

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 965

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2021

Op 24 juni jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht in het kader van de voorhangprocedure van het ontwerpbesluit invoering helmplicht voor snorfietsers. Daarnaast is op 10 september jl. het aanvullende onderzoek van TNO over de veiligheid van de speed-pedelec-helm voor de snorfietsbestuurder met een passagier en voor de passagier zelf afgerond (zie bijlage)¹. Met deze brief worden de vragen van uw Kamer beantwoord (zie Kamerstuk 29 398, nr. 966) en wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de helmkeuze en de datum van inwerkingtreding van de helmplicht.

Aanvullend onderzoek TNO

In de brief aan uw Kamer van 10 mei jl.² is aangegeven dat TNO op basis van de eerste simulatiestudie heeft geconcludeerd dat de speed-pedelec-helm³ een vergelijkbare tot betere bescherming biedt voor de snorfietsbestuurder, als de bromfietshelm voor de bromfietส์bestuurder. Omdat over hoofdbescherming van passagiers op snorfietsen te weinig bekend bleek te zijn, heeft TNO in een aanvullende studie onderzocht of de speed-pedelec-helm veilig is ter preventie van hoofdletsel voor zowel de bestuurder met passagier achterop als de passagier van snorfietsen.

In dit aanvullende onderzoek⁴ is, net als in het eerste onderzoek, gekeken naar de mate van bescherming van een speed-pedelec-helm en twee type

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 398, nr. 933.

³ Die voldoet aan de eisen uit de NTA 8776:2016-norm.

⁴ 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.

helmen die zijn toegestaan voor bromfietsen en motoren: de «pothelm» en de integraalhelm⁵.

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.

Ten opzichte van de integraalhelm bij de bromfietzers biedt de speed-pedelec-helm bij snorfietzers die gemiddeld 25 km/u rijden in negen van de twaalf onderzochte combinaties een vergelijkbare tot betere bescherming. 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 combinaties 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».

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 ligt⁶. 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 snorfiets en 35 tot 55 km/u voor de bromfiets, 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 dat het beleid zich richt op de overtreders en daarmee negatieve gevolgen heeft voor de snorfietzers die zich aan de geldende regels houden.

Op basis van beide onderzoeken door TNO kan worden geconcludeerd dat per saldo de speed-pedelec-helm, ook in het geval van passagier achterop, bijdraagt aan het verminderen van hoofdletsel en daarmee dus ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

Daarom ben ik voornemens om naast de bromfietshelm (ECE R22.05) ook de speed-pedelec-helm (NTA 8776:2016) toe te staan voor de bestuurders en passagiers van alle snorfietsen (met en zonder trapondersteuning). Hiermee 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. Het toestaan van deze helm draagt door het beperkte gewicht en de extra keuzemogelijkheid bij aan het draagvlak en daarmee het naleven van deze maatregel.

Datum inwerkingtreding

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het van belang dat de helmplicht zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Dit is ook de wens van een deel van uw Kamer. Op het moment dat een helm verplicht wordt gesteld moeten voldoende helmen beschikbaar zijn voor alle snorfietzers en passagiers. Hierin wordt door de branche een serieus probleem voorzien. In vele sectoren kampen fabrikanten, importeurs en leveranciers met leverings-

⁵ 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.

⁶ SWOV refereert naar deze onderzoeken in de brief van 31 mei jl. die ook met uw Kamer werd gedeeld.

problemen vanwege een tekort aan grondstoffen, hoge transportkosten en lange transporttijden. Dit geldt ook voor de helmenbranche. Het is onduidelijk of en hoe de productie van de helmen in de nabije toekomst zich zal ontwikkelen. Op dit moment is de inschatting vanuit de branche dat de levertijden tussen de 12 en 14 maanden liggen. Burgers moeten ook voldoende tijd hebben om een geschikte helm aan te schaffen. Daarnaast hebben de deelscooteraanbieders het signaal afgegeven tijd nodig te hebben om de helmplicht in te voeren binnen hun voertuigpark.

Gelet hierop wordt een serieus knelpunt voorzien in geval van invoering per 1 juli 2022. Ik acht invoering van de helmplicht per 1 januari 2023 wel mogelijk en belangrijk voor de verkeersveiligheid. Het besluit en de ministeriele regeling worden zo snel als mogelijk gepubliceerd, zodat zowel het bedrijfsleven als particulieren helmen kunnen (in)kopen.

Vervolgproces

Na behandeling door uw Kamer van het ontwerpbesluit wordt het besluit voorgelegd aan de Raad van State. De wijziging van de ministeriële regeling waarin wordt vastgelegd dat naast de bromfietshelm ook voor de speed-pedelec-helm gekozen kan worden (Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen) zal niet eerder dan nadat uw Kamer het ontwerpbesluit heeft behandeld in gang worden gezet.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser