dat sommige van de motorrijtuigen waarvoor onder de Richtlijn niet langer de verplichting tot verzekering bestaat, in de praktijk inderdaad weinig gevaar opleveren. Om die reden is er aan de WAM een nieuw artikel 1a toegevoegd, om meer flexibiliteit ten aanzien van de reikwijdte van de verzekeringsplicht te creëren. In dit nieuwe artikel is bepaald dat bij AMvB rij- en voertuigen kunnen worden aangewezen die niet langer kwalificeren als motorrijtuig. Het moet gaan om rij- en voertuigen die a- nauwelijks gevaar opleveren en b- ook onder de Richtlijn niet kwalificeren als motorrijtuig. Consequentie daarvan is dat voor deze rij- en voertuigen dan geen verzekeringsplicht meer bestaat.

Vooralsnog is alleen voor fietsen met trapondersteuning gebruik gemaakt van deze uitzonderingsmogelijkheid, waarbij wordt aangesloten bij de huidige definitie in de WvW.¹⁸ Zoals eerder aangegeven gold voor fietsen met trapondersteuning al een vrijstelling van de verzekeringsplicht, op grond van het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De nieuwe systematiek van de WAM gaat echter verder dan alleen een vrijstelling voor de verzekeringsplicht, het sluit fietsen met trapondersteuning geheel uit van de definitie motorrijtuig. Dit heeft tot gevolg dat het Waarborgfonds niet langer de schade veroorzaakt door deze fietsen vergoedt. De Nederlandse wetgever acht dat gerechtvaardigd omdat de kans op ernstige schade bij een dergelijk ongeval klein is, omdat de schade in principe gedekt zal zijn onder een AVP of AVB en omdat de bezitters van een fiets met trapondersteuning ook niet bijdragen aan de kosten van het Waarborgfonds. Dit belet overigens niet dat benadeelden die schade hebben geleden door een aanrijding met een onverzekerde opgevoerde elektrische fiets zich nog wel tot het Waarborgfonds kunnen wenden, mits zij slagen in de op hun rustende bewijslast dat sprake is van een motorrijtuig.

Wat betreft de invulling van het begrip 'nauwelijks gevaar' licht de wetgever toe, dat daarvan sprake is wanneer het risico op (ernstige) ongevallen zeer klein is. *Of een bepaald type motorrijtuig nauwelijks gevaar oplevert, zal gebeuren door monitoring van de ontwikkeling van schades aan derden, afgezet tegen aantallen gekentekende voertuigen, gedurende een bepaald aantal jaren. Het precieze aantal jaren zal in overleg met de branche worden vastgesteld, maar zal in ieder geval vijf jaren bedragen.*¹⁹ Naast de wijzigingen van de WAM is per 1 januari 2024 ook de WvW op bepaalde onderdelen gewijzigd en zullen op een later moment nog verdere wijzigingen worden doorgevoerd. Voornaamste aanleiding voor deze wijzigingen is het overhevelen van de verantwoordelijkheid voor het afgeven van een nationale typegoedkeuring van de Minister naar het RDW. Tevens worden met de wijzigingen de eerste voorbereidende stappen gezet ter implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-

kader) als nieuw soort voertuig en na verloop van tijd ter vervanging van de huidige categorie bijzondere bromfietsen. Wij zullen dat voor nu verder buiten beschouwing laten.

Interessant om op te merken is echter nog wel dat onder de nog niet in werking getreden artikelen ook een definitie is opgenomen voor het begrip 'fiets'. Onder het nieuwe artikel 1, eerste lid onder de WVV, valt hieronder: *'een voertuig met ten minste twee wielen, een stuur, een zitplaats voor de bestuurder en een met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen.'* Dat is op zich een vrij herkenbare omschrijving van een fiets. Opvallend is echter, dat op de website van Rijksoverheid wordt gesteld dat voor een elektrische step met trapondersteuning dezelfde regels gelden als voor een gewone elektrische fiets. Met deze nieuwe definitie van een *fiets* en dus ook van een fiets met trapondersteuning zoals genoemd in de WVV en het besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering, kan echter niet langer worden volgehouden dat een step hetzelfde is als een fiets met trapondersteuning. Immers, over het algemeen beschikt een step juist niet over een zitplaats. Het is overigens de vraag of de wetgever dit zo heeft bedoeld.

