

VRAAG 1. De aanschaf van een helm is een eenvoudige handeling en een korte overgangstermijn is daarom voldoende. Haast is geboden, want elke dag zonder helmplicht levert traumatisch hersenletsel op dat een helm kan voorkomen. Hoe eerder hoe beter. Kies na aankondiging in het Staatsblad de eerstvolgende 1 januari of 1 juli waarop belangrijke maatregelen van kracht worden. Tijdens de overgangstermijn moet traumatisch hersenletsel voorkomen gecommuniceerd worden, eventueel in combinatie met 'fietsen verstandig op een e-bike' of een dergelijke campagne.

Advies 1: handhaving vanaf 1 januari 2021

VRAAG 2.

Na een analyse van de eerste 167 openbare bijdragen aan de internetconsultatie valt op dat de plaats op de rijbaan vaak met de helmplicht in verband wordt gebracht. Alleen op ongeveer een procent van de bijna 40.000 kilometer vrijliggend fietspad in Nederland is daar in theorie sprake van. Praktisch vooralsnog alleen in Amsterdam. De AMvB die een verplaatsing van de rijbaan mogelijk maakt is namelijk uitgesproken beperkend. Toch wordt er door BOVAG, RAI en ANWB bewust een verband mee gelegd. Veel snorfietserverkoopers en uiteindelijk ook de snorfietzers zelf nemen dit over. Dit komt vaak terug in het argument dat de maatregel ouderen met als enig vervoermiddel een snorfiets in isolement brengt omdat ze niet van het beschermde fietspad af durven. Dit is absoluut niet waar de artsen die om een helmplicht vroegen voor pleiten. Integendeel. De veiligheid van snorfietzers jong en oud is gediend met een helmplicht voor snorfietzers op het fietspad.

Advies 2: In de voorlichtingscampagne over de helmplicht moet dan ook deze communicatie-strategie van bovenstaande partijen worden gecompenseerd. 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.

Een ander terugkerend argument is 'een helm voorkomt geen ongelukken'. Dat is ook niet wat de 130 artsen die om de helmplicht vroegen beweerden. Het gaat om hersenletsel, dat kan voorkomen worden of minder ernstig uitvallen met een helm op.

Letsel aan het aangezicht voorkomen door een integraalhelm zou bijvoorbeeld winst zijn, maar dit is niet door de artsen benoemd. De helmplicht gaat om het beschermen van de hersenen. De schedel is het kwetsbaarst en hersenletsel is praktisch niet te herstellen. Ook bij 25km/u is hier al sprake van. Het overtreden van die snelheidslimiet, vaak genoemd als het eigenlijke probleem, is dus irrelevant. Het advies van het adviescollege ATR om eerst te proberen de snelheid van snorfietzers op andere manieren te verlagen is dat dus ook. Ook botsingen met auto's voorkomen met andere maatregelen is niet zaligmakend, want snorfietserongelukken zijn ook evengoed eenzijdig.

Traumatisch hersenletsel leidt vaak tot levenslange afhankelijkheid van zorg en een extreem lage kwaliteit van leven ('kasplantje'). Daarom is het een morele plicht om de snorfietser een helm op te laten zetten omdat je die gevolgen van het ongeluk niemand toewenst. De RAI Vereniging noemt dat cynisch in haar position paper 'sentimentele argumenten' en dat is onwerkelijk. De helmplicht is urgent en moet zeker niet gekoppeld worden aan het toelatingsbeleid van nieuwe lichte elektrische voertuigen die als bijzondere bromfiets op de weg kunnen komen. Ook die zullen praktisch altijd een helm nodig hebben om dezelfde reden als bij de snorfietser.

Advies 3: Communiceer dat de helmplicht nodig is om hersenletsel te voorkomen. Vuistregel: op alle gemotoriseerde tweewielers is een helm nodig.

