



RDW

Uitvoeringstoets Helmplicht snorfiets

Onderzoeksdoelstelling:

In verband met de mogelijke invoering van een landelijke helmplicht bij de bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h, oftewel snorfietsen, waarbij mogelijk gedifferentieerd wordt in type helm, is de RDW gevraagd om een uitvoeringstoets te doen naar de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister. Uit het kentekenregister moet voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welk type helm de bestuurders van de betreffende snorfiets op moeten.

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Project (Plan van Aanpak) <input type="checkbox"/> BIA <input checked="" type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> Continuïteit <input checked="" type="checkbox"/> Wettelijk <input type="checkbox"/> Verbetering bedrijfsvoering <input type="checkbox"/> Onderhoud
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door RDW <input type="checkbox"/> Door derden
Opdrachtgever	██████████, gedelegeerd aan ██████████
Opdrachtnemer	██████████
Versie	1.0
Versiedatum	06-04-2021

Inhoudsopgave

Leeswijzer.....	4
Managementsamenvatting.....	5
Deel I - Inleiding.....	7
1 Probleemdefinitie.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Opdracht.....	7
1.3 Kritische succesfactoren.....	8
2 Kaders uitvoeringstoets.....	8
2.1 Scope.....	8
2.2 Uitgangsdokumentatie.....	8
2.3 Betrokken partijen.....	9
3 Advies.....	10
Deel II – Resultaten uitvoeringstoets.....	11
4 Huidige situatie.....	11
4.1 Achtergrond.....	11
4.2 Gevolgen per stakeholder.....	11
4.2.1 Burgers.....	12
4.2.2 Politie.....	12
4.3 Hoogte van de tarieven.....	12
5 Voorgestelde oplossing op basis van de vraag van IenW.....	14
5.1 Gewenste situatie.....	14
5.2 Randvoorwaarden.....	14
5.3 Uitgangspunten.....	14
5.4 Procesbeschrijving.....	15
5.5 (Wijzigings) verzoeken, klachten en bezwaren.....	18
6 Impactanalyse.....	20
6.1 S – Security.....	20
6.2 C – Communicatie.....	20
6.3 O – Organisatie.....	20
6.4 P – Personeel.....	21
6.5 P – Privacy.....	21
6.6 A - Administratieve Organisatie.....	21
6.7 F – Financiën.....	21
6.8 I – Informatievoorziening.....	21
6.9 J – Juridisch.....	21
6.10 T – Techniek.....	22
6.11 H – Huisvesting.....	22
Deel III – Bijlagen.....	23

7	Bijlage – I- Opdrachtbrief Ministerie Infrastructuur en Waterstaat.....	23
8	Bijlage – II - Overzicht aantallen.....	25
9	Bijlage – III – De alternatieve scenario’s.....	26

Leeswijzer

Deze uitvoeringstoets geeft de uitkomsten weer van het onderzoek dat de RDW heeft uitgevoerd naar de aanpassing van het kentekenregister in verband met de mogelijke invoering van een landelijke helmplicht bij de bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h, oftewel snorfietsen, waarbij mogelijk gedifferentieerd wordt in type helm.

Deel I

In het eerste deel staat de probleemstelling beschreven. Ook zijn hierin de kaders van de uitvoeringstoets geschetst en het advies uitgewerkt.

Deel II

In het tweede deel staat meer achtergrondinformatie, is een beschrijving van de huidige situatie gepresenteerd en de door IenW voorgestelde oplossingsrichting is beschreven. Tevens bevat dit deel een opsomming van de bij de oplossingsrichting gehanteerde uitgangspunten en de impact op de RDW. Tot slot worden de activiteiten en kosten weergegeven.

Deel III

In het derde deel zijn de bijlagen bij de uitvoeringstoets opgenomen.

Managementsamenvatting

Op 18 november 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de RDW opdracht gegeven om een uitvoeringstoets op te stellen voor het invoeren van een helmplicht voor bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h, (oftewelsnorfietsen) waarbij mogelijk gedifferentieerd wordt in type helm. De handhaver moet op basis van het kentekenregister het type helm kunnen bepalen. Om die reden is de RDW gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren naar de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister. De uitvoeringstoets geeft inzicht in de randvoorwaarden/uitgangspunten, de aanpak, impact en de financiële/juridische consequenties van de invoering van een helmplicht, waarbij gedifferentieerd wordt in type helm.

Probleemdefinitie

Door de invoering van een landelijke helmplicht wordt de verkeersveiligheid vergroot. In de huidige situatie is het niet mogelijk om in het kentekenregister per soort snorfiets aan te geven welk type helm is toegestaan. De categorie snorfiets omvat een breed scala aan voertuigen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h waarbij voor sommige soorten fysieke inspanning wordt gevraagd. In het kentekenregister staan echter niet de onderscheidende kenmerken, zoals ‘trapaandrijving’, op basis waarvan de uitzondering gemaakt zou kunnen worden.

Conclusies:

- De RDW is gevraagd om een uitvoeringstoets uit te voeren naar de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister en differentiatie naar twee types helm. Momenteel onderzoekt TNO op verzoek van IenW of naast de brom/motorfiets-helm ook de speed-pedelec-helm toegepast kan worden voor *alle* snorfietsers als een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel. Indien dit het geval blijkt te zijn, is aanpassing van het kentekenregister niet nodig, omdat er niet hoeft te worden gedifferentieerd naar type helm.
- De differentiatie waar IenW naar vraagt is mogelijk, maar hierover wordt door de RDW negatief geadviseerd, omdat volgens de RDW de complexiteit toeneemt voor:
 - o de burger;
 - o handhaver;
 - o systemen;
 - o processen.

Daarnaast zijn de invoeringslasten relatief hoog en komen deze bovenop de toch al volle project- en veranderagenda van RDW.

Impact oorspronkelijk voorstel:

Mocht het ministerie van IenW toch besluiten om vast te houden aan de oorspronkelijk aan de RDW gestelde vraag, dan luidt ons advies om voor praktisch alle snorfietsen, met uitzondering van snorfietsen met meer dan twee wielen, een type helm te registreren. RDW gaat uit van twee typen helmen:

- Type 0: Geen helm; of
- Type 1: De speed-pedelec-helm; of
- Type 2: De huidige brom/motorfietshelm.

Het eventuele tijdpad hiervoor wordt nog nader afgestemd met IenW. Omdat een deel¹ van het huidige bestand aan snorfietsen handmatig zal moeten worden verwerkt, dient hiervoor voldoende ruimte in deze planning gereserveerd te worden.

In verband met de uitvoerbaarheid en acceptatie stelt de RDW voor:

- Voor voertuigen waarop niet geautomatiseerd het type helm kan worden vastgesteld default de speed-pedelec-helm te registreren. Dit is immers al een forse stap ten opzichte van de huidige situatie waarin geen helm wordt gedragen. Op deze wijze worden voor RDW en burger belastende bezwaartrajecten vermeden.
- Bij bezwaar van eigenaar tegen type helm geen fysieke keuring uit te voeren. Wanneer een eigenaar aannemelijk kan maken dat zijn voertuig over werkende trappers beschikt, dan dit te honoreren. De eigenaar krijgt het voordeel van de twijfel.

