



Aan
Van

Minister
Persoonsgegevens

TER BESLISSING

Datum
16 september 2021

Onze referentie
IENW/BSK-2021/204313

Opgesteld door
Persoonsgegevens

Uiterlijk bij Minister
24 september 2021

Bijlage(n)
4

nota

Helmplicht snorfietsers - Beantwoording vragen
Schriftelijk overleg, resultaten aanvullend onderzoek TNO
en datum inwerkingtreding

Aanleiding

Eind mei jl. is het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietsers (en andere kleine aanpassingen¹), na instemming door de Ministerraad, naar de Tweede Kamer gestuurd. De Kamer heeft in het kader van de voorhangprocedure vragen gesteld. U wordt verzocht akkoord te gaan met de beantwoording.

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 10 mei jl.² heeft TNO aanvullende simulaties uitgevoerd om uitsluitsel te geven over de veiligheid van de speed-pedelec-helm voor de bestuurder met een passagier en voor de passagier zelf. U wordt verzocht, op basis van de resultaten van het onderzoek door TNO, een besluit te nemen over de helmkeuze voor snorfietsers. Tevens wordt u verzocht een besluit te nemen over de datum van inwerkingtreding van het besluit. In bijgevoegde kamerbrief beantwoordt u de vragen van de Kamer en informeert u de Kamer over de besluiten m.b.t. helmkeuze en datum inwerkingtreding. In de toelichting van deze nota is het voortraject nader geschetst.

Geadviseerd besluit

Instemmen met:

- de voorgestelde beantwoording van de vragen die de Kamer in het kader van de voorhangprocedure heeft gesteld over het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets;
- de bestuurders en passagiers van alle snorfietsen, naast de bromfietshelm, de keuze te geven een speed-pedelec-helm te dragen;
- een inwerkingtreding van de helmplicht per 1 januari 2023 (i.p.v. 1 juli 2022) i.v.m. de problemen die worden voorzien m.b.t. de beschikbaarheid van helmen;
- het versturen van bijgevoegde brief om de Kamer over bovenstaande punten te informeren.

¹ In het ontwerpbesluit worden ook kleinere wijzigingen aangebracht en enkele (redactionele) omissies hersteld. Hierdoor kan onder andere op de reeds bestaande praktijk gehandhaafd worden (zoals het parkeren voor het opladen van elektrische auto's).

² Kamerstuk 29 398, nr. 933 (de brief treft u als bijlage in de rondzendmap).

Kernpunten

Beantwoording vragen Tweede Kamer i.h.k.v. voorhangprocedure ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers

De fracties van VVD, D66, PVV, CDA, SP, PvdA en SGP hebben vragen gesteld over het ontwerpbesluit. De beantwoording is in lijn met het geadviseerd besluit over het type helm en de datum inwerkingtreding zoals uiteengezet in deze Kamerbrief.

Keuze voor speed-pedelec-helm en bromfietshelm

Uitkomsten TNO studie naar veiligheid speed-pedelec-helm

Sommige soorten snorfietzen vereisen (in sommige situaties) dat de bestuurder mee moet trappen (bij 60.000 van de ruim 800.000 snorfietzen volgens RDW). Een speed-pedelec-helm is nu toegestaan voor speed-pedelec-bestuurders. Deze helm is in vergelijking met de bromfietshelm licht van gewicht en biedt voldoende ventilatie. TNO heeft onderzocht of deze helm ook veilig is voor de bestuurder en een eventuele passagier voor alle soorten snorfietzen. TNO heeft dit onderzocht door te kijken naar de mate van bescherming van een speed-pedelec-helm en twee type helmen die zijn toegestaan voor bromfietzen en motoren: de 'pothelm' en de integraalhelm³. TNO concludeert dat de bromfietshelm voor de snorfietser een betere bescherming biedt dan de speed-pedelec-helm. De onderzoeken van TNO laten ook zien dat, ten opzichte van de integraalhelm bij de bromfietzers, de speed-pedelec-helm bij snorfietzers die gemiddeld 25 km/u rijden in negen van de twaalf onderzochte combinaties een vergelijkbare tot betere bescherming biedt. Ten opzichte van de pothelm bij bromfietzers biedt de speed-pedelec-helm bij snorfietzers die gemiddeld 25 km/u rijden in elf van de twaalf onderzochte ongevalscombinaties een vergelijkbare tot betere bescherming. In één van de twaalf combinaties biedt de speed-pedelec-helm minder bescherming voor de snorfietser, ook wanneer wordt vergeleken met de pothelm. Dit is het geval voor de bestuurder met passagier in het scenario 'remmen'.