Volgens veel reacties in deze consultatie vloeit hieruit voort dat de e-bike om dezelfde reden ook een helm nodig zou hebben 'omdat die ook 25km/u gaat.' Dit is niet aan de orde, want de e-bike is een

fiets (met gemotoriseerde ondersteuning). Op een fiets moet je trappen, je hoofd voert de lichaamswarmte af naar boven en dus kan je niet ondertussen een integraalhelm dragen. De compromishelm met ventilatiegaten die is uitgevonden voor de speedpedelec is wat dat betreft ook ondermaats wat traumatisch hersenletsel betreft. De speedpedelec-fietsers lijken zich hiervan bewust en passen hun gedrag erop aan. Voornamelijk fitte forensen durven over te stappen op dit vervoersmiddel met een gebruiksaanwijzing.

Ondanks anecdotes in deze consultatie over opgevoerde e-bikes, speedpedelecs als e-bikes en e-bikes die snorfietsen inhalen is de gemiddelde snelheid van de e-bike nauwelijks hoger dan die van een gewone fiets. Wel problematisch is de vergrijzende groep gebruikers die veel eenzijdige ongelukken maken. Deze groep wordt demografisch vanzelf al groter en heeft op zich al een hoger sterfterisico dan de gemiddelde fietser. Dat nemen ze mee naar de e-bike. Daarnaast veroorzaakten ze altijd al veel eenzijdige ongelukken op een gewone fiets (ze vallen eraf). Dat gedrag wordt nu ook meegenomen naar de categorie e-bike. Terwijl de e-bike op zich juist het leren van meer vaardigheden en grotere behendigheid vergt, is dat precies wat afneemt in deze groep. De trade-off tussen verhoogd comfort in combinatie met hogere eisen aan de gebruiker wordt niet goed overgebracht door verkopers. Alleen het comfort en vergrote mobiliteit benadrukken ze.

Advies 4: Verwijs vanuit de helmplicht-campagne naar een extra overheids campagne 'verantwoord e-bike gebruik' om ouderen te informeren over de e-bike. Om mogelijke problemen in de toekomst te voorkomen moeten (jonge) e-bikers daar lezen over de strafbaarheid van het opvoeren van een e-bike. Een e-bike opvoeren betekent immers het fietsen op een ongekeurde speedpedelec zonder kenteken en helm. Verkopers moeten mondeling naar deze informatie verwijzen (video in webshop) ondersteund met een verplichte begrijpelijke bijsluiters bij elke verkochte e-bike.

Het onderzoek van Arcadis wordt ook genegeerd in veel bijdrages aan deze consultatie. Sommige individuen zeggen zelfs letterlijk dat dit onderzoek niet deugt omdat het niet in lijn is met de eigen waarneming of intenties. Ook RAI Vereniging negeert het onderzoek en suggereert dat de fietsinfrastructuur de extra fietsers niet aan kan. Dat is onlogisch omdat een snorfiets met helm niet meer ruimte inneemt. Als de snorfiets op een fiets overstapt vergroot juist de capaciteit van het fietspad. De autoinfrastructuur kan de extra snorfietsers die auto, bromfiets of speedpedelec gaan rijden makkelijk absorberen. Dit is ook de ervaring van Amsterdam na de lokale helmplicht (nota bene in combinatie met verplicht naar de rijbaan!).

Een nieuw, ietwat vergezocht, argument is de vergroening. Bij een helmplicht kiest men meer voor de auto en het succes van de elektrische snorfiets wordt in de kiem gesmoord. Dit klinkt relevant, maar een snorfietsgebruiker legt gemiddeld maar 1500 kilometer per jaar af, terwijl een fietser gemiddeld 1000 kilometer per jaar fietst. Dat is bijna niets ten opzichte van het aantal kilometers per jaar van een automobilist. Het verdampt in alle miljarden autokilometers in dit land. Daarnaast vervangt niet elke snorfiets alle kilometers door de auto als alternatief. Menig snorfietsritje kan alleen door een (brom/elektrische)fiets of de benenwagen vervangen worden omdat autoparkeren een obstakel is.

Voor wat betreft het traumatisch hersenletsel staat al vast dat de helmplicht per definitie beter is dan blootshoofds. Of het ook minder dodelijke slachtoffers en letsel in het algemeen oplevert is wel de verwachting, maar ook niet cruciaal. Als de overlevers van snorfietsongelukken na operatie en revalidatie weer een redelijke kwaliteit van leven hebben is de helmplicht al gerechtvaardigd. Zolang het maar geen kaspantjes worden, is de vraag van de 130 artsen. Statistisch vertaalt zich dat niet per se in minder doden en gewonden door de wijze waarop verkeersveiligheid wordt gekwantificeerd: in doden en gewonden, niet in quality of life.

Advies 5: meting op basis van quality of life bij snorfiets-overlevers (met een nulmeting voor de helmplicht)

De Solexrijders reageerden ook op de internetconsultatie. Ze zouden net zoals de fietsers op een e-bike geen motorhelm op kunnen omdat ze af en toe zelf trappen (bij tegenwind en heuvel-op). Dit is op te vangen door de discretionaire bevoegdheid van de handhaver van de wet. Als die een Solexrijder met een speedpedelec-helm aantreft kan hij of zij besluiten om af te zien van een sanctie. Dit speelt zich dan praktisch alleen af in zeldzame situaties zoals op heuvelachtig-terrein op een warme zomerdag. Deze zeldzaamheid rechtvaardigt geen uitzondering op de helmplicht. Mogelijk ontstaat jurisprudentie als een Solexrijder met speedpedelec-helm die op een warme zomerdag heuvel-op rijdt onterecht beboet wordt. Een wettelijke uitzondering zal door de industrie gebruikt worden om een nieuw product op de markt te brengen wat ook voldoet aan de criteria van een Solex. Leeftijd op zich zegt niet alles en is niet bruikbaar. Solexrijders zouden ook een individuele ontheffing bij het hoofd van de politie kunnen aanvragen.

Advies 6: geen uitzondering in wet voor Solex, maar discretionaire bevoegdheid handhaver

Sommige reacties gaan in op het ombouwen van een snorfiets naar een bromfiets. Voor het vergroten van het draagvlak en de logistieke uitdaging is het zeker aanbevelenswaardig om de keuring door het RDW uit te besteden aan de bromfietshandelaren die nu al RDW-erkend zijn. Als een APK op de veiligheid van een auto toevertrouwd wordt aan garagehouders, dan kan de keuring op veiligheid van een omgebouwde snorfiets dat zeker wel. De prijs van de ombouw van blauw naar geel kenteken wordt dan bepaald door de garagehouder, RDW rekent alleen een beetje administratiekosten. Dit vergroot het draagvlak voor de maatregel omdat juist de snorfietsers die nu te snel rijden dat kunnen blijven doen, maar dan op een bromfiets en legaal. De verplaatsing van fietspad naar rijbaan vergroot hun veiligheid, bewijst de maatregel bromfiets op rijbaan uit 1999. De trage snorfietsers blijven op het fietspad.

Advies 7: omkeuren van blauw naar geel ook door RDW-erkende garagehouders

Qua logistiek is er geen reden om de helmplicht uit te stellen. Bij de invoering van de helmplicht in Amsterdam waren er ook zorgen over de beschikbaarheid van helmen, maar uiteindelijk bleken snorfietsers nog een helm te hebben. Er waren geen tekorten. In grensgebieden kan men desnoods in het buitenland een motorhelm kopen als lokale winkels uitverkocht raken op het laatst. Het is de plicht van de burger om aan de wet te voldoen. De oplettende burger ziet de helmplicht al aankomen.

Advies 8: op dag van publicatie in het Staatsblad gelijk een simpele aankondiging, liefst eerder al

Er zijn snorfietsen die op straat verhuurd worden via een app op de smartphone, zoals Felyx. De helmplicht is geen obstakel hier omdat dergelijke initiatieven ook in elders in Europa bestaan, zelfs met motorscooters. Iedere huurder krijgt een haarnetje gratis. Het vergt een periode van gewenning. De Felyx wordt in Amsterdam, met een lokale helmplicht, ook verhuurd.

R. Rustema

Adviseur van de petitionerende 130 artsen.