Belangrijke zaken

Communicatie: De eigenaren worden niet individueel aangeschreven, maar zullen door IenW middels een gerichte campagne worden geïnformeerd. Daarnaast wordt door de RDW informatie op de website geplaatst.

Uren en kosten: Om het type helm te registreren worden de RDW (ICT)-systemen aangepast en worden de medewerkers opgeleid. De kosten worden onderverdeeld naar implementatiekosten en de kosten welke door reguliere tarieven worden gedekt. De implementatiekosten worden gefinancierd door het ministerie van IenW.

Unit	Uren	Kosten
Klant Contact Centrum, i-Dee	200	
Ovi, voertuigapp, Radar	160	
ICT –Voertuig Domein Team	2000	
Communicatie	250	
Projectleider management	250	
Lijn Voertuigregistratie en Documenten	500	
BI straat *	250	
Modas, opendata e.d.	500	
IV	160	
EDS	120	
Keuringstation	120	
JBZ	PM 500	
VRT	PM 200	
Totaal	ca. 6000	ca. €700.000

Alternatieve scenario's

RDW adviseert IenW de volgende alternatieven te overwegen:

- Scenario 1 – De huidige brom/motorfietshelm (helmtyp 2) verplicht te stellen voor alle snorfietsen; of
- Scenario 2 – De speed-pedelec-helm (helmtyp 1) verplicht te stellen voor alle snorfietsen;²
- Scenario 3 – De keuze aan de bestuurder van de snorfiets te laten: gebruik speed-pedelec-helm of brom/motorfietshelm.

¹ Zie bijlage II.

² Zie bijlage III.

Deel I - Inleiding

1 Probleemdefinitie

1.1 Aanleiding

Middels de motie van het lid Von Martels heeft de Tweede Kamer de regering verzocht spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor alle snorfietzers (een bromfiets met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h). Daarop heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) voorbereid. Dit besluit is in beginsel uitgegaan van een helmplicht voor de bestuurders en de passagiers van alle soorten snorfietsen, met uitzondering van de bijzondere bromfiets, waarbij iedere snorfietser een goedgekeurde brom/motorfietshelm moet dragen.

In de internetconsultatie werd echter aangegeven dat het van belang is dat voor snorfietzen waarbij fysieke inspanning wordt gevraagd, zoals bij de gemotoriseerde rijwielen en historische snorfietzen, de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt, net als voor de bestuurders van de speed-pedelec. Een brom/motorfietshelm is dan ook niet wenselijk. Om hieraan tegemoet te komen wordt onderzocht of differentiatie in het vastleggen van een type helm tussen de verschillende verschijningsvormen van de snorfietzen mogelijk is.

Differentiatie in type helm vraagt om een aanpassing van het kentekenregister, want er staan nu nog geen onderscheidende kenmerken, zoals 'trapaandrijving' of 'type helm' in. Om die reden is de RDW gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren naar de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister.

1.2 Opdracht

In de opdrachtbrief van het Ministerie van IenW d.d.18 november 2020 staat:

Op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer is de RDW gevraagd om een uitvoeringstoets uit te voeren. De RDW is verzocht om uitdrukkelijk in te gaan op:

- *Juridische consequenties (welke Europese en/of nationale wet- en regelgeving moet worden aangepast?);*
- *Personele, organisatorische en financiële consequenties;*
- *Informatievoorziening en automatisering;*
- *Kosten (incidenteel (stichtingskosten en UT) en structureel);*
- *Doorlooptijd;*
- *Effecten op het interne beleid van de RDW.*

Tevens is de RDW gevraagd om een stakeholdersanalyse uit te voeren. Daarmee wordt ingegaan op de eventuele gevolgen voor de burger indien de gegevens voor het bestaande voertuigpark aan het kentekenregister worden toegevoegd. Het gaat om aanpassing van het register voor snorfietzen waarbij een type helm wordt geregistreerd. Uit het register moet voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welk type helm de bestuurder van de betreffende snorfietz minimaal op moet.

1.3 Kritische succesfactoren

- Eenvoudige, begrijpelijk, uitvoerbare en handhaafbare regelgeving;
- Acceptatie door de burgers;
- Effectieve publiekscampagne door IenW;
- Tijdige beschikbaarheid van helmen voor de consument.

2 Kaders uitvoeringstoets

2.1 Scope

2.1.1 Binnen scope

Naar aanleiding van de vraagstelling van IenW vallen de onderstaande zaken binnen de scope van deze uitvoeringstoets:

- een helmplicht waarbij gedifferentieerd wordt in type helm voor de bestuurders en passagiers van alle soorten kentekenplichtige snorfietsen;
- een uitbreiding van het kentekenregister met nieuwe gegevens (type helm) en verwerking in informatieverstrekking;
- afstemming en (gerichte en algemene) communicatie met de stakeholders door IenW.

2.1.2 Buiten scope

Buiten de scope van deze uitvoeringstoets vallen de volgende onderwerpen:

- een helmplicht voor de bestuurders en passagiers van de bijzondere bromfietsen (in diverse varianten);
- nog niet geregistreerde snorfietsen. Voor deze eigenaren geldt de normale procedure om tot kentekening te komen. Na invoering van een helmplicht wordt tijdens de kentekening een type helm gelijk geregistreerd;
- snorfietsen met meer dan twee wielen;
- publiekscampagne door RDW.

2.2 Uitgangsdokumentatie

Deze uitvoeringstoets is gebaseerd op de beschikbare informatie in en uit:

- De Kamerbrief over (o.a.) de helmplicht snorfietsers;
- Opdracht tot UT aanpassing kentekenregister i.v.m. helmplicht snorfiets; d.d.18 november 2020, ministerie IenW, kenmerk: IENW/BSK-2020/15117735;
- Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsen, door ARCADIS (D10017994:7);
- Arcadis, Onderzoek helmplicht snorfietsers, 2019;
- TNO rapport ‘Helm: historische snorfiets en gemotoriseerd rijwiel’;
- Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, Kamerstuk 29398, nr. 652, Motie van het lid Von Martels c.s.;
- Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, Kamerstuk 29398, nr. 783, Verzamelbrief AO Verkeersveiligheid 18 december 2019;
- Zienswijze van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC).

2.3 Betrokken partijen

In deze uitvoeringstoets is met de volgende interne partijen overleg gevoerd over de invoering van de helmplicht:

Interne partij	Rol	Belang
RDW T&B	Uitvoeren van de (fysieke) controle en het geven van advies over de registratie.	Hoog
RDW R&I	Beheren van het kentekenregister en verstrekken van gegevens.	Hoog
RDW VRT	Uitvoeren van de fysieke controle en het geven van advies over de registratie.	Midden
RDW ICT	Ondersteunen bij de inrichting van de processen en het ontwikkelen van oplossingen.	Midden
RDW JBZ	Behandelen van bezwaar en beroepschriften, participeren ontwerpen regelgeving, juridische toets overige documenten en coördinator UT(s).	Hoog
RDW Communicatie	Ondersteunen bij het opstellen van de communicatie intern.	Midden

In deze uitvoeringstoets is met de volgende externe partijen overleg gevoerd over de invoering van de helmplicht:

Externe partij	Rol	Belang
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none">- Opdrachtgever en eindverantwoordelijke.- Als opdrachtgever heeft IenW belang bij de invoering van een helmplicht voor snorfietsers, waarbij mogelijk gedifferentieerd wordt in type helm, met het oog op verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid, milieu en kosten.	Hoog
TNO	Onderzoek naar gebruik van helmen voor diverse (voorgenomen) helm plichtige snorfietsen.	Midden
FEHAC	Bepleit een vrijstelling dan wel beperking van de helmplicht voor bestuurders van historische snorfietsen tijdens evenementen.	Hoog

3 Advies

De RDW is in staat om te komen tot de registratie van een helmplicht, waarbij gedifferentieerd wordt in type helm, bij alle snorfietsen met twee wielen. Dit kan binnen de huidige RDW processen, systemen en applicaties worden geïmplementeerd. Er zijn stevige aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, processen en werkinstructies.