De TNO-studies staan nader toegelicht in de toelichting van deze nota.

Geadviseerd besluit m.b.t. keuze helm

U wordt geadviseerd om naast de bromfietshelm ook de speed-pedelec-helm toe te staan voor de bestuurders en passagiers van alle snorfietzen (met en zonder trapondersteuning).

Daarbij wordt opgemerkt dat het bekend is dat veel snorfietzers harder rijden dan de constructiesnelheid van 25 km/u. Uit onderzoeken blijkt dat de werkelijk gereden snelheid vaak in de buurt van 35 km/u ligt⁴ ⁵. TNO heeft rekening gehouden met een veiligheidsmarge van 10 km/u, door in de analyse een snelheidsverdeling te gebruiken van 15 tot 35 km/u voor de snorfiet en 35 tot 55 km/u voor de bromfiet, met het zwaartepunt op de constructiesnelheid. Daarmee is het onderzoek gericht op de snorfietzers en bromfietzers die rijden rondom de geldende snelheidslimieten. Dat zorgt voor een eerlijke vergelijking en voorkomt

³ Een 'pothelm' is een brom/motorfietshelm die voldoet aan de minimale eisen in de wettelijke ECE R22.05-norm. Een integraalhelm is een brom/motorfietshelm die meer bescherming biedt dan minimaal vereist is op grond van de ECE R22.05-norm. Beide helmen zijn toegestaan voor bromfietzers en motorrijders en hun passagiers.

⁴ SWOV refereert naar deze onderzoeken in de brief van 31 mei jl. die ook met uw Kamer werd gedeeld.

⁵ Dam, E. van, et al, "Evaluatiestudie speed-pedelec-helm en bromfietshelm voor snorfietser", TNO-2021-R10658, 9 april 2021.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

dat het beleid zich richt op de overtredders en daarmee negatieve gevolgen heeft voor de snorfietzers die zich aan de geldende regels houden.

Om de Tweede Kamer de mogelijkheid te geven te reageren op dit besluit is in de Kamerbrief opgenomen dat de wijziging van de ministeriele regeling waarin wordt vastgelegd dat naast de bromfietshelm ook voor de speed-pedelec-helm gekozen kan worden (Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen) in gang wordt gezet, nadat de Kamer het ontwerpbesluit heeft behandeld.

Argumentatie:

- De speed-pedelec-helm draagt per saldo bij aan het verminderen van hoofdletsel, ook in het geval van passagier achterop en komt daarmee dus ten goede aan de verkeersveiligheid.
- Er wordt tegemoetgekomen aan de uitkomsten van de internetconsultatie over de zorgen rondom de ventilatie en het gewicht van de bromfietshelm voor een deel van de snorfietzers (vooral daar waar meetrappen vereist is/kan: ±60.000 van de ±800.000 snorfietzen).
- Keuzevrijheid draagt bij aan het draagvlak en daarmee het naleven van deze maatregel.

Krachtenveld:

- Partijen, zoals de BOVAG, de RAI Vereniging en FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs), zijn in beginsel tegen de helmplicht, maar als de helmplicht er dan toch moet komen, zien zij graag dat het gebruik van de speed-pedelec-helm voor bestuurder en passagier mogelijk wordt gemaakt.
- SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is van mening dat de speed-pedelec-helm vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid ongewenst is en adviseert louter de bromfietshelm voor te schrijven omdat snorfietzers in grote meerderheid een hogere voorkeursnelheid (35 km/u) laten zien dan de limiet van 25 km/u.

Datum inwerkingtreding

Na de behandeling van het besluit door de Ministerraad op 28 mei jl. is gecommuniceerd dat de helmplicht per 1 juli 2022 in werking treedt. Uit recente informatie van de RAI Vereniging, de BOVAG en de deelscooterbranche blijkt de beschikbaarheid van helmen een serieus knelpunt i.r.t. de datum van 1 juli 2022 (zie toelichting hieronder).

Geadviseerd besluit m.b.t. datum inwerkingtreding

U wordt geadviseerd nu kenbaar te maken dat inwerkingtreding van de helmplicht per 1 januari 2023 mogelijk wordt geacht (i.p.v. per 1 juli 2022) i.v.m. de problemen die worden voorzien m.b.t. de beschikbaarheid van helmen. Het besluit en de ministeriele regeling worden zo snel als mogelijk is gepubliceerd, zodat zowel het bedrijfsleven als particulieren helmen kunnen (in)kopen. De inschatting is dat het ontwerpbesluit en de ministeriele regeling in Q1 2022 gepubliceerd kunnen worden. Na behandeling door de Kamer wordt het besluit voorgelegd aan de Raad van State. De advisering van de Raad van State kost gemiddeld drie maanden.

Kort na publicatie wordt een inschatting gemaakt van de beschikbaarheid van helmen op basis van de levertijden. Vervolgens wordt bij koninklijk besluit de datum van inwerkingtreding definitief vastgelegd.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

Argumentatie:

- De branche geeft aan af te wachten welke helm wordt toegestaan alvorens gestart wordt met inkopen van helmen en eventuele koffers om helmen in op te bergen.
- Uit informatie van de RAI Vereniging blijkt dat, net als in vele andere sectoren, fabrikanten, importeurs en leveranciers in de helmenbranche kampen met leveringsproblemen. De productie van benodigde grondstoffen en componenten vindt voornamelijk plaats in Azië, waarna deze in Europa tot helmen worden geassembleerd of geproduceerd. Vanwege hoge transportkosten en daaruit volgend een tekort aan grondstoffen en componenten zijn de levertijden langer. Op dit moment is de inschatting vanuit de branche dat de levertijden tussen de 12 en 14 maanden liggen. Het is onduidelijk of en hoe de productie van de helmen zich in de nabije toekomst zal ontwikkelen. Dit zal goed worden gemonitord. De burgers moeten voldoende tijd hebben om een geschikte helm aan te schaffen.
- De deelscooteraanbieders hebben in een brief en tijdens een overleg met het ministerie van IenW aangegeven minimaal een jaar nodig te hebben om de helmplicht in te voeren binnen hun voertuigpark. Nadat definitief bekend is geworden welke helm wordt toegestaan, kunnen ze starten met de uitwerking van de maatregel op hun businesscase. Ze hebben aangegeven een test- en onderzoekstraject te starten om te bepalen welke helm aangeschaft moet gaan worden en of ombouwen tot bromfiets al dan niet nodig en wenselijk is.
- Door vast te houden aan inwerkingtreding per 1 juli 2022 is gelet op het bovenstaande het besluit niet uitvoerbaar voor burgers en bedrijven.

In de vragen Schriftelijk overleg wordt het mogelijke gebrek aan capaciteit bij de RDW voor het herkeuren van omgebouwde snorfietsen naar bromfietsen ook genoemd als argument om de helmplicht later in werking te laten treden. Eigenaren hoeven echter niet te wachten met ombouwen en herkeuren van hun snorfiets tot de datum van inwerkingtreding van de helmplicht. Voor zowel de bromfiets als de snorfiets moet een helm worden aangeschaft. Ook wanneer de helmplicht ingaat, geldt dat eigenaren op hun snorfiets kunnen blijven rijden, totdat deze is omgebouwd en herkeurd. De inschatting is dat tussen de 26.000 en 138.000 snorfietsen omgebouwd gaan worden. Deze inschatting is gedaan op basis van onderzoek van Arcadis, de ervaringen in Amsterdam en gesprekken met de deelscooterbranche⁶. In de communicatie zal aandacht zijn voor het proces van eventueel ombouwen van je snorfiets naar bromfiets. Er is overleg met de RDW om dit proces daar waar mogelijk zo efficiënt als mogelijk te organiseren, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid van het voertuig.

Krachtenveld

- De RAI Vereniging, BOVAG en de deelscooteraanbieders pleiten ervoor de invoering van de helmplicht uit te stellen, onder andere i.v.m. de beschikbaarheid van helmen.
- CDA en SP willen dat de helmplicht zo spoedig mogelijk in werking treedt. SGP heeft gevraagd of de helmplicht per 1 juli 2023 kan worden ingevoerd. PVV is tegen de helmplicht.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

⁶ Op pagina 8 van het Verslag schriftelijk overleg wordt dit nader toegelicht.

Toelichting

Historie

Sinds 2019 heeft de Tweede Kamer drie moties aangenomen over de helmplicht voor snorfietsers (verdere toelichting hierop onder het kopje 'politieke context'). Diverse onderzoeken zijn uitgevoerd zoals het overstapeffect naar andere (mogelijk meer risicovolle) vervoersmiddelen als gevolg van deze maatregel. De hoofdconclusie was dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers (inclusief overstappers)⁷.

Daarnaast bleek uit de internetconsultatie dat voor bestuurders van fietsachtige snorfietsen (historische snorfietsen, zoals de Solex, en gemotoriseerde rijwielen, die er uitzien als een e-bike maar meer vermogen hebben⁸) het van belang is dat, net als voor de bestuurders van de speed-pedelec, de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt. Nader onderzoek was nodig om keuzes te kunnen maken ten aanzien van de soort helm voor de diverse typen snorfietsen en om inzicht te krijgen in de gevolgen voor de uitvoering. Eerst heeft TNO door middel van een technisch-inhoudelijke vergelijking onderzocht⁹ of de speed-pedelec-helm¹⁰ ook geschikt is en voldoende veiligheid biedt voor de gebruikers van fietsachtige snorfietsen (met trapondersteuning en daarmee fysieke inspanning, uitgaande van geschatte snelheidsrange tussen de 25 km/u en 30 km/u). Dit bleek het geval te zijn.

Uit een uitvoeringstoets van de RDW bleek dat differentiatie in type helm tussen de verschillende verschijningsvormen van snorfietsen, waarbij aanpassing van het Kentekenregister nodig is, geen optie is. De complexiteit neemt sterk toe voor de burger, de handhaver, de ICT-systemen en de interne processen. Om recht te doen aan duidelijkheid richting (potentiële) snorfietsers en handhavers en aan de last op de uitvoering, is het advies van de RDW overgenomen. Voor alle snorfietsen zullen dus dezelfde helmen worden toegestaan.

Vervolgens heeft TNO een simulatiestudie gedaan naar de geschiktheid van de speed-pedelec-helm voor de bestuurders van alle typen snorfietsen als een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel.

Uit deze simulatiestudie van TNO¹¹ blijkt dat de speed-pedelec-helm¹² een vergelijkbare tot betere bescherming biedt voor de snorfietsbestuurder, als de bromfietshelm voor de bromfietsbestuurder.

Tenslotte heeft TNO onderzocht of de speed-pedelec-helm veilig is ter preventie van hoofdletsel voor zowel de bestuurder met passagier achterop als de passagier van snorfietsen, omdat over hoofdbescherming van passagiers op snorfietsen te weinig bekend bleek te zijn. De invloed van een passagier achterop op het valgedrag van de bestuurder was niet bekend evenals de manier van vallen van de passagier. De resultaten van de aanvullende studie zijn onlangs bekend

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

⁷ Arca dis – verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers, 26 oktober 2020.