Conclusie

De innovaties en ontwikkelingen op het gebied van (elektrische) verkeersmiddelen gaan snel. Zelfs een 'gewone' elektrische fiets is niet langer wat het geweest is en kent vele verschijningsvormen. Van gewone fietsen, tot fatbikes en bakfietsen. De juridische kwalificatie van dit soort voertuigen is relevant voor de verzekeringsplicht, de verzekerbaarheid en de bescherming die de bestuurder en een mogelijke benadeelde wederpartij al dan niet kan ontlenen aan artikel 185 WVV. Daarbij zijn de feitelijke technische specificaties van belang en rechters lijken vooralsnog genoeg te nemen met informatie van de fabrikant en een eventueel proces-verbaal, terwijl de praktijk aantoont dat het (vaak) voorkomt dat van oorsprong 'gewone elektrische fietsen' zijn opgevoerd en daardoor niet langer kwalificeren als fiets met trapondersteuning.

De recente wijziging van de WAM en de WVV creëren weliswaar meer flexibiliteit ten aanzien van de verzekeringsplicht, maar de definitie van nauwelijks gevaar laat nog veel ruimte voor discussie en biedt voor de problematiek rondom opgevoerde elektrische fietsen geen oplossing. Daarvoor blijft gelden dat de bestuurder van een opgevoerde of aangepaste elektrische fiets zelf niet wordt beschermd door artikel 185 WVV bij een aanrijding met bijvoorbeeld een auto, terwijl hij grote risico's voor zijn eigen aansprakelijkheid loopt zowel ten aanzien van andere gemotoriseerden als ten aanzien van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, terwijl zijn aansprakelijkheid niet gedekt zal zijn onder een standaard AVP of AVB.

Voetnoten:

1 Brief 7 november 2023 aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, te raadplegen op www.amsterdam.nl/nieuws/maatregelen-overlast-fatbikes

2 Kamerstukken II 2023-2024, 29398, nr. 1090.

3 Nieuwsbericht politie 7 februari 2024: 'Politie rolt nieuwe rollentestbanken uit', te raadplegen op www.politie.nl/nieuws/politie-rolt-nieuwe-rollentestbanken-uit

4 Artikel 1 lid 1 onder e WVV en artikel 1 lid 2 RVV 1990.

5 Artikel 2 jo. Artikel 3 WAM.

6 Artikel 25 lid 1 onder b WAM.

7 Artikel 24 WAM.

8 Hoge Raad 28 februari 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0526 (IZA/Vrerink).

9 Hoge Raad 1 juni 1990, ECLI:NL:HR:1990:AB7631.

10 Handboek Personenschade 20.52.8.1. Reflexwerking van art. 185 WVV.

11 Hoge Raad 4 mei 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1426 (Chang-a-Hung/Maalsté).

12 Handboek Personenschade 2052.4.1. Art. 185 WVV.

13 Rechtbank Overijssel 10 november 2021, ECLI:NL:RBOVE:2021:4401.

14 Rechtbank Noord-Nederland 8 maart 2023, ECLI:NL:RBNNE:2023:2736.

15 Rechtbank Noord-Nederland 21 december 2022, ECLI:NL:RBNNE:2022:5003.

16 Rechtbank Den Haag 8 juni 2023, ECLI:NL:RBDHA: 2023:8146.

17 Naast deze onderdelen bevat de Richtlijn ook andere wijzigingen, waaronder de verhoging van de minimumbedragen, een regeling inzake insolvente verzekeraars, uitbreiding van de controle op verzekering en diverse bepalingen die zien op het sluiten van een verzekeringsovereenkomst. Wij zullen deze onderdelen en de wijze waarop de Nederlandse wetgever deze al dan niet heeft geïmplementeerd voor dit artikel verder buiten beschouwing laten.

18 Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering, artikel 1.

19 Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 339, nr. 3, p. 13.