

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

Bijlagen

4

Datum 7 oktober 2020
Betreft Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg over brief
inzake de stand van zaken van het ontwerpbesluit
helmplicht snorfietzers

Geachte voorzitter,

Op 30 september jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen en opmerkingen ingebracht over de brief inzake de stand van zaken van het ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers (Kamerstuk 2020Z16884). Hieronder treft u de antwoorden op de vragen en reactie op de opmerkingen per fractie aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

drs. C. van Nieuwenhuizen – Wijbenga

II. Antwoord / Reactie van de Minister

VVD-fractie

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

De leden van de VVD-fractie willen weten voor hoeveel snorfietsers de helmplicht zou gaan gelden. Wat betekent dit voor de mensen die een snorfiets bezitten?

Uit cijfers van het CBS en de RAI Vereniging blijkt dat op dit moment Nederland ruim 790.000 snorfietsen telt. Feitelijk betekent dit dat een helm aangeschaft moet worden door bestuurders en eventueel voor passagiers om met de snorfiets te kunnen blijven rijden. Uit de internetconsultatie komen aanvullende gevolgen aan het licht zoals geschetst in mijn brief van 29 juni jl.¹

Wat is nog de toegevoegde waarde van de aparte categorie snorfiets als de helmplicht van toepassing is en wat is dan nog het verschil ten opzichte van een bromfiets?

Uit de internetconsultatie en recent onderzoek van TeamAlert² blijkt de toegevoegde waarde in de huidige situatie voor veel mensen de vrijstelling van een helmplicht te zijn. Het verschil blijft dat de snorfiets verplicht op het fietspad moet rijden, terwijl de bromfiets daar niet mag rijden. De snorfiets en bromfiets moeten beiden op het verplichte bromfietspad. Op deze paden geldt binnen de bebouwde kom voor de snorfiets een maximumsnelheid van 25 km per uur en voor de bromfiets geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. Buiten de bebouwde kom mag de bromfiets 40 km per uur. Voor de snorfiets blijft de maximumsnelheid 25 km per uur. Op de rijbaan geldt een maximumsnelheid van 45 km per uur voor bromfietsen.

Is de minister ervan op de hoogte dat de snorfietsen sneller verduurzamen dan bromfietsen?

Daar ben ik van op de hoogte. Vanwege afspraken in het Klimaatakkoord elektrificeren snorfietsen sneller dan bromfietsen. Uit recente cijfers is gebleken dat in de eerste acht maanden van 2020 21,3 procent van de nieuwe snorfietsen elektrisch aangedreven is. Van deze bijna 9.000 exemplaren blijkt dat de helft zakelijk is geregistreerd. Dat laat een grote populariteit zien van aanbieders van deelscooters, die vrijwel alleen elektrische snorfietsen inzetten voor hun diensten. Aangezien meer dan de helft van de snorfietsers heeft aangegeven³ bij invoering van een helmplicht over te stappen op een ander vervoermiddel, zoals de auto of een bromfiets, wordt de kans op verdere vergroening mogelijk gemist. In de internetconsultatie wordt ook gevraagd de nadelige gevolgen voor de verduurzaming mee te laten wegen in het besluit om al dan niet een helmplicht in te voeren.

Is de minister het met deze leden eens dat er een groot risico schuilt in het invoeren van de helmplicht, omdat sommige snorfietsen opgevoerd zullen gaan worden naar de snelheid van een snellere brommer?

Door de branche worden leden met regelmaat dringend opgeroepen om het opvoeren van snorfietsen expliciet af te raden en daaraan op geen enkele manier medewerking te verlenen.

Bovendien blijft de politie ook na het invoeren van de helmplicht handhaven op de snelheid en het opvoeren van snorfietsen.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/29/resultaten-internetconsultatie-ontwerpbesluit-helmplicht-snorfietsers-rvv-1990>

² <https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/focusgroeponderzoek-beginnende-scooterrijders/>

³ Arcadis, Onderzoek helmplicht snorfietsers, 11 oktober 2011

Uit het Onderzoek Helmplicht Snorfietsers⁴ blijkt dat bij de uitgevoerde enquête door 16% van de snorfietsers is aangegeven dat zij hun snorfiets zouden laten ombouwen tot bromfiets (door de begrenzer er af halen). Indien dit wordt gedaan, mag op de rijbaan 45 km/u met helm worden gereden. Het risicocijfer voor de snorfiets zonder helm is gelijk aan het risicocijfer voor de bromfiets met helm, dus ik verwacht geen groter risico.

Overigens blijkt uit de evaluatie van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam (met helmplicht) dat na deze maatregel in de praktijk nauwelijks sprake is geweest van het ombouwen van de snorfiets naar een bromfiets.

En wat betekent de verplaatsing van de snorfiets naar de weg? Deelt de minister de mening dat langzame snorfietsers risico lopen in de verkeersveiligheid als ze verbannen worden naar de rijbaan en zo geconfronteerd worden met vrachtwagens en personenvoertuigen?

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets die middels deze wijziging ingevoerd zou worden, heeft geen betrekking op de plek op de weg van de snorfiets. De snorfiets blijft in beginsel op het fiets/bromfietspad rijden.

Wel blijft de mogelijkheid bestaan voor wegbeheerders om bij verkeersbesluit de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen (waarbij nu reeds een helmplicht geldt). Hiertoe kan een wegbeheerder besluiten als er sprake is van grote drukte op het fietspad. Uit de evaluatie van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam blijkt dat de verplaatsing een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden.

Is voldoende bekend over alle negatieve aspecten van dit ontwerpbesluit?

