

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-2020/201686

Bijlagen

1

Datum 26 oktober 2020
Betreft Proces om helmplicht snorfietsers te regelen

Geachte voorzitter,

Tijdens het notaoverleg Verkeersveiligheid op 12 oktober jl. heb ik met uw Kamer gesproken over de voorziene knelpunten met betrekking tot de uitvoering van de motie-Von Martels c.s.¹: alle snorfietsen moeten een goedgekeurde helm² op, met uitzondering van de bijzondere bromfiets. Naar aanleiding van een verzoek van kamerlid Postma (CDA), heb ik uw Kamer toegezegd schriftelijk op een rijtje te zetten wat er moet gebeuren om de helmplicht voor snorfietsers te regelen.

In deze brief wordt eerst het tijdpad geschetst om het huidig ontwerpbesluit aan uw Kamer te sturen. Vervolgens zijn de voorziene knelpunten beschreven die voor mogelijke vertraging zorgen. Tot slot wordt beschreven hoe deze knelpunten in samenhang met het LEV-kader uitgewerkt kunnen worden. De verwachting is dat in het voorjaar een integraal voorstel naar uw Kamer kan worden gestuurd waardoor dan sprake is van consistent en toekomstbestendig beleid.

Tijdpad huidig ontwerpbesluit

Alvorens het huidige ontwerpbesluit kan worden aangeboden aan uw Kamer voor de voorhangprocedure doorloopt het besluit een aantal verplichte stappen: de wetgevingstoets van het ministerie van Justitie en Veiligheid, het voorportaal, de onderraad en de Ministerraad. Dit betekent dat het besluit op z'n vroegst vlak voor het kerstreces naar uw Kamer kan worden gestuurd. In de toelichting van het ontwerpbesluit dient, conform kabinetsbeleid³, aangegeven te worden hoe de uitkomsten van de internetconsultatie⁴ gewogen zijn. Uit de internetconsultatie zijn knelpunten naar voren gekomen. Het nu in procedure brengen van een besluit waarin deze knelpunten niet zijn geadresseerd is voor mij geen begaanbare weg. Het gaat ten koste van de kwaliteit van de wetgeving. En daarmee is de kans groot dat het besluit later in de procedure, bijvoorbeeld tijdens de voorhang of de advisering door de Raad van State, averij oploopt. De verwerking van de

¹ Kamerstukken II, 29 398, nr. 652.

² ECE 22.05 keurmerk.

³ Kamerstukken II 2010/11, 29279, nr. 121

⁴ Een internetconsultatie is bedoeld om input en inzichten van burgers, bedrijven en instellingen mee te kunnen nemen in het besluit, waardoor de kwaliteit en uitvoerbaarheid van het voorstel worden verbeterd.

knelpunten lijkt mogelijk. In het navolgende licht ik de mogelijkheden toe en ga ik in op de samenhang met andere onderwerpen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Voorziene knelpunten huidig ontwerpbesluit

Naast de internetconsultatie hebben de ontwikkelingen met betrekking tot het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) ook een aantal knelpunten in het huidige ontwerpbesluit naar voren gebracht. De categorie snorfiets omvat namelijk een breed scala aan voertuigen met een maximum constructiesnelheid van 25 km per uur. Naast 'scooters' zijn er snorfietsen die erg lijken op elektrische (bak-)fietsen. In de bijlage bij deze brief ziet u een aantal verschijningsvormen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/201686

Financiële draagkracht

Via de internetconsultatie is naar voren gekomen dat mensen om verschillende redenen bewust voor de snorfiets kiezen vanwege het niet hoeven dragen van een helm zoals de kosten voor een helm en dat het fysiek niet mogelijk is een helm te dragen. Met als effect dat een deel van deze mensen ingeperkt wordt in hun mobiliteit, omdat alternatieven (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) moeilijk te bekostigen zijn. Om hoeveel mensen het dan precies gaat, is uit de internetconsultatie niet af te leiden.

Brom/motorfietshelm ongeschikt

Een andere groep die zich eenvoudiger laat tellen is die van de 60.000 snorfietsen die eruit zien als elektrische fietsen (gemotoriseerde rijwielen en historische snorfietsen) en waarbij fysieke inspanning gevraagd wordt. Op basis van het huidige besluit moeten deze snorfietsers een brom/motorfietshelm op. Voor de bestuurders van deze snorfietsen is het van belang dat, net als voor de bestuurders van de speed-pedelec, de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt. Een brom/motorfietshelm is dan ook niet wenselijk. Een ander soort helm is wellicht voor de bovengenoemde snorfietsen een optie. Daarom onderzoekt TNO momenteel of de speed-pedelec-helm ook geschikt is en voldoende veiligheid biedt voor de gebruikers van fietsachtige snorfietsen. De resultaten van dit onderzoek worden niet eerder dan in de tweede helft van november verwacht.

Geen eenduidige regels voor gemotoriseerde transportfietsen met drie wielen

Ook blijkt dat er op basis van het huidige ontwerpbesluit geen eenduidig beleid is voor gemotoriseerde transportfietsen met drie wielen. De brombakfiets (elektrisch of met verbrandingsmotor) heeft drie wielen, met twee wielen aan de voorkant en is bedoeld voor transport van goederen. Er zijn ook snorfietsen die bedoeld zijn voor transport van goederen, met drie wielen waarvan twee aan de achterkant. Momenteel is de brombakfiets (zowel die 25 km per uur of 45 km per uur gaat) uitgesloten van de helmplicht. Het huidige ontwerpbesluit ziet niet op brombakfietsen. Dit betekent dat een snorfiets met drie wielen, waarvan twee aan de achterkant wel een helmplicht krijgt en een brombakfiets niet. Hierdoor worden inconsistente regels gecreëerd die kunnen leiden tot ongelijkheid en onduidelijkheid bij weggebruikers.

Soortgelijke voertuigen niet gelijk behandelen

Voor de elektrische fietsen geldt geen helmplicht, terwijl deze een maximale trapondersteuning hebben tot 25 km per uur. Deze is gelijk aan de maximumconstructiesnelheid van snorfietsen waardoor ze vergelijkbaar zijn met deze categorie. Daarnaast is er sprake van inconsistent beleid in vergelijking met de speed-pedelec. Voor deze snelle trapondersteunende tweewieler tot 45 km per uur is een aparte, ventilerende helm toegestaan, toegespitst op het specifieke voertuig: de speed-pedelec-helm. Terwijl op basis van het huidige ontwerpbesluit voor het gemotoriseerde rijwiel en de historische snorfiets een brom/motorfietshelm verplicht wordt gesteld met mogelijke gezondheidsproblemen tot gevolg. Door het huidige ontwerpbesluit nu door te voeren, wordt voorbij gegaan aan de door mij overgenomen oproep van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om gelijke voertuigen gelijk te behandelen⁵.

Aangepast besluit

Op het moment dat bovenstaande knelpunten aan het licht kwamen zijn overleggen in gang gezet met RDW en JenV om na te gaan hoe deze mogelijk ondervangen kunnen worden. Hierbij wordt gedacht aan, naast de bijzondere bromfiets, ook andere soorten snorfietsen uit te zonderen of een ander soort helm toe te staan. In het RDW-register staan echter niet de onderscheidende kenmerken, zoals 'trapaandrijving', op basis waarvan de uitzondering gemaakt zou kunnen worden. Daarom is aanpassing in het RDW-register en in de regelgeving nodig, evenals afstemming met mijn collega van Justitie en Veiligheid. Zowel het toestaan van een ander soort helm als het uitzonderen van helmplicht, vraagt ten behoeve van de handhaving en de duidelijkheid voor de gebruikers om een goede juridische afbakening. Dit houdt in dat een beschrijving nodig is van de verschillende soorten snorfietsen in de regelgeving, die aansluit bij het RDW-register.

Alleen als door controle in het RDW-register op basis van het kenteken kan worden vastgesteld of een helm moet worden gedragen of welk type helm, is handhaving goed mogelijk. De RDW geeft aan dat gezien de complexiteit een robuuste uitvoeringstoets noodzakelijk is om de impact en uitvoerbaarheid van zo'n specifieke aanpassing van het RDW-register goed te kunnen beoordelen.

Tot slot

Een helmplicht voor snorfietsers blijkt, mede door de uitkomsten van de internetconsultatie, ingewikkelder dan voorzien. Aangezien een helm kan helpen bij het voorkomen van ernstig letsel, bekijk ik de mogelijkheid van een helmplicht op dit moment ten behoeve van het kader voor LEVs, die qua verschijningsvorm en in gebruik overeenkomsten vertonen met een aantal soorten snorfietsen. Zoals gedeeld met uw Kamer is voor de LEVs een nieuwe categorie-indeling in de maak. Voor deze categorieën wordt o.a. nagegaan hoe de juridische afbakening, registratie, kentekening en het al dan niet verplichten van een helm eruit moet gaan zien. Hierbij wordt ook gekeken naar hoe het nu geregeld is voor de bestaande soortgelijke voertuigen zoals de verschillende soorten snorfietsen. Een integrale blik op de eisen die moeten gelden voor de toelating en het gebruik van LEVs biedt de gelegenheid de in deze brief geschetste knelpunten daarin mee te nemen. Vervolgens kan onder meer de RDW dan een integrale beoordeling van de implicaties van een nieuw kader voor LEVs uitvoeren. Op die manier beoog ik te komen tot beleid voor LEVs dat consistent is en daarmee ook voor gebruikers begrijpelijk is, zonder steeds op losse aspecten aanpassingen door te voeren.

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 398, nr. 758.

Via deze weg verwacht ik uw Kamer een integraal en uitvoerbaar voorstel aan te kunnen bieden voor het al dan niet verplichten van een helm voor voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km per uur. De inschatting is dat dit voorstel in het voorjaar aan uw Kamer aangeboden kan worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/201686

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

drs. C. van Nieuwenhuizen – Wijbenga