



TER BESLISSING

Datum

16 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/130007

Opgesteld door

persoonlijke gegevens
Bestuurskern

Beslistermijn

21 juni 2022

Bijlage(n)

2

Aan
Van

minister

persoonlijke gegevens

nota

Snorfiets omzetten naar bromfiets als gevolg van
helmplicht snorfiets

Aanleiding

Het streven is dat per 1 januari 2023 alle snorfietsers en eventuele passagiers verplicht zijn een bromfiets/motorfietshelm of een speed-pedelec-helm te dragen. Een mogelijk gevolg van deze maatregel is dat grote aantallen snorfietsers hun voertuig willen laten ombouwen naar een bromfiets. Voor een bromfiets geldt een helmplicht en mag je maximaal 45 km/u. De maximumsnelheid van de snorfiets 25 km/u is. Een bromfiets mag niet op het fietspad en een snorfiets wel m.u.v. grote delen in Amsterdam en Utrecht. Als een eigenaar zijn snorfiets heeft aangepast naar een bromfiets, is een keuring door de RDW verplicht.

Het is denkbaar dat de helmplicht voor snorfietsers zorgt voor een piek in keuringen bij de RDW met als gevolg lange wachttijden. Vanuit de Tweede Kamer en de branche is verzocht een alternatief te zoeken. Om goed voorbereid te zijn op een piek heeft de RDW een uitvoeringstoets opgesteld (zie bijlagen in de rondzendmap). Op basis van deze toets wordt u een besluit voorgelegd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met het door de RDW voorgestelde voorkeursscenario. Dit betekent dat 25% van alle snorfietseigenaren naar een RDW keuringsstation moet. Voor 75% van de eigenaren geldt dat zij ook bij een door een RDW erkend bedrijf terecht kunnen. Hiermee zal het omkeuren van snor- naar bromfiets soepeler en zonder te lange wachttijden verlopen.

Kernpunten

In Nederland zijn ruim 820.000 snorfietsen geregistreerd. Hiervan heeft 75% een Europese Typegoedkeur (ETG) met zowel een snorfiets- als bromfietsvariant. In het voorkeursscenario geeft de RDW aan dat deze snorfietsen gewijzigd en geregistreerd kunnen worden door een 'door RDW erkend' bedrijf. Voor de overige 25% geeft de RDW aan dat er niet voldoende bekend is van het voertuig en in het kader van de voertuigveiligheid een beoordeling door de RDW nodig is.

Een eerste inschatting laat zien dat tussen de 26.000 en 138.000 snorfietsen omgebouwd gaan worden naar bromfiets n.a.v. de helmplicht voor snorfietsers. Deze inschatting is gedaan op basis van onderzoek van Arcadis, de ervaringen in Amsterdam n.a.v. de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' en gesprekken met de deelscooterbranche. Als worstcasescenario is in de uitvoeringstoets van de RDW rekening gehouden met maximaal 200.000 om te bouwen snorfietsen.

De RDW heeft een schatting gemaakt voor het aantal benodigde fte uitgaande van de bovengenoemde inschattingen om te keuren snorfietzen. Voor snorfietzen met een ETG (75% van de populatie) is 7,2 tot 55,1 fte extra nodig. Voor de overige 25% ligt dit tussen de 3,6 en 27,6 fte.

Door goede communicatie, inzet van extra rollenbanken en de inzet van door de RDW erkende bedrijven verwacht de RDW een piek goed op te kunnen vangen en tegelijkertijd de voertuigveiligheid te kunnen borgen. De erkenninghouder past het voertuig aan en is daarmee verantwoordelijk voor de ombouw. RDW controleert de erkenninghouders.

De RDW geeft aan zes maanden nodig te hebben om dit proces in te regelen. Door uiterlijk 1 juli 2022 de opdracht te verstrekken is het proces gereed op 1 januari 2023, de beoogde datum van inwerkingtreding van de helmplicht.

Het tarief voor de wijziging van snor- naar bromfiets verandert niet. De mogelijkheid om naar een erkenninghouder te gaan, zorgt er wel voor dat een snorfietseigenaar minder tijd en de daarmee samenhangende kosten kwijt is. Er zijn slechts 16 RDW keuringsstations in Nederland.

Naast dit scenario zijn nog twee scenario's uitgewerkt door de RDW. In het ene scenario moeten alle snorfietzen alsnog langs een RDW keuringsstation. De verwachting is dat dit zorgt voor ongebruikelijke wachttijden. In het andere scenario keurt de RDW de wijzigingen van snorfietzen zonder ETG (25%) en voor de andere 75% doet de snorfietseigenaar een digitale melding. Er vindt dan geen controle plaats op de voertuigaanpassing door een expert. Hierdoor komt de voertuigveiligheid in gevaar.

In de bijlage van de nota staan de voor- en nadelen, de kosten en de planning van de drie scenario's.

Implicaties

Financieel – De kosten voor het inregelen van het voorkeursscenario bedragen ongeveer €310.000. Het tarief voor de snorfietseigenaar blijft ongewijzigd. De RDW stuurt op korte termijn een aanvullende brief waarin zij de kosten voor extra rollenbanken op zich nemen. Dit is een aanpassing t.o.v. de uitvoeringstoets in de bijlage.

Juridisch – Aanpassing van regelgeving is niet nodig.

Krachtenveld – De branche is naar verwachting positief over dit scenario aangezien zij een rol krijgen in het proces en dit klanten oplevert.

Politieke context – In het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 15 april jl. is door de SGP expliciet gevraagd om wachttijden bij de RDW te voorkomen en te bezien of de branche hierbij kan helpen. De Kamerleden die geen voorstander van de helmplicht zijn, worden enigszins tegemoet gekomen doordat dit aangepaste proces minder vergt van de burger.

Datum
08 juni 2022

Onze referentie
IenW/BSK-2022/130007

Uiterlijk bij
16 juni 2022

Bijlage(n)
2

Aan
minister

Van
persoonlijke gegevens

persoonlijke gegevens

Bijlage – nadere toelichting scenario's omkeuren snor- naar bromfiets

Datum
08 juni 2022

Onze referentie
IenW/BSK-2022/130007

Uiterlijk bij
16 juni 2022

Bijlage(n)
2

Aan
minister

Van
persoonlijke gegevens

Scenario 1: De RDW keurt de wijziging.

Dit scenario beschrijft de huidige procedure. De eigenaar regelt dat de snorfiets wordt aangepast naar bromfiets en gaat naar een RDW keuringsstation. De wijziging aan het voertuig wordt fysiek gekeurd door de RDW.

Voordelen:

- Dit scenario borgt maximaal de voertuigveiligheid t.o.v. de andere scenario's;
- Voor dit scenario is geen aanpassing in regelgeving nodig. Eigenaren van snorfietsen kunnen nu al bij de RDW terecht;
- De RDW toetst onafhankelijk het aangeboden voertuig;
- De RDW beoordeelt de technische staat van het aangeboden voertuig;
- De RDW beoordeelt de identiteit van alle aangeboden voertuigen. Dit is een bijkomend voordeel. Eventuele fraude of diefstal kan zo aan het licht komen.

Nadelen:

- Mogelijk grote drukte op de capaciteit van de RDW;
- Mogelijk lange wachttijden met als gevolg dat burgers niet binnen een redelijke termijn kunnen worden geholpen en dat RDW imagoschade oploopt;
- Beperkt aantal locaties (16) waar het voertuig kan worden aangeboden en lange aanrijtijden (zie figuur 1);
- Ongelijke regionale spreiding waardoor aanbod per locatie enorm kan verschillen (zie figuur 2);
- Naar verwachting is de branche teleurgesteld dat zij geen rol krijgen in dit proces;
- Snorfietseigenaren voelen zich benadeeld: ze moeten al een helm op en mogelijk lang wachten op een omkeuring en daar ver voor rijden;
- Met dit scenario wordt niet tegemoet gekomen aan de suggestie van het lid van de SGP om de branche te betrekken bij dit proces.

Kosten: ± €50.000. Dit zijn voornamelijk communicatiekosten.

