



## Van uitstel komt afstel?

Lobby bij de totstandkoming van de  
helmplicht voor snorfietsen

December 2023

# Samenvatting

Scootervrij onderzocht overheidsdocumenten die zij in handen kreeg door middel van een Woo-verzoek bij het ministerie van Waterstaat en Infrastructuur (IenW). In de documenten staat alle communicatie omtrent de helmplicht tussen het ministerie en de scooterbranche (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, KNMV en deelscooteraanbieders GO Sharing, Felyx en Check).

Begin 2019 gaf de Tweede Kamer een opdracht aan Van Nieuwenhuizen, toenmalig minister van IenW, om een helmplicht in te voeren voor snorfietsers. Vanaf dat moment is haar ministerie actief opzoek gegaan naar alle mogelijke bezwaren tegen de helmplicht. De bezwaren en argumenten van lobbyisten uit de scooterbranche werden daarbij met open armen ontvangen. Uit mailcorrespondenties blijkt dat de minister lange tijd de mogelijkheid openhield om de helmplicht überhaupt niet in te voeren. Mogelijk hadden het ministerie en de scooterbranche dezelfde strategie: de helmplicht met bezwaren zo lang mogelijk uitstellen, met het idee dat van uitstel afstel komt.

Van afstel kon echter geen sprake zijn, doordat de Tweede Kamer druk bleef uitoefenen op de minister. Met name vanuit de partijen CDA, GroenLinks en SP werden Kamervragen gesteld en moties ingediend. Zonder deze volhardendheid van de Kamer zou de helmplicht momenteel nog niet zijn ingevoerd – en het is aannemelijk dat deze zelfs helemaal van de baan zou zijn geraakt – omdat de helmplicht dan opnieuw ter discussie zou zijn gesteld binnen het toetsingskader voor licht elektrische voertuigen waaraan het ministerie momenteel werkt.

## Lobby

De afgelopen vier jaar heeft het ministerie tijd verloren aan consultaties met belangenpartijen, onderzoeken naar alternatieve helmen en onderzoeken naar veranderingen in mobiliteitsgebruik. Moties vanuit de Tweede Kamer hebben kunnen voorkomen dat het ministerie de helmplicht opnieuw ter discussie stelde binnen het toetsingskader voor licht elektrische voertuigen en dat er een onnodig lange overgangstermijn werd geboden aan de scooterbranche, alvorens de nieuwe regelgeving werd ingevoerd. In openbare documenten geeft de minister openlijk toe dat ze zich in haar keuzes liet leiden door de adviezen van organisaties uit de scooterbranche.

Uit de overheidsdocumenten blijkt dat alle lobbyende partijen uit de scooterbranche dezelfde werkwijze gebruikten om de helmplicht tegen te houden:

1. Zorgen dat het ministerie van IenW de helmplicht niet doorvoert door te stellen dat er onvoldoende bewijs zou zijn voor een positief effect op de verkeersveiligheid.
2. Zorgen dat de discussie voor een helmplicht voor snorfietsen wordt opgenomen in een grotere discussie over een helmplicht voor elektrische fietsen en andere lichte voertuigen. Op deze wijze zou het ministerie alsnog tot de conclusie kunnen komen

dat een helmplicht voor snorfietsen niet nodig is, wanneer blijkt dat dit ook bij elektrische fietsen niet nodig is.

3. Zorgen dat er, indien de helmplicht er toch komt, een hele lange overgangstermijn wordt geboden.

## Verkeersveiligheid

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de verkeersveiligheid naar mening van Scootervrij uit het oog verloren, door te focussen op de belangen van de scooterbranche. Het ministerie heeft onderzocht wat het effect is van de helmplicht op de verkeersveiligheid. Daaruit bleek dat het aantal jaarlijks verkeersdoden in het minst gunstige geval daalt van 16 naar 11, en het aantal gewonden van 1.838 naar 1.268.<sup>1,2</sup> In de vier jaar die het heeft gekost om de helmplicht in te voeren, zijn ongeveer 20 mensen extra overleden en zijn 2.280 mensen onnodig zwaargewond geraakt door de afwezigheid van een helmplicht.

---

<sup>1</sup> Vraag 86:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2022D24962&did=2022D24962>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-916946.pdf>

# Inhoudsopgave

Inleiding	5
Lobby en uitstel van de helmplicht	8
Conclusie	16

# Inleiding

In januari 2019 nam de Tweede Kamer een motie aan om tot een helmplicht te komen voor snorfietsen. Vier jaar later, vanaf 1 januari 2023, treedt de helmplicht daadwerkelijk in. Scootervrij diende een Woo-verzoek in bij het ministerie van Waterstaat en Infrastructuur (IenW) en vroeg alle communicatie omtrent de helmplicht op tussen het ministerie en de scooterbranche (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en deelscooteraanbieders GO Sharing, Felyx en Check). Uit de documenten, alsook uit openbare Kamerstukken, blijkt dat het ministerie diverse onderzoeken en vertragingen heeft ingebouwd naar wens van lobbyisten uit de scooterbranche.

## Ergernis Kamerleden

De langdurige procedures rondom de totstandkoming van de nieuwe regelgeving heeft tot veel ergernis geleid bij leden uit de Tweede Kamer. Dit vertaalt zich in maar liefst vijf aangenomen moties om de helmplicht zo spoedig mogelijk in te voeren:

1. Januari 2019: de Kamer verzoekt de regering zo snel mogelijk een wetsvoorstel te maken voor een helmplicht.<sup>3</sup>
2. Mei 2020: de Kamer vraagt om haast te maken met het ontwerpbesluit en deze uiterlijk in de zomer van 2020 naar de Kamer te sturen.<sup>4</sup>
3. Oktober 2020: de Kamer vraagt om haast te maken met het ontwerpbesluit en deze uiterlijk voor Kerst 2020 naar de Kamer te sturen.<sup>5</sup>
4. November 2021: de Kamer wil dat de helmplicht niet later ingaat dan 1 juli 2022.<sup>6</sup>
5. April 2022: de Kamer wil dat de helmplicht niet later ingaat dan 1 januari 2023.<sup>7</sup>

Daarnaast toonden diverse politieke partijen hun ongenoegen in debatten. Zoals bijvoorbeeld in het schriftelijk overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat in oktober 2020:<sup>8</sup>

“De leden van de GroenLinks-fractie[...] zien niet in waarom een verdere vertraging van de helmplicht voor scooters nodig is. Dit kost mensenlevens.”

“De leden van de SP-fractie [...] vinden het onbegrijpelijk dat de minister keer op keer zoekt naar redenen om het ontwerpbesluit voor het invoeren van een helmplicht voor snorfietsers niet naar de Tweede Kamer te sturen.”

---

<sup>3</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2019Z00623&did=2019D01394>

<sup>4</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z09686&did=2020D20930>

<sup>5</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z19693&did=2020D42393>

<sup>6</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2021Z19550&did=2021D41894>

<sup>7</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022Z07708&did=2022D15597>

<sup>8</sup>

[https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag\\_van\\_een\\_schriftelijk\\_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf](https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag_van_een_schriftelijk_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf)

“De leden van de CDA-fractie [...] vinden het onbegrijpelijk dat de Minister nog steeds niet het Ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers naar de Kamer heeft gestuurd. De Tweede Kamer heeft hier al in januari 2019 een motie over aangenomen en de Tweede Kamer heeft via andere moties en tijdens de procedurevergadering van de commissie Infrastructuur en Waterstaat meermaals de Minister opgeroepen hier spoedig mee te komen. De Minister heeft ook toegezegd dit te zullen doen.”

“De leden van de SP-fractie constateren dat het voorstel om een helmplicht voor snorfietsers in te voeren nu twintig maanden geleden is aangenomen door de Tweede Kamer. Voor deze leden is verkeersveiligheid topprioriteit. Daarom kunnen deze leden weinig begrip opbrengen voor het continu uitstellen van een maatregel die de verkeersveiligheid vergroot en het aantal verkeersslachtoffers verkleint. Kan de Minister uitleggen waarom zij het zo moeilijk vindt om het ontwerpbesluit voor deze maatregel naar de Tweede Kamer te sturen? Deze leden vinden verder uitstel onacceptabel en eisen dat de Minister het ontwerpbesluit binnen twee weken naar de Tweede Kamer stuurt.”

Ook in het schriftelijk overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat in februari 2021 uitten Kamerleden hun ongenoegen:<sup>9</sup>

“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.”

“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 verkeersslachtoffers kan voorkomen?”

---

<sup>9</sup> <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vlfmg99q3yqq>

## Lobbyisten

De scooterindustrie kent zeker drie partijen die tegen de helmplicht ageren. Achter de schermen doen zij er alles aan om de invoering van nieuwe regelgeving tegen te werken.

- BOVAG: een branchevereniging van dealers en monteurs in motorvoertuigen en fietsen. Zij vrezen dat de snorfiets minder populair wordt door de helmplicht, wat leidt tot minder snorfietsen om te verkopen en repareren. BOVAG vat dit in een mailcorrespondentie met ambtenaren van lenW als volgt samen: "Voor ondernemers betekent de helmplicht voor snorfietsers in combinatie met het uitfaseren van de verbrandingsmotor een aanzienlijke omzetsdaling."<sup>10</sup>
- RAI Vereniging: behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van motorvoertuigen en fietsen. De RAI Vereniging ziet de helmplicht als een risico op dalende inkomsten. Ambtenaar van lenW geven hierover in een interne mailwisseling aan: "Kort stilgestaan bij de snorfietsen, voor de RAI een gevoelig onderwerp. Ze benoemden de gevolgen van de helmplicht op de verkoop van snorfietsen in Amsterdam."<sup>11</sup>
- Deelscooteraanbieders. Zij moeten investeren in helmen en hun klanten stimuleren deze te gebruiken. Zij vrezen klanten te verliezen die geen helm willen dragen. In een brief aan het ministerie stellen zij: "Uit ervaring in diverse steden weten wij dat het introduceren van een helm op een scooter een directe teruggang van het deelscootergebruik van ongeveer 50% oplevert omdat de drempel om deze modaliteit te gebruiken wordt verhoogd."<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Document 7: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

<sup>11</sup> Document 14: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

<sup>12</sup> Document 49a: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

# Lobby en uitstel van de helmplicht

## Invoering helmplicht

In december 2018 vragen 130 artsen de Tweede Kamer om een helmplicht in te voeren voor snorfietsen.<sup>13</sup> Voor de Kamer vormt dit het startsein.

*Januari 2019*

De Kamer verzoekt de minister door middel van een motie om spoedig met een wetsvoorstel voor een helmplicht te komen.<sup>14</sup>

*Februari 2020*

De minister start een internetconsultatie, waarbij iedereen bezwaren tegen de helmplicht in kan dienen.<sup>15</sup> Tientallen bedrijven en belangenorganisaties uit de scooterbranche dienen een reactie in.<sup>16</sup>

Het CDA zet haar vraagtekens bij deze inmenging van belangenpartijen uit de scooterbranche. Dankzij haar Kamervragen wordt de inbreng van de ANWB, BOVAG en RAI Vereniging in de internetconsultatie openbaar gemaakt: "De leden van de CDA-fractie lezen dat de minister spreekt over een dringend verzoek van de ANWB, de BOVAG en de RAI Vereniging om bij de vormgeving van het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) dit najaar een bredere afweging te maken over de invoering van een helmplicht. Kan de minister aangeven wat het belang is van deze partijen ten opzichte van de helmplicht van de snorfiets? Kan de minister de precieze argumentatie die deze drie partijen hebben gegeven over de helmplicht voor snorfietsers met de Kamer delen?"<sup>17</sup>

*Oktober 2020*

De RAI Vereniging voorziet het ministerie graag van argumenten om de helmplicht binnen de Kamer van de baan te krijgen: "In mijn zoektocht naar ons eerdere verhaal over wat wij doen tegen opvoeren kwam ik de relevante consultatiereactie tegen van het Adviescollege Toetsing Regeldruk. [...] Nu ga ik ook snel op zoek

---

<sup>13</sup> <https://www.parool.nl/nieuws/artsen-voer-overal-helmplicht-in-voor-snorfietsers~ba58b680/>

<sup>14</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2019Z00623&did=2019D01394>

<sup>15</sup> [https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_rvv1990\\_invoering\\_helmplicht\\_snorfietsers](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_rvv1990_invoering_helmplicht_snorfietsers)

<sup>16</sup> Verslag van een schriftelijk overleg van de vaste commissie voor IenW. Pagina 8.

[https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag\\_van\\_een\\_schriftelijk\\_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf](https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag_van_een_schriftelijk_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf)

<sup>17</sup>

[https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag\\_van\\_een\\_schriftelijk\\_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf](https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag_van_een_schriftelijk_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf)



naar het schema, dan kun je dat ook meteen verwerken, met noten en al.”<sup>18</sup>

*April 2020*

Het ministerie geeft richting de scooterbranche signalen af dat zij nog altijd overweegt de helmplicht niet door te voeren. “De minister heeft nog de nodige vragen over dit onderwerp. Het wordt haar politieke afweging of de helmplicht voor snorfietsen er al dan niet komt.”<sup>19</sup> Dat terwijl de Kamer door middel van moties heeft aangegeven dat deze er wel degelijk moet komen.

*November 2021*

Toen bleek dat het ministerie de helmplicht daadwerkelijk in zou voeren, reageerde RAI Vereniging dan ook teleurgesteld: “Wij hadden de beleving dat lenW / de Minister nog wel de nodige bedenkingen en bezwaren had tegen de helmplicht voor snorfietsen [...] waar we het onlangs in de stakeholdersmeeting over gehad hebben en waarbij er steeds van uit gegaan is dat er voor snorfietsers geen helmdraagplicht is (en de veronderstelling dat die er ook niet komt?).”<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Document 44: mail van RAI Vereniging aan ambtenaar lenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>19</sup> Document 31: verslag van een gesprek tussen BOVAG en lenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>20</sup> Document 1: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

## Type helm

Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel voor de helmplicht is veel tijd gegaan naar de discussie of ook een lichtere helm toegestaan dient te worden bij de snorfiets. De scooterlobby wil dat deze zogenaamde speedpedelec-helm wordt toegestaan, omdat deze meer gevoel van vrijheid geeft bij de rijder. De helm is echter ook minder veilig: artsen zijn dan ook uitgesproken negatief over de het toestaan van de speedpedelec-helm voor snorfietsers.<sup>21,22,23</sup>

*December 2018* "BOVAG ziet de snorfiets als een bijzondere categorie. Er zijn verschillende doelgroepen, ook groepen die niet kunnen fietsen. Daarom goed om die categorie zo lang mogelijk in stand te houden. Met helmplicht (zeker in de vorm van een integraalhelm) zou je die categorie de nek omdraaien."<sup>24</sup>

*April 2019* "BOVAG geeft aan voor een passende helm te zijn. Bij een integraalhelm zal een grote groep snorfietsers afhaken. BOVAG zou waarderen als we gedurende het traject kunnen spreken over een passende helm."<sup>25</sup>

*Resultaat* De minister kondigt aan te onderzoeken of lichtere helmen ook afdoende bescherming bieden voor snorfietsers. "In diverse reacties op de internetconsultatie is voorgesteld om naast de motor/bromfietshelm ook het gebruik van een goedgekeurde speedpedelec-helm toe te staan."<sup>26</sup>

*Mei 2019* "Mocht de helmplicht worden ingevoerd, dan benadrukt BOVAG het belang van een passende helm voor snorfietsbestuurders die is afgestemd op de lage snelheid van het voertuig en de juiste bescherming van de berijder bij een eventueel ongeval, zodat typische verwondingen kunnen worden tegengegaan."

---

<sup>21</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5324805/helmplicht-snorfietsen-artsen-boos-speedpedelec-helm>

<sup>22</sup> <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/943629/artsen-willen-geen-speed-pedelec-helm-voor-snorfietsers-bang-dat-het-juist-onveilig-erwordt>

<sup>23</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5355261/helm-snorfiets-verplicht-1-januari-2023>

<sup>24</sup> Document 7: verslag van een gesprek tussen BOVAG en het ministerie van IenW.  
<https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>25</sup> Document 10a: verslag van een gesprek tussen BOVAG en het ministerie van IenW.  
<https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>26</sup>  
[https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2020Z16884&did=2020D36649](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z16884&did=2020D36649)

- Resultaat* De minister laat nogmaals onderzoeken of een lichtere helm voldoende bescherming biedt, waarbij ook rekening wordt gehouden met bijrijders op de snorfiets.
- Maart 2020* Ongeveer 8 procent van de indieners bij de internetconsultatie vraagt of er een uitzondering kan worden gemaakt voor historische snorfietsen zoals de Solex.<sup>27</sup>
- Resultaat* De minister overweegt om een lichtere helm toe te staan voor een specifiek deel van de snorfietsen: "In de internetconsultatie kwam onder andere naar voren dat voor bestuurders van fietsachtige snorfietsen (historische snorfietsen, zoals de Solex, en gemotoriseerde rijwielen, die er uitzien als een e-bike maar meer vermogen hebben) het van belang is dat de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt."<sup>28</sup> Zij laat de RDW onderzoeken of de helmplicht op deze wijze kan worden gehandhaafd. Uiteindelijk wordt besloten om de speedpedelec-helm toe te staan voor alle snorfietsers.

---

<sup>27</sup> *Verslag over de resultaten van de consultatie.*

[https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_rvv1990\\_invoering\\_helmplicht\\_snorfietsers](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_rvv1990_invoering_helmplicht_snorfietsers)

<sup>28</sup> <https://open.overheid.nl/repository/ronl-dbb8652e-7645-40e5-87c2-5a1eb1b17ac5/1/pdf/resultaten-onderzoek-tno-en-uitvoeringstoets-rdw-inzake-helmplicht-snorfietsers.pdf>

## Verschuiving naar andere voertuigen

In enquêtes geven snorfietsers aan dat zij voor een ander vervoersmiddel zullen kiezen, indien de helmplicht wordt ingevoerd. Het is algemeen bekend dat snor- en bromfietsen de meest gevaarlijke voertuigen zijn en dat dit risico tussen snorfietsen en bromfietsen niet verschilt.<sup>29,30,31</sup> Een verschuiving van snorfietsers naar andere voertuigen kan dus enkel winst opleveren voor de verkeersveiligheid. Toch weet de scooterbranche twijfel te zaaien en meer onderzoek af te dwingen.

*Februari 2019*

“RAI wil graag een actieve rol in de effectbepaling voor de snorfietshelm. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de opbrengst voor verkeersveiligheid en verschuivingseffecten naar de elektrische fiets of bromfiets.”<sup>32</sup>

*September 2020*

Mail van RAI Vereniging aan vaste commissie IenW: “Tot slot vinden wij het van groot belang dat er eerst een volledig beeld is van alle effecten van de helmplicht, inclusief verschuivingseffecten naar andere vervoermiddelen en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het is goed dat de minister die verschuivingseffecten eerst serieus en grondig laat onderzoeken.”<sup>33</sup>

*Resultaat*

De minister erkent in maart 2020 bij het beantwoorden van Kamervragen dat vervoersmiddelen waarop snorfietsers over kunnen stappen minder gevaarlijk zijn.<sup>34</sup> De minister komt hier in oktober 2020 echter op terug, met als reden: “De ANWB wijst hier nadrukkelijk op in de internetconsultatie.”<sup>35</sup> Zij laat door Arcadis onderzoeken hoeveel snorfietsers door de helmplicht over zullen stappen op andere voertuigen en wat de gevolgen daarvan zijn op de verkeersveiligheid.

---

<sup>29</sup> Pagina 6: <https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2022-06/Rapportage%20%28Snor-%20en%20brom%29fietsongevallen%20in%20Nederland.pdf>

<sup>30</sup> <https://swov.nl/nl/factsheet/brom-en-snorfietsers>

<sup>31</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-107423.pdf>

<sup>32</sup> Document 4: agendapunten voor een bespreking tussen de RAI Vereniging en het ministerie van IenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>33</sup> Document 45: mail van de RAI Vereniging aan leden van de cie IenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>34</sup> Kamervraag 3 en 4: <https://www.openkamer.org/kamervraag/2020Z02866/>

<sup>35</sup> Pagina 16:

[https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag\\_van\\_een\\_schriftelijk\\_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf](https://www.eerstekamer.nl/nonav/behandeling/20201015/verslag_van_een_schriftelijk_3/document3/f=/vldmnom29xyl.pdf)

## Toelatingskader licht elektrische voertuigen

Het ministerie van IenW werkt momenteel aan een toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen waarvoor geen EU-typegoedkeuring geldt. Hierin staat onder andere ter discussie of er een helmplicht moet komen voor bijvoorbeeld elektrische fietsen. Lobbyisten willen dat de helmplicht voor snorfietsers opnieuw ter discussie komt binnen dit grotere kader. Bij het opstellen van het toelatingskader hebben de ANWB, BOVAG en de RAI Vereniging bovendien inspraak en kunnen zij de helmplicht dus via die weg dwarsbomen. Bij het opstellen van het toelatingskader worden zij namelijk 'uitgebreid geconsulteerd'.<sup>36</sup>

*April 2020* "BOVAG heeft opgeroepen om het vraagstuk snorfiets-helmplicht te depolitiseren en om het vraagstuk mee te nemen als een onderdeel rond het opstellen van het nieuwe toelatingskader licht gemotoriseerde voertuigen. Daar kan beargumenteerd en weloverwogen een besluit genomen worden over nut en noodzaak van een helmplicht én over de plek op de weg."<sup>37</sup>

*September 2020* Mailwisseling tussen ambtenaren van min. IenW over contact met deelscooteraanbieders: "Ik heb [zwartgelakt] gesproken en de stand van zaken mbt helmplicht snorfietsen toegelicht. Hij vindt ons besluit verstandig (de bredere afweging) en wil ons graag helpen om argumenten te verzamelen en naar de TK te sturen. stuurt zsm een document met argumenten naar mij."<sup>38</sup>

*September 2020* De RAI Vereniging geeft aan: "Je zult zien dat we nogal positief zijn over de initiatieven en acties van de minister. Met name over haar recente brief over snorfietsissues zijn we erg te spreken. Het is een goede zaak dat zij zich niet laat opjatten door sentimenten, maar echt goed kijkt wat verplaatsen naar de rijbaan en een helmplicht in de praktijk gaan betekenen. En we vinden het verstandig om de snorfietsdiscussie in te voegen in het bredere LEV kader."<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Pagina 4: <https://open.overheid.nl/repository/ronl-f5b458fb-e699-40b9-ac96-cab0f8fa0129/1/pdf/verzamelbrief-verkeersveiligheid-december-2020.pdf>

<sup>37</sup> Document 30: verslag van een gesprek tussen BOVAG en het ministerie van IenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>38</sup> Document 40: mailcorrespondentie ambtenaren IenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>39</sup> Document 43: mail van de RAI Vereniging aan ambtenaren IenW. <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

*Oktober 2020* In een brief aan het ministerie geven deelscooterbieders aan: "We steunen nadrukkelijk het voorstel van de minister om de invoering van de helmplicht integraal te onderzoeken binnen het toetsingskader voor lichte elektrische voertuigen. [...] Door dit onderzoek af te wachten wordt ook een level playing field gecreëerd voor alle elektrische voertuigen."<sup>40</sup>

*Resultaat* De minister wilde de helmplicht voor snorfietsen ter discussie stellen in een groter vraagstuk over hoe om te gaan met licht elektrische voertuigen. "Dit overwegende heb ik begrip voor het dringende verzoek van de ANWB, de BOVAG en de RAI Vereniging om bij de vormgeving van het LEV-kader dit najaar een bredere afweging te maken over de invoering van een helmplicht."<sup>41</sup> Echter, een aangenomen motie in de Tweede Kamer weerhield haar hiervan.<sup>42</sup>

## Overgangstermijn

De scooterbranche stelde dat zij zich pas kan voorbereiden op de helmplicht, zodra een definitieve keuze was gemaakt over de helmtypes die worden toegestaan voor snorfietsen. Zij stelden vervolgens een lange overgangstermijn nodig te hebben voor het inkopen van helmen.

*Oktober 2020* In een brief aan het ministerie, geven deelscooteraanbieders GO Sharing, Felyx, Check en Fly Sharing aan: "Wij stellen een ruime overgangstermijn voor deelscooters van minstens anderhalfjaar voor, mocht er besloten worden de helmplicht voor snorfietsen in te voeren, in afwachting van het onderzoek dat de minister voorstelt."<sup>43</sup>

*September 2020* Mail RAI Vereniging aan vaste commissie IenW: "Mocht de helmplicht er ondanks alle tegenargumenten komen, dan zou een overgangstermijn van minimaal één jaar na inwerkingtreding redelijk zijn."<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> Document 49a: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>41</sup>

[https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2020Z16884&did=2020D36649](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z16884&did=2020D36649)

<sup>42</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z19693&did=2020D42393>

<sup>43</sup> Document 49a: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

<sup>44</sup> Document 45: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-2.pdf>

- Juli 2021* Brief van deelscooteraanbieders GO Sharing, Felyx en Check: "Invoering van de helmplicht op 1 juli 2022 is onhaalbaar voor aanbieders van deelsnorfietsen in verband met onzekerheden rond het type helm de helmplicht voor LEV s en omzetten van de voertuigen. [...] Voer de helmplicht voor snorfietsen pas in op 1 juli 2023 voor snorfietsen die worden aangeboden als elektrische deelvoertuigen."<sup>45</sup>
- September 2021* Mail van RAI Vereniging aan het ministerie van IenW. "Wij operen voor een invoering per 1 juli 2023 met een overgangstermijn van twee jaar."<sup>46</sup>
- Augustus 2021* Deelscooteraanbieders geven aan: "Al met al wordt ingeschat dat dit traject minimaal een jaar duurt vanaf het moment dat bekend is welke helm wordt toegestaan."<sup>47</sup>
- Resultaat* De minister verwacht dat de nieuwe wetgeving in april 2022 gereed is en wil de sector daarna nog een jaar de tijd geven om deze te implementeren. Echter, door een aangenomen motie van de Kamer, ziet zij zich genoodzaakt om de implementatie te verkorten naar een half jaar.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> Document 17: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

<sup>46</sup> Document 19: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

<sup>47</sup> Document 21: Verslag van een gesprek tussen deelscooteraanbieders en IenW: <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/12/Te-openbaren-documenten-Woo-2021-64-besluit-1.pdf>

<sup>48</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-975.html>

## Conclusie

De scooterindustrie heeft de helmplicht succesvol getraineed, door achter de schermen te lobbyen voor uitzonderingen, extra onderzoek en meer tijd. Uiteindelijk is dit niet voldoende gebleken om de helmplicht volledig van de baan te krijgen.

De lobbyisten van diverse scooterorganisaties lijken volgens hetzelfde handboek te werk te zijn gegaan:

1. Zorgen dat het ministerie van IenW de helmplicht niet doorvoert door te stellen dat er onvoldoende bewijs zou zijn voor een positief effect op de verkeersveiligheid.
2. Zorgen dat de discussie voor een helmplicht voor snorfietsen wordt opgenomen in een grotere discussie over een helmplicht voor elektrische fietsen en andere lichte voertuigen. Op deze wijze zou het ministerie alsnog tot de conclusie kunnen komen dat een helmplicht voor snorfietsen niet nodig is, wanneer blijkt dat dit ook bij elektrische fietsen niet nodig is.
3. Zorgen dat er, indien de helmplicht er toch komt, een hele lange overgangstermijn wordt geboden.

## Verkeersslachtoffers

Zonder de weerstand vanuit de scooterbranche zou de helmplicht veel eerder zijn ingevoerd. Dit zou veel verkeersslachtoffers hebben gescheeld. Het ministerie heeft onderzocht wat het effect is van de helmplicht op de verkeersveiligheid. Daaruit bleek dat het aantal jaarlijks verkeersdoden in het minst gunstige geval daalt van 16 naar 11, en het aantal gewonden van 1.838 naar 1.268.<sup>49,50</sup> In de vier jaar die het heeft gekost om de helmplicht in te voeren, zijn ongeveer 20 mensen extra overleden en zijn 2.280 mensen onnodig zwaargewond geraakt door de afwezigheid van een helmplicht.

---

<sup>49</sup> Vraag 86:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2022D24962&did=2022D24962>

<sup>50</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-916946.pdf>