

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vanwege invoering helmplicht snorfietzers

Internetconsultatie van 10 februari tot en met 30 maart 2020

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 voor. Tot nu toe waren bestuurders en passagiers van snorfietzers uitgezonderd van de helmplicht. De belangrijkste wijziging in het RVV 1990 is dat deze uitzondering komt te vervallen, het dragen van een helm wordt voor snorfietzers verplicht. Daarnaast worden er een aantal kleinere wijzigingen aangebracht en enkele (redactionele) omissies hersteld.

Het verplichten van een helm voor snorfietzers heeft als doel om het aantal verkeersdoden en –gewonden onder snorfietzers te verminderen.

Daarnaast worden met deze wijziging van het RVV 1990 een aantal kleinere wijzigingen aangebracht die het onder andere mogelijk maken dat de reeds bestaande praktijk beter gehandhaafd kan worden (zoals het parkeren voor het opladen van elektrische auto's). De verwachting is dat het verplichten van een helm voor bestuurders en passagiers van een snorfiets een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Er worden twee soorten effecten verwacht. Ten eerste wordt verwacht dat sommige snorfietzers over zullen stappen naar een ander vervoermiddel met minder overlijdens- en letselrisico. Ten tweede neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel bij de resterende snorfietzers af.

Het totale effect op de verkeersveiligheid is sterk afhankelijk van het aandeel snorfietzers dat overstapt op een ander vervoersmiddel.

De effecten op het milieu zullen zowel positief (afname van stikstofoxiden – NOx) als negatief (toename van koolstofdioxide – CO2) zijn.

De reacties

Op alle onderdelen van het ontwerpbesluit en de nota van toelichting kon worden gereageerd. In het bijzonder werd gevraagd om te reageren op het volgende punt: "Aangezien snorfietzers de gelegenheid moeten hebben om een geschikte helm te kopen, wordt overwogen om een overgangperiode vast te stellen. De volgende vragen werden gesteld:

1. Denkt u dat zo'n overgangperiode noodzakelijk is?
2. Zo ja, wat vindt u een redelijke termijn? "

In totaal zijn er 227 reacties binnengekomen, hiervan is ca 83% openbaar.

De indieners kunnen globaal in de volgende categorieën worden ingedeeld:

- Particulieren: ca 76%
- Bedrijven en brancheorganisaties (waaronder RAI vereniging, BOVAG): ca 20%
- Verenigingen en belangenorganisaties (waaronder ANWB, RHC, KNMV, Solexvereniging scheur moar deur, FEHAC, Fietsersbond regio Den Haag): ca 2,5%
- Gemeenten, waaronder Amsterdam en Utrecht: ca 1,5%
- Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Het verslag is als volgt ingedeeld:

1. Algemeen beeld van de reacties

2a. Hoofdpijnen van de belangrijkste reacties mbt invoering van de helmplicht

A. Overwegend kritische reacties

- a. *Helmplicht ook voor de elektrische fiets*
- b. *Verkeersveiligheid verslechtert door helmplicht*
- c. *Helmplicht benadeelt burger en vakhandel financieel*
- d. *Geen helmplicht invoeren maar beter handhaven*
- e. *Helmplicht is slecht voor het milieu*
- f. *Uitzondering voor historische voertuigen*
- g. *Landelijk vs lokaal beleid*

B. Neutrale en overwegend positieve reacties

C. Overige onderwerpen

- a. *Overgangperiode*
- b. *Alternatieve voorstellen en suggesties*
- c. *Onderzoek en nadere beschouwing*
- d. *ATR*

2b. Hoofdpijnen van de belangrijkste overige reacties

- a. *Verbod op verlichting op kleding en helm bij motorrijders*
- b. *Toestaan van ruiters op het fietspad*

1. Algemeen beeld van de reacties

- Het overgrote deel van de indieners (ca 97%) reageert op de invoering van de helmplicht.
- Hiernaast zijn er enkele indieners (ca 3%) die met name reageren op:
 - Het verbod voor motorrijders op verlichting op helm en kleding,
 - Het toelaten van ruiters op fietspaden.

