

Besluit van
Houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
in verband met het vaststellen van regels inzake de speed-pedelec

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-2015/211519, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het **Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische rangschikking wordt ingevoegd:

speed-pedelec: elektrische bromfiets met trapondersteuning die niet stopt bij een snelheid van 25 km per uur.

2. In de begripsomschrijving van het begrip *snorfiets* wordt na "als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet" ingevoegd: met uitzondering van speed-pedelecs.

B

Na artikel 97 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 98

1. Een speed-pedelec kan tot en met 31 december 2016 zijn voorzien van een kentekenplaat als bedoeld in artikel 3, achtste lid, van de Regeling kentekens en kentekenplaten, indien:

a. voor het voertuig een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 4 van de Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEU 2002 L 124), of

b. voor het voertuig een individuele goedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 26 van de wet.

2. Tot en met 31 december 2016 wordt een speed-pedelec die is voorzien van een kentekenplaat, als bedoeld in het eerste lid, voor de toepassing van dit besluit aangemerkt als een snorfiets.

3. Van een speed-pedelec als bedoeld in het eerste lid, wordt de snelheid waarbij de aandrijfkracht van de trapondersteuning wordt onderbroken, opgenomen in het kentekenregister.

4. Dit artikel vervalt met ingang van 1 januari 2017.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Nota van toelichting

Algemeen deel

Inleiding

Dit besluit regelt dat alle zogenoemde 'speed-pedelecs' met ingang van 1 januari 2017 gelden als bromfietsen. Bestuurders van speed-pedelecs moeten zich dan houden aan de verkeersregels voor bromfietsen.

Speed-pedelecs zijn snelle e-bikes die elektrische trapondersteuning bieden tot maximaal 45 km/u. Een andere gangbare benaming voor speed-pedelec is high speed e-bike. De ondersteuning is zodanig, dat afhankelijk van de inspanning van de bestuurder snelheden te bereiken zijn vergelijkbaar met de bromfiets, terwijl het voertuig uiterlijk lijkt op een elektrische fiets. Bij elektrische fietsen stopt de trapondersteuning bij 25 km/u.

Op grond van de huidige regelgeving geldt een speed-pedelec als snorfiets. De bestuurders van deze speed-pedelecs moeten op het verplichte fietspad rijden, de maximumsnelheid mag nooit meer dan 25 km/u bedragen en het voertuig moet zijn voorzien van een snorfietskentekenplaat. De bestuurder is niet verplicht een helm te dragen.

Door nieuwe Europese regelgeving gaat deze situatie veranderen. Met ingang van 1 januari 2017 zullen alle speed-pedelecs als bromfiets worden aangemerkt. Conform Nederlandse regelgeving voor bromfietsen mogen de bestuurders van deze speed-pedelecs niet op het verplichte fietspad rijden, de maximumsnelheid is afhankelijk van de plaats op de weg, maar nooit hoger dan 45 km/u en het voertuig moet zijn voorzien van een bromfietskentekenplaat. De bestuurder is als bromfietser ook verplicht tot het dragen van een geschikte helm.

Vanuit verkeersveiligheidsperspectief passen de bromfietsregels veel beter bij de speed-pedelec dan de regels voor snorfietsen. Snelheden boven de 25 km/u worden eenvoudig bereikt. Als de bestuurder van de speed-pedelec met hoge snelheden en zonder helm op het verplichte fietspad rijdt, ontstaan onveilige situaties voor zowel de bestuurder als voor andere weggebruikers.

Aanleiding

Aanleiding voor dit besluit is de anomalie dat de speed-pedelec is ontworpen voor snelheden tot 45 km/u, maar vanwege de huidige categorisering als snorfiets niet sneller mag rijden dan 25 km/u. Een wijziging in de Europese regelgeving zorgt ervoor dat nieuwe speed-pedelecs vanaf 1 januari 2017 worden gecategoriseerd als bromfiets en

maximaal 45 km/u mogen rijden. Voor de speed-pedelecs die voor de Europese wijziging een typegoedkeuring hebben gekregen is nog geen juridische grondslag voor categorisering als bromfiets.

