

# **Advies over de elektrische fiets met garageknop/stapondersteuning - verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid**

## **Probleemstelling**

Op 1/10/2016 ging het KB van 21/7/2016 in voege dat de regels aangeeft voor het gebruik van elektrische fietsen. Dit KB schenkt alvast meer duidelijkheid over het gebruik van verschillende soorten elektrische fietsen.

**De elektrische fiets in al zijn vormen biedt deels een antwoord op de duurzame mobiliteitsomslag die we in België moeten maken om de beloofde klimaatdoelstellingen te halen.**

Daarnaast biedt deze fiets ook mogelijkheden om de dagelijkse frustratie van het filerijden te verminderen en daarnaast de economische schade te verkleinen die dat filerijden aanricht. De fiets draagt ook bij tot de noodzakelijke 30 minuten bewegen per dag voor een goede gezondheid bij volwassenen. Veel organisaties en bedrijven zetten dan ook steeds meer in op het gebruik van de elektrische fiets als vervanger voor de wagen in het woon-werkverkeer en voor dienstverplaatsingen. De elektrische fiets geeft daarnaast veel mensen de mogelijkheid om zich op een betaalbare manier te verplaatsen en er zowel op jonge als op hogere leeftijd een gezonde levensstijl op na te houden.

Recent onderzoek op het door file geteisterde bedrijventerrein van Haasrode<sup>1</sup> toont bijvoorbeeld het enorme potentieel van de fiets aan: 87% van de werknemers pendelt er met de auto, terwijl 60% van hen slechts een gemiddelde snelheid van 27km/uur haalt en gemiddeld slechts 10 kilometer moet afleggen. Om dit nefaste gewoontegedrag te doorbreken, moet de overstap naar de (elektrische) fiets zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden.

**Gebruikers van elektrische fietsen zijn echter op het volgende probleem gestoten.**

In de huidige regelgeving worden elektrische fietsen met 'stapondersteuning' of 'garageknop' beschouwd als gemotoriseerde fiets, zelfs als hun vermogen lager is dan 0,25 kW en de ondersteuning bij het trappen begrensd is tot 25 km/u. Dit heeft als gevolg dat een 'gewone' elektrische fiets door de aanwezigheid van een garageknop verplicht is om een verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid te nemen volgens de verzekeringswet.

Ondergetekende organisaties zetten in deze adviesnota uiteen waarom deze regeling ons inziens niet logisch of wenselijk is.

## **Wat is stapondersteuning?**

De garageknop of stapondersteuning, meestal ongeveer 3 à 4 tot maximaal 6 km/u, is een hulpmiddel bij veel verkochte elektrische fietsen. Omdat elektrische fietsen vaak zwaarder zijn dan gewone fietsen, kan het lastig zijn om ze te voet steile hellingen op te duwen, bijvoorbeeld van ondergrondse parkeergarages naar de straat.

---

<sup>1</sup> Zie <http://www.mobiel21.be/nl/content/persbericht-uniek-onderzoek-rond-haasrode>

Fabrikanten hebben daarom een stapondersteuning ontwikkeld die je kan inschakelen om je als gebruiker, met het ingedruwd houden van een drukknop, te laten helpen bij het vooruit duwen van de fiets. Zeker voor de iets oudere gebruikers met wat minder kracht in de armen en benen, de early adopters van elektrische fietsen trouwens, is die stapondersteuning vaak erg welkom.

## Bedenkingen

### De stapondersteuning of garageknop wordt niet gebruikt om het voertuig zelfstandig te laten voortbewegen

#### Wat zegt de wetgeving?

**De Wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen van 29 november 1989 zegt het volgende in Artikel 1:**

"Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

Motorrijtuigen: rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt."

#### De FOD economie beschouwt een fiets met stapondersteuning volgens de informatie op haar website om de volgende reden als een motorvoertuig<sup>2</sup>:

"De fiets met trapondersteuning:

De **trapondersteuning** wordt geactiveerd na enkele trappen op het pedaal en stopt als de fietser niet langer trapt. Deze fiets is dus niet onderworpen aan de verplichte autoverzekering. De aansprakelijkheid voor dat soort fietsen kan worden gedekt door de familiale BA-verzekering of de BA-verzekering privéleven.

De fiets met **startondersteuning**:

De elektrische ondersteuning start vanaf de eerste druk op het pedaal. Eens in vrije loop, kan de fiets rijden zonder te trappen.

Dit soort fiets is onderworpen aan de autoverzekering BA, omdat de fiets kan worden aangedreven met een mechanische kracht. Hetzelfde geldt wanneer de fiets over een **garage-ondersteuning** beschikt, waardoor over een afstand van enkele meters zonder te trappen kan worden gereden."

#### De interpretatie door FOD Economie gaat jammer genoeg voorbij aan de fysica en het gebruik van de fiets.

Zolang de fiets niet sneller kan dan 6 km/u met de stapondersteuning of garage-ondersteuning kunnen we blijven spreken van STAPondersteuning. Het is erg moeilijk om op de fiets plaats te nemen en er tegen 6 km/u mee te rijden. Daarvoor moet je technisch en motorisch erg bedreven zijn. Een fiets wordt zelf stabiel aan circa 15 km/u.<sup>3</sup> Aan een lage snelheid is dat niet het geval en

---

<sup>2</sup> Zie

[http://economie.fgov.be/nl/consument/Verzekering/Assurance\\_auto/Assurance\\_RC\\_auto/voertuigen\\_die\\_verplicht\\_verzekerd\\_moeten\\_worden/](http://economie.fgov.be/nl/consument/Verzekering/Assurance_auto/Assurance_RC_auto/voertuigen_die_verplicht_verzekerd_moeten_worden/)

<sup>3</sup> Fietsberaad Nederland (2014). [Effecten van mogelijke gedragsregels voor speedpedelecs](#), p.9.

moet de stabiliteit gegarandeerd worden door stuurcorrecties. Die stuurcorrecties moeten steeds groter zijn naarmate de snelheid lager ligt. Aan 6 km/u fietsen wil dus eerder zeggen recht proberen te blijven in plaats van voortbewegen. Het is daarom interessanter om aan een snelheid van 3 à 4 km per uur naast je fiets te stappen dan te fietsen zonder te trappen met de stapondersteuning. Daarnaast geeft de FOD economie aan dat je met de garage-ondersteuning maar enkele meters kan rijden.

**Artikel 2.16 van de wegcode stelt:**

"Motorvoertuig" : elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden.

De garageknop is niet bestemd om het voertuig op eigen kracht te laten rijden. Het gaat om ondersteuning bij het stappen.

## De fiets aan de hand is geen motorvoertuig

### Wat zegt de wetgeving?

**De wegcode over fietsen stelt in Artikel 2.15.1:**

"Rijwiel" : elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.

De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

**Het niet bereden rijwiel wordt niet als voertuig beschouwd.**

### BA voor voetgangers?

Iemand die zijn of haar fiets met de garageknop voortduwt, is dus volgens de wet een voetganger. In dat opzicht is het vreemd om een voetganger een BA verzekering te laten betalen enkel omdat hij theoretisch de mogelijkheid heeft om stapvoets overeind te blijven op de fiets zonder te trappen.

## Ons advies

Voor fietsen die wel ondersteuning bieden boven 6 km/u zonder te hoeven trappen kan zeker aanvaard worden dat een verzekering BA nodig en verplicht is. In dit geval kunnen we immers spreken over een Bromfiets Klasse A of B.

Voor elektrische fietsen waarbij enkel sprake is van de stapondersteuning tot en met 6 km/u voor het voortbewegen zonder trappen, willen de onderschrijvende organisaties graag dat de gebruiker bij een ongeval kan terugvallen op de familiale verzekering BA, zonder verplichting van de BA voor motorvoertuigen. Dit handhaven zou immers een nefaste invloed kunnen hebben voor het stijgende gebruik van dit duurzame vervoermiddel.

**Daarom is het voor de onderschrijvende organisaties in het kader van de duurzame mobiliteit, duurzame vrijetijdsbeleving, en volksgezondheid van groot belang om hier binnen de werkgroep van FOD Mobiliteit en FOD Economie de nodige aandacht aan te besteden bij de voorbereiding van**

**nieuwe wetgeving over de verzekeringen. Wij pleiten ervoor dat de werkgroep maximaal rekening houdt met de gevolgen die de wet kan hebben op de heersende congestie-, klimaats- en gezondheidsproblematieken.**

*Mobiel 21, Bike & Co, Fietsberaad Vlaanderen, FIETSenWERK, Fietsersbond, Mobiel vzw, Netwerk Duurzame Mobiliteit, OKRA, PASAR, Test Aankoop, Trage Wegen, VAB, Vlaamse Ouderenraad, Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie (VIGeZ)*