



DIGITAAL INGEDIEND
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen

Bunnik, 2 maart 2020

Betreft: Reactie BOVAG internetconsultatie wijziging RVV 1990 met het oog op helmplicht snorfiets

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Met interesse heeft BOVAG kennis genomen van de voorgestelde wijziging van het RVV 1990, waarin onder meer wordt voorgesteld om de uitzondering voor het dragen van een helm op de snorfiets te laten vervallen. In de praktijk komt het schrappen van de uitzondering dan neer op de introductie van een helmplicht voor berijders en passagiers van een snorfiets. BOVAG is geen voorstander van een helmplicht voor snorfietsers. In deze brief leggen wij uit waarom. Voor een nadere toelichting op onze inbreng zijn wij te allen tijde bereid om met u in overleg te treden.

Geen oneigenlijke vermenging

In het maatschappelijk emotionele debat rond de overlast die zou worden veroorzaakt door snorfietsers, vindt ten onrechte vermenging plaats van twee op zichzelf staande discussies: helmplicht en verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Recent werd in de Tweede Kamer tijdens het AO Verkeersveiligheid nog betoogd dat “de helmplicht onderdeel [is] van het aantrekkelijker maken om die verplaatsing [snorfiets naar de rijbaan] te doen.” Wij benadrukken dat deze twee thema’s losstaan van elkaar en dan ook los van elkaar moeten worden beoordeeld. Vermenging is oneigenlijk, omdat een landelijke helmplicht helemaal niet nodig is om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Als gemeenten dat willen, staat niets hen in de weg om hier nu al een verkeersbesluit over te nemen. Dit is immers eerder al mogelijk gemaakt middels het Besluit van 6 juni 2018¹. De helmplicht is dus een zelfstandig vraagstuk en BOVAG roept beleidsbeslissers op om een mogelijke helmplicht niet als een voorportaal voor verplaatsing naar de rijbaan te gebruiken. Dat is welbeschouwd onzin.

Gemiste kans op vergroening

Op dit moment telt Nederland ruim 760.000 snorfietsen en het is voor veel mensen een onmisbaar vervoermiddel voor dagelijks woon-werkverkeer. Arcadis heeft in opdracht van uw departement onderzocht² dat snorfietsers na introductie van een helmplicht zullen overstappen naar een ander vervoersmiddel, zoals een bromfiets of auto. Dat zou een gemiste kans op vergroening betekenen, want het is juist de categorie snorfietsen waar elektrificatie daadwerkelijk al doorgebroken is: maar liefst 17 procent van alle nieuwe snorfietsen in 2020 was een elektrische. Een helmplicht zou deze bemoedigende ontwikkelingen in de kiem kunnen smoren, want juist het niet hoeven dragen van een helm is één van de voornaamste redenen om snorfiets te rijden. In het Klimaatakkoord is bovendien afgesproken dat in 2025 alleen nog maar elektrische snorfietsen mogen worden verkocht in Nederland. Maar als straks niemand meer een snorfiets wil, valt het nut van die afspraak te betwijfelen.

Postadres:
Postbus 1100
3980 DC BUNNIK
Bezoekadres:
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

¹ Besluit van 6 juni 2018 tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken www.bovag.nl

² Onderzoek Helmplicht Snorfietsers, oktober 2019.

Meer onderzoek nodig

Hoewel je op basis van gezond verstand zou kunnen redeneren dat het dragen van een helm de veiligheid vergroot, voorkomt een helm geen ongevallen. In dat licht is het interessant dat Arcadis in zijn onderzoeksrapport het belang onderstreept van aanvullend onderzoek naar de effecten van een helmplicht op verkeersveiligheid, omdat “er onvoldoende betrouwbare reductiecijfers bekend zijn om op verantwoorde wijze een berekening te maken van de te verwachten effecten van een helmplicht voor snorfietzers”³. Arcadis verwacht weliswaar dat het dragen van een helm de veiligheid voor de snorfietser vergroot, maar moet voor die verwachting teruggrijpen op een ‘educated guess’ van de SWOV uit 2013, op bromfietsonderzoeken uit de jaren zeventig van de vorige eeuw en internationale literatuurstudies. Ook de evaluatie van het Amsterdamse besluit om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, is geen goede basis om het daadwerkelijke effect van een snorfietshelm op de verkeersveiligheid vast te stellen. Amsterdam heeft de helmplicht immers gecombineerd met verplaatsing naar de rijbaan en in de rapportage is de ongevallenanalyse bovendien onvolledig. Het zou daarom goed zijn als het Ministerie van IenW op Rijksniveau een gedegen nader onderzoek laat uitvoeren door de SWOV, zodat de discussie rond snorfiets en helmplicht gevoerd kan worden op basis van actuele feiten en cijfers. Dit onderzoek kan vervolgens in de overwegingen tot het nemen van een besluit meegenomen worden.

Depolitiseren

De snorfiets elektrificeert in rap tempo (weg uitstoot, weg geluidsoverlast) en de algehele helmplicht is voor verplaatsing naar de rijbaan niet nodig (neem een gedegen verkeersbesluit op basis van reeds bestaande regelgeving⁴). Einde discussie en over tot de orde van de dag, zou je zeggen. Toch wordt het debat rond de vermeende overlast van de snorfiets door tegenstanders van dit vervoermiddel op luide en emotionele toon gevoerd. En dat is jammer. Er doet zich namelijk een mooie kans voor om deze discussie gedepolitiseerd en op basis van feiten te voeren: U bent voornemens om de Kamer vóór de zomer te informeren over het nieuwe nationaal toelatingskader voor licht gemotoriseerde voertuigen. Wij adviseren om de discussie rond de helmplicht én de plek op de weg dan ook daar te voeren waar deze thuishoort: bij het opstellen van het nieuwe toelatingskader, waar afgewogen en toekomstvast keuzes kunnen worden gemaakt. Het hierboven aangehaalde voorstel voor een nader onderzoek door de SWOV kan hierin meegenomen worden. BOVAG denkt uiteraard graag mee over zowel het onderzoek als het toelatingskader.

Met vriendelijke groet,

BOVAG

Peter Niesink
Algemeen directeur

Postadres:
Postbus 1100
3980 DC BUNNIK
Bezoekadres:
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

³ Aanbeveling op pagina 7, Arcadis-rapport

⁴ Zie het eerder aangehaalde Besluit van 6 juni 2018.