

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR0925/2020-U029

Uw referentie

T 070 310 86 66

E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 13 maart 2020

Betreft Wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vanwege invoering helmplicht snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 5 februari 2020 is de voorgenomen Wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vanwege invoering helmplicht snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) aangeboden voor toetsing.

Het voorstel regelt een aantal wijzigingen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. De belangrijkste wijziging is dat de uitzondering op het dragen van een helm voor bestuurders en passagiers van een snorfiets komt te vervallen. Daarmee wordt het dragen van een helm voor snorfietsers verplicht. Daarnaast worden er een aantal kleinere wijzigingen aangebracht en enkele redactionele omissies hersteld.

Dit advies gaat alleen in op de helmplicht voor snorfietsen, omdat alleen deze wijziging regeldrukgevolgen heeft.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Snorfietsers hebben een relatief hoog risico om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. In 2018 werden onder snorfietsers 16 doden en 1.838 gewonden met letsel geregistreerd. Het verplicht stellen van het dragen van een helm voor zowel

bestuurder als passagier van een snorfiets, heeft volgens de toelichting tot doel het aantal verkeersdoden en –gewonden onder snorfietsers te verminderen.

Arcadis heeft de te verwachte (neven)effecten van het introduceren van een helmplicht voor snorfietsen onderzocht.¹ De Memorie van Toelichting bij het voorstel vermeldt over de uitkomsten van dit onderzoek dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers. Dit komt onder andere doordat de helmplicht bijdraagt aan vermindering van de kans op ernstig letsel bij snorfietsers die op de snorfiets blijven rijden.

Het niet hoeven dragen van een helm vormt voor veel snorfietsers echter ook één van de voornaamste redenen om van een snorfiets gebruik te maken. Het voorstel vermeldt dat om die reden de verwachting is dat een deel van de snorfietsers zullen kiezen voor een ander vervoersmiddel. Uit het Arcadis-onderzoek komt naar voren dat een groot aandeel van de snorfietsers overweegt over te stappen naar de (elektrische) fiets. Het college merkt op dat vooral door deze overstap naar elektrische fietsen (e-bikes) de vraag rijst wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid, aangezien e-bikes (formeel) even hard gaan als de snorfiets (25 km/uur), maar voor e-bikes geen helmplicht geldt. Het voorstel benoemt dat de gevolgen van deze overstap nog nader worden onderzocht. De Kamerbrief van 4 februari 2020² vermeldt dat parallel aan de internetconsultatie van onderhavig voorstel een verdiepend onderzoek is gestart naar de verkeersveiligheidseffecten van een helmplicht voor snorfietsers. Hierbij zal onder andere in kaart worden gebracht of er door het overstappen van snorfietsers naar andere vervoersmiddelen zoals de (elektrische) fiets, sprake zal zijn van een stijging van het aantal verkeersslachtoffers bij deze voertuigcategorieën. De verwachting is dat dit verdiepende onderzoek voor het zomerreces zal zijn afgerond.

Het college constateert dat de (neven)effecten van een helmplicht voor snorfietsers op de verkeersveiligheid nog onvoldoende bekend zijn om een definitief oordeel te geven over de effectiviteit van deze maatregel en onderbouwde besluitvorming op dit moment nog niet kan plaatsvinden.

1.1 Het college adviseert de uitkomsten van het onderzoek naar de (neven)effecten van een helmplicht voor snorfietsen te betrekken bij het nu voorliggende voorstel. Dit betreft met name de gevolgen van het overstappen naar andere modaliteiten (bromfiets, e-bike).

De recente invoering van de helmplicht in de gemeente Amsterdam biedt volgens het Arcadis-onderzoek de mogelijkheid om de effecten in de praktijk te onderzoeken. Het onderzoek bevat een aanbeveling om de invoering van een eventuele helmplicht goed te monitoren en te evalueren. Het college constateert dat het voorstel niet ingaat op deze aanbevelingen. Gezien de onzekerheid over de te verwachten (neven)effecten van een helmplicht voor snorfietsen acht het college monitoring wenselijk. Bij deze onzekerheid past tevens een evaluatiebepaling.

¹ Arcadis "Onderzoek Helmplicht Snorfietsers", 11 oktober 2019.

² Kamerbrief, parlementair jaar 2019-2020, 21 306.

1.2 Het college adviseert de effectiviteit van het voorstel in de komende jaren actief te monitoren. Daarnaast adviseert het college om een evaluatiebepaling in het voorstel op te nemen zodat kan worden nagegaan of bijsturing nodig is om de effectiviteit van het voorstel te vergroten.

2. Minder belastende alternatieven

In de praktijk blijkt een snorfiets vaak een bromfiets te zijn, als gekeken wordt naar o.a. vermogen en snelheid. Een relatief groot deel van de snorfietzers heeft een opgevoerd voertuig en rijdt vaak harder dan is toegestaan.³ De aanpassing van de snorfiets is vaak al bij aankoop van het voertuig geregeld. Het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) concludeert in een onderzoek uit 2017 dat een helmplicht een van de kansrijke maatregelen is om het aantal *ernstige* snorfietsongevallen op fietspaden te verminderen.⁴ SWOV concludeert verder dat niet één enkele maatregel maar een pakket van maatregelen nodig is om het aantal ongevallen met snorfietzen te verminderen. Maatregelen die hier aan bijdragen zijn onder andere infrastructurele maatregelen aan het fietspad en het controleren van snorfietzers op rijdsnelheid in plaats van maximale voertuigsnelheid. SWOV vermeldt dat een opgevoerd voertuig een veel voorkomende voertuigfactor is bij ongevallen.

Het college constateert uit het voorgaande dat een helmplicht bijdraagt aan het verminderen van de *ernst* van snorfietsongelukken, maar deze maatregel niet aangrijpt op een deel van het probleem, namelijk dat een te hoge snelheid door het opvoeren van snorfietzen medeoorzaak is van (ernstig) letsel bij ongelukken en een van de factoren is die een rol speelt bij het ontstaan van ongelukken. Een strengere handhaving op opgevoerde snorfietzen en/of een verbod op het opvoeren van snorfietzen zouden aanvullende, mogelijk minder belastende maatregelen kunnen zijn om het doelbereik van het geformuleerde beleidsdoel (het aantal verkeersdoden en -gewonden onder snorfietzers verminderen) te vergroten. Het college constateert dat het voorstel niet ingaat op deze aspecten. 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 snorfietzers kiezen om hun voertuig laten ombouwen (€ 17.760.000)) acht het college dit wel van belang.

2.1 Het college adviseert om aanvullende, mogelijk minder belastende maatregelen te overwegen die toezien op handhaving van de maximale voertuigsnelheid en op het verbod op opvoeren van snorfietzen.

Het college merkt op dat naast bovengenoemde maatregelen flankerend beleid bij kan dragen aan het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden onder snorfietzers. Daarbij heeft het SWOV in hun hierboven benoemde onderzoek onder andere gewezen op het belang van infrastructurele maatregelen. Tevens wijst het college op de mogelijkheden van verkeerseducatie en -voorlichting om de verkeersveiligheid van snorfietzers te vergroten.

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), "Schoon, stil en snel: te verwachten reacties op het mogelijk uitfaseren van de snorfiets met verbrandingsmotor", juni 2018.

⁴ SWOV, Snorfietsongevallen op het fietspad - Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? R-2017-12. Den Haag, 2017.

2.2 Het college adviseert om in het besluit toe te lichten of flankerend beleid, zoals verkeerseducatie en -voorlichting, is voorzien om de mate van doelbereik te vergroten.

3. Werkbaarheid

Het college constateert dat het voorstel aandacht besteedt aan de werkbaarheid van de maatregel om een helmplicht te introduceren voor snorfietsbestuurders. Zo vermeldt het voorstel dat verkeersdeelnemers met een snorfiets de gelegenheid moeten hebben om een geschikte helm te kopen. Daarom wordt het instellen van een overgangperiode overwogen. Deelnemers aan de internetconsultatie zijn gevraagd om in hun reactie aan te geven of een overgangperiode noodzakelijk is en wat wordt gezien als een redelijke termijn voor deze overgangperiode.

Het college heeft geen opmerkingen over de werkbaarheid van het voorstel.

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat een regeldrukparagraaf. Bij het invoeren van een helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets, zullen snorfietsers een goedgekeurde helm moeten aanschaffen. Verder geven sommige snorfietsers aan dat zij hun snorfiets zullen laten ombouwen tot een bromfiets.

Regeldrukeffecten aanschaffen helm

De toelichting vermeldt dat de minimumprijs van een goedgekeurde helm rond de € 40,- ligt. De tijd die nodig zal zijn voor het aanschaffen van een goed passende helm wordt geschat op ongeveer een uur (tarief € 15). Hoe hoog de kosten voor het aanschaffen van helmen zijn, is afhankelijk van het aantal snorfietsers dat zal overstappen op een andere modaliteit en welke helm zij kiezen. Dit aantal is nog niet bekend. Daarom zijn de regeldrukgevolgen in beeld gebracht aan de hand van scenario's. Als 30% van de snorfietsers overstapt, moet de overige 70% van de huidige 750.000 snorfietsers een helm aanschaffen. De regeldruk-gevolgen zijn dan $0,7 \times 750.000 \times (40 + 15) = € 28.875.000$. In het geval dat 60% van de snorfietsers overstapt, moet 40% van de snorfietsers een helm zou moeten aanschaffen. De regeldrukkosten zijn dan € 16.500.000.

Het college geeft in overweging om de regeldrukparagraaf op dit punt aan te vullen met een inschatting van de kosten van het aanschaffen van een helm voor passagiers, omdat snorfietsers ook regelmatig passagiers vervoeren.

Regeldrukeffecten ombouwen snorfiets

De kosten voor het ombouwen van een snorfiets verschillen per merk en per model. In het Onderzoek Helmplicht Snorfietsers geeft 16% van de snorfietsers aan dat zij hun snorfiets zouden laten ombouwen tot bromfietsers. Ervan uitgaande dat dit in totaal ongeveer twee uur tijd kost (tarief € 15), bedragen de kosten hiervan € 17.760.000.

Het college heeft geen verdere opmerkingen bij de regeldrukberekening.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van dit voorstel:

Het voorstel niet indienen, tenzij rekening is gehouden met de adviespunten.

Het college merkt hierbij op dat dit dictum geen uitspraak doet over de wenselijkheid van de maatregel. Het dictum betreft de onderbouwing van het voorstel. Het vloeit met name voort uit het feit dat de precieze gevolgen ervan (nog) niet bekend zijn.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met ons advies rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris