

## Vanaf 1 oktober wettelijk kader voor elektrische fietsen

Elektrische fietsen worden steeds populairder. Met een elektrische fiets lijkt het alsof je constant met de wind in de rug fietst, wat aangenamer trappen is. Deze fietsen zijn niet enkel populair bij ouderen die minder mobiel zijn of wat extra trapkracht willen. Ook steeds meer jonge mensen kopen een elektrische fiets om sneller en comfortabeler naar het werk te kunnen gaan.

Net omdat elektrische fietsen zo populair geworden zijn, is een goed wettelijk kader nodig. Vanaf 1 oktober zullen er 3 categorieën elektrische fietsen onderscheiden worden:

- **Fietsen met een elektrische hulpmotor:** ( $\leq 250W$  en  $\leq 25$  km/u) beschikken enkel over trapondersteuning en hebben geen certificaat van overeenstemming (COC) nodig. Bij deze 'conventionele' elektrische fietsen geeft de motor enkel aandrijfkraft wanneer de bestuurder actief trapt.
- **Gemotoriseerde fietsen:** ( $\leq 1000W$  en  $\leq 25$  km/u) beschikken altijd over trapondersteuning maar kunnen ook zijn uitgerust met een motor die aandrijfkraft kan geven zonder dat de bestuurder actief trapt. Voor deze elektrische fietsen geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Voor deze categorie is een certificaat van overeenstemming nodig. Dit certificaat waarborgt dat het voertuig met de Europese technische voorschriften overeenstemt. Dit document moet men op een veilige plaats bewaren, maar moet men niet op zak hebben bij verplaatsingen. Wanneer de motor ook aandrijfkraft kan geven zonder trappen, is er ook een verzekering nodig.
- **Speed pedelecs:** ( $\leq 4000W$  en  $\leq 45$  km/u) zijn snelle elektrische fietsen waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 kilometer per uur. Door zelf mee te trappen, kan de bestuurder snelheden tot 45 kilometer per uur halen. Speed pedelecs vallen daarom niet in de categorie van de 'fietsen' maar in die van de 'bromfietsen'. Aangezien deze 'fietsen' beschouwd worden als 'bromfietsen', gelden ook de verkeersregels voor bromfietsen. Zo is er een (brom)fietshelm en een rijbewijs nodig. Ze moeten ook ingeschreven worden bij de DIV en een speciale, kleinere nummerplaat hebben.

Voor de 'conventionele' elektrische fietsen verandert er dus niets op 1 oktober. Enkel mensen die met een snelle e-bike of speed pedelec rijden, hebben vanaf 1 oktober een rijbewijs (voor bromfiets of auto) inschrijving en nummerplaat nodig. Een verzekering is enkel nodig voor fietsen die een motor hebben die autonoom kan werken zonder dat de bestuurder trapt.

Minister van Mobiliteit Bellot: *"het gebruik van de fiets als verplaatsingsmiddel moet aangemoedigd worden als deel van een globaler intermodaal beleid. De elektrische fiets verdient hierin zeker een plaats, aangezien hij een positieve oplossing biedt voor zowel het fileprobleem als de milieuitdagingen. Met dit nieuwe wettelijk kader kunnen we het gebruik ervan regelen in alle veiligheid voor de weggebruikers."*

*“Terwijl senioren hun ‘pedelec’ als ontspanningsmiddel gebruiken, gebruiken de jongere e-fietsers meer en meer hun snelle tweewieler om de afstand woon-werk te overbruggen. De ‘speed pedelec’ wordt meteen een gedegen alternatief in het woon-werk verkeer. Voor TRAXIO, als mobiliteitsfederatie die voluit inzet op multimodale mobiliteitsconcepten aangeboden door haar leden-bedrijven, verkopers van individuele mobiliteit (‘mobilityproviders’), is het wegwerken van de technische en gebruiks- onduidelijkheden in de wetgeving rond Speed-pedelects of snelle elektrische fietsen een zeer goede zaak, zowel voor de consument maar zeker ook niet in het minst voor de volledige fietsvakhandel (\*) (groot- en kleinhandel) die TRAXIO vertegenwoordigd. (\*) (FEDERVELO & FEDERPROCYLE) Nu nog werk maken van de ‘fietsostrades’ of fietsnelwegen als bovenlokale fietsroutes tussen onze steden en gemeenten en de (E-)tweewieler heeft een mooie toekomst als duurzaam vervoermiddel en vormt het een belangrijk hoogstaand technologisch product voor onze Belgische fietsvakhandel.”*

*Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder van het BIVV: ‘De elektrische fiets promoten is logisch want hij verdient zeker zijn plaats als alternatief vervoersmiddel. Het is wel noodzakelijk om dat goed te omkaderen. Daarom heeft het BIVV ook meegewerkt aan de ontwikkeling van een nieuwe norm voor de speed pedelec helm. Het doel van die norm is om ervoor te zorgen dat de fietser bij een val tegen een hoge snelheid beter beschermd is. Daarbij moet de speed pedelec helm ook een vergelijkbaar comfort aanbieden ten opzichte van traditionele fietshelmen.’*

Meer info:

Sven Heyndrickx  
Woordvoerder FOD Mobiliteit en Vervoer  
0473/83.64.90

Philippe Decrock  
Woordvoerder TRAXIO  
0479/36.24.94

Stef Willems  
Woordvoerder BIVV  
02/244.15.82

	Fiets met elektrische hulpmotor	Gemotoriseerde fiets	Bromfiets klasse speed pedelec
<b>Vermogen</b>	≤ 250 W	≤ 1000 W	≤ 4000 W
<b>Snelheidsbeperking naar bouw</b>	≤ 25 km/u	≤ 25 km/u	≤ 45 km/u
<b>Aandrijfkracht</b>	Enkel trapondersteuning	Hoofddoel = trapondersteuning	Hoofddoel = trapondersteuning
<b>Minimale leeftijd</b>	Nee	16 jaar	16 jaar
<b>Helmplicht</b>	Nee	Nee	Fietshelm of bromfietshelm
<b>Rijbewijs</b>	Nee	Nee	Rijbewijs AM (bromfiets) of B (auto)
<b>Verzekering</b>	Nee	Nee: indien enkel trapondersteuning Ja: indien motor autonoom kan werken zonder trappen	Nee: indien enkel trapondersteuning Ja: indien motor autonoom kan werken zonder trappen
<b>Inschrijving en nummerplaat</b>	Nee	Nee	Ja: met verzekering => via WebDIV zonder verzekering => via DIV
<b>Certificaat van Overeenstemming (COC)</b>	Nee	Ja	Ja
<b>Verkeersregels van toepassing</b>	Fietsen	Fietsen	Bromfietsen
<b>Verordening 168/2013</b>	Buiten toepassingsgebied	L1e-A	L1e-B