Planning: De voorbereidingen vergen relatief weinig tijd. De systemen van de RDW zijn hier al op ingericht. Dit scenario kan per direct uitgevoerd worden, maar zal afhankelijk van de aangeboden aantallen zonder extra apparatuur, extra mensen en overwerk (bijvoorbeeld op zaterdag) naar verwachting een zeer lange doorlooptijd met zich meebrengen.

Scenario 2: De erkenninghouder keurt de wijziging = voorkeursscenario

De eigenaar van een snorfiets, mag naar een RDW keuringsstation, maar kan ook kiezen om naar een erkenninghouder te gaan die het voertuig aanpast, keurt en aan de RDW de wijziging van snorfiets naar bromfiets meldt. De snorfietsen die geen ETG hebben waarin zowel de snor- als bromfiets variant voorkomen kunnen hier geen gebruik van maken, want deze voertuigen zijn mogelijk niet geschikt voor een hogere snelheid als bromfiets (25% van alle snorfietsen). Zij moeten altijd naar een RDW keuringsstation.

Voordelen:

- De voertuigveiligheid wordt goed geborgd, omdat de aanpassing aan het voertuig gedaan wordt door een erkenninghouder. De erkenninghouders worden gecontroleerd door de RDW. Omdat de erkenninghouder

- verantwoordelijk is voor een deugdelijke ombouw is er een grote mate van zekerheid dat de voertuigen aan de eisen voldoen;
- RDW heeft goede ervaringen met samenwerken met erkenninghouders. In 2007 is dit ook gebeurd voor het kentekenen van de bromfietsen;
 - De juridische grondslag voor deze werkwijze is gelegd in de Regeling Aanpassing Voertuigen, dus geen aanpassing regelgeving nodig;
 - 75% van de aantallen snorfietsen die in aanmerking komen kunnen bediend worden door de Erkenning Goedkeuring Wijziging Constructie (EGWC);
 - Aantrekkelijk voor de branche om deel te nemen en klanten te bereiken;
 - Bij voldoende erkenninghouders, een betere spreiding met als gevolg kortere aanrijtijden dan de reistijd naar één van de 16 RDW keuringslocaties;
 - Bij voldoende erkenninghouders, kortere wachttijden dan het geval zou zijn wanneer de keuringslocaties alle keuringen zouden gaan uitvoeren;
 - De branchevereniging RAI en BOVAG staan positief tegenover een erkenning en willen ondersteunen met technische kennis voor het opzetten van een kwalitatief goede erkenning;
 - Met dit scenario wordt tegemoet gekomen aan de suggestie van het Tweede Kamerlid van de SGP, gedaan in het commissiedebat van 15 april jl., om de branche een rol te laten spelen in het vergemakkelijken van het proces van omkeuren.

Datum
08 juni 2022

Onze referentie
IenW/BSK-2022/130007

Uiterlijk bij
16 juni 2022

Bijlage(n)
2

Aan
minister

Van
persoonlijke gegevens

Nadelen:

- Identiteit van het voertuig wordt niet gecontroleerd;
- De EGWC m.b.t. de 2/3-wieler categorie moet nog uitgewerkt worden;
- Toezichtsbeleid moet nog worden opgezet en ingericht;
- Branche is nog onbekend met systematiek van EGWC;
- Onzekerheid over het aantal erkenninghouders, dat zich gaat melden. RAI en BOVAG verwachten dat er veel belangstelling is.

Kosten: ± €310.000. Het merendeel van de kosten zijn gemoeid met het ontwikkelen van de ICT-dienst waarmee de erkenninghouder een wijziging door kan geven aan de RDW. De andere kosten zijn voor communicatie.

Planning: De RDW heeft een minimaal een half jaar nodig om dit scenario te implementeren. Deze tijd is nodig om een EGWC voor de 2/3 wieler categorie op te stellen, de aanvragen voor een erkenning af te handelen, het toezichtsbeleid op te zetten en in te richten en de benodigde ICT-aanpassingen te realiseren.

Scenario 3: Digitale melding van de wijziging door voertuigeigenaar.

