

ZIENSWIJZE van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC).

FEHAC bepleit een vrijstelling dan wel beperking van de helmplicht voor bestuurders van historische snorfietsen. Dit is gebaseerd op het beperkte gebruik (niet voor mobiliteit zoals woon/werkverkeer) en de unieke eigenschappen van het door de voorgenomen maatregel getroffen mobiel erfgoed.

Kenmerken historische snorfiets: De historische snorfiets ("oldtimer", DET > 30 jaar) komt qua bouw en inrichting volledig of grotendeels overeen met die van het oorspronkelijke "rijwiel met hulpmotor". Dat wil zeggen:

- Rijklare massa ca. 25-45 kg inclusief rijwiel, maar desondanks "traag".
- Breedte maximaal 75 cm conform het destijds geldende Wegenverkeersreglement (WVR), Art. 79 en 80a.
- Meetrappen bij wegrijden is mogelijk en vaak zelfs noodzakelijk. Ook autonoom fietsen (rijden met uitgeschakelde hulpmotor) is veelal mogelijk.
- De prestaties van deze historische snorfietsen komen overeen met die van "moderne" e-bikes waarvoor echter géén helmplicht wordt ingevoerd, terwijl de kans op letsel niet substantieel afwijkt. Ook voor bestuurders en passagiers van "bijzondere bromfietsen" wordt geen helmplicht ingevoerd, hoewel daar vaak geen sprake is van een "gesloten carrosserie".

Aangepaste helm: Wanneer desondanks een vrijstelling van de helmplicht voor de historische snorfiets niet wordt verleend dient ook in de optiek van FEHAC het dragen van een z.g. "speed-pedelec"-helm (NTA 8776:2016) te worden toegestaan. Door een dergelijke "proportionele helm" wordt voorkomen, dat het hoofd van snorfietsers bij (mee)fietsen aan ongewenste warmte-ontwikkeling wordt blootgesteld. Dit argument is ook aanvaard bij het toestaan van deze helmsoort voor berijders van speed-pedelecs terwijl die een aanzienlijk hogere snelheid kunnen ontwikkelen.

Geen helm: Het rijden met volledig uitgeschakelde hulpmotor zou ook zonder het dragen van een helm altijd moeten zijn toegestaan. FEHAC verzoekt daarnaast, om bij bijzondere evenementen (historische optochten, Nationaal Veteraan Treffen e.d.) een ontheffing van de helmdraagplicht mogelijk te maken.

BIJLAGE

In volgende Bijlage worden enkele kanttekeningen gemaakt bij de documenten, behorende bij deze internetconsultatie (Nota van Toelichting bij het concept Besluit, onderzoeksrapport Arcadis).

Ook een alternatieve definitie van de "historische snorfiets" wordt hier gepresenteerd, evenals een voorstel tot aanpassing van het RVV, Artikel 5, Lid 3 (op fietspad met uitgeschakelde hulpmotor).

BIJLAGE, behorende bij zienswijze FEHAC.

Ad: Nota van toelichting bij het concept Besluit:

Relatie met verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan:

Wegbeheerder Gemeente Amsterdam wordt ook hier gepresenteerd als “de maat der dingen”, terwijl er 16 miljoen Nederlanders buiten de hoofdstad wonen en daar graag onbelemmerd op hun snorfiets willen rijden;

Plek op de weg:

Invoering van de helmplicht voor snorfietsers moet zorgen voor duidelijkheid. Deze duidelijkheid zou echter des te meer moeten gelden voor de “plek op de weg” waarvoor de wetgever kennelijk géén landelijke uniformiteit wenst te creëren, met veel lokaal verschillende “lappendekens” van maatregelen tot gevolg. Juist voor onze historische snorfietsen is dit een zorgelijke ontwikkeling.

Toezicht en handhaving:

De hier weergegeven tekst illustreert bovenbedoelde inconsistentie: “Door de helmplicht ongeacht de plek op de weg en het lokale verkeersbesluit altijd verplicht te stellen (..) wordt het makkelijker om hierop te handhaven” [...] “en is het niet meer van belang of er sprake is van een plaatselijk verkeersbesluit”.

Snorfiets ombouwen tot bromfiets:

Marktconforme prijs voor een kentekenplaat is ca. € 20 tot € 28 in plaats van de aangegeven € 12. Het opgegeven uurtarief van € 15 voor ombouw is niet realistisch voor een bona-fide handelaar. Keuring bij RDW is tijdrovend, mede door de afstand tot sommige keuringsstations. Kosten van aangepaste kentekencard na `omkeuring` komen ten laste van RDW.

Advies en consultatie:

Door de Politie wordt duidelijk steun uitgesproken voor het toestaan van de speed-pedelec helm.

Ad: Rapport Arcadis “Onderzoek helmplicht snorfietsers”:

- Ook hier speelt “Amsterdam” weer een (te ?) prominente rol, terwijl het toch een landelijk geldend Besluit betreft.
- De resultaten van de enquêtes onder snorfietsers worden ondanks (of juist vanwege?) het overduidelijke gebrek aan draagvlak voor de helmplicht voor kennisgeving aangenomen.
- Opvallend genoeg geldt dit ook voor aanbevelingen in de Managementsamenvatting van Arcadis: **“Een belangrijke conclusie in dit onderzoek is dat er onvoldoende betrouwbare reductiecijfers bekend zijn om op verantwoorde wijze een berekening te maken van de te verwachten effecten van een helmplicht voor snorfietsers”.**
- Doorstroming van het verkeer: volgens de inleiding van het Rapport (pag. 8) “*brenge*n snorfietsen specifieke problemen met zich mee voor onder andere de doorstroming en de verkeersveiligheid”. In de managementsamenvatting vermeldt het kopje doorstroming: “*In totaal vindt er geen noemenswaardige verandering plaats in de doorstroming op fietspad en rijweg en in het OV*”. Een opvallende stelling, gezien de voorspelde forse modaliteitsshift.

Alternatieve definitie historische snorfietsen.

De door FEHAC voorgestane uitzondering op de helmdraagplicht voor snorfietser gaat uit van de reguliere definitie voor historische voertuigen, d.w.z. Datum Eerste Toelating (DET) ouder dan 30 jaar. Dat houdt in, dat er inmiddels historische snorfietsen zijn die wel voldoen aan dit leeftijdscriterium, maar die al bij toelating vanaf ca. 1976 niet meer van trappers behoeften te zijn voorzien. Dat kan worden ervaren als strijdig met de in de FEHAC Zienswijze opgesomde kenmerken.

Om te voorkomen, dat hierdoor alle uitzonderingen niet meer bespreekbaar zijn kan mogelijk een definitie worden gebruikt, die ook in 2006 al door de Minister werd gehanteerd in de "*Tijdelijke Regeling Kentekening Klassieke Bromfietsen*". (@)

Uitgezonderde snorfietsen moeten dan voldoen aan de definitie uit deze Regeling, d.w.z. ze dienen voorzien te zijn van "rolaandrijving", dan wel zijn uitgevoerd als fiets met hulpmotor (banddiameter minimaal 24 inch / 610 mm of velgdiameter minimaal 20 inch / 508 mm). Bouwjaaris in de geciteerde regeling "geconstrueerd voor 1 januari 1974" zou nu kunnen worden vervangen door "DET > 30 jaar", omdat de overige kenmerken dan onderscheidend genoeg zijn.

@ De geciteerde Regeling is gepubliceerd in **Staatscourant 13 februari 2006, nr. 31 pag. 35**. Definities cf. artikelen 1 en 4, inclusief de daarbij vermelde toelichting.

RVV Artikel 5, voorgestelde aanpassing.

In het huidige RVV, Artikel 5, lid 3 wordt gesteld: "Bestuurders van snorfietsen uitgerust met een verbrandingsmotor mogen het onverplichte fietspad slechts gebruiken met uitgeschakelde motor".

Dit lid zou ook in de nieuwe situatie moeten worden gehandhaafd;

Tevens is het wenselijk het woord "*snorfietsen*" hier te vervangen door "*snorfietsen of bromfietsen*", omdat veel historische bromfietsen bij de schouwingsregeling in 2005 / 2006 zijn voorzien van een bromfietskenteken (gele plaat), terwijl ze toch eenvoudig met uitgeschakelde motor kunnen worden voortbewogen (cf. in deze Zienswijze toegelicht).