Mogelijk zorgt de overstap van snorfietsers naar een ander reeds toegelaten vervoermiddel (fiets, elektrische fiets, bromfiets en auto) voor negatieve effecten op de verkeersveiligheid. Ik ben in afwachting van de uitkomsten van het verdiepende onderzoek naar de impact hiervan: de zogenaamde verschuivingseffecten. Het rapport verwacht ik deze maand.

Het effect op de verkeersveiligheid als snorfietsers overstappen naar nieuwe soortgelijke voertuigen hangt af van het nieuwe kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). De outline van dit kader ontvangt de Tweede Kamer dit najaar. Vóór het kerstreeces verwacht ik dan een eerste uitspraak over de helmplicht voor LEVs te kunnen doen en deze af te wegen tegen het ontwerpbesluit. Hiermee kan ik recht doen aan de door mij overgenomen aanbevelingen uit de rapportage van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over toelating op de weg van LEVs: soortgelijke voertuigen gelijk behandelen en bestaande voertuigen meenemen in de afwegingen. De keuzes dienen logisch en consistent te zijn, zodat deze bijdragen aan de voorspelbaarheid van het verkeersgedrag en aan adequate handhaving en uiteindelijk aan de verkeersveiligheid. Het al dan niet verplichten van een helm is bijvoorbeeld te koppelen aan trapondersteuning of het aantal wielen. Meer complex wordt het als kenmerken gecombineerd worden of minder zichtbaar zijn zoals de mate van trapondersteuning. Dit vergt nader onderzoek zoals ik ook benadrukt heb in de brief van 1 oktober jl⁵. Tegelijkertijd dienen deze keuzes zo min mogelijk negatieve verschuivingseffecten te sorteren tussen categorieën. Door nu te kiezen voor een helmplicht voor de snorfiets, wordt impliciet deze keuze ook gemaakt voor LEVs vanwege de soortgelijkheid met de

⁴ Arcadis, Onderzoek helmplicht snorfietsers, 11 oktober 2011

⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z17709&did=2020D38294

huidige snorfietscategorie. De snorfiets is er immers ook in de elektrische variant en vanaf 2025 laten we alleen nog maar snorfietsen toe die elektrisch zijn. Het risico bestaat dat men kiest voor de snellere varianten zoals de bromfiets en de speed-pedelec.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

Een derde negatief aspect van dit ontwerpbesluit heeft betrekking op het gemotoriseerd rijwiel. Uit de internetconsultatie blijkt dat een helmplicht voor alle snorfietsen met uitzondering van de bijzondere bromfietsen betekent dat een bestuurder van het gemotoriseerd rijwiel ook een brom/motorfietshelm op moet. Dit voertuig ziet eruit als een elektrische fiets en werkt net zoals een elektrische fiets. Bij een maximumsnelheid van 25 km per uur stopt de trapondersteuning. De grote verschillen met de elektrische fiets zijn dat je een blauw kenteken moet voeren, een AM-rijbewijs moet hebben en dat het voertuig een vermogen van maximaal 1000 Watt heeft. Volgens de reactie uit de internetconsultatie is dan een brom/motorfietshelm ongeschikt en daarom zou voor een uitzondering gekozen moeten worden van de helmplicht of een andere helm (in analogie met de speed-pedelec) toegestaan moeten worden. Momenteel wordt uitgezocht of deze helm geschikt is voor deze voertuigen en hoe dit vervolgens in het besluit al dan niet opgenomen zou moeten worden als uitzondering van helmplicht of als uitzondering van helmtype. Deze aanpassing in het ontwerpbesluit vergt nadere afstemming met experts en met mijn collega van JenV. Mijn inschatting is dat dit in dit najaar aangepast kan worden. Voor de historische snorfiets zoals de Solex en de Spartamet geldt hetzelfde als voor het gemotoriseerd rijwiel. Bij dit type is ook sprake van enige mate van trapondersteuning en vaak een beperkt motorvermogen. Een brom/motorfietshelm voor deze categorie lijkt dus ook ongeschikt. Uitzondering van de helmplicht of een ander helmtype lijkt daarmee ook meer geëigend. In de bijlage treft u een overzicht van de diverse typen snorfietsen waarin de verschillen nader toegelicht zijn.

Tot slot is door de RAI Vereniging via de internetconsultatie aangegeven dat het (valse) gevoel van veiligheid door het dragen van een helm leidt tot negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Snorfietsers zouden hierdoor meer risico's nemen en andere weggebruikers zouden de snorfietsers als minder kwetsbaar beschouwen. Een aantal wetenschappers vanuit o.a. UvA, SWOV en PBL brengt dit punt ook op in de discussie over een helmplicht voor fietsers en beroepen zich daarbij op buitenlandse onderzoeken naar de helmplicht voor fietsers⁶. Er is hier geen onderzoek over bekend ten aanzien van snorfietsers.

--

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister meer inzicht zou kunnen geven in de zienswijzen van de consultatie. Zijn er naast reacties van belangenorganisaties nog veel andere reacties geweest in het consultatieproces? Meer dan 75% van de 227 reacties is afkomstig van particulieren. Verder hebben twee gemeenten en een breed spectrum aan bedrijven en belangenorganisaties gereageerd waaronder RAI Vereniging, BOVAG, ANWB en KNMV. Circa 7% van de indieners geeft aan (in principe) positief tegenover de helmplicht te staan. Met name wordt gewezen op de toename van de verkeersveiligheid. Circa 75% van de indieners geeft aan tegen de voorgestelde regelgeving te zijn. De maatregel wordt

