

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 896

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 november 2020 over helmplicht snorfietsen, 30 km/h in bebouwde kom en continu voeren autoverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 884).

De vragen en opmerkingen zijn op 9 december 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 19 januari 2021 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	4
CDA-fractie	4
GroenLinks-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de reactie op de moties over de helmplicht, 30 km/u in de bebouwde kom en het continue voeren van autoverlichting en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief en hebben hier de volgende vragen over.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief in beantwoording van de moties. Zij hebben hier vragen en opmerkingen bij.

VVD-fractie

Helmplicht snorfietsers

De leden van de VVD-fractie hebben twijfels over het idee dat het invoeren van een helmplicht voor snorfietsers helpt om asociaal weggedrag te minderen. Deze leden zijn van mening dat het een inperking is van de vrijheid en mobiliteit van mensen. Er wordt op dit moment veel aandacht besteed aan de negatieve gevolgen van de snorfiets, maar de snorfiets is voor velen hun primaire vervoersmiddel. Deze leden willen dan ook niet dat mensen worden gedwongen hun vrijheid op te geven of een ander vervoersmiddel te kiezen. Welke verschuiving van snorfietsen naar andere vervoersmiddelen zal plaatsvinden? Zijn deze vervoersmiddelen, zoals een snellere brommer, veiliger? Is een verschuiving naar het ov te verwachten en hoe verhoudt dat zich tot de groeiende behoefte aan individueel vervoer door corona? Is een verschuiving naar de e-bike veiliger als deze net zo hard rijdt? Wat betekent de verschuiving naar de auto voor de doorstroming in de stad, die al zo vol is? Hoe houden we de steden bereikbaar, mede gelet op de zero-emissiezones die door gemeenten kunnen worden ingesteld?

De leden van de VVD-fractie lezen dat 55% van de snorfietsers zal overstappen naar een ander vervoersmiddel bij invoering van de helmplicht. In hoeverre is de infrastructuur, mede gelet op verdere verstedelijking en bevolkingsgroei, berekend op deze verschuiving? Zijn fietspaden bijvoorbeeld berekend op de verschuiving naar e-bikes? Wat betekent het voor de overgebleven snorfietsers die een helm zullen moeten dragen en zich bewegen tussen het snellere en zwaardere verkeer? In hoeverre is de snorfiets dan beschermd tegen ongevallen? Zijn er cijfers voorhanden waarbij de snorfiets op de rijbaan het onderspit delft?

De leden van de VVD-fractie zijn huiverig voor invoering van de helmplicht voor snorfietsers, ook nu de elektrische deelscooter meer en meer in opkomst is. De elektrische deelscooter is een ideaal en duurzaam vervoersmiddel en deze leden willen de toegang tot het gebruik van dit vervoersmiddel niet beperken door een helmplicht. Wat voor gevolgen heeft de invoering van de helmplicht voor het gebruik van de elektrische deelscooter? En voor de elektrische scooter in het algemeen? Wordt verwacht dat minder mensen gebruik gaan maken van een dergelijk vervoersmiddel? Wat voor gevolgen heeft dit voor innovatiebedrijven op dit gebied en producenten van deze elektrische (deel)scooters? Klopt het dat de innovatie in elektrische snorfietsen sneller gaat dan de verduurzaming van de brommervarianten? In hoeverre zet een helmplicht een rem op een vergroening van de snorfietsmarkt?

De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport van Arcadis dat er voor de overstappers geen extra risico's optreden die niet door het huidige verkeersveiligheidsbeleid (kunnen) worden opgevangen. In hoeverre wordt dit bij invoering van de helmplicht straks gemonitord en geëvalueerd en op welke manier vindt dit plaats? Het advies van Arcadis vermeldt dat er voldoende aandacht besteed moet worden aan enkele groepen overstappers: mannelijke bromfietsers en oudere (elektrische) fietsers. In de brief wordt met name ingegaan op ouderen. Hoe verwacht de Minister de groep mannelijke bromfietsers te bereiken?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoeveel snorfietsers er op dit moment zijn. In welke leeftijdscategorie vallen deze snorfietsers? Hoeveel mensen worden straks geraakt door de helmplicht? Wat betekent een helmplicht voor de wens om nog een langzame snorfiets te hebben?

30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de VVD-fractie delen het belang van verkeersveiligheid. Dit heeft echter niet alleen met maximale snelheden, maar ook met gedrag en de inrichting van wegen te maken. In woonwijken en rondom scholen vinden deze leden het van belang dat een veilige verkeerssituatie gegarandeerd kan worden, maar het opwerpen van drempels heeft niet de voorkeur van deze leden. Daarom geldt er op veel plekken al een limiet van 30 km/u. Waar dit niet het geval is, vinden deze leden het van belang dat de situatie zo wordt ingericht dat de verkeerssituatie veilig is zonder dat mensen gehinderd worden. Dit kan volgens deze leden ook door andere verkeersmaatregelen te treffen dan fysieke maatregelen en een lagere snelheidslimiet. Deze leden vragen in hoeverre gemeenten gebruik maken van de investeringsimpuls om effectieve maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. In hoeverre zijn gemeenten voorstander van het nemen van 30 km/u als leidend principe? Wat zal een dergelijke maatregel betekenen voor de doorstroming van het verkeer? Hoeveel plekken in Nederland leveren nog onveilige situaties op waar geen sprake is van een limiet van 30 km/u? Deelt de Minister de mening van deze leden dat ook doorstroming van belang blijft en een limiet van 30 km/u daar niet altijd aan bijdraagt? In welke mate zal verschuiving plaatsvinden naar andere wegen die weer gevaarlijker worden?