Motorrijtuigen als de speed-pedelec hebben voor de toelating tot de markt een typegoedkeuring nodig. De Europese kaderrichtlijn 2002/24/EG¹ en bijbehorende bijzondere richtlijnen gaven tot 31 december 2015 de technische eisen voor een Europese typegoedkeuring. Eén van de eisen om voor een typegoedkeuring in aanmerking te komen was dat het voertuig over een autonome snelheid moest beschikken (strikt genomen hebben voertuigen met trapondersteuning geen autonome snelheid). Bij de toelatingskeuring van de speed-pedelec werd dit opgelost door uit te gaan van de maximum snelheid die de motor kon leveren (zonder bijtrappen). Dit was mogelijk omdat fabrikanten speed-pedelecs hadden uitgerust met een "gashendel". Door "gas te geven" (maar niet te trappen) kon met speed-pedelecs een snelheid van minder dan 25 km/u worden behaald. Deze snelheid is als maximumconstructiesnelheid opgenomen in de typegoedkeuring. Dit betekent dat de hogere snelheid (tot 45 km/u), mogelijk door de fysieke inspanning van de bestuurder, geheel buiten beschouwing bleef.

De Nederlandse regelgeving gaat een rol spelen op het moment dat het voertuig op de markt is aangeboden. De Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) registreert het voertuig en neemt daarbij de gegevens uit de typegoedkeuring over. Vervolgens wordt het voertuig voorzien van een kenteken. Tweewielige motorvoertuigen met een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u worden gekentekend als snorfiets. Ligt de maximumconstructiesnelheid tussen de 25 en 45 km/u, dan wordt het voertuig gekentekend als bromfiets. Op de typegoedkeuring van de speed-pedelec staat enkel de autonome snelheid (≤ 25 km/u) als maximumconstructiesnelheid genoteerd. Hierdoor wordt de speed-pedelec gekentekend als bromfiets, ondanks dat het voertuig trapondersteuning biedt tot 45 km/u. Tweewielige motorrijtuigen die snelheden tot 45 km/u kunnen behalen worden in de regel gekentekend als bromfiets.

De kaderverordening (EU) 168/2013² is inmiddels inwerking getreden en daarbij is kaderrichtlijn 2002/24/EG ingetrokken. Het grote verschil met de kaderrichtlijn 2002/24/EG is dat de hogere snelheid door de fysieke inspanning van de bestuurder tot

¹ Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEU 2002, L 124).

² Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

45 km/u nu wel wordt meegenomen bij de vaststelling van de maximumconstructiesnelheid. Dit betekent dat speed-pedelecs met trapondersteuning tot 45 km/u door die hogere maximumconstructiesnelheid in de nationale regelgeving als bromfiets gelden.

De kaderverordening (EU) 168/2013 is niet van toepassing op de voertuigen die al tot het verkeer zijn toegelaten. Nationale keuringsinstanties mogen op grond van een overgangsbepaling tot en met 31 december 2016 nog typegoedkeuringen afgeven op basis van de technische eisen in de kaderrichtlijn 2002/24 EG. Vanaf 1 januari 2017 mag alleen een Europese typegoedkeuring voor een speed-pedelec worden afgegeven als het voertuig voldoet aan de eisen die gesteld zijn in deze nieuwe kaderverordening (EU) 168/2013. Dit betekent dat zonder aanpassing van de nationale regelgeving sommige speed-pedelecs gelden als snorfiets en andere als bromfiets, terwijl het om precies dezelfde voertuigen gaat.

Probleem

Het probleem is dat de speed-pedelec ontworpen is om snelheden te halen tot 45 km/u, maar dit niet mag als het voertuig een snorfietskenteken heeft. De eigenaar heeft de speed-pedelec niet aangeschaft om slechts 25 km/u te rijden, de maximum toegestane snelheid van snorfietsen, maar juist om gebruik te maken van het innovatieve aspect van dit voertuig: trapondersteuning tot 45 km/u. Bovendien heeft de speed-pedelec als snorfiets geen voordeel ten opzichte van de "gewone" elektrische fiets, die trapondersteuning biedt tot 25 km/u. De speed-pedelec is duurder in aanschaf. Verder zijn een AM-rijbewijs en een WA-verzekering vereist.

De nieuwe kaderverordening (EU) 168/2013 heeft onder meer als gevolg dat een speed-pedelec in Nederland niet langer als snorfiets kan worden gekentekend. Daarmee vallen ook de met deze kentekening samenhangende beperkingen weg en kunnen de voordelen van het voertuig (met name de hogere snelheid) benut worden.

Voor speed-pedelecs die een typegoedkeuring hebben op basis van de kaderrichtlijn 2002/24/EG is het niet mogelijk zonder wijziging van regelgeving de snorfiets om te kentekenen naar bromfiets. Reeds afgegeven typegoedkeuringen vervallen namelijk niet. Dit zorgt voor verschillende problemen. Ten eerste is de verkeersveiligheid in het geding. Het onderzoek "Effecten van mogelijke gedragsregels voor speed-pedelecs" (www.fietsberaad.nl/onderzoek-gedragseffecten-speedpedelecs) heeft aangetoond dat de bromfietsregels meer veiligheid aan de speed-pedelec bestuurder bieden dan de snorfietsregels. Te grote snelheidsverschillen op het fietspad verhogen het risico op ongelukken. Verder is het niet veilig om zonder helm harder dan 25 km/u te rijden.