⁶ https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/debat-fietshelmplicht-op-het-verbindingfestival-wel-of-niet?utm_source=MobiliteitsPlatform&utm_campaign=98a1980019-MobiliteitsPlatform06052020_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_27f8e362c0-98a1980019-342655305

vooral ervaren als een oplossing voor andere problemen dan de verkeersonveiligheid voor de snorfietser die zich aan de (snelheids)regels houdt. Zo geven sommige indieners aan dat er voor elektrische fietsen geen helmplicht is, terwijl deze een maximale trapondersteuning hebben van 25 km per uur (gelijk aan de maximumconstructiesnelheid van snorfietsen). In plaats daarvan zou beter moeten worden gehandhaafd op de snelheid en het opvoeren van de snorfietsen. Men wijst ook op de financiële nadelen die de helmplicht met zich meebrengt variërend van kosten voor de aanschaf van een helm, kosten voor de aanschaf van een ander vervoermiddel, kosten en moeite voor het ombouwen naar bromfiets en de waardevermindering van de snorfiets die zowel de particulier als bedrijven raakt. Verder wordt gesteld dat de helmplicht slecht voor het milieu is omdat snorfietsers overstappen naar een ander vervoersmiddel (zoals de auto). Ook wordt in diverse reacties voorgesteld om naast de brom/motorfietshelm bijvoorbeeld ook het gebruik van een goedgekeurde speed-pedelec-helm toe te staan vanwege de variëteit in functionele kenmerken binnen de snorfietscategorie zoals trapondersteuning. Een brom/motorfietshelm wordt gezien als te zwaar en weinig ventilerend in het geval meegetrapt moet worden.

Een aantal mensen geeft aan dat een helm dragen tot zodanig fysiek ongemak leidt dat zij overstappen naar de auto. Particulieren die tegen de helmplicht zijn komen met voorbeelden waarbij zij aangeven bewust voor de snorfiets gekozen te hebben omdat een helm niet verplicht is en dat vooral jongeren te hard rijden en dat een helmplicht tot een bepaalde leeftijd verplicht zou moeten zijn.

Vanuit de andere overheden hebben de gemeente Utrecht en de gemeente Amsterdam gereageerd. Beiden zijn groot voorstander van de helmplicht voor snorfietsers. De gemeente Utrecht merkt daarbij op rekening te houden met de beperkingen die deze maatregel voor sommige inwoners kan opleveren. Mogelijk is er een groep waarvoor alternatieven minder aantrekkelijk zijn.

De gemeente Amsterdam wijst ons er op dat de integraalhelm die voor bromfietsen verplicht is, niet voor alle snorfietsers geschikt lijkt.

Hoe maakt de minister de afweging?

Als iedere snorfietsgebruiker een helm gaat gebruiken en de keuze voor een snorfiets niet beïnvloed wordt door een helmplicht, dan neemt het aantal dodelijke slachtoffers onder snorfietsers af. Echter, op basis van onderzoek en reacties uit de internetconsultatie mogen we een andere uitwerking van de maatregel verwachten. Daarom vind ik het belangrijk dit ontwerpbesluit zo integraal mogelijk te benaderen om onbedoelde negatieve effecten te vermijden op zowel de verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Het gaat dan niet alleen om de impact op de verkeersveiligheid van de snorfiets, maar ook van de overstappers en andere kwetsbare weggebruikers. Ook weeg ik mee de behoefte aan compacte, schone, stille en flexibele vormen van vervoer voor korte afstanden. Door de Coronacrisis is daar ook de behoefte aan individueel vervoer bij gekomen. Verder acht ik het van belang ook andere maatregelen mee te wegen die van impact zijn op de verkeersveiligheid. Zo laat een studie van SWOV (2017)⁷ naar snorfietsongevallen zien dat naast de helmplicht een palet van maatregelen impact heeft op het terugdringen en verminderen van het letsel. Voorbeelden hiervan zijn het verbreden en obstakelvrij maken van fietspaden en de snorfiets controleren op rijnsnelheid in plaats van maximale voertuigsnelheid.

⁷ <https://www.swov.nl/nieuws/diepteonderzoek-snorfietsongevallen-op-het-fietspad-hoe-ontstaan-ze-en-hoe-zijn-ze-te>

--

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

De leden van de VVD-fractie zouden graag van de minister willen weten hoe de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Is dit volgens de minister in voldoende mate onderzocht? Zo nee, wat is dan nog nodig?

Ik ben mij er van bewust dat een helm geen ongeval voorkomt, maar alleen bepaald letsel aan het hoofd. Er is geen recent onderzoek bekend naar de effecten van een bromfietshelm. Wel toont een beschouwing van 61 internationale studies⁸ aan dat door het dragen van een brom/motorhelm de kans op een dodelijke afloop van een motorongeval met ongeveer 42% afneemt, en de kans op ernstig hoofdletsel met ongeveer 69%.

In aanvulling op mijn antwoord bij de vraag of voldoende bekend is over alle negatieve aspecten van dit ontwerpbesluit ben ik van mening dat in elk geval de impact van de helmplicht op de verkeersveiligheid nog onderzocht moet worden in relatie tot het kader voor lichte elektrische voertuigen dat momenteel wordt opgezet.

Daarnaast ben ik in afwachting van het onderzoek naar de verschuivingseffecten op de modal split. Dit onderzoek is bijna gereed. Dan dient nog onderzocht te worden welke type helm de verkeersveiligheid van fietsachtigen die gekentekend worden als snorfiets het beste waarborgt (zoals de Spartamet, de Solex en het gemotoriseerd rijwiel). Een brom/motorfietshelm lijkt hiervoor niet de meest geschikte vanwege de beperkte ventilatie en het gewicht. Een andere optie is dit type snorfietsen, net als de bijzondere bromfietsen, uit te zonderen in dit ontwerpbesluit.

--

De leden van de VVD-fractie vragen de minister geen onherroepelijke stappen te zetten bij het mogelijk invoeren van de helmplicht voor snorfietsers.