RDW adviseert IenW niet te kiezen voor het oorspronkelijk uitgevraagde scenario voor de invoering van de helmplicht. Het zal een omvangrijke en ingewikkelde transitie zijn die veel werk en kosten met zich mee zal brengen voor de RDW. De invoering van een gedifferentieerde helmplicht kan leiden tot complexiteit in de handhaving en onduidelijkheid bij gebruikers.

De benodigde verandercapaciteit binnen de RDW is fors. Gezien de volle veranderagenda van RDW zal het inplannen en prioriteren van dit project een lange doorlooptijd kennen. De RDW adviseert het ministerie van IenW de gestelde vraag nogmaals zorgvuldig af te wegen tegenover een aantal, eveneens mogelijke scenario's die kort zijn uitgewerkt in bijlage III van deze UT. De voorkeur van de RDW gaat uit naar een pragmatische oplossing, waarbij de complexiteit voor de gebruiker laag is en handhaving goed mogelijk is.

Mocht het ministerie van IenW vasthouden aan de oorspronkelijk aan de RDW gestelde vraag, dan luidt ons advies om voor alle snorfietsen met uitzondering van snorfietsen met meer dan twee wielen, een type helm te registreren. RDW gaat uit van twee typen helmen:

- Type 0: Geen helm; of
- Type 1: De speed-pedelec-helm; of
- Type 2: De huidige brom/motorfietshelm.

Het tijdpad van een eventuele implementatie dient nog nader te worden afgestemd met IenW. Omdat een deel³ van het huidige bestand aan snorfietsen handmatig zal moeten worden verwerkt, dient hiervoor voldoende ruimte in deze planning gereserveerd te worden.

De RDW stelt voor om deze groep snorfietsen dan initieel te vullen met "speed-pedelec-helm" om de verkeersveiligheid te vergroten.

³ Zie bijlage II.

Deel II – Resultaten uitvoeringstoets

4 Huidige situatie

4.1 Achtergrond

De RDW is verantwoordelijk voor de registratie van voertuigen in het kentekenregister. Het kentekenregister bevat voertuiggegevens over het actuele en het historische wagenpark in Nederland. In de huidige situatie is het niet mogelijk om in het kentekenregister per soort snorfiets aan te geven welke type helm is toegestaan.

Momenteel wordt het besluit tot wijziging van het RVV en het BABW in verband met de invoering van de helmplicht voor de snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen voorbereid. Dit besluit zal in beginsel uitgaan van een helmplicht voor alle bestuurders en passagiers van alle soorten snorfietsen, met uitzondering van de bijzondere bromfiets, waarbij iedere snorfietser een goedgekeurde brom/motorfietshelm moet dragen.

De categorie snorfiets omvat een breed scala aan voertuigen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h, waarbij voor sommige soorten fysieke inspanning wordt gevraagd. In het RDW-register staan echter niet de onderscheidende kenmerken, zoals ‘trapaandrijving’, op basis waarvan de uitzondering gemaakt zou kunnen worden. Naast de ‘scooters’ zijn er namelijk ook snorfietsen die erg lijken op elektrische (bak-)fietsen. Gebleken is dat het van belang is dat voor snorfietsen waarbij fysieke inspanning wordt gevraagd, zoals bij de gemotoriseerde rijwielen en historische snorfietsen, de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt, net als voor de bestuurders van de speed-pedelec. Een brom/motorfietshelm acht IenW dan ook niet wenselijk.

Uit het rapport van TNO⁴ blijkt dat de speed-pedelec-helm voor de bestuurders van een historische snorfiets en een gemotoriseerd rijwiel een hoofdbeschermingsniveau biedt een vergelijkbaar tot beter veiligheidsperspectief in vergelijking met de speed-pedelec-rijder. Dit betekent dat voor de bestuurders van deze voertuigen in het kader van de verkeersveiligheid ook een speed-pedelec-helm kan worden toegestaan.

Momenteel onderzoekt TNO of naast de bromfietshelm ook de speed-pedelec-helm toegepast kan worden voor *alle* snorfietsers als een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel. Indien dit het geval blijkt te zijn, is aanpassing van het kentekenregister niet nodig omdat er niet hoeft te worden gedifferentieerd naar type helm. Voornoemde differentiatie naar type helm vraagt om aanpassing van het kentekenregister, want er staan nu nog geen onderscheidende kenmerken, zoals ‘trapaandrijving’ of ‘type helm’, in het kentekenregister. Om die reden is de RDW gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren naar de impact en uitvoerbaarheid van de aanpassing van het kentekenregister.

4.2 Gevolgen per stakeholder

In de voorliggende paragraaf zijn de knelpunten en de effecten van de invoering van een helmplicht beschreven. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de gevolgen per stakeholder.

⁴ Zie TNO rapport ‘Helm: historische snorfiets en gemotoriseerd rijwiel’

4.2.1 Burgers

Burgers moeten vroegtijdig op de hoogte zijn van de wijzigingen als gevolg van de invoering van een helmplicht. Velen hebben, om verschillende redenen, bewust voor de snorfiets gekozen om geen helm te hoeven dragen. Als de helmplicht doorgaat, dan kan het zijn dat burgers de snorfietzen niet meer willen kopen of gebruiken. Wanneer een burger een voertuig koopt, is het van belang dat deze inzicht heeft in het type helm.

Via de site Online Voertuig Informatie (<https://ovi.rdw.nl>) kunnen burgers hiertoe een nieuw item inzien:

- ‘‘Type 0, 1 of 2’’: afhankelijk van hoeveelheid fysieke inspanning dat wordt gevraagd, vertaald naar voor bestuurders logische naamgeving, bijvoorbeeld een lichte helm, zware helm of geen helm.

Deze informatie wordt ook opgenomen in Open Data en kan op verzoek worden opgenomen in het voertuigabonnement. Daarnaast moet het product 'Inzage eigen gegevens' worden uitgebreid.

Registreren van een type helm bij alle snorfietzen kan leiden tot een stijging van het aantal klachten, bezwaarschriften en ombouwverzoeken. Burgers kunnen tevens een wijzigingsverzoek bij de RDW indienen omdat zij het niet eens zijn met het feit dat de RDW een type 1 of 2 helm bij het voertuig heeft geregistreerd. De bewijslast ligt bij de burger. Op basis van foto's kan een burger aantonen dat hij in aanmerking komt voor een speed-pedelec-helm. Bij gereede twijfel over de juistheid van de registratie, kan een onderzoek door RDW noodzakelijk zijn.

