

Position Paper: deelmobiliteit en de helmplicht voor snorfietzers

29 maart 2020

Introductie

Sinds een jaar maakt de Nederlandse startup *GO Sharing* steden leefbaarder door het aanbieden van deelvervoer met elektrische snorscooters. De accu's van onze e-scooters rijden met groene energie uit zonnepanelen en zijn dus 100% duurzaam en zonder uitstoot. Wij zijn momenteel met veel succes - en in nauwe samenwerking met gemeenten en OV-bedrijven - actief in Eindhoven, Rotterdam en Helmond. In deze steden rijden nu ±750 GO scooters rond. Wij staan op het punt ook uit te breiden naar diverse andere steden. We bieden hiermee een alternatief voor auto- en scooterbezit en dragen zo aantoonbaar bij aan de beleidswensen die de Rijksoverheid en gemeenten hebben ten aanzien van luchtkwaliteit, leefbaarheid en Mobility-as-a-Service (MaaS). Voor het groeien van de markt van deelmobiliteit is de steun van Rijksoverheid en gemeenten hard nodig en zeer welkom. We voelen ons betrokken bij de maatschappij en denken graag mee over hoe we de gezamenlijke doelstellingen op het gebied van mobiliteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid kunnen verwezenlijken. Daarom reageren wij middels dit position paper op de consultatie ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers.

Zienswijze helmplicht snorfietzers

Veiligheid is een topprioriteit van GO Sharing, daarom zijn wij ook zeker geen tegenstander van een helmplicht. GO Sharing heeft alle begrip voor de argumenten ten aanzien van verkeersveiligheid en de resultaten die het onderzoek helmplicht voor snorfietzers heeft opgeleverd. Echter, er zijn ook andere relevante overwegingen waarvan het verstandig is als de minister die meeweegt. Daarnaast hebben wij onze bedenkingen bij de effectiviteit van de maatregel op de verkeersveiligheid in de vorm - gericht tegen één vervoersmodaliteit - van het voorliggende ontwerpbesluit dat de minister nu voor ogen heeft. We zijn absoluut niet tegen een helmplicht (eigenlijk voorstander), maar de timing en invoering van de maatregel zijn wel cruciaal (zeker tegen de context van de Coronacrisis), net als het level playing field ten aanzien van andere vervoersmodaliteiten.

Onze zienswijze richt zich op enkele onderdelen:

Verkeersveiligheid

Veiligheid is dus erg belangrijk voor GO Sharing. Vanuit die optiek zijn wij ook voorstander van een helmplicht. Echter graag geven wij enkele overwegingen en twijfels mee ten aanzien van de doelmatigheid van voorgestelde maatregel.

- **Wij verwachten een waterbedeffect** wat betreft veiligheid. Het ontmoedigen van het gebruik van een bepaald type vervoersmodaliteit zal natuurlijk een positieve bijdrage leveren als het gaat om het verminderen van letselslachtoffers bij die specifieke doelgroep. Het is echter zeer aannemelijk dat deze helaas weer zullen terugkeren bij de alternatieven waarvoor de consument kiest (auto, e-bike 30km p/u, bromscooter 45km p/u). Die keuzemogelijkheden zullen daarbij alleen maar gaan toenemen met de introductie van allerlei Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's).

Graag stellen wij de minister bij de invoering van een helmplicht daarom voor om zulks een **maatregel in te voeren los van de vervoersmodaliteit en de maatregelen meer te baseren op snelheid en risicoprofiel van deze modaliteiten**. Dit voorkomt een waterbedeffect en zorgt bovendien voor een level playing field in deze zeer competitieve markt voor deelvervoer.

- Om een level playing field te behouden zijn wij bijvoorbeeld ook van mening dat de **helmplicht dan bijvoorbeeld ook voor bestuurders van elektrische fietsen** zou moeten gelden die tegenwoordig makkelijk 30km p/u gaan. Wanneer de minister veiligheid serieus wil nemen, dan voert zij deze regel in gebaseerd op risicoprofiel en snelheid, en niet specifiek tegen een bepaalde vervoersmodaliteit. Wij vinden dat momenteel onvoldoende door de minister wordt onderbouwd waarom voor e-bikes en bepaalde LEV's in het kader van veiligheid geen helmplicht wordt ingevoerd. Met de ontwikkeling van LEV's en andere vervoersmodaliteiten blijft de minister anders ook achter de feiten aanlopen. Het zou tevens duidelijkheid scheppen naar ontwikkelaars van nieuwe vervoersmodaliteiten, wat ons innovatielandschap ten goede zou komen.