Verplicht continu voeren van autoverlichting

De leden van de VVD-fractie lezen de reactie op de motie van het lid Schonis over het verplicht continu voeren van autoverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 874). Deze leden zijn van mening dat het voeren van verlichting ten tijde van bepaalde weersomstandigheden (overdag) de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Het voeren van dimlicht is dan ook verplicht in bepaalde situaties. Dat vinden deze leden afdoende. Deze leden wijzen

erop dat veel mensen zich er niet bewust van zijn dat ze alleen hun verlichting voor aan hebben en niet achter. Herkent de Minister dit? Deze leden vragen zich af in hoeverre het wenselijk is het voeren van autoverlichting ook overdag te verplichten, nu het maar de vraag is of het een groot positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Welk effect heeft het voeren van autoverlichting overdag? Deze leden vragen of hiermee de automobilist niet alleen op kosten wordt gejaagd (zowel in brandstofgebruik, als in boetes), terwijl er nauwelijks effect is op de verkeersveiligheid. Deze leden vragen ook hoe een dergelijke verplichting gehandhaafd wordt en of hiervoor capaciteit is. Deze leden stellen dat de huidige praktijk voldoet en zien meer in voorlichting, specifiek in de wintermaanden, dan in het wettelijk afdwingen. Deelt de Minister deze mening?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij van een succes kan spreken voor de verkeersveiligheid als meer dan de helft van de snorfietzers aangeeft met de helmplicht een ander vervoersmiddel te gaan gebruiken. Waarom pest de Minister meer dan de helft van de snorfietzers van hun vervoersmiddel af?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij het met deze leden eens is dat op plaatsen als woonwijken of rondom scholen al 30 km/u wordt gereden en dat een snelheidsverlaging voor binnen de gehele bebouwde kom daarmee onnodig is.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij gaat onderzoeken hoeveel voertuigen er momenteel overdag zonder verlichting rijden. Is de Minister het met deze leden eens dat het verplicht voeren van voertuigverlichting wel degelijk ten koste gaat van brandstof- en energieverbruik? Is zij bereid in haar onderzoek de extra kosten voor automobilisten mee te nemen als zo'n verplichting wordt ingesteld?

CDA-fractie

Helmplicht

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat uit het verdiepingsonderzoek van Arcadis naar de effecten van een helmplicht voor snorfietzers de belangrijkste conclusie is dat een helmplicht voor snorfietzers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietzers inclusief overstappers naar een ander vervoersmiddel. Vindt de Minister dit ook positief en spoort dit haar ook aan om haast te maken? Deze leden constateren dat de Minister op 26 oktober 2020 in een Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 877) aan de Tweede Kamer meldde het voorstel voor het ontwerpbesluit van de helmplicht in het voorjaar naar de Kamer te kunnen sturen. Deze leden en de meerderheid van de Tweede Kamer waren het niet eens met deze lijn en hebben daarom de motie van het lid Postma c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 870) aangenomen om het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk voor het kerstreces naar de Kamer te sturen in een apart voorstel, waarbij geen koppeling wordt gemaakt met voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km/u of het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Kan de Minister bevestigen dat zij conform de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer geen koppeling meer maakt met voertuigen met een maximum constructie-snelheid tot 25 km/u? Zo nee, komt zij alsnog aan deze wens van de meerderheid van de Tweede Kamer tegemoet? In de geagendeerde Kamerbrief voor dit schriftelijk overleg geeft de Minister aan de koppeling met het LEV-kader los te laten, met hierbij de inschatting dat hiermee een tijdswinst wordt geboekt van enkele maanden om daarna

aan te geven dat in het voorjaar van 2021 een voorstel aan de Kamer wordt gedaan. Kan de Minister bevestigen dat het hierdoor lijkt of de Kamer tegemoet wordt gekomen in de door de Kamer gewenste planning van het ontwerpbesluit, maar dat zij in feite precies dezelfde tijdsplanning aanhoudt als in de Kamerbrief op 26 oktober 2020? Hoe verklaart de Minister dat zij aangeeft dat een tijdswinst kan worden geboekt van enkele maanden, terwijl in haar planning geen tijdswinst is geboekt ten opzichte van de Kamerbrief van 26 oktober jl.? Is de Minister het ermee eens dat door de koppeling met het LEV-kader los te laten dit ook zou moeten leiden tot echte tijdswinst door het eerder sturen van het ontwerpbesluit naar de Kamer? De Minister heeft op 26 oktober 2020 in een Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 877) aangegeven dat het huidige ontwerpbesluit op z'n vroegst vlak voor het kerstreces naar de Kamer kan worden gestuurd. Kan de Minister verklaren hoe het dan kan dat zij, als de Kamer aangeeft dat dit inderdaad moet gebeuren, de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer voor de zoveelste keer naast zich neerlegt, terwijl zij zelf heeft gezegd dat dit mogelijk is? Kan de Minister begrijpen dat dit het vermoeden versterkt dat de politieke wil ontbreekt bij de Minister om de ontwerpplanning voor snorfietzers naar de Kamer te sturen? Kan de Minister bevestigen dat de Tweede Kamer niet heeft gevraagd om nadere onderzoeken om knelpunten te adresseren en dat de Minister zich dus verschuilt achter de uitvoering van iets waar de Kamer niet naar heeft gevraagd? Kan de Minister bevestigen dat zij een groot risico neemt door nog steeds bezig te zijn met knelpunten in beeld brengen, terwijl een snelle invoering van een helmplicht voor snorfietzers verkeersslachtoffers kan voorkomen? Is de Minister het ermee eens dat als de Tweede Kamer sinds januari 2019 vindt dat snel invoeren van een helmplicht vele verkeersslachtoffers kan voorkomen het geen logisch en sterk verhaal is dat de Minister nog steeds bezig is met het adresseren van knelpunten? Is de Minister het ermee eens dat een keuze voor een type helm in ieder geval veiliger is dan haar keuze om voorlopig nog steeds geen helm bij een snorfiets te hoeven dragen? Is de Minister het ermee eens dat zij altijd nog aanpassingen kan doen, mocht later blijken dat aanpassingen nog meer verkeersslachtoffers kunnen voorkomen zoals een ander soort helm? Is de Minister alsnog bereid het ontwerpbesluit uiterlijk voor het kerstreces naar de Kamer te sturen? Zo nee, is zij wel bereid dit uiterlijk in februari 2021 naar de Kamer te sturen? Is de Minister bereid bovenstaande vragen afzonderlijk een voor een te beantwoorden?

Afwegingskader voor 30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de CDA-fractie lezen in de motie van de leden Kröger en Stoffer over 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe hanteren (Kamerstuk 29 398, nr. 872) dat de regering wordt verzocht in overleg met gemeenten en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een afwegingskader te ontwikkelen. Kan de Minister aangeven in hoeverre de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), gemeenten en de SWOV hierbij al betrokken zijn?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat zorgvuldigheid altijd van groot belang is als het om nieuwe wetgeving gaat, zeker als het onderwerp verkeersveiligheid is. Maar de onnodige en onredelijke traagheid van het proces dat naar invoering van de helmplicht voor snorfietsen moet leiden, heeft meer weg van obstructie dan van zorgvuldigheid. Deze leden zijn zeer ontstemd over de overbodige onderzoeken en tussenstappen die de Minister voorstelt en zien hier weinig meerwaarde in. Ook de raakvlakken met andere onderwerpen en verkeersmiddelen die de Minister aanvoert, zijn in de ogen van deze leden

weliswaar aanwezig, maar amper relevant voor het nemen van een besluit voor het veel smallere issue van de bromfietsen. Als uit lopende of latere onderzoeken adviezen voortkomen die aanleiding geven om meer verkeersmiddelen onder de helmplicht te laten vallen, dan kan dat altijd nog worden besproken en besloten. Daarvoor hebben we novelles of de mogelijkheid wetten aan te vullen of te wijzigen.

De Kamer heeft zich in het verleden vaker uitgesproken over wat de bedoeling is: berijders van snorfietsen en snorscooters moeten op de openbare weg een helm op. Voor deze leden en ongetwijfeld vrijwel alle andere Kamerleden, is dan duidelijk dat het niet gaat om elektrische fietsen met trapondersteuning, eenwielaars of scootmobielen. Het gaat niet om fietshelmen of duikhelmen of ruitershelmen. Het komt erop neer dat voor snorfietsen dezelfde eisen gaan gelden als voor bromfietsen. Daar is geen TNO-onderzoek voor nodig, want we hebben al een eisenlijst voor goedgekeurde brommerhelmen en we weten al wat een snorscooter is. Er is in de ogen van deze leden geen enkele reden om hier moeilijker over te doen dan nodig: berijders van snorscooters en snorfietsen moeten voortaan een brommerhelm op. Dat is wat de Minister hoort vast te leggen in de wet. Iedereen weet dan waar hij aan toe is, de eigenaren, de winkeliers en de handhavers.

De leden van de GroenLinks-fractie zien ook dat het aanbod aan voertuigen steeds diverser wordt. Zeker aan kleine elektrische voertuigen zullen er de komende tijd steeds meer soorten bij komen. Onze wetgeving loopt hier structureel op achter, net als overal in Europa. Daarom is het goed om te werken aan uniforme Europese regels en criteria. Wat is veilig en wat niet, wie mag waar rijden, hoe hard, wel of geen helm, wel of geen passagiers etc. Deze leden verwachten dat we voortaan met enige regelmaat een update krijgen over wat er allemaal is bijgekomen, waar nog niet in was voorzien en in welke categorie de Minister denkt dit onder te moeten brengen. Maar geen van die nieuwe voertuigen, wel of niet toegelaten, komt nog zoveel voor als de oude waar we al omschrijvingen en registraties voor hebben. Er zijn amper soorten waarbij er twijfel kan zijn of het een snorfiets is of iets anders waar de regels niet voor zouden moeten gelden. Er is dus ook geen reden om te wachten met de helmplicht.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Minister aangaf dat een deel van de vertraging tot nu toe lag in de eerder in opdracht gegeven onderzoeken, zoals het verdiepingsonderzoek van Arcadis. Deze leden zien in de uitkomsten van het onderzoek een bevestiging van wat alom al werd vermoed en daarom ook achteraf geen rechtvaardiging voor de vertraging door het afwachten van de resultaten van dit onderzoek. Deze leden zien hierin hooguit de erkenning dat de helmplicht de veiligheid zal vergroten. Elke maand uitstel kost levens. Deze leden manen nogmaals tot spoed.

II Reactie van de bewindspersoon

VVD-fractie

Helmplicht snorfietsers

De leden van de VVD-fractie hebben twijfels over het idee dat het invoeren van een helmplicht voor snorfietsers helpt om asociaal weggedrag te minderen. Deze leden zijn van mening dat het een inperking is van de vrijheid en mobiliteit van mensen. Er wordt op dit moment veel aandacht besteed aan de negatieve gevolgen van de snorfiets, maar de snorfiets is voor velen hun primaire vervoersmiddel. De leden van de VVD-fractie

willen niet dat mensen worden gedwongen hun vrijheid op te geven of een ander vervoersmiddel dan de snorfiets te kiezen.

Welke verschuiving van snorfietsen naar andere vervoersmiddelen zal plaatsvinden? Zijn deze vervoersmiddelen, zoals een snellere brommer, veiliger?

Is een verschuiving naar het ov te verwachten en hoe verhoudt dat zich tot de groeiende behoefte aan individueel vervoer door corona? Is een verschuiving naar de e-bike veiliger als deze net zo hard rijdt?

Hier is sprake van het uitvoeren van een motie van de Kamer. De reden voor een helmplicht voor snorfietsers is het reduceren van (hoofd)letsel bij een verkeersongeval. De hoofdconclusie van het Arcadis rapport is dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers (inclusief overstappers)¹.

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 26 oktober jl. is uit de internetconsultatie naar voren gekomen dat mensen opzien tegen een helmplicht. Beperkte financiële middelen en fysieke beperkingen om een helm te kunnen dragen kunnen dan leiden tot inperking van de mobiliteit. Er zijn geen gegevens beschikbaar om hoeveel mensen het dan gaat. Uit het verdiepingsonderzoek naar de effecten van de helmplicht voor snorfietsers blijkt dat 55% van de snorfietsers over zal stappen als de helmplicht wordt ingevoerd. Van deze groep kiest 39% voor de auto, 23% voor de e-bike en 20% voor de fiets. Andere modaliteiten waarnaar snorfietsers overstappen zijn de bromfiets (8%) en de motor (2%). Van deze alternatieven zijn de auto, de e-bike en de fiets veiliger dan een snorfiets, een bromfiets is even veilig als een snorfiets en een motor is onveilig dan een snorfiets. Van de groep overstappers kiest 2% voor het OV, 1% voor een gehandicapt voertuig en 5% geeft aan geen andere opties te hebben of te gaan lopen. De behoefte aan individueel vervoer blijft dus groot. Een verschuiving naar de e-bike is veiliger als deze net zo hard rijdt. Voor zowel de snorfiets als de e-bike geldt een maximum constructiesnelheid van 25 km/u.

Wat betekent de verschuiving naar de auto voor de doorstroming in de stad, die al zo vol is? Hoe houden we de steden bereikbaar, mede gelet op de zero-emissiezones die door gemeenten kunnen worden ingesteld? De leden van de VVD-fractie lezen dat 55% van de snorfietsers zal overstappen naar een ander vervoersmiddel bij invoering van de helmplicht. In hoeverre is de infrastructuur, mede gelet op verdere verstedelijking en bevolkingsgroei, berekend op deze verschuiving? Zijn fietspaden bijvoorbeeld berekend op de verschuiving naar e-bikes? Wat betekent het voor de overgebleven snorfietsers die een helm zullen moeten dragen en zich bewegen tussen het snellere en zwaardere verkeer?

In hoeverre is de snorfiets dan beschermd tegen ongevallen?

Zijn er cijfers voorhanden waarbij de snorfiets op de rijbaan het onderspit delft?

Uit het onderzoek van Arcadis uit 2019² blijkt dat geen noemenswaardige effecten worden verwacht van de verschuiving naar de rijbaan. Er worden dan ook geen knelpunten voorzien in de stedelijke bereikbaarheid en infrastructuur.

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets die door deze wijziging zal worden ingevoerd, heeft geen betrekking op de plaats op de weg van de snorfiets. De snorfiets blijft in beginsel op het fiets/bromfietspad rijden. De overstap naar de e-bike zal dan ook geen effect hebben op de belasting op het fietspad en de snorfiets zal zich niet gaan bewegen tussen het snellere en zwaardere verkeer.

¹ Arcadis – verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers, 26 oktober 2020

² Arcadis – onderzoek helmplicht snorfietsers, 11 oktober 2019

Wel blijft de mogelijkheid bestaan voor wegbeheerders om bij verkeersbesluit de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen (waarbij nu reeds een helmplicht geldt). Hiertoe kan een wegbeheerder besluiten als er sprake is van grote drukte op het fietspad. Uit de eerste evaluatie van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam blijkt dat de verplaatsing een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden.

