

HELMP LICHT SNORFIETS



RAI Vereniging is geen voorstander van een helmplicht voor voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km per uur zoals de snorfiets. De snorfiets lijkt verworpen tot een zondebok van het verkeer, waarbij sentimentele argumenten te vaak de boventoon voeren. Dit position paper poogt daarin verandering te brengen. Bij een snelheid van maximaal 25 km per uur biedt een helm te weinig toegevoegde waarde voor de veiligheid. Het dragen van een helm voorkomt geen ongeval en beschermt ook niet tegen alle soorten letsel, zelfs niet alle soorten hoofdletsel. Wel maakt een helmplicht de snorfiets onaantrekkelijk als flexibel en comfortabel vervoermiddel voor grote groepen mensen van alle leeftijden. Bij een helmplicht gaan snorfietsers kiezen voor een alternatief vervoermiddel, zoals de auto, bromfiets of e-bike. Eerst moet duidelijk zijn wat dit betekent voor veiligheid van de voormalige snorfietsers. De typisch Nederlandse (deel)snorfiets elektrificeert bovendien sneller dan de bromfiets en overstappen op een ander voertuig doorkruist die vergroeningstrend. Alle redenen om de helmplicht niet in te voeren. Mocht de helmplicht er ondanks alle tegenargumenten komen, dan zou een overgangstermijn van minimaal één jaar na inwerkingtreding redelijk zijn.

Dit position paper is opgesteld voor de consultatie over de snorfietshelmplicht, 30 maart 2020

Onveilig

Allereerst is voorkomen beter dan genezen: zonder ongeval geen letsel, niet aan het hoofd en evenmin andersoortig letsel. Dit voorstel, dat is bedoeld om het aantal snorfietssslachtoffers terug te dringen, doet echter niets tegen een belangrijke oorzaak daarvan: de te hoge snelheid van snorfietsen door het opvoeren. Strengere handhaving opgevoerde snorfietsen en/of een verbod op het opvoeren van snorfietsen is niet alleen een minder belastende maatregel die het aantal verkeersdoden en –gewonden onder snorfietsers aanzienlijk kan verminderen. Bovendien is deze maatregel veel minder belastend voor de vele goedwillende snorfietsers die zich keurig aan de maximumsnelheid houden. De vraag is dan ook zeer of dit voorstel de eis van subsidiariteit wel kan doorstaan.

Als de snorfietsers maximaal 25 per uur rijdt heeft een helm bovendien te beperkte toegevoegde waarde. Een helm beschermt niet tegen alle mogelijke verwondingen aan het hoofd: de kaak, tanden en lippen beschermt een helm bijvoorbeeld niet. Ook een hersenschudding is met een helm niet te voorkomen vanwege de manier waarop die ontstaat. Bovendien kan het (valse) gevoel van beschermd zijn juist overmoedig en riskant gedrag uitlokken, zowel van de snorfietsers zelf als van medeweggebruikers, die onbewust denken dat zij minder afstand hoeven aanhouden. Tot slot heeft een helm alleen nut wanneer die echt goed wordt opgezet en daarvoor regelt het voorstel niets.

Vertraging in verduurzaming

Door de helmplicht wordt de snorfiets onaantrekkelijker als voertuig. Bij een overstap op auto of bromfiets missen we de kans op vergroening, want snorfietsen elektrificeren vanwege afspraken in het Klimaatakkoord sneller dan bromfietsen. De branche heeft hiervoor zijn nek uitgestoken, maar als straks niemand meer een snorfiets wil, valt het nut van die inspanningen te betwijfelen. Bovendien wordt het voortbestaan van Scooter Recycling Nederland (SRN) als eigen initiatief van de branche onzeker, terwijl dit systeem juist effectief zorgdraagt voor de verantwoordelijke recycling van snorfietsen. Elektrische



deelscooters vervangen auto's in de grote steden, en dragen zo bij aan betere doorstroming en luchtkwaliteit.

Bij deelscooters vormt een helmplicht nog een grotere drempel voor gebruik van de snorfiets want een met een onbekend aantal personen gedeelde helm zal voor velen weinig hygiënisch en comfortabel voelen. Een duidelijk voorbeeld van het kind met het badwater weggooien. Tot slot zet een helmplicht voor de snorfiets deur open naar een helmplicht voor alle voertuigen die maximaal 25 km per uur mogen rijden, inclusief de e-bike, die -net als de snorfiets- veel potentie heeft voor woon-werkverkeer. Ook dit zou voor de vergroening van mobiliteit averechts uitpakken.

Geen geïsoleerd onderwerp

Kennelijk gaat het gezelschap van 130 artsen dat aandringt op een helmplicht ervan uit dat alle huidige snorfietsers onverminderd blijven rondsnorren als de helmplicht wordt ingevoerd. Deze aanname is niet realistisch. Een helmplicht betekent dat één van de belangrijkste voordelen van de snorfiets vervalst. Een groot deel van de snorfietsers gaf dan ook al aan dat ze bij de invoering van een helmplicht overstappen naar andere vervoersmiddelen, zoals de auto, brommer of e-bike. Een overstap naar andere vervoersmiddelen heeft consequenties, zowel voor de drukte op het fietspad als voor beslag op de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid. Bij sommige voertuigen geldt nu al een helmplicht, maar ook een hogere maximumsnelheid, bij andere geldt juist geen helmplicht maar is de snelheid lager of zelfs gelijk.