Wat betreft de reacties invoering van de helmplicht:

- Overwegend kritische reacties: ca 75% van de indieners geeft aan tegen de voorgestelde regelgeving te zijn, om uiteenlopende redenen. De meest genoemde argumenten zijn:
 - Elektrische fietsen hebben geen helmplicht, maar zijn vaak net zo snel als een snorfiets.
 - De kans op ongelukken neemt toe wanneer snorfietsers niet meer op het fietspad mogen.
 - Het invoeren van de helmplicht brengt aanzienlijke kosten met zich mee, en benadeelt de handel.
- Neutrale of welwillende reacties: Ca 18% van de indieners geeft geen expliciet oordeel over de regelgeving. Met name geven deze indieners antwoorden op de in de internetconsultatie gestelde vragen, plaatsen bij sommige maatregelen kanttekeningen of opmerkingen of doen suggesties voor alternatieven.
- Overwegend positieve reacties: ca 7% van de indieners geeft aan (in principe) positief tegenover de voorgestelde regelgeving te staan. Met name wordt gewezen op de toename van de verkeersveiligheid bij toepassen van de helmplicht. Ook deze categorie geeft antwoorden op de in de internetconsultatie gestelde vragen. Verder worden soms kanttekeningen of opmerkingen bij sommige maatregelen geplaatst, of suggesties voor alternatieven.
- Ca 32% van de indieners heeft de vragen beantwoord die zijn gesteld in de consultatie.

2a. Hoofdpijnen belangrijkste reacties mbt invoering helmplicht

Hieronder volgen de hoofdpijnen van de ingediende reacties. Particulieren en bedrijven worden in principe niet bij name genoemd. Uitsluitend wanneer er sprake is van toonaangevende reacties van (met name) organisaties en belangenverenigingen worden deze afzonderlijk vermeld. De reacties geven uitsluitend de meningen van de indieners weer.

A. Overwegend kritische reacties

Hieronder worden de belangrijkste thema's weergegeven die zijn aangedragen door de indieners. Het betreft hier reacties die in principe afwijzend staan tegenover het ontwerpbesluit.

a. Helmplicht ook voor de elektrische fiets

Ca 25% van de indieners is van mening dat als de bestuurder van een snorfiets die niet harder mag dan 25 km/uur een helmplicht krijgt, deze verplichting ook zou moeten gelden voor bestuurders van elektrische fietsen, daar deze net zo snel of soms nog harder kunnen rijden dan een snorfiets.

RAI vereniging stelt in dit verband voor de helmplicht niet voor één specifieke vervoersmodaliteit in te voeren zoals nu het geval is, maar deze bijvoorbeeld te baseren op risicoprofiel en snelheid, ongeacht het type modaliteit.

b. Verkeersveiligheid verslechtert door helmplicht

Ca 20% van de indieners betwijfelt of de veiligheid bevorderd wordt als alle snor-en bromfietrijders een helm moeten dragen.

- Verwacht wordt dat de helmplicht zal resulteren in meer snorfietsen met 25km/u tussen de auto's binnen de bebouwde kom. Dit vergroot de kans op ongelukken.
- Ook wordt er een verschuiving in modaliteiten verwacht, en zullen meer mensen op snellere brommers gaan rijden.
- Tevens zullen mensen eerder de auto pakken.

RAI vereniging merkt in dit verband op dat:

- Eventuele invoering van een helmplicht voor snorfietsers niet kan worden gezien zonder de vraag te beantwoorden wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid van de invoering van een helmplicht, aangezien snorfietsers gaan kiezen voor een ander vervoermiddel, zoals de auto, bromfiets of e-bikes. En de e-bikes gaan (formeel) even hard als de snorfiets (25 km/uur), maar voor e-bikes geldt geen helmplicht.
- Bij een snelheid van maximaal 25 km per uur een helm te weinig toegevoegde waarde biedt voor de veiligheid, daar het dragen van een helm geen ongeval

voorkomt en ook niet beschermt tegen alle soorten letsel, zelfs niet alle soorten hoofdletsel.

- BOVAG wijst op het onderzoeksrapport van Arcadis dat het belang onderstreept van aanvullend onderzoek naar de effecten van een helmplicht op de verkeersveiligheid, omdat "er onvoldoende betrouwbare reductiecijfers bekend zijn om op verantwoorde wijze een berekening te maken van de te verwachten effecten van een helmplicht voor snorfietzers".
- ANWB geeft aan vóór het dragen van een helm te zijn, maar op basis van vrijwilligheid. Gesteld wordt dat een helm geen ongelukken kan voorkomen, maar dat daarvoor andere maatregelen nodig zijn zoals veiliger maken van de fietsinfrastructuur.
- Hiernaast wijst de ANWB er op dat de helmplicht ten koste gaat van de herkenbaarheid van de snorfiets.

c. Helmplicht benadeelt burger en vakhandel financieel

Ca 22% van de indieners is van mening dat zij financieel benadeeld worden door de helmplicht. De meest genoemde argumenten zijn:

- Er moeten uitgaven gedaan worden voor een helm.
- Wanneer men brommer wil gaan rijden komen er nog kosten voor ombouwen bij.
- De snorfiets daalt in waarde.
- De vakhandel zal veel minder snorfietzen verkopen.

RAI Vereniging is in dit verband van mening dat:

- Er ruim 750.000 personen zonder goede reden op kosten worden gejaagd voor de helm. Daarnaast zullen er ook snorfietzers zijn die hun snorfietzen tot bromfiets laten ombouwen.

d. Geen helmplicht invoeren maar beter handhaven

Ca 15% van de indieners is van mening dat niet de regels veranderd moeten worden maar er meer gehandhaafd moet worden. Te weten:

- Handhaven op snelheid van snorfietzen.
- Handhaven op het opvoeren van snorfietzen.

e. Helmplicht is slecht voor het milieu

Ca 9% van de indieners is van mening dat de helmplicht een negatieve uitwerking zal hebben op het milieu omdat:

- Veel mensen zullen overstappen naar een vervuilende auto.
- Er geen elektrificatie van snorscooters meer zal plaatsvinden en een groot aantal mensen zal overstappen op vervuilende bromfietsen.

BOVAG wijst er in dit verband op dat:

- Arcadis in opdracht van IenW heeft onderzocht dat snorfietzers na introductie van een helmplicht zullen overstappen naar een ander vervoermiddel, zoals een bromfiets of auto.
- Bij een overstap op auto of bromfiets de kans op vergroening wordt gemist.
- Het voortbestaan van Scooter Recycling Nederland (SRN) als eigen initiatief van de branche onzeker wordt, terwijl dit systeem juist effectief zorgdraagt voor de verantwoordelijke recycling van snorfietzen.

f. Uitzondering voor historische voertuigen

Ca 8% van de indieners vraagt of er een uitzondering kan worden gemaakt voor historische snorfietzen zoals de Solex.

g. Landelijk vs lokaal beleid

ANWB is van mening dat:

- De snorfietsaanpak in Amsterdam geen blauwdruk kan zijn voor landelijk beleid.
- Snorfietzen naar de rijbaan verplaatsen om een lokale afweging vraagt.

B. Neutrale en overwegend positieve reacties

Hieronder worden de enkele thema's weergegeven die zijn aangedragen door de indieners. Het betreft hier reacties die in principe neutraal of positief staan tegenover het voorstel. Deze reacties bevatten vaak nog wel kanttekeningen en opmerkingen.

De gemeente Utrecht geeft de volgende reactie:

- De wijziging heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.
- Wel moet er ook aandacht zijn voor de beperkingen die dit voor sommige inwoners kan opleveren.

De gemeente Amsterdam geeft de volgende reactie:

- Dit voorstel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

- De integraalhelm voor bromfietsen is niet voor alle snorfietzers geschikt. Een suggestie kan zijn om voor deze categorie een ander soort helm (zoals bij de speedpedelec) voor te schrijven.

Een Adviesbureau geeft de volgende reactie:

- Er moet betere voorlichting komen en communicatie over de strafbaarheid van opvoeren.
- De helmplicht heeft niets te maken met een verplaatsing naar de rijbaan. Daar is geen sprake van. Dat is en blijft een lokale (zorgvuldig uit te voeren) maatregel waar de meeste snorfietzers in het land nooit mee in aanraking komen.

Go Sharing (aanbieder van deelfervoer met elektrische snorscooters) geeft de volgende reactie:

- Go Sharing is geen tegenstander van een helmplicht.
- De timing en invoering van de maatregel zijn cruciaal (zeker tegen de context van de Coronacrisis), net als het level playing field ten aanzien van andere vervoersmodaliteiten.
- Voer deze maatregel tot helmplicht niet in voor één specifieke vervoersmodaliteit zoals nu het geval is, maar bijvoorbeeld gebaseerd op risicoprofiel en snelheid, ongeacht het type modaliteit.
- Maak - ook tegen de context van de Coronacrisis - een uitzondering op de helmplicht voor deelfervoer tot 25km p/u voor de komende jaren.

C. Overige onderwerpen

a. Overgangperiode

Ca 32% van de indieners heeft de vragen beantwoord die zijn gesteld in de consultatie.

De belangrijkste resultaten zijn:

- 22% van deze groep indieners is van mening dat er geen overgangperiode voor het invoeren van de helmplicht moet komen.
- 78% van deze groep indieners is van mening dat er wel een overgangperiode voor het invoeren van de helmplicht moet komen.
 - Door 67% van deze groep wordt een specifieke periode genoemd.
 - Overgangperiodes van 0,5 jaar en 1 jaar worden hierbij het meest genoemd.

b. Alternatieve voorstellen en suggesties

Ca 16% van de indieners doet alternatieve voorstellen en suggesties mbt de wijziging. De meest toonaangevende zijn:

- Helmplicht voor snorfietzers moet vrijwillig zijn.
- Wijziging toepassen op jonge mensen tot een bepaalde leeftijd. Er moet een scheiding komen in leeftijd: jongeren en ouderen. Boven de 50 jaar moet er een persoonlijke keuze zijn voor de helm.
- Verplicht jaarlijkse keuring invoeren voor snorfietzen.
- Fietshelm mogelijk maken, snelheid is minder dan op een bromfiets.
- Helmplicht per gemeente laten bepalen.
- Geen nieuwe snorscooters op de markt brengen en de huidige snorscooters laten rijden zonder helm.
- Overweeg een uitzondering voor snorfietzen die als deelvoertuig worden aangeboden.
- Snorfietzen niet meer als aparte categorie zien, maar alle bromfietsen dezelfde regels laten volgen.

c. Onderzoek en nadere beschouwing

BOVAG wijst erop dat:

- In het maatschappelijk emotionele debat rond de overlast die zou worden veroorzaakt door snorfietzers, ten onrechte vermenging plaatsvindt van twee op zichzelf staande discussies: helmplicht en verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan.
- De discussie rond de helmplicht én de plek op de weg moet worden ingebed in de lopende bredere discussie over het toekomstig toelatingskader en de plek op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen.
- Het een zeer onwenselijke ontwikkeling is dat er steden zijn die het onderzoek naar de brede effecten van de helmplicht niet willen afwachten en de helmplicht eerder willen afdwingen door de snorfiet naar de rijbaan te verplaatsen.

GO Sharing is van mening dat nader onderzoek moet plaatsvinden naar:

- De doelmatigheid en efficiëntie van de maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- Het waterbedeffect (en level playing field) met andere vervoersmodaliteiten (zowel vanuit het perspectief van veiligheid als eerlijke concurrentie).

RAI Vereniging wijst erop dat:

- De snorfiets lijkt verworden tot een zondebok van het verkeer, waarbij sentimentele argumenten te vaak de boventoon voeren.

d. Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Het College adviseert:

- De uitkomsten van het Arcadis onderzoek naar de (neven)effecten van een helmplicht voor snorfietzen te betrekken bij het nu voorliggende voorstel. Dit betreft met name de gevolgen van het overstappen naar andere modaliteiten (bromfiets, e-bike).
- De effectiviteit van het voorstel in de komende jaren actief te monitoren.
- Een evaluatie-bepaling in het voorstel op te nemen zodat kan worden nagegaan of bijsturing nodig is om de effectiviteit van het voorstel te vergroten.
- Aanvullende, mogelijk minder belastende maatregelen te overwegen die toezien op handhaving van de maximale voertuigsnelheid en op het verbod op opvoeren van snorfietzen.
- Het voorstel niet in te dienen, tenzij rekening is gehouden met de adviespunten.

2b. Hoofdpijnen belangrijkste overige reacties

Hieronder volgen de hoofdpijnen van de reacties die niet over de helmplicht gaan. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

a. Verbod op verlichting op helm en kleding van motorrijders

- Het is wenselijk de reikwijdte van het nieuwe artikel 41b uit te breiden naar fietsers, bromfietzers en snorfietzers en eventueel ook andere weggebruikers.

KNMV is van mening dat:

- Een motorrijder (bijna) alles zou mogen doen om de eigen zichtbaarheid in het verkeer te vergroten, daar onderzoek uitwijst dat motorrijders regelmatig door andere verkeersdeelnemers (automobilisten) in het verkeer niet worden opgemerkt en hierdoor ongevallen ontstaan.
- Het voorgenomen voorstel een ondoordachte maatregel is die niet helpt om het aantal motorfietsongevallen te verminderen.
- De hoeveelheid licht (sterkte en oppervlakte) zou moeten worden gedefinieerd.
- De standaardregel van verlichting aan de voorzijde wit en aan de achterzijde rood dient te worden gehanteerd.

b. Toestaan van ruiters op fietspaden

- Paarden op een fietspad zijn een groot gevaar voor fietsers. Het massaverschil is te groot. Dit gaat ten koste van de fietser waarvoor het fietspad bedoeld is.
- Het bos ligt al vol met ruitersporen, veel meer dan fietspaden, terwijl er veel minder paardrijders zijn dan fietsers
- Het is al te druk op de fietspaden.
- Paarden rijden veel kwetsbare fietspaden stuk - niet alles is asfalt. Ruiters alleen toestaan op volledig verharde fietspaden
- Ruiters alleen toestaan op fietspaden vanwege transit verkeer (bv van manege naar het bosgebied).