4.2.2 Politie

Belang van de politie is hoog. De politie moet vroegtijdig worden geïnformeerd over de gevolgen van de invoering van een helmplicht. Uit het register moet voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welk type helm de betreffende snorfietser op moet. Als door controle in het RDW-register op basis van het kenteken kan worden vastgesteld welk type helm minimaal gedragen moet worden, is handhaving op type helm het eenvoudigst mogelijk.

Invoering van een helmplicht zal naar verwachting extra werk opleveren voor de handhavers. De politie moet controleren of een bestuurder een juiste helm draagt. Controle van het label van een helm is van groot belang om onderscheid te kunnen maken tussen een type 1 of 2 helm. Zeker als een type 1 helm wordt gedragen. Die lijkt veel op een fietshelm.

N.B. Wil de handhaver zeker zijn van zijn zaak, dan moet hij daadwerkelijk in de helm op het label kijken. Bij de invoering van de speed-pedelec-helm werd dit door handhaving niet als een belemmering gezien.

4.3 Hoogte van de tarieven

Voor de structurele werkzaamheden geldt dat inschrijvingen voornamelijk geautomatiseerd worden gedaan, het gedeelte dat op aangeven van de inschrijver handmatig beoordeeld moet worden schatten we in als gering. De toevoeging van een type helm leidt vooralsnog dan ook niet tot een groter aantal steekproeven. Dit heeft onder meer te maken met het relatief kleine aandeel van deze snorfietzen in ons register.

Waar er sprake is van meerwerk is dit naar onze inschatting marginaal. Mocht in de praktijk blijken dat er een aanpassing van normtijden (inzet van mensen) nodig is dan kan dit van (geringe) invloed zijn op de kostendekkenheid. Daarom nemen we de impact op de hoogte van tarieven

p.m. op. De personeelskosten en de ICT kosten bedragen gemiddeld €60.000,- (0,5 Fte) op jaar-basis en worden verwerkt in het tarief. Doorberekening van de exploitatiekosten zorgt voor een tariefsverhoging van ca. 7 cent.

5 Voorgestelde oplossing op basis van de vraag van IenW

Bij het uitwerken van de UT is de keuze gemaakt om de registratie van een type helm bij de RDW op een zodanige wijze vorm te geven dat zij zoveel mogelijk geïntegreerd is in het bestaande proces dat een aanvrager van een kenteken voor een voertuig doorloopt. In overleg met de opdrachtgever is ook een korte schets opgenomen van de mogelijke alternatieve scenario's. Afgesproken is om de alternatieve scenario's kort te beschrijven en niet verder uit te werken. Een korte toelichting per scenario (inclusief impact en uitvoerbaarheid) is terug te vinden in bijlage III.

Hieronder wordt het scenario uitgewerkt, waarin de oorspronkelijke vraag van het ministerie van IenW wordt beantwoord.

5.1 Gewenste situatie

Er komt een grondslag op basis waarvan de RDW het type helm in het kentekenregister mag registreren.⁵

Het kentekenregister en de betreffende dataleveringen zullen uitgebreid worden met een extra veld waarin het type helm geregistreerd wordt.

De RDW wordt verantwoordelijk voor het vastleggen van het type helm en het ontsluiten van deze informatie naar de politie en opsporingsdiensten. De RDW zorgt voor de initiële vulling van het kentekenregister met een type helm. De toekenning van typen helm wordt gebaseerd op de oorspronkelijke (type)goedkeuring van het voertuig en gebeurt voor de bestaande voertuigen in het kentekenregister.

Eventuele wijzigingen aan het voertuig na de toelating tot de weg heeft de RDW niet in beeld, tenzij de eigenaar van het voertuig een wijziging heeft laten keuren op basis van Hoofdstuk 6 uit de Regeling voertuigen na invoering van de nieuwe regelgeving. Eerder werd er geen rekening gehouden met het al dan niet leveren van een inspanning. Deze categorie voertuigen kent geen APK plicht, dus vindt er op die manier ook geen reguliere toetsing plaats op het voertuig. De handhaver heeft wel de mogelijkheid om deze voertuigen te toetsen aan de permanente eisen.

De RDW wordt verantwoordelijk voor de levering van het nieuwe attribuut aan burgers en handhavers.

5.2 Randvoorwaarden

Hieronder zijn de belangrijkste randvoorwaarden samengevat:

- IenW onderscheidt maximaal twee typen helm voor snorfietsen.

5.3 Uitgangspunten

- Het voertuig houdt hetzelfde kentekennummer.
- De RDW registreert per kenteken het type helm bij de snorfietsen met een maximumconstructiesnelheid en/of een maximum trapondersteunde snelheid van 25 km/h.

⁵ Afhankelijk van de resultaten van het TNO onderzoek naar het type helm kan het dus ook nog zijn dat de RDW het type helm helemaal niet hoeft te registreren omdat iedereen op een snorfiets tenminste een speed-pedelec-helm moet dragen.

- De conversie, het initieel vullen van een type helm in het kentekenregister, is op basis van het originele voertuig.
- IenW zorgt voor vrijstelling van de helmplicht voor snorfietzen met meer dan twee wielen.
- RDW zorgt voor een duidelijke definitie van inspanning t.b.v. het toekennen van de speed-pedelec-helm.
- Bij alle nieuw ingeschreven snorfietzen die goedgekeurd zijn, wordt een type helm geregistreerd.
- Er zijn aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, procedures en werkinstructies. In het kentekenregister moet een extra gegeven en een nieuwe controle worden toegevoegd. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande processen. De bestaande RDW-systematiek voor planning, erkenningen, goedkeuring, toelating, tenaamstelling, inschrijving, informatieverstrekking, modificatie en uitschrijving wordt toegepast.
- Er wordt gerekend met de RDW-tarieven van 2021. Er komt geen apart tarief. Het bestaande tarief kan worden aangepast.
- Voertuigeigenaren worden niet individueel aangeschreven, maar zij worden door IenW via algemene berichten geïnformeerd.
- RDW verwacht bezwaarschriften, wijzingsverzoeken of klachten in verband met de registratie van een type helm (zie paragraaf 5.5).
- Er geldt een redelijke overgangperiode van minimaal een half jaar na publicatie van de regelgeving. Dit zodat iedereen, voordat het aangepaste besluit inwerking treedt, een helm heeft kunnen aanschaffen. Ook de branche moet tijdig geïnformeerd worden i.v.m. het beschikbaar zijn van de helmen.
- Wanneer het type helm niet kan worden vastgesteld, wordt de speed-pedelec helm geregistreerd. Dit vanwege de uitvoerbaarheid.
- Er vinden in principe geen fysieke controles door RDW plaats. De geregistreerde moet op basis van foto's aantonen dat hij in aanmerking komt voor een speed-pedelec--helm. Bij gereede twijfel over de juistheid van de registratie, kan een onderzoek door RDW noodzakelijk zijn.
- Uitgangspunt is dat er geen omwisseling van de kentekencard en de kentekenplaat plaatsvindt. De reden is dat het geen verplicht gegeven is. Tevens moet dan een nieuw model van de kentekencard gepubliceerd worden. Daarnaast brengt het kosten met zich mee.
- De volgende veranderingen zijn nodig om de registratie van type helm mogelijk te maken:
 - o aanpassen van het Kentekenreglement;
 - o aanpassen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 199);
 - o aanvullen van de informatiemap voor de voertuigbranche en het toezichtbeleid;
 - o aanpassen van Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen;
 - o aanvullen van de uitingen op de RDW-internetsite;
 - o aanpassen van het toezicht proces;
 - o de RDW-applicatie geschikt maken voor de registratie van een helmplicht.

5.4 Procesbeschrijving

5.4.1 Soorten snorfietzen

Een snorfiet is een bromfiet die blijkens de gegevens in het kentekenregister geconstrueerd is voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25km/h, met uitzondering van de speed-pedelec, of een bromfiet als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d (= bijzondere bromfiet) van de Wegenverkeerswet 1994.

Categorie	Soort	Max. constructiesnelheid	Trapondersteuning	Helm in huidige situatie
Fiets met trapondersteuning		25 km/u	Volledig	Nee
Bromfiets	Bromfiets met gashendel, volledig zelfrijdend	45 km/u	Nee	Ja, brom/motorfietshelm
	Speed-pedelec	45 km/u ⁶	Volledig	Ja, speed-pedelec-helm of bromfietshelm (er is keuze)
	Snorfiets met gashendel, volledig zelfrijdend	25 km/u	Nee	Nee
	Snorfiets, zijnde een bijzondere bromfiets	25 km/u	Volledig of niet, beide mogelijk	Nee
	Historische snorfiets (zoals de Solex)	25 km/u	Ja, veelal meetrappen bij start, tegenwind en op hellingen.	Nee
	Snorfiets, zijnde een Gemotoriseerd rijwiel (L1e-A)	25 km/u	Volledig of deels	Nee

5.4.2 Registratie type helm

Bij alle snorfietsen met uitzondering van de bijzondere bromfiets wordt een helm van type 0, 1 of 2 geregistreerd.

- Type 0: Geen helm

Bij alle snorfietsen met meer dan twee wielen zal type 0 (geen helm) worden geregistreerd.

- Type 1: De speed-pedelec-helm (NTA 8776):

De toekenning van een type 1 helm wordt gebaseerd op de oorspronkelijke (type)goedkeuring van het voertuig en de volgende aanvullende voorwaarden:

- Maximumconstructiesnelheid / maximum trapondersteunde snelheid ≤ 25 km/h;
- EU- voertuigcategorie = L1e, L1e-A of L1e-B;
- Aantal wielen = 2;
- Fysieke inspanning nodig.

- Type 2: De brom/motorfietshelm (ECE-R22.05):

De toekenning van een type 2 helm wordt gebaseerd op de oorspronkelijke (type)goedkeuring van het voertuig en de volgende aanvullende voorwaarden:

- Maximumconstructiesnelheid ≤ 25 km/h
- EU-voertuigcategorie = L1e of L1e-B
- Aantal wielen = 2.

Overig:

Voor snorfietsen, waarvan de (type)goedkeuring niet bekend is of één of meerdere van de voorwaarden zal als default de speed-pedelec-helm worden geregistreerd.

⁶ Max. constructiesnelheid kan lager liggen.

In geval van een nieuwe registratie, komt het registratieproces van het type helm als volgt uit te zien:

1. Klant vraagt een kenteken aan.
2. De RDW beoordeelt of is voldaan aan de gestelde voorwaarden.
3. RDW registreert het type helm bij een snorfiets op basis van aangeleverde gegevens;
4. Het type helm wordt als open data, via de app ‘RDW-voertuig’ en via haar eigen kanalen (OVI) verstrekt.
5. RDW zorgt voor initiële vulling van het kentekenregister.

Een klein percentage van de snorfietsen moeten handmatig worden verwerkt. Immers, uit het kentekenregister kunnen we geen voldoende aanknopingspunten halen zodat we deze uitzonderingsgevallen als groep kunnen herkennen. De RDW stelt voor om deze groep snorfietsen initieel te vullen met “speed-pedelec-helm” om de verkeersveiligheid te vergroten.

5.4.3 Verschillende stromen

- Versnelde inschrijving (VI)

De bestaande werkwijze waarbij importeurs via de Versnelde Inschrijving nieuwe en ongebruikte voertuigen inschrijven blijft zoals deze nu is en wordt versterkt met aanvullende eisen. De RDW zorgt voor de initiële vulling van het kentekenregister met een type helm die ingevuld moet worden. De verplichting om een type helm bij een snorfiets te registreren wordt opgenomen in de handleiding. Op basis van vastgestelde voorwaarden kan bepaald of gecontroleerd worden welk type helm minimaal nodig is.

- Versnelde individuele aanvraag inschrijving (VIA)

De bestaande werkwijze waarbij via VIA voertuigen worden ingeschreven blijft zoals deze nu is en wordt versterkt met aanvullende eisen. De RDW zorgt voor de initiële vulling van het kentekenregister met een type helm die ingevuld moet worden. De verplichting om een type helm bij een snorfiets te registreren wordt opgenomen in de werkinstructies. Op basis van vastgestelde voorwaarden kan bepaald of gecontroleerd worden welk type helm minimaal nodig is. Omdat via deze route ook oudere gebruikte voertuigen (historische) worden toegelaten, wordt het type helm voor de registratie uitgevraagd. Wanneer gekozen wordt voor de speed-pedelec-helm (type 1) en het voertuig voldoet niet aan de vastgestelde voorwaarden, valt de aanvraag uit. Vervolgens moet de geregistreerde op basis van foto's aantonen dat hij in aanmerking komt voor een speed-pedelec-helm. Bij gereede twijfel kan een onderzoek van het voertuig noodzakelijk zijn.

- Individuele inschrijving (via keuringsstation of Testcentrum Lelystad)

De bestaande werkwijze waarbij voertuig via een keuringstation worden ingeschreven blijft zoals deze nu is en wordt versterkt met aanvullende eisen. De RDW zorgt voor de initiële vulling van het kentekenregister met een type helm die ingevuld moet worden. De verplichting om een type helm bij een snorfiets te registreren wordt opgenomen in de werkinstructies. Op basis van vastgestelde voorwaarden kan bepaald of gecontroleerd worden welk type helm minimaal nodig is.

5.4.4 Uitzonderingen

De brombakfiets (elektrisch of met verbrandingsmotor) heeft drie wielen, met twee wielen aan de voorkant en is bedoeld voor transport van goederen. Voor de brombakfiets geldt geen helmplicht (het maakt niet uit of de maximumconstructiesnelheid 25 of 45 km/h is) en daar gaat ook geen helmplicht voor gelden. Dit betekent dat een snorfiets met drie wielen, waarvan twee aan de achterkant wel een helmplicht krijgt en een brombakfiets niet.

De snorfietsen met meer dan twee wielen zijn tevens uitgezonderd. Op basis van de gegevens in het kentekenregister is een differentiatie ten behoeve van de te dragen type helm voor snorfietsen met meer dan twee wielen mogelijk. Echter wat niet mogelijk is, is bijvoorbeeld de configuratie van een drie wieler. De RDW registreert immers niet waar een bestuurder en de wielen zitten, aan de voorzijde of aan de achterzijde. Daarnaast wordt carrosserie en/of de aanwezigheid van eventuele veiligheids gordels niet geregistreerd.

5.4.5 Wijziging voertuig (ombouw)

Een omgebouwde snorfiets naar een bromfiets moet worden gekeurd op een RDW keuringsstation. Als de aanvraag compleet is en het voertuig in de nieuwe staat goedgekeurd is, worden de gegevens in het kentekenregister aangepast. Ter bevestiging ontvangt de geregistreerde eigenaar/houder een bevestigingsbrief. Vanaf 2019 tot begin 2021 is de registratie van ruim 800 voertuigen gewijzigd. Hierbij zijn de bromfietsen omgebouwd van 25 km/h naar 45 km/h voertuig.

5.4.6 Risico's

Het advies is om voor alle snorfietsen met uitzondering van snorfietsen met meer dan twee wielen geen type helm te registreren. Voor snorfietsen, waarvan de (type)goedkeuring niet bekend is of aan één van de bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, zal als default een speed-pedelec-helm worden geregistreerd.

De bepaling van type helm gebeurt op basis van het originele voertuig. Wijzigingen die na registratie plaatsvinden zijn hierin niet meegenomen.

Gezien het feit dat niet bij alle snorfietsen een type 1 of 2 helm wordt geregistreerd, denk hierbij aan de snorfietsen met meer dan twee wielen, is een risico dat de verkeersveiligheid niet volledig kan worden gegarandeerd.

5.5 (Wijzigings) verzoeken, klachten en bezwaren

Registreren van een type helm bij alle snorfietsen met twee wielen, kan leiden tot een stijging van het aantal klachten, wijzigingsverzoeken en bezwaarschriften. Om dit te voorkomen is het van belang om goed te communiceren, goede werkinstructies op te stellen en deskundig personeel in te zetten. Het kenbaar maken op OVI (type helm: type 0, 1 of 2) speelt hierbij ook een belangrijke rol.

Op dit moment valt nog niet in te schatten wat de exacte personele en financiële consequenties hiervan voor de lijnafdelingen zullen zijn. Gelet op het feit dat de RDW alleen registreert en geen wijziging in de verplichting kan aanbrengen wordt uitgegaan van 5% bezwaar, gericht tegen het besluit tot afwijzing. Een schatting is dat daarvan 2% in beroep gaat (ca. 8 uur per dossier) en nog eens 2% in hoger beroep (ca. 12 uur per hoger beroep).

De verwachting is een minimale toename in het aantal bezwaren/beroepen. Deze aanname wordt gedaan op basis van het feit dat de RDW alleen de autoriteit is die de verplichting registreert. De verplichting tot het dragen van een helm en welke type helm is geen verplichting die door de RDW wordt opgelegd, maar volgt uit de RVV. De verwachting is dan ook dat het aantal bezwaren op jaarbasis minimaal is. Dit is mede afhankelijk van de communicatie van de verplichting vooraf aan de burger. Bezwaren die wel binnenkomen, worden eenvoudig afgehandeld nu de RDW niet bevoegd is te oordelen over de verplichting tot het dragen van een helm danwel welke type helm moet worden gedragen.

Wijzigingsverzoeken en klachten over de registratie van een type helm worden door de RDW behandeld. Immers, wijzigingsverzoeken die binnenkomen ten aanzien van de snorfiets, om op deze wijze een ander type helm te mogen dragen, zien niet op de verplichting van de helmplicht maar op een wijziging in de constructie van de snorfiets. Dit is een regulier proces, nu het voertuig reeds in het kentekenregister staat geregistreerd en deze wijziging los staat van de verplichting. Het type helm is een gevolg van het oordeel van de wijziging.

6 Impactanalyse

Voor de ordening van de impactanalyse is gekozen om de indeling van het acroniem SCOP-PAFIJTH aan te houden.

6.1 S – Security

De voorgestelde oplossing sluit aan bij de huidige security standaarden van de RDW. Dit is vastgesteld naar aanleiding van een Risico Beoordeling en Behandeling (RBB).

6.2 C – Communicatie

Voor de invoering van een helplicht voor alle snorfietzen, stellen IenW en RDW gezamenlijk een communicatieplan op. Door de gekozen oplossingsrichting en goede communicatie door IenW, is het niet nodig om een uitgebreide Help Desk functie te beschrijven.

Voor meerdere doelgroepen van de RDW heeft de invoering van een helplicht gevolgen waarvoor primair goede dienstverlening nodig is, maar ook goede communicatie. Het gaat om een grote groep particuliere klanten die zelf voertuigen kopen, maar ook zakelijke klanten als bedrijven.

Klant Contact Centrum (hierna KCC)

De medewerkers van KCC kunnen vragen over de invoering krijgen. Daarvoor moeten ze geïnformeerd en opgeleid worden. Een optie is om samen met IenW een Q&A op te stellen voor de medewerkers.

Unit i-Dee

- Kennisbank updaten;
- Controleren van de door de afdeling opgestelde brieven;
- Website updaten door: informatieanalyse, aanpassen webteksten particulier en aanpassen webteksten zakelijk.

Unit Voertuigregistratie en Documenten (VRD)

De medewerkers van de unit VRD kunnen vragen over de helplicht krijgen. Daarvoor moeten ze geïnformeerd en opgeleid worden. Daarnaast moet de AO's worden aangepast.

Unit Handhaving (IR/HH)

Geen impact.

IenW

De medewerkers van IenW moeten beleidsvragen beantwoorden. Aanvragers kunnen worden doorverwezen naar Overheid.nl (Q&A opstellen).

6.3 O – Organisatie

Voor de organisatie heeft de invoering van de helplicht minimale impact. Er zullen geen verschuivingen plaatsvinden binnen de RDW. Daarom zijn er ook geen extra fte's nodig.

6.4 P – Personeel

Voor het personeel heeft de registratie van een type helm minimale impact. Er zullen geen verschuivingen plaatsvinden binnen de RDW. De technische- en administratief medewerkers moeten kennis hebben van deze verandering en het proces moet duidelijk zijn. De verwachting is dat er 0,5 extra fte's nodig zijn.

6.5 P – Privacy

De invoering van helmplicht heeft geen privacy impact. Immers, de gegevens zijn niet gevoelig. De RDW is van mening dat het plaatsen van voertuiggegevens op OVI ten behoeve van kopersbescherming essentieel is.

6.6 A - Administratieve Organisatie

Aanpassen van procedures/AO's van de betrokken afdelingen en units binnen de RDW:

- Het aantal contacten bij KCC, VRD, RDW keuringsstations en T&B kan toenemen;
- Het aantal (wijzigings)verzoeken, klachten, bezwaar en beroep kan toenemen.

6.7 F – Financiën

6.7.1 Projectkosten

De initiële kosten zijn geraamd op ca. €700.000,-. De RDW stelt voor deze kosten door middel van een eenmalige vergoeding door het ministerie van IenW op basis van nacalculatie te financieren.