⁸ In de bijlage treft u beeldmateriaal van de verschillende verschijningsvormen.

⁹ Dam, E. van, et al, "Speed-pedelec-helm: historische snorfiets en gemotoriseerd rijwiel", TNO-2020-M11731, 17 november 2020.

¹⁰ De norm voor deze helm is opgesteld voor de speed-pedelec-bestuurder n.a.v. een motie van u en Hoogland (PvdA) uit 2015.

¹¹ Dam, E. van, et al, "Evaluatiestudie speed-pedelec-helm en bromfietshelm voor snorfietsers", TNO-2021-R10658, 9 april 2021.

¹² TNO spreekt in het rapport over 'SEPAc-helm': Speed Electrical Power Assisted Cycle.

geworden en deelt u na uw instemming met bijgevoegde kamerbrief met de Kamer.¹³

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets heeft geen betrekking op de plaats 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.

Cijfers aantal snorfietsen

Blijkens cijfers van de RAI Vereniging zijn er momenteel in het totaal 804.000 geregistreerde snorfietsen. Uit de uitvoeringstoets van de RDW blijkt dat hiervan bij ruim 60.000 snorfietsen inspanning moet worden geleverd.

Cijfers aantal benodigde helmen

Hoeveel helmen nodig zijn, is afhankelijk van het aantal snorfietsers dat zal overstappen op een andere vervoersmodaliteit waarvoor geen helm nodig is. Uit onderzoek van Arcadis¹⁴ blijkt dat 55% van de respondenten van de enquête (gebruikers van een snorfiets) zal overstappen naar ander vervoersmiddel als de helmplicht wordt ingevoerd. Van deze groep kiest 82% voor een vervoersmodaliteit waarvoor op basis van de huidige regelgeving geen helm nodig is. Op basis van deze cijfers wordt ingeschat dat zo'n 450.000 snorfietsbestuurders een helm moeten gaan aanschaffen. Daarnaast zullen ook helmen worden aangeschaft voor de passagiers. Hiervan is geen aantal te benoemen, maar ingeschat wordt dat dit vele tienduizenden zijn. Bovendien zullen de deelscooteraanbieders twee helmen per snorfiets moeten gaan aanschaffen. Dit komt neer op ruim 20.000 helmen.

Samenvatting resultaten aanvullende studie TNO

Net zoals in de vorige studie heeft TNO in deze studie simulaties met vier relevante, risicovolle ongevalsscenario's met verschillende variaties gedaan. Daarbij is een relatieve interpretatie gedaan, waarbij de snorfietsers (bestuurder met passagier, bestuurder zonder passagier en passagier) worden vergeleken met de bijbehorende bromfietser met bromfietshelm (integraalmodel of 'pothelm'¹⁵). Deze vergelijking is gebaseerd op de aanname dat de bromfietshelm voldoende hoofdbeschermingspotentieel biedt voor de bromfietzers (en dus veilig is).

Om te bepalen of een snorfiets/helm combinatie als veilig kan worden beschouwd ten opzichte van de referentie bromfietser/helm combinatie zijn de volgende criteria gebruikt:

1. Het merendeel van de simulatiecombinaties geeft een gelijk of lager letselrisico voor snorfiets/helm combinatie (dus 50% of meer) ten opzichte van de referentie (bromfietser/helm combinatie);

¹³ Dam, E. van, et. al., "Evaluatiestudie speed-pedelec-helm en bromfietshelm voor snorfietspassagier en snorfietsbestuurder met passagier achterop", TNO-2021-R 11596, 10 september 2021.

¹⁴ Arcadis – verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers, 26 oktober 2020.