De leden van de VVD-fractie zijn huiverig voor invoering van de helmplicht voor snorfietsers, ook nu de elektrische deelscooter meer en meer in opkomst is. De elektrische deelscooter is een ideaal en duurzaam vervoersmiddel en deze leden willen de toegang tot het gebruik van dit vervoersmiddel niet beperken door een helmplicht. Wat voor gevolgen heeft de invoering van de helmplicht voor het gebruik van de elektrische deelscooter? En voor de elektrische scooter in het algemeen? Wordt verwacht dat minder mensen gebruik gaan maken van een dergelijk vervoersmiddel? Wat voor gevolgen heeft dit voor innovatiebedrijven op dit gebied en producenten van deze elektrische (deel)scooters?

Een aantal deelscooteraanbieders geeft aan, op basis van ervaring in diverse steden, dat te verwachten is dat het gebruik van de deelscooter fors zal afnemen als een helmplicht ingevoerd wordt. Gelet op het aantal gebruikers dat overstapt op een ander vervoersmiddel zal de invoering van de helmplicht ook invloed hebben op het gebruik van de elektrische scooter en daarmee dus ook voor de innovatiebedrijven op dit gebied en producenten van deze elektrische (deel)scooters.

Klopt het dat de innovatie in elektrische snorfietsen sneller gaat dan de verduurzaming van de brommervarianten? In hoeverre zet een helmplicht een rem op een vergroening van de snorfietsmarkt?

De snorfiets is een Nederlandse voertuigcategorie waarover in het Klimaatakkoord is afgesproken dat deze in 2025 alleen nog nul-emissie nieuw verkocht zal worden. Het terugdringen van de emissie-uitstoot van bromfietsen wordt op EU-niveau geregeld. De inzet van mijn ministerie in de EU is om bromfietsen alleen nog nul-emissie nieuw te verkopen vanaf 2030.

De verwachting is dat ongeveer 55% van de snorfietsers zal overstappen naar een ander vervoersmiddel wanneer een helmplicht voor snorfietsen wordt ingevoerd. Ongeveer de helft daarvan denkt daarbij aan de fiets of de e-bike, en de andere helft aan minder schone alternatieven zoals de auto. Dit zou het positieve effect van de transitie naar emissieloze snorfietsen kunnen verminderen.

De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport van Arcadis dat er voor de overstappers geen extra risico's optreden die niet door het huidige verkeersveiligheidsbeleid (kunnen) worden opgevangen.

In hoeverre wordt dit bij invoering van de helmplicht straks gemonitord en geëvalueerd en op welke manier vindt dit plaats?

In het ontwerpbesluit zal een evaluatiebepaling worden opgenomen. Op welke wijze de invoering van de helmplicht wordt gemonitord en geëvalueerd wordt nog verkend.

Het advies van Arcadis vermeldt dat er voldoende aandacht besteed moet worden aan enkele groepen overstappers: mannelijke bromfietsers en oudere (elektrische) fietsers. In de brief wordt met name ingegaan op ouderen. Hoe verwacht de Minister de groep mannelijke bromfietsers te bereiken?

Over kwetsbare doelgroepen in het verkeer vindt afstemming plaats met organisaties zoals VVN en TeamAlert. De komende tijd wordt met hen verkend hoe de groep mannelijke bromfietsers kan worden bereikt.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoeveel snorfietzers er op dit moment zijn.

Uit cijfers van het CBS en de RAI Vereniging blijkt dat op dit moment Nederland ruim 790.000 snorfietzen telt³.

In welke leeftijdscategorie vallen deze snorfietzers?

Uit het onderzoek van Arcadis blijkt dat de gemiddelde leeftijd van de respondenten van de enquête (gebruikers van een snorfiets) 50 jaar is. Van de in totaal 465 respondenten is 45% jonger dan 50 jaar en 55% ouder dan 50 jaar. De groep respondenten jonger dan 50 jaar betreft 207 personen. Hiervan zijn er 49 in de leeftijdscategorie tot en met 24 jaar. De groep respondenten ouder dan 50 jaar betreft 258 personen. Dit is een representatief beeld, want ook uit CBS cijfers blijkt dat brom- en snorfietzen het meest populair zijn onder de 50- tot 60-jarigen.

Hoeveel mensen worden straks geraakt door de helmplicht?

De helmplicht zal in beginsel gaan gelden voor alle snorfietzers en eventuele passagiers. Uitgaande van 790.000 snorfietzen zal een even groot aantal mensen een helm moeten gaan dragen.

Wat betekent een helmplicht voor de wens om nog een langzame snorfiets te hebben?

Het is aan de gebruiker van de snorfiets om de afweging te maken om, ondanks de helmplicht, op de snorfiets te blijven rijden.

30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de VVD-fractie delen het belang van verkeersveiligheid. Dit heeft echter niet alleen met maximale snelheden, maar ook met gedrag en de inrichting van wegen te maken. In woonwijken en rondom scholen vinden deze leden het van belang dat een veilige verkeerssituatie gegarandeerd kan worden, maar het opwerpen van drempels heeft niet de voorkeur van deze leden. Daarom geldt er op veel plekken al een limiet van 30 km/u. Waar dit niet het geval is, vinden deze leden het van belang dat de situatie zo wordt ingericht dat de verkeerssituatie veilig is zonder dat mensen gehinderd worden. Dit kan volgens deze leden ook door andere verkeersmaatregelen te treffen dan fysieke maatregelen en een lagere snelheidslimiet. Deze leden vragen in hoeverre gemeenten gebruik maken van de investeringsimpuls om effectieve maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te vergroten.

