Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2020–2021

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 933

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2021

In brieven aan uw Kamer van 26 oktober jl. en 17 november jl. is aangegeven dat voor zorgvuldige besluit- en beleidsvorming ten aanzien van het ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers nader onderzoek nodig is (Kamerstuk 29 398, nrs. 877 en 884). Graag informeer ik u over de uitkomsten van de onderzoeken van TNO en de uitvoeringstoets van de RDW, die in gang gezet zijn n.a.v. de motie van het lid Von Martels c.s.[1]. Daarnaast wordt het vervolgproces van het ontwerpbesluit geschetst. In de bijlage treft u de volledige rapporten[2].

In de internetconsultatie kwam onder andere naar voren dat voor bestuurders van fietsachtige snorfietsen (historische snorfietsen, zoals de Solex, en gemotoriseerde rijwielen, die er uitzien als een e-bike maar meer vermogen hebben) het van belang is dat de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt. Voor speed-pedelec bestuurders is dit mogelijk gemaakt. Zij hebben de keuze tussen een speed-pedelec-helm (licht van gewicht en voldoende ventilatie) en een brom/motorfietshelm. Zoals gedeeld met uw Kamer[3, 4] is onderzoek gestart naar de mogelijkheden van het toestaan van een speed-pedelec-helm voor snorfietsers. TNO heeft twee onderzoeken gedaan naar de veiligheid van de speed-pedelec-helm. De RDW is gevraagd de consequenties voor de uitvoering in beeld te brengen als een speed-pedelec-helm alleen voor bepaalde soorten snorfietsen (de fietsachtigen) voldoende veiligheid biedt aan de bestuurders.

[1] Kamerstuk 29 398, nr. 652
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[3] Kamerstuk 29 398, nr. 877
[4] Kamerstuk 29 398, nr. 884

kst-29398-933
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2021

Eerste onderzoek TNO

TNO heeft in opdracht van het ministerie onderzocht of de speed-pedelec-helm ook geschikt is en voldoende veiligheid biedt voor de gebruikers van fietsachtige snorfietsen (met trapondersteuning en daarmee fysieke inspanning). In de brief van 14 december jl.[5] is uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek. Geconcludeerd werd dat de speed-pedelec-helm voor de bestuurders van een historische snorfiets en een gemotoriseerd rijwiel (de fietsachtige snorfietsen) een hoofdbeschermingsniveau biedt met een vergelijkbaar tot beter veiligheidsperspectief in vergelijking met de speed-pedelec-rijder.

Uitvoeringstoets RDW

Om alleen bestuurders van fietsachtige snorfietsen de keuze te geven tussen een speed-pedelec-helm en brom/motorfietshelm moeten aanpassingen in het kentekenregister worden gedaan door de RDW. Uit dit register moet namelijk voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welke helm de bestuurder van de betreffende snorfiets op moet. Met het huidige register kan dat niet. De RDW is daarom gevraagd om een uitvoeringstoets te doen om te beoordelen of dit wel mogelijk is na aanpassingen in dit register en wat de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister is.

De RDW heeft geconcludeerd dat het in beginsel mogelijk is om in het register te registreren welke helm toegestaan is voor welk type snorfiets. Dus voor de fietsachtige snorfietsen kan in het kentekenregister vastgelegd worden dat ook de speed-pedelec-helm toegestaan is. De RDW adviseert echter deze aanpassing niet te doen, omdat dit volgens de RDW een omvangrijke en ingewikkelde transitie zal zijn die veel werk en kosten met zich meebrengt. De invoering hiervan kan bovendien leiden tot complexiteit in de handhaving, zoals bij trappers die niet goed zichtbaar zijn of niet bedoeld zijn om mee te trappen, en onduidelijkheid bij gebruikers. Daarnaast zijn de invoeringslasten relatief hoog en komen deze bovenop de toch al volle project- en veranderagenda van RDW.

Om recht te doen aan duidelijkheid richting (potentiële) snorfietsers en handhavers en aan de last op de uitvoering, neem ik het advies van de RDW over. Dit betekent dat geen onderscheid zal worden gemaakt tussen verschillende type snorfietsen.

Tweede onderzoek TNO

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 14 december jl. heeft TNO, parallel aan de uitvoeringstoets door de RDW, onderzoek gedaan naar de geschiktheid van de speed-pedelec-helm[6] voor de bestuurders van *alle* typen snorfietsen (dus naast de fietsachtige snorfietsen ook voor alle andere snorfietsen) als een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel. Als de speed-pedelec-helm voldoende veiligheid biedt voor alle soorten snorfietsen dan kunnen alle bestuurders kiezen of zij een speed-pedelec-helm of een brom/motorfietshelm opzetten.

TNO heeft in deze studie simulaties met vier relevante, risicovolle ongevalsscenario's, met verschillende variaties gedaan. Er is een vergelijking gemaakt tussen de bromfietser met bromfietshelm[7] (de

---

[5] Kamerstuk 29 398, nr. 886

[6] TNO spreekt in het rapport over «SEPAC-helm»: Speed Electrical Power Assisted Cycle

[7] Volledig beschermende helm, de integraalhelm, of minimaal beschermende bromfietshelm, gegeven de bestaande normering ECE R22.05

referentie) en enerzijds de snorfietser met bromfietshelm[8] en anderzijds de snorfietser met speed-pedelec-helm[9]. Deze vergelijking is gebaseerd op de aanname dat de bromfietshelm voldoende hoofdbeschermingspotentieel biedt voor de bromfietser (en dus veilig is).

Op basis van de simulatiestudie heeft TNO geconcludeerd dat de speed-pedelec-helm een vergelijkbare tot betere bescherming biedt voor de snorfietser, als de bromfietshelm voor de bromfietser. De bromfietshelm biedt een nog betere bescherming voor de snorfietser dan de speed-pedelec-helm.

De resultaten van de studie stemmen hoopvol over het bieden van het alternatief van de speed-pedelec-helm. Over hoofdbescherming van passagiers op brom- en snorfietsen blijkt echter te weinig bekend om zonder simulaties te concluderen dat de speed-pedelec-helm ook veilig genoeg is in het geval een passagier achterop zit. Ook voor de passagier zelf geeft deze studie nog geen uitsluitsel. Vanwege duidelijkheid voor de potentiele snorfietsers is het van belang dat uitsluitsel gegeven kan worden over de veiligheid van de speed-pedelec-helm als een passagier achterop een snorfiets zit. Daarom heb ik TNO gevraagd aanvullende simulaties uit te voeren. De resultaten van de aanvullende simulaties verwacht ik rond de zomer met uw Kamer te kunnen delen.

Vervolgproces

Om recht te doen aan duidelijkheid richting (potentiële) snorfietsers en handhavers en vanwege de last op de uitvoering bij verschillende regimes per type snorfiets neem ik het advies van de RDW over. Dit betekent dat voor elk type snorfiets hetzelfde regime geldt. Ik ben voornemens het ontwerpbesluit waarin de helmplicht wordt vastgelegd, conform toezegging, eind mei naar uw Kamer te sturen. Tegelijkertijd voert TNO aanvullende simulaties uit om uitsluitsel te geven over de veiligheid van de speed-pedelec-helm voor de bestuurder met een passagier achterop en voor de passagier zelf. Mocht de speed-pedelec-helm ook voor hen voldoende bescherming bieden, dan zal per ministeriële regeling mogelijk gemaakt worden dat er naast de bromfietshelm ook voor de speed-pedelec-helm gekozen kan worden. Deze uitkomsten houden het ontwerpbesluit niet op.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

[8] Idem als noot 5
[9] NTA 8667:2016