6.7.2 Exploitatiekosten

De exploitatiekosten bestaan uit personeels- en ICT-kosten. De personeelskosten en de ICT kosten bedragen gemiddeld €60.000,- op jaarbasis en worden verwerkt in het tarief. Doorberekening van de exploitatiekosten zorgt voor een tariefsverhoging van ca. 7 cent op inschrijvingstarief.

6.7.3 Structurele kosten

Deze kosten worden opgenomen in de reguliere bedrijfsvoering.

6.8 I – Informatievoorziening

Op OVI en in Open Data moeten de volgende voertuiggegevens worden geplaatst:

- 'Type helm: 0, 1 of 2': afhankelijk van hoeveelheid fysieke inspanning dat wordt gevraagd.

Deze aanpassingen zijn meegenomen in de kostenraming.

6.9 J – Juridisch

De grondslag voor de helmplicht komt in het RVV. In de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen komt te staan welk type helm verplicht is. De RDW registreert bij het voertuig welke helm minimaal verplicht is. Daarnaast moet artikel 60 van het RVV worden aangepast. Hierin staat aangegeven, dat er een helmplicht geldt voor voertuigen zonder een carrosserie. Vervolgens wordt er een uitzondering gemaakt voor de brombakfiets, maar ook voor voertuigen met een zogenaamde "veiligheidscel" en voertuigen zonder carrosserie, maar voorzien van goedgekeurde gordels. Snorfietzen zijn op dit moment uitgezonderd van de helmplicht op grond van artikel 60, lid 2, sub a van het RVV.

In een aanwijzing komt te staan welk type helm verplicht is. De RDW registreert bij het voertuig welke helm verplicht is. In artikel 6 van het Kentekenreglement zijn de items opgenomen die uitsluitend in het kentekenregister worden opgenomen. Het registreren van het type helm is geen gegeven zoals nu opgenomen in artikel 6 van het KR (geen gegeven omtrent de inschrijving of tenaamstelling van het voertuig, zodat het niet als een gegeven zoals bedoeld in artikel 6 eerste lid onder g kan worden gezien). Er dient dan ook een wijziging in artikel 6 van het KR te worden doorgevoerd, te weten gegevens omtrent de verplichting van het type helm dat de berijder van een bepaald voertuig moet hebben. Voor wat betreft het toevoegen van de “trapondersteuning”, kan aansluiting worden gezocht bij artikel 6 eerste lid onder o van het KR. Artikel 6 eerste lid onder o van het KR bevat gegevens omtrent typegoedkeuringen van voertuigen, voertuigonderdelen en uitrustingsstukken.

6.10 T – Techniek

De benodigde ICT aanpassingen zijn gebaseerd op de werkzaamheden die de RDW met betrekking tot de registratie van het type helm gaat uitvoeren. De ICT aanpassing zijn afhankelijk van de gekozen werkwijze. Nadere uitwerking volgt in de implementatiefase.

6.11 H – Huisvesting

Voor de huisvesting heeft de registratie van een type helm geen impact.

Deel III – Bijlagen

7 Bijlage – I- Opdrachtbrief Ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres

RDW
T.a.v. de heer drs. A. van Ravestein
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid
Den Haag

Datum 18 november 2020
Betreft Verzoek om uitvoeringstoets aanpassing
kentekenregister i.v.m. helmplicht snorfiets

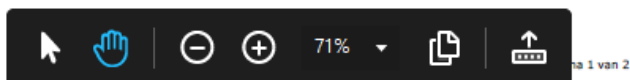
Geachte heer Van Ravestein,

Momenteel wordt het besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen in procedure gebracht. Dit besluit zal in beginsel uitgaan van een helmplicht voor de bestuurders en passagiers van alle soorten snorfietsen, met uitzondering van de bijzondere bromfietsen, waarbij iedere snorfietser een goedgekeurde brom/motorfietshelm moet dragen.

De categorie snorfiets omvat echter een breed scala aan voertuigen met een maximum constructiesnelheid van 25 km per uur, waarbij voor sommige soorten fysieke inspanning wordt gevraagd. Naast de 'scooters' en de bijzondere bromfietsen zijn er namelijk ook snorfietsen die erg lijken op elektrische (bak-)fietsen.

In de internetconsultatie werd aangegeven dat het van belang is dat voor snorfietsen waarbij fysieke inspanning wordt gevraagd, zoals bij de gemotoriseerde rijwielen en historische snorfietsen, de helm licht van gewicht is en voldoende ventilatie biedt, net als voor de bestuurders van de speed-pedelec. Een brom/motorfietshelm is dan ook niet wenselijk.

Parallel aan de procedure van het ontwerpbesluit wordt daarom onderzocht of verfijning kan worden aangebracht voor wat betreft de soort helm. Een optie daarbij is te differentiëren tussen de verschillende verschijningsvormen. Gedacht kan worden aan het toestaan van de speed-pedelec-helm voor de snorfietsen met trapaandrijving, zoals het gemotoriseerde rijwiel en de historische snorfietsen. Hiervoor is het relevant om te weten of de speed-pedelec-helm vanuit het perspectief van veiligheid geschikt is voor dit soorten snorfietsen, aangezien de norm voor deze helm alleen voor de speed-pedelec is opgesteld. Dit wordt momenteel onderzocht door TNO en medio november verwachten we de resultaten van dit onderzoek.



Differentiatie vraagt ook om aanpassing van het Kentekenregister, want er staan nu nog geen onderscheidende kenmerken, zoals 'trapaandrijving' of 'soort helm', in het register. Alleen als door te controleren in het Kentekenregister op basis van het kenteken kan worden vastgesteld welke type helm moet worden gedragen, is handhaving goed mogelijk.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
18 november 2020

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/218285

Het gaat om aanpassing van het register voor bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid van 25 km/h, oftewel snorfietsen. Uit het register moet voor de politie in één oogopslag duidelijk zijn welk soort helm de betreffende snorfiets op moet.

Verzoek om uitvoeringstoets

Eerder heeft uw organisatie aangegeven dat er een robuuste uitvoeringstoets noodzakelijk is om de impact en uitvoerbaarheid van dergelijke specifieke aanpassing van het Kentekenregister goed te kunnen beoordelen. Daarom verzoek ik u op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer deze uitvoeringstoets uit te voeren.

Ik verzoek u in die toets uitdrukkelijk ook in te gaan op:

- Juridische consequenties (welke Europese en/of nationale wet- en regelgeving moet worden aangepast?);
- Personele, organisatorische en financiële consequenties;
- Informatievoorziening en automatisering;
- Kosten (incidenteel (stichtingskosten en UT) en structureel);
- Doorlooptijd;
- Effecten op het interne beleid van de RDW.

Ook verzoek ik u een stakeholdersanalyse toe te voegen waarmee in wordt gegaan op eventuele gevolgen voor de burger indien gegevens voor het bestaande voertuigpark in het Kentekenregister worden toegevoegd.

Ik ontvang de uitvoeringstoets graag voor 15 februari 2021. Over de oplevering van tussenproducten vindt nadere afstemming plaats.