Onlangs heb ik, in het kader van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid, € 165 mln. rijksbijdrage verleend aan medeoverheden ten behoeve van verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Veel medeoverheden hebben een rijksbijdrage aangevraagd voor maatregelen op 30 km/u wegen en 50 km/u wegen. Te denken valt daarbij aan de aanleg van drempels, veilige voetgangersoversteekplaatsen, kruispuntplateaus en rotondes. Ook hebben 30 gemeenten een rijksbijdrage ontvangen voor het inrichten van schoolzones.

In hoeverre zijn gemeenten voorstander van het nemen van 30 km/u als leidend principe?

De VNG heeft onlangs in een persbericht toegelicht dat een maximumsnelheid van 30 km/u bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar het niet wenselijk te vinden om op alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u toe te passen.⁴ Om de bereikbaarheid te waarborgen moet er volgens de VNG de mogelijkheid bestaan om op bepaalde wegen 50 km/u te rijden, bijvoorbeeld op wegen die wijken met elkaar verbinden. Daarnaast stelt de VNG dat er diverse uitvoeringsaspecten van belang zijn

³ Kamerstuk 29 398, nr. 867

⁴ <https://vng.nl/nieuws/snelheidsverlaging-bevordert-verkeersveiligheid-bebouwde-kom>

op wegen waar wel de maximumsnelheid verlaagd kan worden, zoals verkeershandhaving en extra financiële middelen voor een veilige inrichting.

Wat zal een dergelijke maatregel betekenen voor de doorstroming van het verkeer? Deelt de Minister de mening van deze leden dat ook doorstroming van belang blijft en een limiet van 30 km/u daar niet altijd aan bijdraagt? In welke mate zal verschuiving plaatsvinden naar andere wegen die weer gevaarlijker worden?

Het is voor gemeenten belangrijk om bij de afweging voor het verlagen van de maximumsnelheid op bepaalde wegen dit altijd in samenhang met de totale verkeerscirculatie en verkeersafwikkeling binnen de gemeenten te beschouwen. Dit is niet alleen voor de bereikbaarheid van belang, maar ook om ongewenst hoge aantallen (sluip)verkeer naar bijvoorbeeld woonstraten en de negatieve effecten hiervan op onder meer de verkeersveiligheid en leefbaarheid te voorkomen.

Hoeveel plekken in Nederland leveren nog onveilige situaties op waar geen sprake is van een limiet van 30 km/u?

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is benoemd dat winst te behalen is in een veilige en geloofwaardige inrichting van zowel 30 km/u-wegen als 50 km/u-wegen. Als verantwoordelijk wegbeheerder analyseren gemeenten op dit moment door risicoanalyses en uitvoeringsplannen op welke wegen de verkeersveiligheid verder verbeterd kan worden.

Verplicht continu voeren van autoverlichting

De leden van de VVD-fractie lezen de reactie op de motie van het lid Schonis, over het verplicht continu voeren van autoverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 874). Deze leden zijn van mening dat het voeren van verlichting ten tijde van bepaalde weersomstandigheden (overdag) de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Het voeren van dimlicht is dan ook verplicht in bepaalde situaties. Dat vinden deze leden afdoende. Deze leden wijzen erop dat veel mensen zich er niet bewust van zijn dat ze alleen hun verlichting voor aan hebben en niet achter. Herkent de Minister dit? Deze leden vragen zich af in hoeverre het wenselijk is het voeren van autoverlichting ook overdag te verplichten, nu het maar de vraag is of het een groot positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Welk effect heeft het voeren van autoverlichting overdag? Deze leden vragen of hiermee de automobilist niet alleen op kosten wordt gejaagd (zowel in brandstofgebruik, als in boetes), terwijl er nauwelijks effect is op de verkeersveiligheid. Deze leden vragen ook hoe een dergelijke verplichting gehandhaafd wordt en of hiervoor capaciteit is. Deze leden stellen dat de huidige praktijk voldoet en zien meer in voorlichting, specifiek in de wintermaanden, dan in het wettelijk afdwingen. Deelt de Minister deze mening?

De verkeersregels over het gebruik van lichten staan in artikel 32 van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat lichten aan moeten bij nacht en wanneer het zicht ernstig wordt belemmerd (mist, sneeuwval, in een tunnel). Voor het overige is het aan bestuurders van voertuigen zelf om te bepalen of zij lichten voeren. Lichten aan overdag kan een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, zo blijkt uit een factsheet van de SWOV over openbare en voertuigverlichting⁵. Voertuigen zijn beter zichtbaar en de afstand wordt kleiner geschat, waardoor de kans op ongevallen en de ernst van ongevallen afneemt. Als nadelen worden genoemd dat sprake is van extra brandstofgebruik (1 tot 3%). Van een maskerend effect, waarin niet verlichte verkeersdeelnemers minder goed opvallen, lijkt geen sprake te zijn.

⁵ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/openbare-en-voertuigverlichting>

Sinds 2011 zijn op motorvoertuigen dagrijlichten aan de voorzijde verplicht aangebracht. Op dit moment verschilt het per type auto of achterlichten aan staan bij dagrijlichten. Een verplichte combinatie van dagrijlichten en achterlichten wordt in de eerstkomende wijziging van de internationale regelgeving, voorzien in 2021, meegenomen. Hierdoor neemt het aantal voertuigen dat geen dagrijlichten heeft steeds verder af.