¹⁵ Een 'pothelm' is een brom/motorfietshelm die voldoet aan de minimale eisen in de wettelijke ECE R22.05-norm. Een integraalhelm is een brom/motorfietshelm die meer bescherming biedt dan minimaal vereist is op grond van de ECE R22.05-norm. Deze helm is wettelijk niet verplicht.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

2. De totale verwachting (= gemiddelde) van de simulatiecombinaties geeft een gelijk of lager letselrisico voor snorfietser/helm combinatie ten opzichte van de referentie (bromfietser/helm combinatie).

Let wel: veilig betekent met deze criteria dus niet dat er geen risico wordt gelopen, maar dat het risico in vergelijking met de bromfietser met bromfietshelm gelijk of lager is.

TNO heeft in beide studies gesimuleerd bij snelheden rondom de wettelijke toegestane constructiesnelheid (25 km/u voor snorfietsen en 45 km/u voor bromfietsen), met een spreiding tot 10 km/u. Dit betekent dat snelheden van de snorfietser van 35 km/u ook zijn meegenomen in de analyse (ten opzichte van de snelheden van de bromfietser van 55 km/u), waarbij het zwaartepunt op de constructiesnelheid ligt. Deze snelheid komt ook naar voren uit onderzoeken naar de werkelijke snelheid van snorfietsers. Deze blijkt vaak in de buurt van de 35 km/u te liggen, de snelheid vanaf waar strafrechtelijk wordt opgetreden als deze op de rollentestbank wordt gemeten¹⁶.

Zoals toegelicht in de rapporten heeft TNO geen onderzoek kunnen doen met de werkelijk gereden snelheidsverdelingen omdat er geen eenduidige snelheidsverdeling opgemaakt kan worden uit de gemeten data, met name voor de bromfietsers. Om een eerlijk vergelijk te maken tussen letselrisico van snor- en bromfietsers is het wel belangrijk om een, op eenzelfde manier representatieve, snelheidsverdeling voor zowel brom- als snorfietsers te gebruiken. Om deze reden is in deze studie gekozen om de vergelijking in letselrisico te maken op basis van wettelijke toegestane snelheden.

Inclusief de originele studie zijn in totaal twaalf combinaties (drie soorten opzittenden [de bestuurder zonder passagier, de bestuurder met passagier en de passagier zelf] in vier simulatiescenario's) voor de snorfietser met speed-pedelec-helm ten opzichte van de bromfietser met bromfietshelm (zowel integraalmodel als pothelm) gesimuleerd en geanalyseerd.

De resultaten laten zien dat in negen van de twaalf onderzochte combinaties de speed-pedelec-helm een vergelijkbare tot betere bescherming biedt wanneer de snorfietsbestuurder en/of passagier met speed-pedelec-helm die rijdt binnen een snelheidsverdeling rondom zijn constructiesnelheid (25 km/u), wordt vergeleken met de bromfietsbestuurder en/of passagier met een volledig beschermde bromfietshelm (integraalhelm) die rijdt binnen een snelheidsverdeling rondom zijn constructiesnelheid (45 km/u).

Voor de overige drie onderzochte combinaties geldt het volgende:

Indien wordt vergeleken met de bromfietser die een bromfietshelm draagt die voldoet aan de minimale eisen van ECE R22.05 norm (de pothelm), biedt in twee van deze drie onderzochte combinaties de speed-pedelec-helm een vergelijkbare bescherming voor de snorfietser (bestuurder en passagier).

In de derde combinatie biedt de speed-pedelec-helm minder bescherming voor de snorfietser, ook wanneer wordt vergeleken met de minimaal beschermende bromfietshelm (pothelm).

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

¹⁶ SWOV (2017b). Brom- en snorfietsers. SWOV-Factsheet, oktober 2017. SWOV, Den Haag. En SWOV refereert naar deze onderzoeken in de brief van 31 mei jl. die ook met uw Kamer werd gedeeld.

