

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### ***Wijziging van het RVV 1990 in verband met invoering helmplicht snorfietzers***

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op [www.naarhetiak.nl](http://www.naarhetiak.nl)

#### 1. Wat is de aanleiding?

Middels de motie Von Martels heeft de Kamer de regering verzocht om spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietzers. Met de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 wordt de helm voor snorfietzers verplicht gesteld. Daarnaast worden in het ontwerpbesluit diverse kleinere (onderhouds)wijzigingen meegenomen.

#### 2. Wie zijn betrokken?

Het besluit tot wijziging van het RVV 1990 is tot stand gekomen in samenwerking met Politie, het Openbaar Ministerie en het ministerie van Justitie en Veiligheid, aangezien deze organisaties kennis hebben van de problemen die spelen. Bovendien zijn Politie en het OM belast met de handhaving van de maatregelen die worden opgenomen in het RVV 1990. De invoering van de helmplicht heeft gevolgen voor bestuurders en passagiers van snorfietzen. Ook is te verwachten dat verkopers van snorfietzen het effect voelen van deze wijziging aangezien er een daling is te verwachten in het aantal snorfietzen dat wordt verkocht. Tot slot heeft deze wijziging ook gevolgen voor wegbeheerders.

#### 3. Wat is het probleem?

Snorfietzers hebben een relatief hoog risico om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Uit cijfers van VIASTAT komt naar voren dat in 2018 onder snorfietzers 16 doden en 1.838 gewonden met letsel zijn geregistreerd. Daarnaast blijkt dat door de veranderende maatschappij de huidige praktijk met betrekking tot verkeersregels- en borden in sommige gevallen niet meer overeenkomt met regelgeving daaromtrent. Daardoor is handhaving vaak niet mogelijk.

#### 4. Wat is het doel?

Het verplicht stellen van het dragen van een helm voor zowel de bestuurder als de passagier van een snorfiets, heeft tot doel het aantal verkeersdoden en -gewonden onder snorfietzers te verminderen. Enerzijds zal dit ertoe leiden dat snorfietzers zullen overstappen naar vervoersmiddelen met een lagere risico op verkeersongevallen. Anderzijds zal de helmplicht zorgen voor een afname van de ernst van hoofdletsel bij snorfietzers die op de snorfiets blijven rijden. Daarnaast worden (redactionele) fouten in de RVV 1990 hersteld en wordt de huidige praktijk verduidelijkt en gelegaliseerd. Dit alles komt de verkeersveiligheid uiteindelijk ten goede.

#### 5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Alleen door overheidsinterventie kan de helm verplicht worden gesteld voor snorfietzers. Alleen als de regels worden vastgelegd, kan er worden gehandhaafd. Zonder handhaving kan de verkeersveiligheid onvoldoende worden gewaarborgd.

#### 6. Wat is het beste instrument?

De verkeersregels en verkeerstekens zijn in Nederland vastgelegd in het RVV 1990. Het verplicht stellen van het dragen van een helm voor snorfietzers vergt dan ook aanpassing van de RVV 1990.

#### 7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De verwachting is dat het verplichten van een helm voor bestuurders en passagiers van een snorfiets een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Het niet hoeven dragen van een helm vormt voor veel snorfietzers echter ook één van de voornaamste redenen om van een snorfiets gebruik te maken. Om die reden wordt verwacht dat sommige snorfietzers zullen gaan kiezen voor een ander vervoersmiddel.

Er wordt een substantiële daling van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) verwacht omdat het overlijdens- en letselrisico bij de modaliteiten waar de snorfietzers naar zullen overstappen kleiner is. Daarnaast neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel af bij de snorfietzers die op de snorfiets blijven rijden. Het totale effect verkeersveiligheid is sterk afhankelijk van het aandeel snorfietzers dat als gevolg van de helmplicht overstapt op een ander vervoersmiddel.

De effecten van een helmplicht voor snorfietzers op doorstroming worden ingeschat als niet noemenswaardig en op milieu zowel positief (afname van stikstofoxiden – NO<sub>x</sub>) als negatief (toename van koolstofdioxide – CO<sub>2</sub>).

De totale kosten voor het aanschaffen van de helm bedragen, afhankelijk van het aantal snorfietzers die overstappen naar een ander vervoersmiddel, naar schatting tussen de € 16.500.000,- en € 28.875.000,-.

In het Onderzoek Helmplicht Snorfietzers wordt bij de uitgevoerde enquête door 16% van de snorfietzers aangegeven dat zij hun snorfiets zouden laten ombouwen tot bromfietzers. Ervan uitgaande dat dit percentage snorfietzers na de invoering daadwerkelijk hun snorfiets laat ombouwen en dat dit in totaal ongeveer twee uur tijd kost bij een tarief van € 15,- per uur bedragen de kosten: € 17.760.000,-. De kosten voor het ombouwen van de snorfiets zelf zijn vanwege de verschillen tussen de kosten per merk en model hierbij buiten beschouwing gelaten. De andere wijzigingen uit dit besluit hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en het bedrijfsleven. Het doorvoeren van de nieuwe verkeersborden kan beperkte financiële lasten veroorzaken bij wegbeheerders. Echter, omdat deze borden in het teken staan van het bieden van mogelijkheden tot verduidelijking van de huidige praktijk en niet een drastische verandering tot doel hebben, behoeft de invoering van dit besluit niet dat de bebording binnen een bepaalde termijn dient te worden aangepast. Wegbeheerders kunnen werken met een eigen planning.