Een verplichting om overdag lichten te voeren treft daarmee vooral de eigenaren van oudere auto's (van voor 2011), omdat daar nog niet altijd dagrijlichten zijn aangebracht. Het voeren van lichten houdt voor die voertuigen dus in dat met dimlichten wordt gereden, wat een toename van brandstofverbruik van 1 tot 3% betekent. Het argument dat met nieuwe verlichting het extra brandstofgebruik tot wel 90% afneemt is voor deze voertuigen beperkt van toepassing, omdat op deze voertuigen vaak geen sprake is van een energiezuinig alternatief voor de koplamp. Ik ben bereid om nog een keer te kijken naar de effecten van dagrijverlichting, in een actualisatie van reeds uitgevoerd onderzoek naar de effecten ervan, mede in het licht van de constatering dat het aantal auto's zonder geïnstalleerde dagrijlichten steeds verder afneemt.

Al met al is het voeren van licht overdag op een motorvoertuig een verstandig idee, wat ook al blijkt uit de verplichte aanwezigheid van dagrijlichten op motorvoertuigen vanaf 2011. Ik ben vooralsnog echter terughoudend met een verplichting om de hierboven genoemde redenen, naast het handhavingsvraagstuk. Daarnaast zijn er ook minder ingrijpende alternatieven, zoals het besteden van aandacht aan verlichting in rijopleidingen. Naast dagrijverlichting zelf kan dan ook het belang van juist afgestelde verlichting aan de orde komen, om te voorkomen dat bestuurders (onbedoeld) worden verblind hierdoor.

PVV-fractie

Helmplicht snorfietzers

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij van een succes kan spreken voor de verkeersveiligheid als meer dan de helft van de snorfietzers aangeeft met de helmplicht een ander vervoersmiddel te gaan gebruiken. Waarom pest de Minister meer dan de helft van de snorfietzers van hun vervoersmiddel af?

Hier is sprake van het uitvoeren van een motie van de Kamer. Het gaat om een maatregel die de verkeersveiligheid moet verbeteren. Meer specifiek gaat het om het reduceren van (hoofd)letsel. De belangrijkste conclusie uit het onderzoek van Arcadis is dat een helmplicht voor snorfietzers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietzers inclusief overstappers naar een ander vervoersmiddel. Uit de internetconsultatie komt naar voren dat een bromfietshelm niet geschikt blijkt voor alle typen snorfietzen. Hier wordt gezocht naar een verkeersveilig en handhaafbaar alternatief.

30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij het met deze leden eens is dat op plaatsen als woonwijken of rondom scholen al 30 km/u wordt gereden en dat een snelheidsverlaging voor binnen de gehele bebouwde kom daarmee onnodig is?

Op een groot deel van de wegen binnen de bebouwde kom geldt al een maximumsnelheid van 30 km/u, zoals in woonwijken. Gemeenten kunnen zelf het beste afwegen waar een lagere maximumsnelheid voor de verkeersveiligheid nodig is. Tegelijkertijd zijn niet alle 30 km/u-wegen door gemeenten optimaal veilig ingericht. Met de investeringsimpuls verkeers-

veiligheid wordt momenteel ook geïnvesteerd in het veiliger maken van wegen binnen de bebouwde kom.

Verplicht continu voeren van autoverlichting

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij gaat onderzoeken hoeveel voertuigen er momenteel overdag zonder verlichting rijden. Is de Minister het met deze leden eens dat het verplicht voeren van voertuigverlichting wel degelijk ten koste gaat van brandstof- en energieverbruik? Is zij bereid in haar onderzoek de extra kosten voor automobilisten mee te nemen als zo'n verplichting wordt ingesteld?

In een onderzoek naar het verplicht licht voeren is het energieverbruik een van de effecten die worden meegenomen. Wat al wel bekend is, is dat bij gebruik van dimlichten het extra brandstofgebruik 1 tot 3% bedraagt. Op motorvoertuigen waar al dagrijlichten op zijn aangebracht, is vaak sprake van energiezuiniger verlichting, zoals LED-lampen. Deze reduceren het extra brandstofverbruik tot 90% ten opzichte van het gebruik van dimlichten.

CDA-fractie

Helmplicht snorfietsers

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat uit het verdiepingsonderzoek van Arcadis naar de effecten van een helmplicht voor snorfietsers de belangrijkste conclusie is dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers inclusief overstappers naar een ander vervoersmiddel. Vindt de Minister dit ook positief en spoort dit haar ook aan om haast te maken? Ik vind de uitkomst ook positief voor de verkeersveiligheid. Conform motie werken we voortvarend verder aan het ontwerpbesluit.