- **Doelmatigheid van voorgenomen maatregel: in het onderzoek helmplicht is onvoldoende onderzocht hoeveel ongelukken bromfietsen maken - en de ernst daarvan - vanwege hun snelheidsverschil met de snorfiets.** Dit omdat de verwachting is dat veel dat veel snorfietsers bij invoering van de maatregel een overstap naar de bromfiets (45km p/u) maken. Datzelfde geldt voor de overstappers naar de e-bike (30km p/u). Net zo goed als dat meer automobilisten, meer kansen geven op meer verkeersongelukken en vooral ook congestie. Het lijkt ons goed om dit mee te nemen bij de afweging of de voorgestelde maatregel daadwerkelijk doelmatig voor het te bereiken doel: minder verkeersslachtoffers.
- **Een extra overweging vanuit het perspectief van deelmobiliteit: Aanbieders van deel(snor)scooters zullen vermoedelijk door de maatregel spoedig overstappen op bromfietsen (45km p/u). De vraag is of dit niet juist voor meer gevaarlijke situaties en ongelukken gaat zorgen** omdat bromfietsen een hogere snelheid kennen. Tenslotte blijkt uit onderzoek onder deelsnorscootergebruikers dat wanneer zij toch een helm op moeten, zij dan ook liever 45km p/u willen rijden. Het lijkt ons daarom goed als de minister dit nader onderzoekt alvorens voorgenomen maatregel in te voeren. Ook de kosten voor ombouw (zie onderstaand) zijn een incentive voor deelvervoeraanbieders om dan maar niet voor ombouwen te kiezen en het park te verruilen voor bromscooters die 45km p/u gaan.
- Graag geven wij u ook mee dat wij bij het bestuderen van voorhanden onderzoeken over verkeersveiligheid, sterk het idee krijgen dat **veel ongelukken gebeuren met vooral particuliere (illegaal) opgevoerde snorfietsen**. Zou het niet mogelijk zijn andere - minder ingrijpende - maatregelen te nemen die juist dit 'type' weggebruiker weert of strenger aanpakt? Deelvervoeraanbieders worden nu in de verkeersstatistieken meegewogen met dit type weggebruiker terwijl deelvervoeraanbieders hun voertuigen echt scherp begrenst hebben op 18-25km p/u. Een maximale snelheid - en daarmee benodigde handelingssnelheid – die juist bewezen heel veilig is gebleken voor minder ervaren bestuurders. **Ongelukken zijn zeer zeldzaam in onze sector.**

Praktische en financiële consequenties voor aanbieders e-deel(snor)scooters

GO Sharing wil er graag op wijzen dat voorgenomen maatregel ook grote praktische en financiële consequenties heeft voor aanbieders van deel(snor)scooters.

- Zo moeten de aanbieders van deel(snor)scooters (vaak startups met weinig vlees op de botten) hun voertuigen laten ombouwen zodat er één of twee helmen in kunnen worden opgeslagen, er moeten helmen aangeschaft worden en de scooters moeten opnieuw worden gekeurd door de RDW. Ter illustratie, voor GO Sharing betekent dit de ombouw van ±5750 scooters en een kostenpost van honderden euro's per scooter. 5000 snorscooters daarvan zijn al vorig jaar aanbesteed en momenteel onderweg naar Nederland. Dit betekent een desastreuze en onverwachte kostenpost voor GO Sharing en ook voor andere startups zoals ons. GO Sharing was van plan dit jaar naar 20 gemeenten uit te breiden met deze bestelling en loopt nu tegen een enorm probleem aan. Graag willen wij serieus aandacht van de minister voor dit probleem.
- Kijkend naar hoe de lokale verordening voor een helmplicht in Amsterdam heeft uitgepakt, is een te verwachten gevolg dat er een aanzienlijke terugloop zal volgen in de vraag naar- en het gebruik van elektrische deelsnorscooters. Dit terwijl steden juist nu inzetten op autoluwe binnensteden, het stimuleren van deelmobiliteit en werk willen maken van MaaS, waarin e-deelscooters een belangrijke rol spelen. De helmplicht kan er voor zorgen dat de groei van deze bewezen vorm van deelmobiliteit afgeremd wordt. Dit lijkt niet alleen met het kapsel of draaggemak te maken te hebben, maar veel gebruikers vinden het ook vanuit hygiënisch oogpunt heel onaantrekkelijk. Deze ontwikkeling aan de vraagzijde zal - gecombineerd met de gevolgen van de Coronacrisis - ernstige gevolgen hebben voor startups zoals GO Sharing die nu juist bezig zijn om een oplossing aan te dragen voor de beleidsopgaven van gemeenten en het kabinet. Wij zouden dan ook graag wat coulance van de minister willen vragen.

Luchtkwaliteit en draagvlak voor deelvervoer

- Uit het onderzoek helmplicht blijkt dat door voorgenomen maatregel de CO2-uitstoot in steden zal

stijgen wat de luchtkwaliteit niet ten goede komt. Er zal meer CO2 uitgestoten worden en dat vinden wij teleurstellend. De missie van GO Sharing is juist om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren en het gebruik van deelfervoer - ten opzichte van bezit - te stimuleren en zo bij te dragen aan een leefbaardere stad en meer ruimte op straat.

Doorstroming en draagvlak voor elektrificatie

- De snorscooter is voor veel Nederlanders een betaalbaar en geliefd vervoersmiddel en niet zelden een oplossing voor de congestie / bereikbaarheid in drukke binnensteden. En anders wel ten aanzien van de beschikbare ruimte op straat. Zeker nu, met het zero-emissie park dat aanbieders van deelfervoer hebben (en ook steeds meer particulieren), is er geen reden om deze vervoersmodaliteit te ontmoedigen. Het ontmoedigen van het gebruik van een dergelijk veelzijdig voertuig zal er niet toe bijdragen dat emissiedoelstellingen en het oplossen van stedelijke knelpunten zullen worden gerealiseerd. Daarnaast is het voor veel mensen een laagdrempelige manier om kennis te maken met elektrisch vervoer, en zo de drempel voor hen lager te maken om in de toekomst voor elektrisch vervoer te kiezen. Ook dat zou bijdragen aan het begrip en draagvlak van burgers voor de keuze voor elektrificatie die dit kabinet maakt in het Klimaatakkoord.

Belangrijkste aanbevelingen

- **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.** Ook menen wij dat het belangrijk is om een level playing field ten aanzien van andere vervoersmodaliteiten (zoals de e-bike en bepaalde LEV's) te hanteren, zowel vanuit het perspectief van veiligheid als wel eerlijke concurrentie. Dit voorkomt verstoring van de markt voor deelmobiliteit en het schept duidelijkheid naar ontwikkelaars van nieuwe vervoersmiddelen. Wat het innovatielandschap weer versterkt.
- **GO Sharing zou - vooral ook tegen de context van de Coronacrisis en de moeilijke tijden die wachten - willen pleiten voor een uitzondering op de helmplicht voor deelfervoer tot 25km p/u voor de komende jaren.** Het zorgt er tenslotte voor dat startups zoals wij niet omvallen, dat deelfervoer gestimuleerd wordt en dat wij als echt Nederlands deelfervoerbedrijf kunnen blijven bijdragen aan de beleidsdoelen van Rijk en gemeenten. **Indien een uitzondering voor deelfervoer niet mogelijk blijkt, dan bepleiten wij toch zeker een ruimhartige overgangstermijn van minstens drie tot vier jaar. Die ruime overgangstermijn in volgens ons noodzakelijk** om voor bepaalde startups in deelmobiliteit het hoofd boven water te houden.
- **GO Sharing adviseert de minister om nader onderzoek te doen naar de doelmatigheid en efficiëntie van de maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen en het waterbedeffect (en level playing field) met andere vervoersmodaliteiten (zowel vanuit het perspectief van veiligheid als eerlijke concurrentie).** Tenslotte, een belangrijke conclusie in het onderzoek helmplicht 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”*. Bij aanvullend onderzoek mogen de belangen en gevolgen voor deelfervoeraanbieders in onze optiek ook best meegewogen worden, net als de bijdrage die vervoersaanbieders zoals GO Sharing leveren aan de beleidsdoelen van de diverse overheden, zoals bovenstaand uiteengezet.

Wij hopen dat u onze inzichten en aanbevelingen serieus meeweegt bij de inrichting van voorgenomen maatregel tot een helmplicht voor snorfietsen. Waarvoor veel dank.

Mocht u vragen hebben of mocht ik u op enige wijze van dienst kunnen zijn, dan ben ik daarvoor met plezier bereikbaar.

Hoogachtend,

Raymon Pouwels
CEO/Oprichter GO-Sharing