De eigenaar regelt zelf de aanpassingen aan het voertuig en geeft digitaal door aan de RDW dat de snorfiets omgezet kan worden naar een bromfiets. Voor deze variant komt alleen een snorfiets in aanmerking, die een ETG hebben waarin zowel de snor- als bromfiets variant voorkomt (75% van alle snorfietsen). De overige snorfietsen moeten naar een RDW keuringsstation.

Voordelen:

- Geen wachttijden;
- Geen aanrijtijden;
- Oplossing is eenvoudig uitlegbaar aan voertuigeigenaar;
- ± 75 % van het snorfietspark wordt hiermee gedekt.

Nadelen:

- Wijziging wordt doorgevoerd zonder enige vorm van controle op de kwaliteit van de wijziging. De controle op de voertuigveiligheid is nihil;
- Voor dit scenario is aanpassing in regelgeving nodig. De regeling Voertuigen moet aangepast worden en dit heeft ten minste een doorlooptijd van 6 tot 12 weken;
- Identiteit voertuig wordt niet gecontroleerd;
- Precedentwerking voor andere wijzigingen aan voertuigen;
- Er kunnen geen eisen gesteld worden aan de "dealer" en daarmee is er ook geen controle mogelijk op de dealer.

Kosten: ± €280.000. Het merendeel van de kosten zijn gemoeid met het ontwikkelen van de ICT-dienst waarmee de eigenaar van een snorfiets een wijziging door kan geven aan de RDW. De andere kosten zijn voor communicatie.

Planning: De RDW heeft minimaal een half jaar nodig om dit scenario te realiseren. Deze tijd is nodig om de ministeriële regeling (Regeling voertuigen) aan te passen, dit heeft ten minste een doorlooptijd van 6 tot 12 weken. Dit is exclusief internetconsultatie. Ook moet het tarievenbesluit aangepast worden en de benodigde ICT aanpassingen worden gerealiseerd.

Datum

08 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/130007

Uiterlijk bij

16 juni 2022

Bijlage(n)

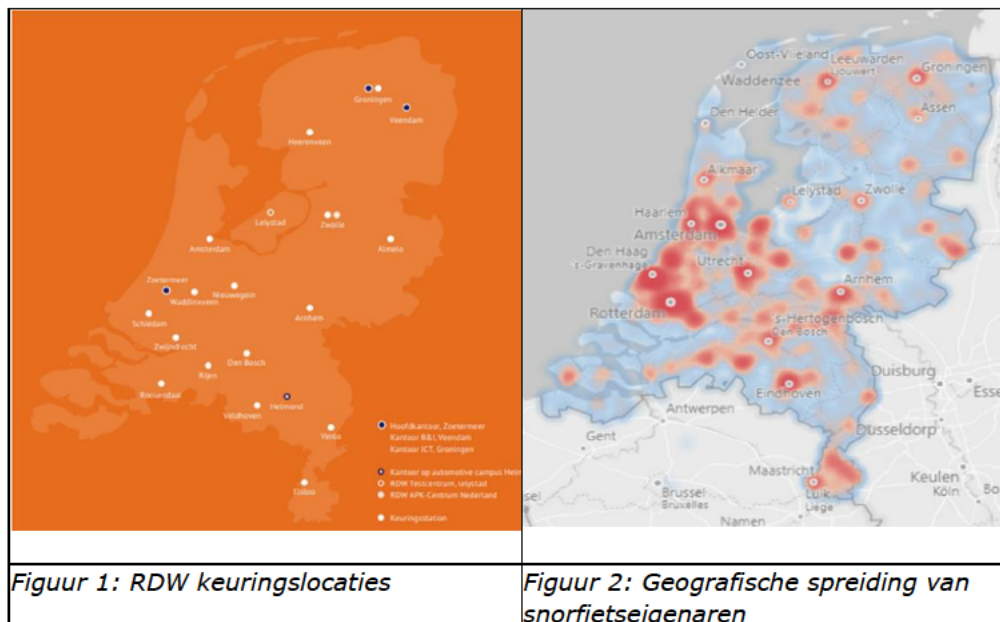
2

Aan

minister

Van

persoonlijke gegevens



Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.