Bovendien verwachten andere weggebruikers –zoals automobilisten– geen hoge snelheden van fietsachtige voertuigen op het fietspad met bestuurders die in een relaxte houding en zonder helm op die voertuigen zitten. Ook worden eigenaren benadeeld die nu al hebben geïnvesteerd in dit innovatieve voertuig. Met een snorfietskenteken kunnen zij het innovatieve aspect, trapondersteuning tot 45 km/u, niet benutten. En tot slot zorgt het voor verwarring bij consumenten, medeweggebruikers en handhavers als identieke voertuigen de ene keer als snorfiets en de andere keer als bromfiets worden gekentekend.

De aanpassing in dit besluit maakt het mogelijk om speed-pedelecs die nu gekentekend zijn als snorfiets om te zetten naar bromfiets.

Hoofdpijnen van het voorstel

Voor het omzetten van een speed-pedelec van snorfiets naar bromfiets dient dit voertuig gedefinieerd te worden in de regelgeving. Daarmee is dan te bepalen onder welke voertuigcategorie het voertuig valt voor het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Tot slot wordt medebepaald wat er ten tijde van de omzetting moet gebeuren met speed-pedelecs die nu nog snorfiets zijn.

Deze aanpassing in de regelgeving is niet van toepassing op 'gewone' e-bikes (trapondersteuning tot maximaal 25 km/u en een vermogen van maximaal 250 W), snorfietsen (al dan niet met trapondersteuning tot maximaal 25 km/u en een vermogen tussen de 250 W en 4 kW) en motorfietsen.

De RDW zorgt ervoor dat de eigenaren van de reeds als snorfiets gekentekende speed-pedelecs kosteloos voorzien worden van een nieuw kenteken en een nieuwe kentekencard. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal samen met de branche (RAI Vereniging en BOVAG) en met de maatschappelijke organisaties ANWB, VVN en Fietsersbond algemene bekendheid geven aan deze nieuwe regelgeving. RDW doet dit door de eigenaar rechtstreeks te benaderen.

Uitvoering en handhaving

De RDW zal in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zorg dragen voor het feitelijk omzetten van speed-pedelecs met een snorfietskenteken naar een bromfietskenteken. Om dit mogelijk te maken zal de RDW de volgende stappen ondernemen.

Ten eerste zal de RDW de fabrikanten benaderen op basis van de typegoedkeurnummers in het kentekenregister. De RDW zal voor de speed-pedelecs waarvan de Europese typegoedkeuring achterhaald is, de nieuwe maximumconstructiesnelheidbepalen zoals

de kaderverordening (EU) 168/2013 voorschrijft. Dit is dus de maximale snelheid die het voertuig kan halen tot de trapondersteuning wegvalt. Deze snelheid wordt vermeld in het kentekenregister en zal op de nieuwe kentekencard vermeld worden. Tot slot worden de eigenaren aangeschreven. Zij ontvangen kosteloos van de RDW een nieuwe kentekenplaat en een nieuwe kentekencard. Daarbij worden zij per brief geïnformeerd over de regels die gelden voor bromfietsen en worden zij verzocht de oude kentekenplaat te retourneren via de portovrije antwoordvelop. In het kentekenregister wordt bijgehouden wie de oude kentekenplaat heeft teruggestuurd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal zorgen voor algemene informatie over dit proces door via rijksoverheid.nl bekendheid te geven aan deze wijziging in regelgeving. Met ingang van 1 januari 2017 moeten alle speed-pedelecs zijn voorzien van een bromfietskentekenplaat. Eigenaren die op dat moment de snorfietskentekenplaat nog niet hebben vervangen zijn in overtreding. Mocht een eigenaar niet zijn aangeschreven, dan moet de eigenaar tijdig contact opnemen met de RDW.

Zodra de speed-pedelec gekentekend is als bromfiets gelden ook de bromfietsregels. Dus mag de bestuurder van de speed-pedelec niet meer op het verplichte fietspad rijden en geldt een helmplicht. De helm moet voldoen aan de eisen die gesteld worden aan bromfietshelmen en zijn vastgelegd in de norm ECE22.05. Door de industrie wordt gewerkt aan een nieuwe helmnorm die bij hogere snelheden meer bescherming biedt dan de huidige fietshelmnorm (EN1078). Zodra deze ontwikkeld is, wordt de regelgeving daaraan aangepast.

Handhaving vindt plaats op basis van uiterlijke kenmerken zoals de aanwezigheid en kleur van een kentekenplaat, het dragen van een geschikte helm en de plek op de weg in relatie tot de ingeschatte snelheid. De helm moet voorzien zijn van een goedkeuringsmerk.

Eigenaren die het voertuig niet voorzien van de toegestuurde kentekenplaat zijn in overtreding. De politie kan dit nagaan door het kentekenregister te raadplegen. Naar verwachting is dit aantal beperkt, omdat het totaal aantal speed-pedelecs dat reeds verkocht is beperkt is. Naar verwachting gaat het nu om 3.000 voertuigen.

De omzetting heeft betrekking op speed-pedelecs die een Europese typegoedkeuring op grond van de kaderrichtlijn 2002/24/EG of een individuele goedkeuring hebben. Vanaf 1 januari 2017 moeten alle nieuwe speed-pedelecs voor het verkrijgen van een typegoedkeuring voldoen aan de kaderverordening (EU) 168/2013. Als de fabrikant ervoor kiest kunnen nieuwe speed-pedelecs ook vóór 1 januari 2017 een typegoedkeuring op grond van de kaderverordening (EU) 168/2013 krijgen. Bij deze speed-pedelecs wordt de trapondersteuning meegeteld voor het bepalen van de

maximumconstructiesnelheid. Zo worden deze voertuigen al gekentekend als bromfiets en hebben geen omkentekening meer nodig.

Uitgesloten van het proces van omkentekeken zijn de voertuigen die nu nog geen kenteken hebben en dus ook niet op de openbare weg mogen rijden. Het gaat dan om speed-pedelects waarvoor geen (individuele) typegoedkeuring is afgegeven. Daarom kunnen deze voertuigen niet omgekentekend worden. Eigenaren van deze voertuigen dienen bij de RDW op eigen kosten een typegoedkeuring aan te vragen om op de openbare weg te mogen rijden en vervolgens voor kentekening in aanmerking te komen.

Financiële gevolgen

De rijksoverheid neemt de kosten voor het omkentekeken voor haar rekening. Deze kosten zijn door RDW geschat op 350.000 euro. En zal uiteindelijk afhangen van het aantal voertuigen dat verkocht is als snorfiets.

De bestuurder van een speed-pedelec wordt verplicht een helm te dragen zodra de speed-pedelec een bromfietskenteken heeft. Voor snorfietskentekens geldt geen helmplicht. De fabrikanten worden verzocht mee te werken aan de omzetting door de Europese typegoedkeuringsnummers af te geven en de RDW in staat te stellen de maximale voertuigsnelheid vast te stellen. Hiermee komt de overheid de fabrikanten en de eigenaren tegemoet in de kosten om de speed-pedelec te kunnen gebruiken waarvoor het voertuig bedoeld is: snelheden halen tot 45 km/u.

Gevolgen voor het milieu

Het onderzoek "Effecten van mogelijke gedragsregels voor speed-pedelects" heeft aangetoond dat een stijging van het gebruik van speed-pedelects positieve effecten zal hebben op het milieu, luchtkwaliteit en gezondheid. De speed-pedelec wordt gezien als een goed alternatief voor de auto. Vooral voor woon-werk verkeer is het een schone, snelle en gezonde manier van transport.

Advisering en consultatie

PM

Inwerkingtreding en overgangsrecht

Het besluit zal op 1 juli 2016 in werking treden. Voorzien is in overgangsrecht om de transitieperiode soepel te laten verlopen. Dit overgangsrecht wordt in de artikelsgewijze toelichting nader toegelicht.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Het eerste lid van dit artikel bevat de definitiebepaling van de speed-pedelec. De speed-pedelec is een voertuig dat de bestuurder ondersteunt bij het trappen door middel van een elektrische hulpmotor. De aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen (trapondersteuning). Verder vermindert de aandrijfkracht geleidelijk en wordt uiteindelijk onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 45 km/u bereikt. Het vermogen van de speed-pedelec ligt gemiddeld rond de 350 Watt. Door het vermogen en de te behalen snelheid valt de speed-pedelec in de categorie bromfiets, genoemd in artikel 1, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994). De speed-pedelec komt op dit moment met name voor als tweewieler, maar kan ook drie of vier wielen hebben.

