

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 966

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 28 oktober 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 28 mei 2021 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 en het BABW in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen (Kamerstuk 29 398, nr. 940).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 juni 2021 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 21 oktober 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Type helm

De leden van de VVD- en CDA-fractie vragen wanneer het aanvullende onderzoek door TNO is afgerond.

Het aanvullende onderzoek door TNO is afgerond en treft u als bijlage bij de Kamerbrief behorend bij de beantwoording van deze vragen (Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 965).

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waarom er mogelijk een andere uitkomst zou kunnen zijn voor het type helm als er een passagier in het spel is? Welke factoren komen hierbij kijken?

De aanvullende studie van TNO¹ laat zien dat de bestuurder op een andere manier valt als een passagier achterop zit. Ook de passagier valt anders dan de bestuurder. Een voorbeeld van factoren die een rol spelen is het gewicht van de passagier die zorgt dat een bestuurder in bepaalde ongevalssituaties eerder in contact komt met de grond. Dit leidt tot een hogere impact op het hoofd en dus op de helm.

De leden van de VVD-fractie vragen of als blijkt dat de speed-pedelec-helm niet geschikt is voor de passagier, dit type helm op de snorfiets in zijn geheel vervalt. Komt er een eenduidig beleid voor zowel bestuurder als passagier?

In het aanvullende onderzoek van TNO is, net als in het eerste onderzoek, gekeken naar de mate van bescherming van een speed-pedelec-helm en twee type helmen die zijn toegestaan voor bromfietsen en motoren: de «pothelm» en de integraalhelm².

Inclusief de originele studie zijn in totaal twaalf combinaties (drie soorten opzittenden [de bestuurder zonder passagier, de bestuurder met passagier en de passagier zelf] in vier simulatiescenario's) voor de snorfiets met speed-pedelec-helm ten opzichte van de bromfiets met bromfietshelm (zowel integraalmodel als pothelm) gesimuleerd en geanalyseerd.

Ten opzichte van de integraalhelm bij de bromfietsers biedt de speed-pedelec-helm bij snorfietsers die gemiddeld 25 km/u rijden in negen van de twaalf onderzochte combinaties een vergelijkbare tot betere bescherming. Ten opzichte van de pothelm bij bromfietsers biedt de speed-pedelec-helm bij snorfietsers die gemiddeld 25 km/u rijden in elf van de twaalf onderzochte combinaties een vergelijkbare tot betere bescherming. In één van de twaalf combinaties biedt de speed-pedelec-helm minder bescherming voor de snorfiets, ook wanneer wordt vergeleken met de pothelm. Dit is het geval voor de bestuurder met passagier in het scenario «remmen».

Op basis van beide onderzoeken door TNO kan worden geconcludeerd dat per saldo de speed-pedelec-helm, ook in het geval van passagier achterop, bijdraagt aan het verminderen van hoofdletsel en daarmee dus ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Daarom ben ik voornemens om naast de bromfietshelm (ECE R22.05) ook de speed-pedelec-helm (NTA 8776:2016) toe te staan voor de bestuurders, al dan niet met

¹ Dam, E. van, et. al., «Evaluatiestudie speed-pedelec-helm en bromfietshelm voor snorfietspassagier en snorfietsbestuurder met passagier achterop», TNO-2021-R 11596, 10 september 2021.

² Een «pothelm» is een brom/motorfietshelm die voldoet aan de minimale eisen in de wettelijke ECE R22.05-norm. Een integraalhelm is een brom/motorfietshelm die meer bescherming biedt dan minimaal vereist is op grond van de ECE R22.05-norm. Beide helmen zijn toegestaan voor bromfietsers en motorrijders en hun passagiers.

passagiers achterop, en passagiers van alle snorfietsen (met en zonder trapondersteuning). Hiermee komt er eenduidig beleid voor zowel de bestuurder als de passagier.

De leden van de D66-fractie ontvangen meerdere vragen en zorgen over welke helm uiteindelijk voorgeschreven zal worden en of deze de veiligheid van de bestuurder voldoende zal beschermen. Kan de Minister reflecteren op welke verschillende opties aan helmen er zijn en wat de verwachte bescherming van de helmen tegen letsel zijn?

De leden van de PVV-fractie vragen waarom een normale fietshelm, zoals die in de handel te verkrijgen niet voldoende is. Immers, zelfs racefietsers die veel hogere snelheden halen dan 25 km per uur, hebben geen helmplicht. De leden van de SGP-fractie horen graag of overwogen is om ook ruimte te bieden voor gebruik van de fietshelm, zoals die ook door racefietsers gedragen wordt. Waarom is hier niet voor gekozen?

Er zijn vier soorten helmen: de integraalhelm, de jethelm³, de speed-pedelec-helm en de fietshelm. De integraalhelm en de jethelm zijn toegestaan voor bromfietzers en motorrijders als deze voldoen aan de eisen die het VN/ECE reglement 22.05 stelt. De jethelm voldoet aan de minimale eisen binnen de norm. De integraalhelm biedt meer bescherming dan wettelijk minimaal is vereist op basis van de norm. De speed-pedelec-helm (norm NTA 8776) is speciaal voor speed-pedelec-bestuurders. Deze helm biedt bij hogere snelheden de bestuurder van de speed-pedelec meer bescherming dan de huidige fietshelm (norm EN:1078). Een speed-pedelec-helm biedt bovendien ook ventilatie en is licht van gewicht.

De integraalhelm, de jethelm en de speed-pedelec-helm zijn door TNO onderzocht voor snorfietsers en een eventuele passagier. De integraalhelm biedt de meeste veiligheid voor snorfietsers en bromfietzers. De veiligheid van de fietshelm is niet betrokken in de onderzoeken. Volgens TNO kan verwacht worden dat de fietshelm onvoldoende bescherming biedt in vergelijking met de andere drie type helmen o.a. vanwege de geringere bedekkingsgraad van het hoofd.

De leden van de CDA-fractie lezen dat TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft onderzocht of de goedgekeurde speed-pedelec-helm vanuit het perspectief van veiligheid geschikt is voor alle soorten snorfietsen. Deze leden zijn hierbij benieuwd of het onderzoek is uitgegaan van de constructiesnelheid van 25 km per uur.

Deze leden zijn benieuwd of ook onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van de helm, als wordt uitgegaan van de werkelijke snelheid in het verkeer, die soms hoger lijkt te liggen dan de 25 km per uur. Zo nee, waarom is dit niet onderzocht? Zou de Minister aan TNO kunnen vragen of het verwacht dat een speed-pedelec-helm voor de bestuurders van alle soorten snorfietsen ook een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel biedt, indien de werkelijke snelheid hoger ligt dan 25 km per uur? Verder vragen de leden van de CDA-fractie of de Minister kan aangeven welke cijfers er beschikbaar zijn over het percentage snorfietsers dat harder rijdt dan de constructiesnelheid. Indien die er niet zijn, is hier een inschatting van te geven?

TNO heeft in beide studies gesimuleerd bij snelheden rondom de wettelijke toegestane constructiesnelheid (25 km/u voor snorfietsen en 45 km/u voor bromfietzen). Geluiden over snorfietsers die harder rijden dan deze snelheid zijn het Ministerie van IenW bekend, net als er bromfietzers zijn die harder rijden dan de toegestane snelheidslimiet. Uit onderzoeken blijkt ook dat de werkelijk gereden snelheid van snorfietsen

³ TNO spreekt in haar rapport van «pothelm».

vaak in de buurt van 35 km/u ligt⁴. Een percentage snorfietzers dat harder rijdt dan de constructiesnelheid is niet bekend.

Zoals toegelicht in de rapporten heeft TNO geen onderzoek kunnen doen met de werkelijk gereden snelheidsverdelingen, omdat er geen eenduidige snelheidsverdeling opgemaakt kan worden uit de gemeten data, met name voor de bromfietzers. Om een eerlijke vergelijking te maken tussen letselrisico van snor- en bromfietzers is het wel belangrijk om een, op eenzelfde manier representatieve, snelheidsverdeling voor zowel brom- als snorfietzers te gebruiken. Om deze reden is in deze studie gekozen om de vergelijking in letselrisico te maken op basis van wettelijke toegestane snelheden. Wel heeft TNO rekening gehouden met een veiligheidsmarge van 10 km/u, door in de analyse een snelheidsverdeling te gebruiken van 15 tot 35 km/u voor de snorfiets en 35 tot 55 km/u voor de bromfiets, met het zwaartepunt op de constructiesnelheid. Daarmee is het onderzoek gericht op de snorfietzers en bromfietzers die rijden rondom de geldende snelheidslimieten. Dat zorgt voor een eerlijke vergelijking en voorkomt dat het beleid zich richt op de overtreders en daarmee negatieve gevolgen heeft voor de snorfietzers die zich aan de geldende regels houden.

De leden van de CDA-fractie lezen over snorfietsen waarbij fysieke inspanning wordt gevraagd. Klopt het dat van de 790.000 snorfietsen er ruim 60.000 snorfietsen zijn waarbij inspanning moet worden geleverd? Wil de Minister de speed-pedelec-helm ook toestaan bij snorfietsen waarbij geen fysieke inspanning wordt gevraagd? Zo ja, om welke reden?

De cijfers kloppen en zijn afkomstig uit de uitvoeringstoets van de RDW, die in de brief van 10 mei jl. met uw Kamer is gedeeld.⁵ Hierin is toegelicht dat aanpassingen in het kentekenregister moeten worden gedaan door de RDW om alleen bestuurders van fietsachtige snorfietsen de keuze te geven tussen een speed-pedelec-helm en brom/motorfietshelm. Uit dit register moet namelijk voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welke helm de bestuurder van de betreffende snorfiets op moet. Met het huidige register kan dat niet. De RDW is daarom gevraagd om een uitvoeringstoets te doen om te beoordelen of dit wel mogelijk is na aanpassingen in dit register en wat de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister is.

De RDW heeft geconcludeerd dat het in beginsel mogelijk is om in het register te registreren welke helm toegestaan is voor welk type snorfiets. Voor de fietsachtige snorfietsen is het, indien daarvoor wordt gekozen, mogelijk om in het kentekenregister vast te leggen dat ook de speed-pedelec-helm toegestaan is. De RDW adviseert in de uitvoeringstoets echter deze aanpassing niet te doen, omdat dit volgens de RDW een omvangrijke en ingewikkelde transitie zal zijn die veel werk en kosten met zich meebrengt. De invoering hiervan kan bovendien leiden tot onduidelijkheid bij gebruikers en complexiteit in de handhaving, zoals bij trappers die niet goed zichtbaar zijn of niet bedoeld zijn om mee te trappen, wat kan leiden tot discussies bij controles. Daarnaast zijn de invoeringslasten relatief hoog en komen deze bovenop de toch al volle project- en veranderagenda van RDW (waaronder invoering vrachtwagenheffing en implementatie Europese wetgeving met nieuwe en aangescherpte veiligheidseisen voor motorvoertuigen). Om recht te doen aan duidelijkheid richting (potentiële) snorfietzers en handhavers en aan de last op de uitvoering, is het advies van de RDW overgenomen. Dit betekent dat geen onderscheid zal worden gemaakt tussen verschillende type snorfietsen.

Zoals aangegeven in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie ben ik voornemens om naast de bromfietshelm ook de speed-

⁴ SWOV refereert naar deze onderzoeken in de brief van 31 mei jl. die ook met uw Kamer werd gedeeld.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 933.

pedelec-helm toe te staan voor de bestuurders, al dan niet met passagiers achterop, en passagiers van alle snorfietsen (met en zonder trapondersteuning), omdat dit een veilig alternatief vormt naast de bromfietshelm. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de bezwaren uit de uitvoeringstoets van de RDW.