Eventuele invoering van een helmplicht voor snorfietsers kan dan ook niet geïsoleerd worden gezien zonder al deze aspecten en consequenties mee te nemen. De vraag 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, is nog niet beantwoord. Het voorstel benoemt dat de gevolgen van deze overstap nog nader worden onderzocht en zolang de resultaten er niet zijn en daaruit blijkt dat er geen extra risico ontstaat kan invoering van een helmplicht voor snorfietsers niet aan de orde zijn.

Meer principieel: de helmplicht voor snorfietsen kan beter worden ingebed in de lopende bredere discussie over het toekomstig toelatingskader en de plek op de weg van LEV's. De keuzemogelijkheden nemen de komende tijd nog verder toe met de introductie van allerlei licht elektrische voertuigen zoals de e-step en voertuigen steeds apart gezien en beoordeeld is vele malen minder efficiënt en consistent dan werken aan een toekomstgericht kader, waarin alle huidige en toekomstige voertuigen, inclusief de snorfiets, een plek kunnen vinden in het verkeer onder vooraf bekende voorwaarden. RAI Vereniging en ANWB werken aan zo'n toekomstbestendig systeem.

Geen vermenging met snorfiets naar de rijbaan

Er schijnen steden te zijn die het onderzoek naar de brede effecten van de helmplicht niet willen afwachten en de helmplicht eerder willen afdwingen door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Dit is een zeer onwenselijke ontwikkeling. Daarmee zouden zij een levensgevaarlijke situatie creëren voor snorfietsers, om hen zo 'bescherming' te bieden tegen een risico dat zich anders überhaupt niet had voorgedaan. Dit gaat temeer op wanneer snorfietsers hoofdzakelijk naar 50 km wegen worden verplaatst, en dat is doorgaans de snelheid op straten met een vrijliggend fietspad. De helmplicht en snorfiets naar de rijbaan zijn twee totaal verschillende zaken. Zaken die weliswaar beide snorfietsen onaantrekkelijk maken, maar die wel afzonderlijk behandeld moeten worden. Als een helmplicht wordt ingevoerd mag die niet automatisch leiden tot verplaatsing naar de rijbaan.



En al helemaal niet als de maximumsnelheid op die rijbaan meer dan 30 km is (wat meestal zo is op straten met een vrijliggend fietspad, en waar de snelheid niet naar beneden kan worden bijgesteld vanwege OV-routes en bezwaren van hulpdiensten). Ook mét een helm is het snelheidsverschil op die straten immers veel te hoog en is het niet verantwoord snorfietzers te laten mengen met het auto- en vrachtverkeer.

Het zogenaamde Amsterdamse 'succes' neemt RAI Vereniging niet serieus: het onderzoek door de gemeente Amsterdam is feitelijk uitgevoerd door een slager die zijn eigen vlees keurt. Bovendien: er zijn nu 11.000 snorfietzen op de weg die ook nog 50% minder kilometers maken. Niet opmerkelijk dat iemand die niet rijdt op een snorfiet ook geen snorfietsongeval overkomt. Maar als die persoon op een andere manier op zijn bestemming komt kan hem of haar wel degelijk een andersoortig verkeersongeval overkomen.

Een gedegen rijksevaluatie is nodig, en daarin moeten de snorfiet naar de rijbaan en de helmplicht los van elkaar gezien worden. In die evaluatie moeten alle effecten worden meegenomen, dus ook de verschuiving naar andere modaliteiten waaronder de bromfiet en e-bike, inclusief de risicoprofielen van die voertuigen, beperking in de vrijheid van mobiliteit (resterende snorfietzers durven 50% minder kilometers te rijden). Voordat een eventuele helmplicht kan worden ingevoerd moet een uitvoerige analyse van al deze effecten zijn afgerond en moet die hebben geleid tot een positief advies.

Onnodige kosten

Als alle snorfietzers ondanks de helmplicht blijven snorren of overstappen op een bromfiet worden deze ruim 750.000 personen zonder goede reden op kosten gejaagd voor de helm. En daarnaast zullen er ook snorfietzers zijn die hun snorfietzen tot bromfiet laten omkeuren, zeker wanneer de snorfiet ook zou worden verbannen naar de rijbaan. Ook dit brengt kosten met zich mee. De geschatte totale kosten van een helmplicht -tussen de € 16.500.000,- en € 28.875.000,- voor de helm en kosten als snorfietzers kiezen om hun voertuig laten ombouwen (€ 17.760.000)- zijn aanzienlijk. Alleen wanneer vermindering van het aantal slachtoffers echt niet op een andere, minder vergaande, manier is te realiseren is zou de helmplicht in proportie kunnen zijn.

Overgangstermijn

Indien de minister ondanks alle bovengenoemde tegenargumenten toch doorzet, dan achten wij in de huidige omstandigheden een overgangperiode van tenminste één jaar na invoering van de helmplicht redelijk. Helmen worden voor een groot deel geproduceerd in China en de coronacrisis heeft de Chinese productie gedurende langere tijd stilgelegd. De voorraad helmen is daarom niet toereikend. Veel winkels in Nederland hebben bovendien de verkoopactiviteiten terugschroefd of tijdelijk stilgelegd om de volksgezondheid niet onnodig in gevaar te brengen en zij hebben bij hervatting van die activiteiten enige tijd nodig om de voorraad voldoende op peil te brengen.