Is de minister hiertoe bereid? Deelt de minister de mening dat zorgvuldigheid vereist is? Deelt de minister de mening dat als er nog zaken niet bekend zijn of discutabel, het dan vanwege verkeersveiligheid en zorgvuldigheid niet verstandig is overhaast te werk te gaan? Indien de integrale afweging voor de verkeersveiligheid negatief uitvalt, is de minister dan bereid het voorstel niet in te dienen?

Zorgvuldigheid is vereist. Daarom heb ik in mijn brief van 22 september⁹ o.a. aangegeven dat ik in het kader van de nadere uitwerking van het ontwerpbesluit laat onderzoeken welke helm bij welk type snorfiets past. Een brom/motorfietshelm is ongeschikt voor snorfietsen met trapondersteuning. Verder heeft de maatregel een breed effect zoals geschetst in de antwoorden op bovenstaande vragen en nog niet alle effecten zijn scherp in beeld gebracht. Ik verwacht vóór het kerstreces een eerste uitspraak over de helmplicht voor LEVs te kunnen doen. Vervolgens zou ik deze willen betrekken bij het uiteindelijke besluit over de helmplicht voor snorfietsers om recht te doen aan de aanbevelingen van de OvV zoals hierboven geduid.

PVV-fractie

⁸ <https://www.cochranelibrary.com/cdsr/doi/10.1002/14651858.CD004333.pub3/full>

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, Kamerstuk 2020Z16884.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom zij doorzet met de helmplicht als partijen uit het veld blijven waarschuwen voor de grote gevaren die het verbannen van de snorfiets naar de rijbaan, ook met helm, heeft.

Het ontwerpbesluit ziet niet op het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. Gemeenten kunnen met een verkeersbesluit snorfietsers naar de rijbaan verplaatsten, als dit ivm drukte beter is voor de verkeersveiligheid. Het besluit om wegbeheerders de mogelijkheid te geven om op drukke fietspaden de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen met helm is uitvoerig met de Tweede Kamer besproken naar aanleiding van een wens van de Kamer.

--

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister wat zij ervan vindt dat Nederlanders nu met extra kosten voor een helm worden opgezadeld.

Ik kan mij goed voorstellen dat dit beroering geeft. Een deel van de reacties in de internetconsultatie geeft aan dat een helmplicht voor snorfietsen wordt ervaren als een maatregel die mensen die hun snorfiets niet opvoeren, en dit geldt voor particulieren en deelaanbieders, onterecht voor kosten stelt.

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR) nam in haar advies op dat een strengere handhaving op opgevoerde snorfietsen en/of een verbod op het opvoeren van snorfietsen aanvullende, mogelijk minder belastende maatregelen zouden kunnen zijn om het doelbereik van het geformuleerde beleidsdoel (het aantal verkeersdoden en -gewonden onder snorfietsers verminderen) te vergroten. Het ATR constateert dat gezien de geschatte totale kosten van een helmplicht (tussen de € 16.500.000,- en € 28.875.000,- als men een helm aanschaft en kosten als snorfietsers kiezen om hun voertuig laten ombouwen (€ 17.760.000)) het van belang wordt geacht in het ontwerpbesluit in te gaan op deze aspecten.

Is de minister ervan op de hoogte dat daardoor, samen met de angst om tussen de auto's op de rijbaan te moeten rijden, mensen kiezen voor een ander vervoermiddel? Wat heeft de minister tegen deze mensen, die zij van de snorfiets jaagt, te zeggen? Voelt zij zich niet schuldig?

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets die middels deze wijziging ingevoerd zou worden, heeft geen betrekking op de plek op de weg van de snorfiets. De snorfiets blijft op het fiets/-bromfietspad rijden en wordt alleen naar de rijbaan verplaatst als de wegbeheerder daar middels verkeersbesluit toe besluit in verband met grote drukte op een fietspad.

Ik realiseer me dat een helmplicht impact heeft op de gebruikers. Dit blijkt ook uit de reacties op de internetconsultatie. De uitkomst wordt serieus gewogen en daarom houd ik het voorstel nog een keer tegen het licht. Daarbij laat ik, zoals aangekondigd in de Verzamelbrief van 1 oktober jl., onderzoek doen naar de te verwachten verschuivingseffecten naar bestaande en toekomstige modaliteiten.

--

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of het tot haar is doorgedrongen dat het hierdoor onmogelijk wordt om een positieve uitwerking van de maatregel te kunnen meten. Als niemand meer op de snorfiets durft te stappen, is het namelijk logisch dat het aantal ongevallen met snorfietsers daalt. Dat toont niet het succes van de helmplicht aan, maar de desastreuze bijwerkingen voor de bewegingsvrijheid van de maatregel.

Uit het verdiepende onderzoek naar helmplicht voor snorfietsers zal blijken wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid van de modal shift van snorfietsers naar bestaande modaliteiten als gevolg van een mogelijke helmplicht. Het rapport verwacht ik deze maand. Mocht de helmplicht voor snorfietsen ingevoerd worden, dan ben ik voornemens de effecten te monitoren.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

--

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of er nog een echt gedegen onderzoek naar de maatregel in Amsterdam gaat komen.

De 'Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan' van de gemeente Amsterdam is opgesteld op basis van verschillende onderzoeken door onafhankelijke (verkeerskundige) onderzoeksbureaus. De uitgevoerde evaluatie is de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam en de rapportage is in februari jl. ook vastgesteld in de Amsterdamse gemeenteraad. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat ze de situatie in de gaten blijven houden. Een jaar na invoering (medio april 2020) was een nieuwe meting naar de langere termijn effecten gepland. Deze meting is vanwege beperkingen als gevolg van Covid-19 uitgesteld en volgt op een later moment wanneer sprake is van een vergelijkbare en representatieve verkeerssituatie. Hierbij wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van het aantal geregistreerde brom- en snorfietsen in Amsterdam. Verder worden de ongevallenstatistieken doorlopend gemonitord en wordt de naleving periodiek gemeten om de benodigde handhavinginszets te bepalen. Zodra de nieuwe rapportage beschikbaar is, zal ik die delen met de Tweede Kamer.

En omdat Amsterdam hier volgens deze leden zijn eigen vlees keurt, vragen deze leden of er een onafhankelijk onderzoek komt waarbij er ook oog is voor de verschuivingseffecten.

Zelf zal ik een brede evaluatie uitvoeren, op basis van de door gemeenten uitgevoerde evaluaties, naar de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid door het toestaan van snorfietsen op de rijbaan, conform de motie Remco Dijkstra / Von Martels¹⁰. Zoals toegezegd in mijn brief van 6 maart 2020¹¹, zal de evaluatie worden uitgevoerd wanneer meerdere wegbeheerders deze maatregel hebben ingevoerd en geëvalueerd. Dit is momenteel nog niet het geval.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben de vraag of de minister de aangenomen motie-Von Martels c.s. (Kamerstuk 29398, nr. 652) van januari 2019 kent die de regering verzoekt om de Kamer spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietsers. Zo ja, hoe heeft de minister het element "spoedig een wetsvoorstel voor te leggen aan de Kamer" uitgevoerd? Herinnert de minister zich verder dat ze in het AO verkeersveiligheid op 5 februari 2020 heeft aangegeven dat het verdiepend onderzoek echt los kan worden gezien van het ontwerpbesluit, waardoor er geen enkele vertraging zal optreden? Kent de minister de motie-Postma c.s. (Kamerstuk 35300-XII, nr. 97) van mei 2020 die de regering verzoekt zich tot het uiterste in te spannen het Ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer te zenden? Zo ja, hoe heeft de minister het element "uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces"

¹⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2017-2018, 29 398, nr. 578.

¹¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2019-2020, Aanhangsel, 2056

uitgevoerd? Kent de minister haar eigen uitspraak in de Kamerbrief (Kamerstuk 29398, nr. 839) van juni 2020 dat zij zich, in lijn met de motie van het lid Postma c.s. (Kamerstuk 35300-XII, nr. 97), tot het uiterste zal inspannen om het Ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer te sturen voor de gebruikelijke voorhangprocedure? Zo ja, wat heeft minister gedaan om te voldoen aan haar toezegging? Kent de minister de besluitenlijst van de procedurevergadering van woensdag 9 september 2020, waarin het besluit staat de minister de toezending van het Ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers te rappelleren? Zo ja, wat heeft de minister gedaan om te voldoen aan dit rappel?

Leden van de CDA-fractie vragen of de minister de moties en uitspraken zoals geschetst kent en of zij zich herinnert dat ze in het AO verkeersveiligheid op 5 februari 2020 heeft aangegeven dat het verdiepend onderzoek echt los kan worden gezien van het ontwerpbesluit, waardoor er geen enkele vertraging zal optreden. De moties en uitspraken zijn mij bekend. Het klopt dat het verdiepend onderzoek parallel kan lopen aan de werkzaamheden rondom het verdere proces van het ontwerpbesluit. De uitkomsten van het onderzoek moet ik echter uiteindelijk wel meewegen in het ontwerpbesluit. Daarbij heb ik tijdens het AO in februari aangekondigd dat, als er veel kritiek zou komen uit de internetconsultatie, ik het voorstel nogmaals moet bekijken. Ik acht maatschappelijk draagvlak van groot belang voor een dergelijke maatregel. Ik ben daarbij o.a. geweest op het voorkomen van onbedoelde neveneffecten van het ontwerpbesluit op het toekomstige kader voor lichte elektrische voertuigen: het LEV-kader. Parallel aan de werkzaamheden met betrekking tot het ontwerpbesluit voor snorfietsen is de afgelopen periode verder gewerkt aan de outline voor het LEV-kader.

De voortgang maakt onderdeel uit van de verzamelbrief Verkeersveiligheid van 1 oktober jl. Voor dit kader is een categorie-indeling tot stand gekomen. Nu is het belangrijk om de eisen voor het gebruik op de weg zoals helmplicht vast te gaan stellen. Deze zijn afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van functionele kenmerken, plek op de weg, breedte en maximumconstructie-snelheid. De keuzes dienen logisch en consistent te zijn, zodat deze bijdragen aan de voorspelbaarheid van het verkeersgedrag en aan adequate handhaving en uiteindelijk aan de verkeersveiligheid. Door deze gebruikerseisen zoals helmplicht te vergelijken met de huidige snorfiets doe ik recht aan de door mij overgenomen aanbevelingen uit de rapportage van de (OvV) over toelating op de weg van LEVs: soortgelijke voertuigen gelijk behandelen en bestaande voertuigen meenemen in de afwegingen (zie in de bijlage de tabel met een overzicht van de verschillende soorten snorfietsen). Een dergelijke integrale benadering borgt dat toekomstige keuzes voor gebruikerseisen geen onbedoelde negatieve effecten sorteren op de verkeersveiligheid. Door nu te kiezen voor een helmplicht voor de snorfiets, wordt impliciet deze keuze ook gemaakt voor LEVs vanwege de soortgelijkheid met de huidige snorfietscategorie. De snorfiets is er immers ook in de elektrische variant en vanaf 2025 laten we alleen nog maar snorfietsen toe die elektrisch zijn. Het risico bestaat dat men kiest voor de snellere varianten zoals de bromfiets en de speed-pedelec. Ik heb er daarom voor gekozen om in lijn met de concrete oproep uit de internetconsultatie en vanwege het gemis aan breed draagvlak, een brede afweging te maken die moet resulteren in toekomstbestendig beleid. De snorfiets wordt intussen niet aan zijn of haar lot overgelaten. TeamAlert focust op de jonge scooterrijders en samen met decentrale overheden zet ik in op de verbetering van kwetsbare verkeersdeelnemers.

--

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

De leden van de CDA-fractie lezen dat de minister spreekt over een dringend verzoek van de ANWB, de BOVAG en de RAI Vereniging om bij de vormgeving van het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) dit najaar een bredere afweging te maken over de invoering van een helmplicht. Kan de minister aangeven wat het belang is van deze partijen ten opzichte van de helmplicht van de snorfiets? Kan de minister de precieze argumentatie die deze drie partijen hebben gegeven over de helmplicht voor snorfietsers met de Kamer delen?

De ANWB, RAI Vereniging en de BOVAG zijn actief betrokken bij verschillende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo zijn ze nauw betrokken bij de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en ontplooiën ook veel activiteiten zelf.

De ANWB vertegenwoordigt gebruikers van auto's, motoren, bromfietsen, snorfietsen, fietsen en andere persoonlijke vervoerswijzen en kijkt vanuit het brede belang van hun leden en de maatschappij naar het vraagstuk voor de snorfiets. De RAI Vereniging behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van onder andere brom- en snorfietsen. De BOVAG is een brancheorganisatie van ongeveer 9.000 ondernemers die zich met mobiliteit bezighouden. Hieronder is de argumentatie van deze drie partijen over de helmplicht voor snorfietsen samengevat. In de bijlage is de volledige inbreng weergegeven.

De drie organisaties geven aan dat een helm de gevolgen van een ongeval kan verminderen, hoofdletsel minder ernstig kan zijn, maar een helm op zich geen ongelukken voorkomt. Het ontstaan van letsel wordt gekoppeld aan snelheid. Door opvoeren is deze mogelijk te hoog. Als de snorfietsers zoals wettelijk bepaald maximaal 25 km/u rijdt, wordt de helm te beperkte toegevoegde waarde toegedicht. Het is nu niet duidelijk of er al een probleem is bij 25 km/u, terwijl dit voor de precedentwerking naar b.v. de e-bike belangrijk is. Daarnaast wordt erop gewezen dat een helmplicht het (valse) gevoel van beschermd zijn juist overmoedig en riskant gedrag uitlokt, zowel van de snorfietsers zelf als van medeweggebruikers, die onbewust denken dat zij minder afstand hoeven aanhouden.

Naast snelheid wordt herkenbaarheid aangestipt. Als snorfietsers net als bromfietsers een helm dragen, zijn ze visueel niet meer van elkaar te onderscheiden (alleen nog aan de kleur van het kentekenplaatje). Hierdoor kan de snelheid van een naderende tweewieler verkeerd ingeschat worden. Het ongevalsrisico voor de bromfietsers én kruisend verkeer neemt hierdoor toe. Vooral als het om het oversteken van kwetsbare verkeersdeelnemers gaat, kan dit ernstige gevolgen hebben. Ook op de rijbaan kan het verkeerd inschatten van de snelheid van een tweewieler tot ongevallen leiden, b.v. bij afslaand verkeer uit de tegenovergestelde richting. Naast het ongevalsrisico is ook de handhaafbaarheid van de verschillende verkeersregels voor brom- en snorfietsen niet gebaat bij een marginaal visueel onderscheid.

In het licht van de verkeersveiligheid wijzen de drie organisaties op de nog onbekende effecten van een verschuiving in vervoersmiddelenkeuze. Het aanbod van producten in deze lichte vervoersklasse is enorm in ontwikkeling en van veel nieuwe voertuigen zijn nog geen betrouwbare gegevens over het ongevalsrisico bekend. De verwachte verschuiving in de modal split verhoogt de behoefte aan een breder kader van regelgeving waarin voor alle (nieuwe) modaliteiten de regels

op het gebied van rijbewijs, leeftijd, plaats op de weg, verzekeringsplicht en ook helmplicht duidelijk moeten zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

Naast de effecten op verkeersveiligheid wijzen deze drie organisaties ook op andere aspecten die de helmplicht voor snorfietsen met zich mee kan brengen. Minder snorfietsgebruik achten zij ongewenst om de volgende redenen. In steden zijn kleine, laagdrempelige en goedkope voertuigen nodig om in de alsmaar stijgende mobiliteitsbehoefte te kunnen voorzien. Onder snorfietsgebruikers vallen ook veel kwetsbare groepen zoals ouderen en minima waarvoor geen gelijkwaardig en betaalbaar vervoersmiddel beschikbaar is. Bij een overstap op auto of bromfiets wordt de kans gemist op vergroening, want snorfietsen elektrificeren vanwege afspraken in het Klimaatakkoord sneller dan bromfietsen.

Deze leden hebben verder het gevoel dat de minister de Tweede Kamer niet serieus neemt rond het Ontwerpbesluit helmplicht snorfiets. Kan de minister aangeven welke mening zij belangrijker acht, de mening van een meerderheid van de Tweede Kamer of de mening van partijen uit het veld?

Verkeersveiligheid is belangrijk, maar ook de impact op de samenleving, het draagvlak en de uitwerking naar het LEV-kader. Daarom hecht ik aan een zorgvuldige afweging in overleg met de Tweede Kamer, zoals aangegeven in overleggen met uw Kamer en in de brief van 1 oktober jl.

Begrijpt de minister dat het niet logisch klinkt dat de minister in de geagendeerde Kamerbrief voor dit schriftelijke overleg aangeeft dat de internetconsultatie de reden is om tot uitstel over te gaan, terwijl de consultatie op 30 maart 2020 al is gesloten en de Tweede Kamer in de Kamerbrief van juni 2020 (Kamerstuk 29398, nr. 839) al is geïnformeerd over de resultaten van de internetconsultatie en het vervolgproces van het ontwerpbesluit?

In de Kamerbrief van juni jl. heb ik ook aangegeven dat de inhoudelijke punten van de internetconsultatie nader bestudeerd moesten worden zoals onderscheid maken in typen snorfietsen en bijbehorende helmen. Aangezien er overwegend negatief is gereageerd op het voorstel, kost dit tijd en acht ik een zorgvuldige afweging van alle verschillende belangen noodzakelijk.

Begrijpt de minister dat deze leden het gevoel beginnen te krijgen dat de politieke wil lijkt te ontbreken bij de minister om het ontwerpbesluit snel naar de Kamer te sturen? Kan de minister verzekeren dat dit volstrekt niet het geval is?

Ik vind het belangrijk dat een ontwerpbesluit wordt toegezonden dat toekomstvast is, effect sorteert en op breed draagvlak kan rekenen. De overwegend negatieve reacties tijdens de internetconsultatie en de opmerkingen die daarin zijn gemaakt, schetsen dat het een complex onderwerp is, mede door de mogelijke verschuivingen die plaats zullen vinden naar bestaande en toekomstige modaliteiten. Ik ben dan ook van mening dat op steekhoudende inhoudelijke gronden het ontwerpbesluit nog niet is ingediend. Verder wil ik, door in de samenloop met het LEV-kader naar een helmplicht voor snorfietsen te kijken, voorkomen dat nu een regeling wordt ingevoerd die op korte termijn aangepast moet worden.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het terecht dat de vraag over een helmplicht voor diverse soorten LEV's wordt opgeworpen. Deze leden zien dat een

aantal nieuwe soorten elektrische voertuigen vaker betrokken zijn bij ongelukken met letsel en dat ernstig letsel soms kan worden voorkomen met het dragen van een geschikte helm. Deze leden zien echter ook dat de variëteit in soorten LEV's, de manier van gebruik, snelheid, ongevalgevoeligheid en doelgroep erg groot is. Dat vraagt om een andere aanpak dan bij de snorscooters.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat we van de 750.000 snorscooters data hebben die vele jaren teruggaan. De discussie of een helmplicht zinvol is, is wetenschappelijk gezien allang beslecht. Deze leden wijzen erop dat de Kamer daarom ook heeft besloten dat die helmplicht er moet komen en dat de regering dit dient uit te voeren. Dat kan prima los van een discussie over LEV's. Deze leden zien niet in waarom een verdere vertraging van de helmplicht voor scooters nodig is. Dit kost mensenlevens. De leden van de GroenLinks-fractie roepen de minister op om de twee onderwerpen niet met elkaar te vermengen en zo de invoering van de helmplicht kunstmatig te vertragen. Deze leden roepen de minister op om de helmplicht voor snorscooters onverwijld om te zetten in regelgeving, zodat het parlement dit nog voor de verkiezingen kan bekrachtigen. Deze leden verzoeken de minister daarnaast om voor de risico's voor de bestuurders van LEV's een apart traject te starten, met onderzoeken en adviezen die mogelijk op termijn leiden tot wetgeving. Dit moet losstaan van het traject voor snorscooters, ook al leidt het mogelijk op termijn tot identieke of sterk gelijkende regels.

De leden van de GroenLinks-fractie geven aan graag op 8 oktober a.s. met de minister van gedachte te wisselen over LEV's, maar verwachten ook een concreet tijdpad voor de invoering van de helmplicht voor snorscooters. Deze leden en de leden van de CDA-fractie verzoeken de minister om de regeling binnen twee weken naar de Kamer te sturen, zodat deze behandeld kan worden. De leden van de GroenLinks-fractie wensen de helmplicht nog deze periode af te kunnen ronden en verwachten van de minister dat zij uitvoering geeft aan de wens van de Kamer. De leden van de SP-fractie begrijpen dat de minister een brede afweging wil maken voor de helmplicht, mede in het licht van het toelatingskader voor LEV, maar deze leden accepteren niet dat dit leidt tot vertraging van het ontwerpbesluit voor een helmplicht voor snorfietzers. Deze leden vragen of de minister bereid is om deze processen gescheiden te houden en het ontwerpbesluit zo snel mogelijk, uiterlijk over twee weken, naar de Tweede Kamer te sturen. De leden van GroenLinks-fractie stellen dat de discussie of een helmplicht zinvol is voor snorfietzers, wetenschappelijk gezien allang beslecht is. Ik vind het belangrijk dat ook de consequenties van de overstap naar andere modaliteiten worden meegewogen, evenals het effect op de beperkte visuele verschillen - en daarmee de herkenbaarheid - tussen brom- en snorfietzen. De ANWB wijst hier nadrukkelijk op in de internetconsultatie. Daarbij is de maatschappelijke impact bijvoorbeeld ook van belang. Dit besluit raakt mensen die geen helm kunnen aanschaffen of dragen en dus door de helmplicht worden gedwongen over te stappen naar een andere modaliteit. De gemeente Utrecht wijst mij ook op deze doelgroep. Tot slot, een praktisch element dat consequenties heeft voor de regelgeving. Een brom/motorfietshelm is niet geschikt voor elk type snorfiet. De snorfietzen met trapondersteuning vereisen een dusdanige inspanning van de bestuurder dat een brom/motorfietshelm ongeschikt is. Bovendien is een brom/motorfietshelm niet geschikt op een snorfiet die enige mate van trapondersteuning heeft en die vanwege het vermogen niet snel de maximumsnelheid van 25 kilometer per uur bereikt. Daarom wil ik, alvorens het ontwerpbesluit verder in procedure kan worden gebracht, het overstapeffect voor bestaande en nieuwe modaliteiten in

overweging kunnen nemen. Daarnaast dient uitgezocht te worden op basis van welke functionele kenmerken onderscheid gemaakt moet worden in het type helm.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/196241

SP-fractie

De leden van de SP-fractie constateren dat het voorstel om een helmplicht voor snorfietsers in te voeren nu twintig maanden geleden is aangenomen door de Tweede Kamer. Voor deze leden is verkeersveiligheid topprioriteit. Daarom kunnen deze leden weinig begrip opbrengen voor het continu uitstellen van een maatregel die de verkeersveiligheid vergroot en het aantal verkeersslachtoffers verkleint.