De leden van de SGP-fractie constateren dat bij snorfietsen met trapondersteuning geen sprake is van het risico op hoge snelheden. Zij vragen waarom de Minister niet gekozen heeft voor een vrijstelling van de helmplicht voor deze categorie. Het verschil met snorfietsen zonder trapondersteuning is duidelijk, zodat dit voor de handhaving geen probleem hoeft te zijn.

Uw Kamer heeft expliciet verzocht om een helmplicht voor *alle* snorfietsen. Daarnaast vergt het uitzonderen van de helmplicht voor bepaalde soorten snorfietsen relatief hoge uitvoeringskosten. De RDW heeft dit geconstateerd in een uitvoeringstoets en vervolgens geadviseerd geen uitzonderingen te maken. Dit advies is overgenomen⁶.

De leden van de CDA-fractie vragen naar meer achtergrond waarom niet bekend is hoeveel snorfietsers voor de brom-/motorfietshelm zullen kiezen en hoeveel voor de speed-pedelec-helm.

Hier is geen onderzoek naar gedaan. Het is voorstelbaar dat in ieder geval de snorfietsers die inspanning moeten verrichten zullen kiezen voor de speed-pedelec-helm.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom de speed-pedelec-helm niet direct in dit ontwerpbesluit wordt meegenomen en waarom er dus zoveel haast geboden is. Deze leden vragen tevens aan de Minister of zij niet beter kan wachten, totdat het aanvullende onderzoek van TNO is afgerond, alvorens dit ontwerpbesluit in de Kamer te bespreken.

Uw Kamer heeft mij middels meerdere moties verzocht haast te maken met dit ontwerpbesluit⁷. Tegelijkertijd is gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over het type helm waaruit de snorfietsers en een eventuele passagier kan kiezen. Het aanvullende onderzoek hiernaar is afgerond. In het voorliggende wijzigingsbesluit van het RVV 1990 wordt neergelegd dat een helm verplicht is voor de bestuurders en passagiers voor alle snorfietsen. Welk type helm wordt toegestaan wordt neergelegd in de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen. Dit is een ministeriële regeling met een kortere doorlooptijd dan het ontwerpbesluit.

Fiets / LEV-kader

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom er een onderscheid moet worden gemaakt tussen snorscooters en (elektrische) fietsen, welke beide snelheden tot circa 30 km per uur halen in de praktijk. Waarom geen advies om een te dragen in plaats van een verplichting alleen voor snorscooters?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de categorie snorfiets een breed scala aan voertuigen omvat met een maximum constructiesnelheid van 25 km per uur, waarbij voor sommige soorten fysieke inspanning wordt gevraagd en waarvoor de brom-/motorfietshelm niet geschikt is. Deze leden vragen dan ook of de Minister zou kunnen kijken naar de mogelijkheid om een type helm te kiezen dat ook bij andere, soortgelijke voertuigen met dezelfde snelheid zou kunnen worden gebruikt. Dit is met name bedoeld om te voorkomen dat producenten en consumenten op extra, onnodige kosten worden gejaagd, doordat zij op verschillende

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 933.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 652, Kamerstuk 35 300, nr. 97 en Kamerstuk 29 398, nr. 870.

voertuigen, verschillende helmen moeten dragen. Dit met het oog op het toekomstige kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-kader) en voertuigen die mogelijk onder dezelfde categorie gaan vallen.

Uw Kamer heeft expliciet gevraagd om een wettelijke helmplicht voor snorfietsers en dit los te zien van het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEV) en een helmplicht voor fietsen, al dan niet elektrisch⁸. Aan uw Kamer is in de brief van 13 juli jl. met betrekking tot het LEV-kader voorgelegd om geen helm verplicht te stellen voor gebruikers van een LEV⁹. Er zal dan ook met het voorgelegde kader geen sprake zijn van de door de leden van de VVD-fractie geschetste extra, onnodige kosten.

Overstappers

De leden van de PVV-fractie constateren dat in het onderzoek dat uitgevoerd is door Arcadis alleen een risicoanalyse is gemaakt voor de fiets als modaliteit. Er zou echter een aantoonbaar verschil in risico moeten zijn tussen de gewone fiets, elektrische fiets en de speed-pedelec. Deze leden vragen ook aan de Minister of zij onderzocht heeft hoeveel extra verkeersdoden er gaan vallen door verschuivingen naar snellere brommers en (meestal opgevoerde) elektrische fietsen en speed-pedelecs. En de leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoeveel snorscooterrijders zullen overstappen naar de auto.

Uit het onderzoek van Arcadis¹⁰ blijkt dat 55% van de respondenten van de enquête (gebruikers van een snorfiets) overstapt naar ander vervoersmiddel als de helmplicht wordt ingevoerd. Van deze groep kiest 39% voor de auto, 23% voor de elektrische fiets, 20% voor een gewone fiets en 8% voor een bromfiets. Geen van de overstappers heeft aangegeven over te zullen stappen op de speed-pedelec.

In het onderzoek is gekeken naar de ongevalsrisico's van de elektrische fiets en de standaardfiets, niet naar die van de speed-pedelec, aangezien geen van de respondenten heeft aangegeven naar dat voertuig over te zullen stappen. Het ongevalsrisico bij de elektrische fiets en de standaardfiets ligt lager dan bij van de snorfiets. Het ongevalsrisico op een bromfiets staat gelijk aan dat van de snorfiets. De onderzoekers concluderen dat er voor de overstappers geen extra risico's optreden die niet door het huidige verkeersveiligheidsbeleid (kunnen) worden opgevangen. Op basis van de evaluatie van de maatregelen in de gemeente Amsterdam, wordt verwacht dat het aantal snorfietsers dat daadwerkelijk overstapt lager zal zijn.