Het tweede lid, zondert de speed-pedelec uit van de snorfietscategorie. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 noemt de snorfiets als species van de bromfiets (artikel 1). Onder de nieuwe kaderverordening (EU) 168/2013 wordt de trapondersteunende snelheid in aanmerking genomen bij het bepalen van de maximale constructiesnelheid. Dit heeft tot gevolg dat speed-pedelecs als bromfiets worden gekentekend. Onder de kaderrichtlijn 2002/24/EG is echter de autonome snelheid bepalend. De trapondersteunende snelheid wordt niet erkend. Om deze reden zijn de speed-pedelecs met een typegoedkeuring onder de kaderrichtlijn 2002/24/EG uitgerust met een autonome snelheid van minder dan 25 km/u. Deze lagere snelheid wordt opgenomen als constructiesnelheid en heeft tot gevolg dat de speed-pedelecs uiteindelijk als snorfiets worden gekentekend. Met een trapondersteunende snelheid van maximaal 45 km/u past de speed-pedelec niet binnen de snorfietscategorie. Het tweede onderdeel van artikel I sluit de speed-pedelec uit van de snorfietscategorie. Hierdoor vallen alle speed-pedelecs in de bromfietscategorie, met alle bijbehorende verkeersregels.

De definitie van de speed-pedelec is beperkt tot voertuigen met een trapondersteuning die niet stopt bij 25 km/u. Naast de speed-pedelec kent de Europese regelgeving een variant: het gemotoriseerd rijwiel.³ Dit voertuig biedt trapondersteuning tot lagere snelheden, namelijk tot 25 km/u. De technische eigenschappen lijken op die van de "gewone" fiets met trapondersteuning, genoemd in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, WVW 1994, maar het gemotoriseerd rijwiel heeft een groter vermogen, namelijk tot 1000 Watt. Gezien de trapondersteuning stopt bij 25 km/u, voldoet dit voertuig aan de

³ L1e-A-subcategorie, artikel 4 lid 4 j° Bijlage 1 kaderverordening 168/2013.

kenmerken van een snorfiets. Om te voorkomen dat de bestuurder van een gemotoriseerd rijwiel de regels van een bromfiets moet volgen, wordt dit voertuig buiten de definitie van speed-pedelec gehouden door te stellen dat de trapondersteuning niet stopt bij 25 km/u.

Artikel I, onderdeel B

Dit besluit maakt het mogelijk om de speed-pedelecs met een snorfietskenteken om te zetten naar een bromfietskenteken. De omzetting vindt plaats gedurende de periode van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2016. Tijdens deze periode worden de speed-pedelecs die gekentekend zijn als snorfiets voorzien van een bromfietskentekenplaat. De eigenaren krijgen de bromfietsplaat toegestuurd. Vervolgens hebben de eigenaren tot en met 31 december 2016 de tijd om de nieuwe kentekenplaat op het voertuig aan te brengen.

Voor de speed-pedelecs die nu als snorfiets zijn gekentekend, regelt artikel 93, eerste lid, dat het voertuig nog tot en met 31 december 2016 kan zijn voorzien van een snorfietskentekenplaat. Dit betekent dat ondanks dat het voertuig vanuit de principes geredeneerd al een bromfietskentekenplaat moet hebben, er tijd wordt ingeruimd voor de conversie. De eigenaar van de speed-pedelec heeft als gevolg hiervan tot en met 31 december 2016 de tijd om de bromfietskentekenplaat op de speed-pedelec aan te brengen. Het tweede lid regelt dat zolang de speed-pedelec een snorfietskentekenplaat heeft, de bestuurder zich dient te houden aan de regels voor snorfietsen.

Tot slot staat in het derde lid dat de snelheid van de trapondersteuning moet worden opgenomen in het kentekenregister. De RDW gebruikt deze gegevens voor de omzetting, zodat uit het kentekenregister blijkt dat het voertuig een speed-pedelec is.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 1 juli 2016. Alle speed-pedelecs waarvoor vanaf 1 juli 2016 een kenteken wordt afgegeven, moeten een bromfietskentekenplaat voeren. Dat zijn zowel de nieuwe speed-pedelecs die een typegoedkeuring hebben gekregen onder de kaderverordening (EU) 168/2013 als die nog onder de kaderrichtlijn 2002/24/EG een typegoedkeuring hebben gekregen, maar nog niet op kenteken waren gezet. Dit voorkomt dat deze speed-pedelecs na juli 2016 eerst een snorfietskentekenplaat krijgen, dat vervolgens nog voor het einde van het jaar moet worden omgezet in een bromfietskentekenplaat.