Kan de minister uitleggen waarom zij het zo moeilijk vindt om het ontwerpbesluit voor deze maatregel naar de Tweede Kamer te sturen?

Tijdens het AO in februari heb ik reeds aangekondigd dat, als er veel kritiek zou komen uit de internetconsultatie, ik het voorstel nogmaals moet bekijken. De maatregel wordt vooral gezien als oplossing voor andere problemen dan de verkeersonveiligheid voor snorfietsers. Gelet op het ingeschatte overstapedrag houd ik er serieus rekening mee dat deze maatregel zorgt voor een verschuivingseffect, zodat de verkeersveiligheid er niet op vooruit gaat of zelfs verslechtert. Daarnaast laat de internetconsultatie zien dat een generieke plicht tot het dragen van een goedgekeurde brom/motorfietshelm tot dusdanige fysieke ongemakken kan leiden voor bepaalde typen snorfietsen dat ze praktisch onbruikbaar worden.

Deze leden vinden verder uitstel onacceptabel en eisen dat de minister het ontwerpbesluit binnen twee weken naar de Tweede Kamer stuurt. Is de minister hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet?

Zoals ik eerder in deze brief heb toegelicht acht ik het noodzakelijk de onderzoeksresultaten af te wachten van de verschuivingseffecten op de verkeersveiligheid naar bestaande modaliteiten. Verder acht ik het noodzakelijk om ook de link te leggen met het nieuwe kader voor LEVs. Door de gebruikerseisen zoals helmplicht te vergelijken met de huidige snorfiets doe ik recht aan de door mij overgenomen aanbevelingen uit de rapportage van de (OVV) over toelating op de weg van LEVs: soortgelijke voertuigen gelijk behandelen en bestaande voertuigen meenemen in de afwegingen. Een dergelijke integrale benadering borgt dat toekomstige keuzes voor gebruikerseisen geen onbedoelde negatieve effecten sorteren op de verkeersveiligheid. Door nu te kiezen voor een helmplicht voor de snorfiets, wordt impliciet deze keuze ook gemaakt voor LEVs vanwege de soortgelijkheid met de huidige snorfietscategorie. De snorfiets is er immers ook in de elektrische variant en vanaf 2025 laten we alleen nog maar snorfietsen toe die elektrisch zijn. Het risico bestaat dat men kiest voor de snellere varianten zoals de bromfiets en de speed-pedelec. Ik heb er daarom voor gekozen om in lijn met de concrete oproep uit de internetconsultatie en vanwege het gemis aan breed draagvlak, een brede afweging te maken die moet resulteren in toekomstbestendig beleid. De snorfiets wordt intussen niet aan zijn of haar lot overgelaten. TeamAlert focust op de jonge scooterrijders, samen met decentrale overheden zet ik in op de verbetering van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

--

De leden van de SP-fractie merken op dat niet alleen zij verkeersveiligheid topprioriteit vinden, maar dat ook de minister met haar ambitie van nul verkeersdoden heeft aangegeven de veiligheid in het verkeer heel belangrijk te vinden. Hoe verhoudt dit nieuwe uitstel zich dan ten opzichte van het feit dat in 2019 alleen al 42 doden zijn gevallen bij verkeersongevallen op een brom- of snorfiets?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

1ENW/BSK-2020/196241

Elk verkeersslachtoffer is er een teveel. Daarom zet ik inderdaad in op nul verkeersdoden. Om de verkeersveiligheid onder brom- en snorfietsers te verbeteren zijn er echter meerdere maatregelen. SWOV heeft in haar aanbevelingen n.a.v. hun dieptestudie onder snorfietsongevallen een set aan kansrijke maatregelen openomen. Hierin staat onder andere het verbreden en het obstakelvrij maken van fietspaden. Via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid worden maatregelen ingezet om wegen en fietspaden verkeersveiliger te maken.

Hoe ver wordt het aantal doden teruggebracht wanneer ook voor de snorfiets de helmplicht wordt ingevoerd?

Dat zal mede afhankelijk zijn van het verschuivingseffect op andere modaliteiten. Deze effecten heb ik nog niet in beeld.

--

De leden van de SP-fractie zetten zich al langere tijd in voor het toelaten van nieuwe LEV's, zoals e-steps. Nederland loopt hopeloos achter in deze ontwikkeling in vergelijking met onze buurlanden. Kan de minister toelichten wanneer de Tweede Kamer het definitieve toelatingskader gaat ontvangen en per wanneer LEV's worden toegestaan? Kan de minister ook toelichten of zij met verzekeringsmaatschappijen (Verbond van Verzekeraars) heeft gesproken over het verzekeren van deze voertuigen en kan zij de uitkomsten van deze gesprekken zo snel mogelijk met de Tweede Kamer delen?

Dit najaar stuur ik een outline van het nationaal toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen naar de Tweede Kamer. Hierbij betrek ik ook de uitkomsten van de gesprekken met het Verbond van Verzekeraars over de wijze van verzekeren van deze voertuigen (LEVs). Dit maakt deel uit van de gebruikseisen van het voertuig. Na besluitvorming kan de herziening van de desbetreffende wet- en regelgeving worden gestart. Naar verwachting zal de nieuwe regelgeving in 2022 in werking treden. Tot de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving, kunnen LEVs worden toegelaten als zij voldoen aan de Beleidsregel bijzondere bromfietsen.