Oftewel, in één combinatie biedt de speed-pedelec-helm minder bescherming voor de snorfietser dan de bromfietshelm die voldoet aan de minimale eisen die de ECE R22.05-norm eist voor de bromfietser. Dit is het geval bij scenario 2 (remmen) voor de snorfietser met passagier. Daarbij dient te worden opgemerkt dat bij deze simulaties wel wordt voldaan aan het hierboven genoemde eerste criterium, maar niet aan criterium 2 omdat *gemiddeld* genomen het letselrisico hoger ligt voor de snorfietser met passagier met speed-pedelec-helm dan voor de bromfietser met passagier met bromfietshelm. Er is alleen sprake van een hoger letselrisico bij de hogere letselniveaus (bij de lagere niet). Dit komt door het ontbreken van bescherming rondom de oren bij een speed-pedelec-helm.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

Politieke context

- De Kamer heeft met de motie Von Martels¹⁷, ingediend op 17 januari 2019, de regering verzocht om de Kamer spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietzers.
- De Kamer heeft in het Notaoverleg over Openbaar vervoer, infrastructuur en corona op 28 mei 2020, met de motie Postma c.s.¹⁸ de regering verzocht zich tot het uiterste in te spannen om het ontwerpbesluit uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer te zenden.
- Postma (CDA) heeft op 27 oktober 2020 een motie ingediend¹⁹ waarmee de regering werd verzocht het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk vóór het kerstreces van 2020 naar de Kamer te sturen in een apart voorstel, waarbij geen koppeling wordt gemaakt met voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km per uur of het kader voor lichte elektrische voertuigen. Deze gewijzigde motie is aangenomen met een meerderheid van 89 stemmen (CDA, D66, GroenLinks, SP, PvdA, ChristenUnie, PvdD, 50PLUS, Krol, Van Kooten-Arissen).

Relevante Kamerbrieven

- 29 juni 2020: Resultaten internetconsultatie ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers (RVV 1990)²⁰
- 22 september 2020: Stand van zaken ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers²¹
- 15 oktober 2020: Verslag van een Schriftelijk Overleg over de stand van zaken van het ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers²²
- 26 oktober 2020: Proces om helmplicht snorfietzers te regelen²³
- 17 november 2020: Reactie op moties helmplicht snorfietzen, 30 km/h in bebouwde kom en continu voeren autoverlichting²⁴
- 14 december 2020: Verzamelbrief verkeersveiligheid december 2020²⁵
- 19 januari 2021: Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg over brief inzake moties helmplicht snorfietzen, 30 km/u in bebouwde kom en continu voeren autoverlichting²⁶
- 10 mei 2021: Resultaten onderzoek TNO en Uitvoeringstoets RDW inzake helmplicht snorfietzers²⁷

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 652

¹⁸ Kamerstuk 35 300, nr. 97

¹⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 870

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 839

²¹ Kamerstuk 29 398, nr. 857

²² Kamerstuk 29 398, nr. 867

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 877

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 884

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 886

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 896

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 933

- 28 mei 2021: Aanbieding ontwerpbesluit houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietzers en diverse andere kleine aanpassingen (helmplicht snorfiets en onderhoudswijziging Reglement verkeersregels verkeerstekens 1990) aan de Tweede Kamer²⁸

Afstemming

JenV akkoord met de beantwoording van de vragen met betrekking tot handhaving. Op relevante punten is de beantwoording afgestemd met HBJZ en de RDW.

Communicatie

Het is van groot belang dat over de invoering van de helmplicht helder en tijdig wordt gecommuniceerd richting gebruikers en ondernemers. Daarbij staat samenwerking met relevante partijen zoals RAI Vereniging, ANWB, BOVAG, RDW en TeamAlert centraal. Over de communicatieaanpak vindt reeds afstemming plaats met DCO.

Datum

16 september 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/204313

Uiterlijk bij

24 september 2021

Bijlage(n)

4

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 940