De leden van de PvdA-fractie hebben zorgen over de mate waarin snorfietsgebruikers wegens een helmplicht zullen overstappen op een bromfiets en vragen hoe de Minister hiertegen aankijkt.

Uit het hierboven genoemde onderzoek van Arcadis blijkt dat 8% van de groep snorfietsers die heeft aangegeven te zullen overstappen op een ander vervoersmiddel zal kiezen voor de bromfiets. Aangezien het ongevalsrisico op een bromfiets hetzelfde is als op een snorfiets, zal deze overstap geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Plaats op de weg / verplaatsing naar de rijbaan

De leden van de VVD-fractie lezen dat de helmplicht voor de snorfiets geen betrekking heeft op de plaats op de weg van de snorfiets. Daarnaast lezen deze leden dat wegbeheerders de mogelijkheid behouden om de

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 870.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

¹⁰ Arcadis – verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers, 26 oktober 2020.

plaats op de weg van snorfietsers af te laten hangen van lokale situaties. Dit betekent dat er geen regels komen om overal in Nederland de snorfiets van het verplichte fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Deze leden vragen de Minister of zij het ermee eens is dat consistentie in beleid noodzakelijk is.

Gebruikers van snorfietsen leggen vaak langere afstanden af, waardoor het voor verkeersonveilige situaties zou kunnen zorgen als de plaats van de snorfiets op de weg in iedere gemeente verschilt. In hoeverre verwacht de Minister dat gemeenten ervoor gaan kiezen de snorfiets te verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan? Welke gemeenten hebben kenbaar gemaakt dit van plan te zijn?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij signalen heeft ontvangen van wegbeheerders die in navolging van de gemeente Amsterdam voornemens zijn om de snorfietsers te verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan.

Consistentie in beleid is belangrijk. De wegbeheerder kan bij verkeersbesluit de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen als onderbouwd kan worden dat sprake is van grote drukte op het fietspad. Dit dient te worden gemotiveerd en bovendien wordt van de gemeente verlangd dat voldoende duidelijkheid richting de weggebruikers wordt gegeven.

Tot dusver is de gemeente Amsterdam de enige gemeente die de snorfiets naar de rijbaan heeft verplaatst. Uit de «Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan» van de gemeente Amsterdam, opgesteld op basis van verschillende onderzoeken, blijkt dat de verplaatsing een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden¹¹.

Sinds 30 september jl. rijden in de gemeente Utrecht de snorfietsers op een aantal wegen in Utrecht op de rijbaan, in combinatie met een helmplicht (bij alle wegen waar het om gaat, is eerst onderzocht of het daar veilig kan). Momenteel loopt er een communicatiecampagne. De boa's hebben een rol in de handhaving ervan.

Daarnaast is de gemeente Groningen voornemens om, middels verkeersbesluiten, snorfietsen en bromfietsen met verbrandingsmotoren te weren van een aantal solitaire fietspaden in de gemeente (fietspaden waar geen rijbaan naast ligt, zoals in natuurgebieden), door deze aan te wijzen als onverplicht fietspad. Elektrische snorfietsen mogen wel nog op het onverplichte fietspad. De snorfiets met verbrandingsmotor gaat hiermee niet per definitie naar de rijbaan, maar moet een andere route zoeken, over de rijbaan of verplicht (brom)fietspad. Hieraan is geen helmplicht gekoppeld (totdat de landelijke helmplicht wordt ingevoerd). Het betreft namelijk geen verkeersbesluit op basis van de maatregel «lokale scheiding fiets en snorfiets» in het RVV 1990.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gemeente Utrecht groot voorstander is van de helmplicht voor snorfietsers. Wat wordt bedoeld met de opmerking dat de gemeente Utrecht rekening houdt met de beperkingen die de maatregelen voor sommige inwoners kunnen opleveren? Volgens de gemeente Utrecht is er mogelijk een groep waarvoor alternatieven minder aantrekkelijk zijn. Op welke groep doelt deze gemeente? Kan de uitleg van de gemeente Utrecht nader worden gespecificeerd?

Uit navraag bij de gemeente Utrecht blijkt dat bovenstaande opmerkingen in de internetconsultatie zijn gemaakt omdat werd gedacht dat een deel van de snorfietsgebruikers door de helmplicht minder mobiel zou worden

¹¹ De resultaten zijn in de verzamelbrief verkeersveiligheid van 16 december 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 783) met uw Kamer gedeeld.

doordat deze groep geen helm wil dragen en geen geschikt alternatief vervoermiddel heeft. Deze zorgen zijn weggenomen door de uitkomsten van het verdiepingsonderzoek van Arcadis waaruit blijkt dat de meeste snorfietsgebruikers een helm kopen of een ander vervoersmiddel gaan gebruiken.

De leden van de SP-fractie zijn verder benieuwd in hoeverre deze maatregel binnen Amsterdam heeft geleid tot handhavingsproblemen. Kan de Minister hierover uitweiden?

Uit navraag bij de gemeente Amsterdam blijkt dat periodiek brom- en snorfietscontroles worden gehouden. Gemeentelijke handhavers controleren periodiek gezamenlijk met politie en handhaven dan op constructiesnelheid, rijden op de rijbaan en het dragen van een helm. Het Verkeershandhavingsteam van de politie controleert daarnaast ook op het dragen van een helm tijdens reguliere rondes en verkeerscontroles. Handhaven van deze maatregel door boa's en politie-inzet is relatief kostbaar en gaat ten koste van andere (verkeers)handhavingsprioriteiten, zoals corona, alcoholmisbruik, roodlichtnegatie en snelheidsovertredingen. De afgelopen periode is veel van de beschikbare capaciteit ingezet voor de handhaving van de noodverordening en de coronabestrijding¹². Daarom richt het college zich op de kansen die digitaal handhaven biedt.

Later dit jaar zal gestart worden met de pilot camerahandhaving SNOR. Met digitale handhaving kan op hotspots, daar waar structureel overtreddingen plaatsvinden, 24/7 worden gehandhaafd.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat Amsterdam al eerder is overgegaan tot een helmplicht voor snorfietsers en vragen welke lessen de Minister uit deze casus kan trekken.

De casus in Amsterdam is anders dan een helmplicht voor alle snorfietsers. In Amsterdam is de plaats op de weg van de snorfiets gewijzigd. En daarom is een helm verplicht op die wegen waar de snorfiets niet langer op het fietspad mag en naar de rijbaan moet. Uit de eerder genoemde «Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan» van de gemeente Amsterdam blijkt dat onder de (ex-)snorfietsers het geen populaire maatregel is. Om tegemoet te komen aan de bezwaren van de snorfietsers en tegelijkertijd de verkeersveiligheid van deze groep te vergroten ben ik van mening dat de keuze tussen een speed-pedelec-helm en een bromfietshelm kan bijdragen aan het naleven van de maatregel. Een ander inzicht op basis van de situatie in Amsterdam is dat het aantal mensen dat (zeer) geïnteresseerd was om de snorfiets om te laten bouwen naar bromfiets (35% na een half jaar na invoering van de maatregel) veel hoger is dan het percentage dat daadwerkelijk over is gegaan tot ombouwen (2%).

Effecten / gevolgen (deel)scooterbranche

De leden van de PVV-fractie vragen de Minister naar de effecten van het invoeren van de helmplicht op de verkoop van snorscooters, inclusief de veelbelovende elektrische snorscooters, de gevolgen voor bijvoorbeeld de voorraad van ondernemers en de financiële consequenties ervan voor deze branche.

Gelet op het onderzoek van Arcadis over het aantal overstappers is te verwachten dat de populariteit voor het aanschaffen van een snorfiets niet langer toeneemt. De cijfers uit Amsterdam zijn niet representatief, omdat de «Amsterdamse» snorfiets niet alleen de helm als nadelig beschouwd, maar ook de plaats op de weg van invloed was om niet langer gebruik te willen maken van de snorfiets.

¹² <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/modules/4/schriftelijke%20vragen/596473>.

Door rekening te houden met de datum van de inwerkingtreding van de helmplicht voor alle snorfietsen, heeft de branche de tijd om voldoende helmen op voorraad te hebben. Het ombouwen van de snorfietsen naar bromfietsen is een mogelijkheid die zowel de branche als de particuliere eigenaar nu al heeft, mits het voertuig daarvoor geschikt is. Het Ministerie van IenW is in overleg met de RDW om dit proces daar waar mogelijk nog efficiënter te organiseren, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid van het voertuig.

De leden van de PvdA-fractie hebben bezorgde berichten ontvangen van aanbieders van elektrische deelscooters en vragen of de Minister in voorbereiding op het voorliggende besluit heeft gesproken met deze sector. Is de Minister anders bereid om dit te doen en obstakels voor zover mogelijk weg te nemen?

Met de deelscooteraanbieders is gesproken. Zij pleiten voor een latere invoering van helmplicht voor hun branche. De invoering van de helmplicht op 1 juli 2022 wordt als onhaalbaar gezien in verband met onzekerheden rond het type helm, de beschikbaarheid van grote aantallen helmen en het eventueel omzetten van de voertuigen. Het aanvullende onderzoek over de geschiktheid van de helm is gereed en zoals eerder toegelicht ben ik voornemens om naast de bromfietshelm ook de speed-pedelec-helm toe te staan voor alle snorfietsers. De onzekerheid over het type helm wordt hiermee weggenomen. Zie voor het antwoord met betrekking tot de beschikbaarheid van helmen en de datum van inwerkingtreding het antwoord op de vragen van de leden van VVD- en SGP-fractie onder het kopje Inwerkingtreding.

Handhaving

De leden van de VVD-fractie benadrukken nogmaals dat verkeersveiligheid niet alleen zit in het treffen van maatregelen, maar ook in de handhaving daarvan. Deze leden vragen de Minister dan ook nogmaals om ervoor te zorgen dat harder opgetreden wordt tegen snelheidsovertredingen en opgevoerde snorfietsen, zodat kan worden voorkomen dat we in de toekomst problemen oplossen met het instellen van nog meer wet- en regelgeving, omdat handhaving tekortschiet.

Het Ministerie van JenV geeft aan dat de politie de afgelopen jaren heeft ingezet op intensivering van de verkeershandhaving en in het bijzonder op het aantal staandehoudingen voor verkeersovertredingen. Het totaal aantal staandehoudingen neemt de laatste jaren dan ook toe. In 2020 zijn 3.941 boetes voor te hard rijden door snorfietsers opgelegd. Ook het aantal boetes voor opgevoerde snorfietsen lag in 2020 hoger dan in 2018 en 2019. Zoals in het Verslag van het Schriftelijk overleg van 22 december 2020¹³ gemeld, bedroeg het aantal boetes voor opgevoerde snorfietsen, vastgesteld door een meting van de maximumsnelheid van de snorfiets op een rollenbank, in 2018 7.910 en in 2019 7.317. In 2020 zijn 8.424 boetes voor opgevoerde snorfietsen opgelegd.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister welke ondersteuning de Minister biedt aan de handhaving van de helmplicht voor snorfietsers. De leden van de SP-fractie merken op dat veel handhavingsorganisaties kampen met een gebrek aan medewerkers, en een handhavingsverplichting voor deze maatregel mogelijk kan leiden tot een tekort aan capaciteit voor handhaving van andere verkeersveiligheidsproblematiek. De Minister geeft aan dat overleg heeft plaatsgevonden tussen de politie en de verantwoordelijke bestuursorganen. Kan de Minister toelichten of hieruit de mogelijke knelpunten naar voren zijn gekomen?