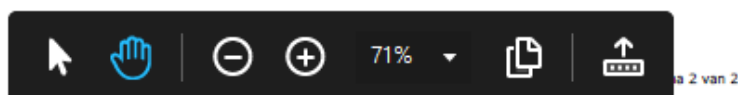
Indien u vragen heeft, kunt u contact opnemen met [REDACTED] (DGMo) en/of [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Namens deze,
DE WAARNEMEND DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,



De heer J.B. Dijkstra



8 Bijlage – II - Overzicht aantallen

Huidige aantallen			
	Aantal	%	%
Totaal Snorfietsen	882.378	100	
1. Snorfiets zonder pedalen	754.605	85,52	
2. Snorfiets met pedalen waarvan:	127.773	14,48	100
2.1 Fietsbaar	Solex, Spartamet, e.d.	61.239	47,93
2.2 Niet fietsbaar	Tomos, Puch maxi, Zündapp	64.640	50,59
2.3 Nog uitzoeken		1.894	1,48

9 Bijlage – III – De alternatieve scenario's

Voor wat betreft de uitvoering van de helmplicht, kan gedacht worden aan vijf alternatieve scenario's. Hieronder volgt een korte toelichting per scenario (inclusief impact en uitvoerbaarheid).

9.1 Scenario 1 - De huidige brom/motorfietshelm (helmtypen 2) voor alle snorfietsen

Omschrijving:

Er komt een grondslag op basis waarvan de huidige brom/motorfietshelm voor alle snorfietsen gaat gelden:

- Behoeft geen registratie van een type helm in het kentekenregister.
- RDW is geen partij bij de uitvoering.
- De politie en opsporingsdiensten worden verantwoordelijk voor de handhaving.
- Er zijn geen aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, procedures en werk-instructies van de RDW.

Mogelijke impact:

- De verkeersveiligheid wordt vergroot.
- Voor de bestuurders van de snorfietsen, waarbij een fysieke inspanning wordt gevraagd, zal dit type helm oncomfortabel zijn.

Uitvoerbaarheid:

Dit scenario is goed uitvoerbaar:

- Voor burger erg duidelijk.
- Handhaving is goed mogelijk.
- Voor de politie is in één oogopslag duidelijk welk type helm een bestuurder moet dragen.
- Geen extra kosten en inspanning voor de RDW noodzakelijk.
- Het is een veilig alternatief ter preventie van hoofdletsel.

9.2 Scenario 2 – De speed-pedelec-helm (helmtypen 1) voor alle snorfietsen

Omschrijving:

Er komt een grondslag op basis waarvan de speed-pedelec-helm voor alle snorfietsen gaat gelden:

- Behoeft geen registratie van een type helm in het kentekenregister.
- RDW is geen partij bij de uitvoering.
- De politie en opsporingsdiensten worden verantwoordelijk voor de handhaving.
- Er zijn geen aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, procedures en werk-instructies van de RDW.

Mogelijke impact:

Het kan zijn dat TNO vaststelt dat de speed-pedelec-helm een minder veilige optie is voor alle type snorfietsen ter preventie van hoofdletsel. Desondanks is dat al een grote stap t.o.v. de huidige situatie waarin helemaal geen helm wordt gedragen.

Uitvoerbaarheid:

Dit scenario is goed uitvoerbaar.

- Voor burger erg duidelijk.
- Handhaving is goed mogelijk.

- Voor de politie is dit handhaafbaar net als nu voor de speed-pedelec. Beide helmen dienen verplicht voorzien te zijn van een label waaruit blijkt om welk type helm het gaat. Fiets-helmen hebben bijvoorbeeld een ander label.
- Geen extra kosten en inspanning voor de RDW noodzakelijk.

9.3 Scenario 3 – Keuze aan de snorfietsbestuurder: speed-pedelec-helm (helmtypen 1) of brom/motorfietshelm (helmtypen 2) voor alle snorfietzen

Omschrijving:

Er komt een grondslag op basis waarvan de speed-pedelec-helm of de brom/motorfietshelm voor alle snorfietzen gaat gelden:

- Behoeft geen registratie van een type helm in het kentekenregister.
- RDW is geen partij bij de uitvoering.
- De politie en opsporingsdiensten worden verantwoordelijk voor de handhaving.
- Er zijn geen aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, procedures en werkinstructies van de RDW.

Mogelijke impact:

Het kan zijn dat TNO vaststelt dat de speed-pedelec-helm een minder veilige optie is voor alle type snorfietzen ter preventie van hoofdletsel. Desondanks is dat al een grote stap t.o.v. de huidige situatie waarin helemaal geen helm wordt gedragen.

Uitvoerbaarheid:

Dit scenario is goed uitvoerbaar.

- Voor burger erg duidelijk.
- Handhaving is goed mogelijk.
- Voor de politie is dit handhaafbaar net als nu voor de speed-pedelec. Beide helmen dienen verplicht voorzien te zijn van een label waaruit blijkt om welk type helm het gaat. Fiets-helmen hebben bijvoorbeeld een ander label.
- Geen extra kosten en inspanning voor de RDW noodzakelijk.

9.4 Scenario 4 – Trapper-controle criterium voor handhaver koppelen aan gebruik van een helmtypen

Omschrijving:

Er komt een grondslag op basis waarvan een speed-pedelec-helm voor alle snorfietzen met trappers gaat gelden:

- Handhaver moet de trappers van de snorfietzen controleren bij een aanhouding en/of controleren of deze trappers wel werken. Handhaver moet controleren of de trappers daadwerkelijk voor de aandrijving zorgen.
- Behoeft geen uitbreiding van het kentekenregister.
- Geen initiële vulling van het kentekenregister met nieuwe gegevens.
- De politie en opsporingsdiensten worden verantwoordelijk voor de handhaving.
- Er zijn weinig aanpassingen nodig in de bestaande systemen, applicaties, procedures en werkinstructies van de RDW.

Mogelijke impact:

- Handhaving is niet goed mogelijk omdat het voor een handhaver onduidelijk is of een snorfietzen wel of geen werkende trappers heeft. De handhaver kan dit niet op afstand beoordelen. De bewijslast ligt bij de gebruiker.
- Mogelijk discussies over de aanwezigheid van werkende trappers bij de controles.

- Werkwijze van de handhavers moet worden aangepast. Trapper-controle criterium moet worden toegevoegd.
- Weinig impact voor de RDW.
- Weinig kosten en inspanning voor de RDW noodzakelijk.
- De verkeersveiligheid wordt vergroot.

Uitvoerbaarheid:

- Dit scenario is voor de handhaver minder eenvoudig uitvoerbaar omdat per voertuig door de bestuurder bij staandehouding moet worden aangetoond dat de trapondersteuning daadwerkelijk bijdraagt aan de gemotoriseerde aandrijving. De aanwezigheid van trappers zegt onvoldoende over de inspanning die een bestuurder kan leveren.
- Weinig extra kosten en inspanning voor de RDW noodzakelijk.

9.5 Scenario 5 – Niets doen

Omschrijving:

Dit scenario betekent dat IenW geen helm bij snorfietsen verplicht gaat stellen.

Mogelijke impact:

- Geen extra kosten en inspanning noodzakelijk.
- Het levert geen verhoging op van de verkeersveiligheid.
- Handhaving is niet nodig.