Kan de Minister bevestigen dat zij conform de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer geen koppeling meer maakt met voertuigen met een maximum constructie-snelheid tot 25 km/u? Zo nee, komt zij alsnog aan deze wens van de meerderheid van de Tweede Kamer tegemoet? In de brief van 17 november geeft de Minister aan de koppeling met het LEV-kader los te laten, met de inschatting dat hiermee een tijdswinst wordt geboekt van enkele maanden om daarna aan te geven dat in het voorjaar van 2021 een voorstel aan de Kamer wordt gedaan. Kan de Minister bevestigen dat het hierdoor lijkt of de Kamer tegemoet wordt gekomen in de door de Kamer gewenste planning van het ontwerpbesluit, maar dat zij in feite precies dezelfde tijdsplanning aanhoudt als in de Kamerbrief op 26 oktober 2020? Hoe verklaart de Minister dat zij aangeeft dat een tijdswinst kan worden geboekt van enkele maanden, terwijl in haar planning geen tijdswinst is geboekt ten opzichte van de Kamerbrief van 26 oktober jl.? Is de Minister het ermee eens dat door de koppeling met het LEV-kader los te laten dit ook zou moeten leiden tot echte tijdswinst door het eerder sturen van het ontwerpbesluit naar de Kamer? In mijn brief van 17 november heb ik aangegeven geen koppeling te maken met andere voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km/u. Om het ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers af te kunnen ronden onderzoekt TNO de geschiktheid van de speed-pedelec-helm voor verschillende typen snorfietsen. De eerste resultaten heb ik op 14 december met uw Kamer gedeeld. De RDW voert momenteel een uitvoeringstoets uit om te beoordelen of in het kentekenregister kan worden voorzien in een differentiatie naar soort helm en wat de impact daarvan is op het kentekenregister. De inschatting is dat het ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers eind mei aan uw Kamer kan worden toegestuurd. Eerder is niet haalbaar vanwege de te doorlopen procedure

geldend voor ontwerpbesluiten. De resultaten van het onderzoek door TNO worden half april verwacht.

De Minister heeft op 26 oktober 2020 in een Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 877) aangegeven dat het huidige ontwerpbesluit op z'n vroegst vlak voor het kerstreces naar de Kamer kan worden gestuurd. Kan de Minister verklaren hoe het dan kan dat zij, als de Kamer aangeeft dat dit inderdaad moet gebeuren, de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer voor de zoveelste keer naast zich neerlegt, terwijl zij zelf heeft gezegd dat dit mogelijk is? Kan de Minister begrijpen dat dit het vermoeden versterkt dat de politieke wil ontbreekt bij de Minister om de ontwerpplicht voor snorfietsers naar de Kamer te sturen? Kan de Minister bevestigen dat de Tweede Kamer niet heeft gevraagd om nadere onderzoeken om knelpunten te adresseren en dat de Minister zich dus verschuilt achter de uitvoering van iets waar de Kamer niet naar heeft gevraagd? Kan de Minister bevestigen dat zij een groot risico neemt door nog steeds bezig te zijn met knelpunten in beeld brengen, terwijl een snelle invoering van een helmplicht voor snorfietsers verkeerslachtoffers kan voorkomen? Is de Minister het ermee eens dat als de Tweede Kamer sinds januari 2019 vindt dat snel invoeren van een helmplicht vele verkeerslachtoffers kan voorkomen het geen logisch en sterk verhaal is dat de Minister nog steeds bezig is met het adresseren van knelpunten? Is de Minister het ermee eens dat een keuze voor een type helm in ieder geval veiliger is dan haar keuze om voorlopig nog steeds geen helm bij een snorfiets te hoeven dragen? Is de Minister het ermee eens dat zij altijd nog aanpassingen kan doen, mocht later blijken dat aanpassingen nog meer verkeerslachtoffers kunnen voorkomen zoals een ander soort helm? Is de Minister alsnog bereid het ontwerpbesluit uiterlijk voor het kerstreces naar de Kamer te sturen? Zo nee, is zij wel bereid dit uiterlijk in februari 2021 naar de Kamer te sturen? Is de Minister bereid bovenstaande vragen afzonderlijk een voor een te beantwoorden?

Zoals aangegeven in mijn brief van 17 november, is het in procedure brengen van een ontwerpbesluit dat niet af is en waarvan niet alle (uitvoerings-)consequenties in beeld zijn, geen begaanbare weg. Voor het afronden van het ontwerpbesluit is nu alleen nog nodig om keuzes te maken ten aanzien van de soort helm voor de diverse typen snorfietsen en inzicht te krijgen in de gevolgen voor de uitvoering. Om die keuzes te kunnen maken, is onderbouwing nodig. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Eind mei verwacht ik het ontwerpbesluit aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de CDA-fractie lezen in de motie van de leden Kröger en Stoffer over 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe hanteren (Kamerstuk 29398, nr. 872) dat de regering wordt verzocht in overleg met gemeenten en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een afwegingskader te ontwikkelen.

Kan de Minister aangeven in hoeverre de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), gemeenten en de SWOV hierbij al betrokken zijn?

Met de SWOV, de VNG, enkele gemeenten en andere relevante partijen is reeds contact over het proces om gezamenlijk tot een plan en afwegingskader te komen. Begin 2021 wordt een traject opgestart om met hen en gemeenten van verschillende grootte dit kader en de implicaties verder uit te werken.

GroenLinks-fractie

Helmplicht snorfietsers

De leden van de GroenLinks-fractie manen nogmaals tot spoed.

In de brief van 17 november is het tijdpad geschetst om met zorgvuldigheid tot een degelijk ontwerpbesluit te komen. De ambitie is om het eind mei 2021 aan uw Kamer voor te leggen.