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 889.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het OM en de politie hebben aangegeven dat de handhaving van de helmplicht voor snorfietsers eenvoudiger wordt. Deze leden vragen of de pakkans op het niet naleven ervan daardoor ook toe zal nemen.

Voor deze wijziging van het RVV 1990 was er alleen sprake van een helmplicht voor snorfietsers als op basis van een verkeersbesluit het verplicht was gesteld dat de snorfiets de rijbaan moest gebruiken. Door helmgebruik, ongeacht de plek op de weg en het lokale verkeersbesluit, altijd verplicht te stellen wordt het makkelijker om hierop te handhaven. Er wordt één duidelijke norm gesteld en het is niet meer van belang of er sprake is van een plaatselijk verkeersbesluit. Doordat de helmplicht feitgecodeerd zal zijn, is de overtredingsafhandeling in de algemene handhavingstaak van de politie vereenvoudigd. Dit verhoogt de pakkans.

Snorfiets ombouwen naar bromfiets / capaciteit RDW

De leden van vier fracties, te weten VVD, D66, PvdA en SGP, stellen vragen over de capaciteit bij de RDW voor het keuren van snorfietsen die worden omgebouwd naar bromfiets. Deze leden vragen of de Minister kan garanderen dat de RDW over voldoende capaciteit beschikt om binnen de overgangstermijn alle snorfietsen te keuren die worden omgebouwd van zowel particulieren als deelscooterbedrijven.

Een eerste inschatting laat zien dat tussen de 26.000 en 138.000 snorfietsen mogelijk omgebouwd gaan worden. Deze inschatting is gedaan op basis van onderzoek van Arcadis, de ervaringen in Amsterdam en gesprekken met de deelscooterbranche.

Uit het onderzoek van Arcadis blijkt dat 16% van de respondenten van de enquête (gebruikers van een snorfiets) bij een helmplicht hun snorfiets willen laten ombouwen tot een bromfiets. Uitgaande van een totaal van 804.000 geregistreerde snorfietsen¹⁴, komt dat neer op ruim 128.000 omgebouwde snorfietsen waarvoor een herkeuring nodig is.

Op basis van de ervaringen die de RDW heeft met het project «snorfiets naar de rijbaan» in Amsterdam blijkt dat nog geen 2% van de snorfietsen die in 2018 (het jaar dat de snorfiets naar de rijbaan werd verplaatst) geregistreerd staan in Amsterdam bij de RDW zijn aangeboden voor keuring naar bromfiets¹⁵. In dat geval zou het gaan om ongeveer 16.000 snorfietsen.

De deelscooterbranche heeft aangegeven dat de kans groot is dat zij de ruim 10.000 deelsnorfietsen die ze momenteel in hun bezit hebben, willen laten ombouwen tot bromfietsen.

De RDW geeft aan dat de wachttijden kunnen oplopen wanneer veel particulieren en fabrikanten zich in dezelfde periode melden bij de RDW. In de communicatie zal aandacht zijn voor het proces van eventueel ombouwen van je snorfiets naar bromfiets.

Eigenaren hoeven overigens niet te wachten met het ombouwen en herkeuren van hun voertuig tot de datum van inwerkingtreding van de helmplicht. Voor zowel de bromfiets als de snorfiets moet een helm worden aangeschaft. Ook wanneer de helmplicht ingaat, geldt dat eigenaren gewoon op hun snorfiets kunnen blijven rijden totdat deze is omgebouwd en herkeurd.

Zoals hierboven aangegeven is mijn ministerie in gesprek met RDW om te bezien hoe grote aantallen snorfietsen van één eigenaar, zoals van de

¹⁴ Blijkens cijfers van RAI Vereniging.

¹⁵ Van 01-01-2018 t/m 01-07-2021 zijn er in heel Nederland 1482 wijzigingen gedaan van een snorfiets naar voertuigen >25 km/u (bromfiets). Daarvan hebben 363 keuringen in Amsterdam plaatsgevonden en 140 in het omliggend gebied (postcode 11** en 13**). In 2018 stonden ongeveer 29.000 L1e voertuigen geregistreerd in Amsterdam. Teruggerekend is dat nog geen 2%.

deelscooteraanbieders, omgezet kunnen worden via een maatwerkoplossing.

Inwerkingtreding

Leden van de VVD-fractie vragen hoeveel tijd er maximaal tussen de afronding van het onderzoek en de inwerkingtreding mag zitten? Hoe wordt voorkomen dat op het laatste moment vóór inwerkingtreding nog allerlei zaken wijzigen? Geldt hier ook dat dit deel pas minimaal zes maanden na publicatie in werking treedt? Hoe kan onrust en verwarring bij consumenten en ondernemers zo snel mogelijk worden weggenomen, zodat zij weten welke helm zij moeten (in)kopen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de helmplicht zes maanden na publicatie in werking treedt. De reden hiervoor is dat verkeersdeelnemers met een snorfiets voldoende tijd hebben om een geschikte helm aan te schaffen. Ook wordt er gesproken over de invoeringsdatum 1 juli 2022. Is in deze termijn ook rekening gehouden met importeurs, fabrikanten, detailhandelaren en andere betrokkenen? Heeft de Minister gekeken naar een gefaseerde invoering of een ruimere overgangsperiode door de inwerkingtreding van het besluit minimaal zes maanden vooruit te schuiven?

De leden van de SGP-fractie constateren dat door betrokken bedrijven en de RDW nog veel werk verzet moet worden, terwijl er nog onduidelikheden zijn rond de keuring en het helmtypen. Deze leden noemen in dit verband bedrijven met deelscooters die nog veel te doen hebben. Deze leden vragen zich af of niet meer tijd nodig is dan zes maanden voor de invoering.

Is de Minister bereid de helmplicht pas in te voeren per 1 juli 2023?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het besluit in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Wat is de planning van de Minister voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, met name het deel over de helmplicht voor snorfietsers? Is de Minister het met deze leden eens dat het met het oog op de verkeersveiligheid verstandig is het deel over de helmplicht voor snorfietsers zo snel als mogelijk in werking te laten treden?

De leden van de SP-fractie spreken de wens uit dat dit ontwerpbesluit zo spoedig mogelijk in werking zal treden.

Het onderzoek naar de geschiktheid van de speed-pedelec-helm voor snorfietsers en eventuele passagiers is inmiddels afgerond. Zoals eerder in de beantwoording toegelicht ben ik op basis van de rapporten van TNO voornemens om naast de bromfietshelm ook de speed-pedelec-helm toe te staan voor de bestuurders, al dan niet met passagiers achterop, en passagiers van alle snorfietsen (met en zonder trapondersteuning). Dit wordt vastgelegd in de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen), nadat uw Kamer het ontwerpbesluit heeft behandeld.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt van belang geacht dat de helmplicht zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Op het moment dat een helm verplicht wordt gesteld, moeten echter wel voldoende helmen beschikbaar zijn voor alle snorfietsers en passagiers. Uit informatie van de RAI Vereniging blijkt dat, net als in vele andere sectoren, fabrikanten, importeurs en leveranciers in de helmenbranche kampen met leveringsproblemen. De productie van benodigde grondstoffen en componenten vindt voornamelijk plaats in Azië, waarna deze in Europa tot helmen worden geassembleerd of geproduceerd. Vanwege hoge transportkosten en daaruit volgend een tekort aan grondstoffen en componenten zijn de levertijden langer. Het is onduidelijk of en hoe de productie van de helmen zich in de nabije toekomst zal ontwikkelen. De burgers moeten voldoende tijd hebben om een geschikte helm aan te schaffen. Daarnaast hebben de

deelscooteraanbieders ook het signaal afgegeven tijd nodig te hebben om de helmplicht op een verantwoorde en veilige wijze in te voeren binnen hun voertuigpark.

Gelet op het bovenstaande wordt een serieus knelpunt voorzien in geval van invoering per 1 juli 2022. Ik acht invoering van de helmplicht per 1 januari 2023 wel mogelijk en belangrijk voor de verkeersveiligheid. Het besluit en de ministeriële regeling worden zo snel als mogelijk gepubliceerd. Hiermee wordt de onrust en verwarring bij consumenten en ondernemers weggenomen en kunnen helmen worden (in)gekocht.

Een eventueel capaciteitsgebrek bij de RDW voor het keuren van omgebouwde snorfietzen heeft geen invloed op de datum inwerkingtreding van de helmplicht. Zoals toegelicht onder het voorgaande kopje hoeven eigenaren niet te wachten met het ombouwen en herkeuren van hun voertuig tot de datum van inwerkingtreding van de helmplicht. En ook na inwerkingtreding kan de snorfietz worden omgebouwd en gekeurd. Het Ministerie van IenW is in overleg met de RDW om het proces van keuren daar waar mogelijk nog efficiënter te organiseren, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid van het voertuig.

Een gefaseerde invoering is vanuit het oogpunt van handhaving en duidelijkheid richting de snorfietzers niet wenselijk.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij bereid is om de helmplicht, gezien de risico's die worden veroorzaakt door verschuiving van modaliteiten, niet in te voeren.

Uit het eerder aangehaalde onderzoek van Arcadis blijkt dat de helmplicht voor snorfietzers, inclusief verschuivingseffecten, een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Daarom wordt conform de wens van een meerderheid van uw Kamer de helmplicht ingevoerd.

Kosten

De leden van de CDA-fractie lezen dat de minimumprijs van een goedgekeurde brom/motorfietshelm rond de 40 euro en een goedgekeurde speed-pedelec-helm rond de 70 euro ligt. Kan de Minister aangeven of dit een reden zou kunnen zijn dat snorfietzers vooral zullen kiezen voor de brom-/motorfietshelm?

Op basis van de uitkomsten van de internetconsultatie wordt verwacht dat kosten meespelen bij de keuze van een helm en dat de bestuurders van een snorfietz waarbij fysieke inspanning geleverd wordt de voorkeur geven aan een speed-pedelec-helm.

De leden van de PvdA-fractie vragen om een reflectie op de extra kosten die snorfietzgebruikers zullen moeten dragen wegens de helmplicht en of dit volgens de Minister redelijk is voor mensen met een laag inkomen.

Het wordt ingezien dat de helmplicht extra kosten met zich mee gaat brengen voor de huidige snorfietzgebruikers zoals aangestipt in de kamerbrief van 26 oktober 2020¹⁶. Door zo snel mogelijk duidelijk te communiceren over de maatregel zelf kunnen mensen een gewogen afweging maken. En met een datum van inwerkingtreding op 1 januari 2023 krijgt men de nodige tijd om zich voor te bereiden.

Evaluatie en monitoring

De leden van de VVD-fractie lezen dat een wettelijke evaluatiebepaling met een vooraf vastgelegde termijn als knellend wordt ervaren en er in ieder geval vijf jaar na inwerkingtreding met het Ministerie van Justitie en

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 872.

Veiligheid, het Openbaar Ministerie (OM) en de politie wordt bekeken of aanpassing nodig is. Deze leden vragen de Minister of het mogelijk is om na het vaststellen van het LEV-kader alsnog dit besluit te wijzigen en een evaluatiebepaling op te nemen, zodat wettelijk een evaluatietermijn is vastgelegd.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast wat precies wordt bedoeld met de opmerking dat de effecten van de wijziging zullen worden gemonitord. Wat houdt deze monitoring in? Betekent dit dat, als het LEV-kader op zich laat wachten, de monitoring ook vooruitgeschoven zal worden? Hoe kijkt de Minister aan tegen jaarlijkse monitoring van de helmplicht, in ieder geval tot de invoering van het LEV-kader, waarin eventuele monitoring later wordt overgenomen? Hoe gaat de Minister de Kamer informeren over de effecten van de invoering van de helmplicht? Wanneer verwacht zij dat de eerste effecten zichtbaar zijn?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om bij de monitoring en/of evaluatie de effecten van de helmplicht voor snorfietsers op de volledige verkeersveiligheid mee te nemen. Is de Minister bereid dit te doen?

De leden van de D66-fractie zien in de invoering van de helmplicht een positief effect op de verkeersveiligheid en vragen de Minister wanneer zij de eerste positieve effecten verwacht te zien en of een evaluatiemoment voorzien is. Ook de leden van de CDA-fractie vragen op welke termijn de Minister de eerste effecten van een helmplicht op de snorfiets verwacht te zullen zien.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het wegens de onzekerheid over alle gevolgen van de helmplicht goed zou zijn om na enkele jaren een evaluatie te doen. Is de Minister bereid dit binnen drie jaar te doen?

Zoals inderdaad in het besluit staat opgenomen, wordt een wettelijke evaluatiebepaling met een vooraf vastgelegde termijn als te knellend ervaren. Ondanks dat in het besluit geen wettelijke evaluatiebepaling is opgenomen, worden de effecten van de wijziging wel degelijk gemonitord.

De verkeersveiligheid van snorfietsers wordt nu al, samen met de verkeersveiligheid van andere weggebruikers, meegenomen in de Staat van de Verkeersveiligheid van SWOV (duiding van de jaarlijkse verkeersveiligheidscijfers). Uw Kamer ontvangt deze rapportage elk najaar.

Een afname van ernstig hoofdletsel door ongevallen wordt direct na de inwerkingtreding verwacht. Momenteel wordt verkend op welke wijze dit, naast de jaarlijkse rapportage van SWOV over de verkeersveiligheidscijfers, meer expliciet inzichtelijk gemaakt kan worden en op welk termijn hierover gerapporteerd kan worden. Hierover gaat mijn ministerie in overleg met experts zoals SWOV en VeiligheidNL.

Naast het monitoren van het effect op de verkeersveiligheid zal gemonitord worden in welke mate de maatregel opgevolgd wordt. Hierin wordt samen opgetrokken met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en Politie. TeamAlert heeft aangegeven onderzoek te doen naar de effecten van de helmplicht onder jongere snorfietsgebruikers direct na invoering van de maatregel. Deze resultaten worden ook betrokken bij de evaluatie.

Ik streef ernaar binnen drie jaar na inwerkingtreding een eerste evaluatie over zowel het effect op de verkeersveiligheid als op naleving van de maatregel aan uw Kamer te sturen.

Communicatieaanpak

De leden van de VVD-fractie roepen de Minister daarnaast op tot het opzetten van een heldere campagne over de invoering van de helmplicht. Deze leden achten het waarschijnlijk dat de consument door de bomen het bos niet meer ziet, met daarbij als voorbeeld dat de snorfiets met drie wielen, waarvan twee aan de achterkant en één aan de voorkant wel een helmplicht krijgt en de brombakfiets met twee wielen aan de voorkant en één aan de achterkant niet.

Het belang van heldere communicatie over de invoering van de helmplicht wordt ondersteund. In beginsel is de boodschap helder: naast de gele kentekenplaat betekent dat een helm voortaan ook verplicht is voor blauwe kentekenplaat. Terecht stelt u dat de consument vragen zal hebben. Via een passende communicatieaanpak zullen gebruikers dan ook geïnformeerd worden. Daarbij staat samenwerking met relevante partijen zoals RAI Vereniging, ANWB, BOVAG en TeamAlert centraal.

Onderhoudswijzigingen

De leden van de CDA-fractie lezen dat het ontwerpbesluit ook een onderhoudswijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bevat. Kan de Minister de achtergrond toelichten waarom deze wijzigingen zijn toegevoegd aan het ontwerpbesluit, dat gaat over de invoering van de helmplicht voor snorfietsers, en niet in een apart ontwerpbesluit?

Vanuit het oogpunt van wetgevingsefficiëntie is het gebruikelijk zo veel mogelijk wijzigingen in een reglement in hetzelfde ontwerpbesluit te zetten.

De leden van de CDA-fractie lezen dat vanwege de reacties in de consultatie het verbod tot het voeren van verlichting op kleding of helm uit het ontwerpbesluit is geschrapt. Deze leden zijn benieuwd of verlichting op kleding of de helm mag knipperen. Zo ja, zou het verstandig zijn dit te verbieden in verband met mensen met epilepsie die hier last van kunnen hebben?

Het verbod dat eerst stond opgenomen in het besluit, zag op het voeren van verlichting op de kleding of helm van *motorrijders en hun passagiers*.

Uit het systeem van de wet volgt al dat het voeren van verlichting op kleding en de helm is verboden. Wat *wel* mag aan verlichting staat namelijk expliciet in de Regeling voertuigen en daarin staat expliciet dat *motoren* niet mogen zijn voorzien van knipperende lichten. Hieruit volgt dus ook wat *niet* mag, zoals het voeren van verlichting op helm en kleding. Ook knipperende verlichting op kleding en helmen is dus niet toegestaan. Dit is in lijn met het expliciete verbod in de regelgeving op het voeren van knipperende verlichting op kleding van fietsers.

Door het schrappen van het verbod uit het ontwerpbesluit, wordt het verbod op het voeren van verlichting op kleding en de helm van motorrijders niet *expliciet* neergelegd in het RVV 1990. Het volgt wel nog steeds uit de Regeling voertuigen. Dit staat verwarrend in de toelichting van het ontwerpbesluit en zal dan ook worden verduidelijkt.