

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 679**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 8 april 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 8 februari 2019 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 en de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften i.v.m. uitbreiding verbod vasthouden mobiele telefoon in het verkeer (Kamerstuk 29 398, nr. 670).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 maart 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 april 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit ter uitbreiding van het appverbod in het verkeer (hierna: ontwerpbesluit) en hebben daarover nog de volgende vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben daarover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de 50PLUS-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Deze leden verwachten dat dit besluit een belangrijke bijdrage zal leveren aan de verkeersveiligheid. Zij hebben nog wel enkele aanvullende vragen.

### **Handhaving**

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd met de uitbreiding van het appverbod in het verkeer ter bevordering van de verkeersveiligheid. Wel vragen deze leden hoe de Minister verwacht het verbod in de praktijk te gaan handhaven. Welke maatregelen worden hiervoor genomen? Worden hier bijvoorbeeld extra agenten voor ingezet? In hoeverre gaat dit ten koste van andere verkeershandhaving?

Ook vragen de leden van de VVD-fractie of er een preventiecampagne komt. Wordt er meteen overgegaan tot beboeten of wordt er ook gewerkt aan het creëren van bewustzijn bij verkeersdeelnemers dat appen in het verkeer gevaarlijk is? Wanneer kunnen de leden van de VVD-fractie deze campagne verwachten? Hoe houdt de Minister de kosten daarvan beperkt? Of sluit dit aan bij de MONO-campagne?

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de uitbreiding van het appverbod wordt gehandhaafd. Welke extra capaciteit is hiervoor ter beschikking gesteld?

De leden van de CDA-fractie vragen met nadruk hoe handhaving van het verbod geregeld zal worden. Aangezien er ook ondersteunende applicaties zijn op mobiele telefoons, zal bij handhaving het feitelijke gebruik van de specifieke applicatie aangetoond moeten worden. Graag vernemen deze leden hoe de Minister de handhaving denkt te realiseren.

De leden van de CDA-fractie menen tevens dat handhaving hand in hand moet gaan met preventie. Daarom zijn zij benieuwd naar de aard en omvang van preventiemaatregelen rondom het appen op de fiets.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen een uitgebreidere reflectie op de keuze om het begrip «vasthouden» niet uit te breiden met «bedienen». In de memorie van toelichting bij het ontwerpbesluit wordt aangegeven dat dan ook noodzakelijke verrichtingen zoals het aanpassen van een route op de navigatie bij een onverwachte file niet meer zijn toegestaan. Maar is het verleggen van de aandacht naar een scherm niet sowieso onwenselijk? Zou er niet nog meer moeten worden ingezet op innovaties, zoals stembediening of een effectieve mobiliteitsmodus? En wanneer wordt een verrichting als gewenst beschouwd, zoals in de memorie van toelichting wordt aangegeven en wanneer niet? Is hier een duidelijke grens te stellen?

De leden van de 50PLUS-fractie menen dat handhaving bij een dergelijke uitbreiding van een verbod altijd nodig is. De nieuwe norm moet immers

inslijten bij de verkeersdeelnemers. De leden van de 50PLUS-fractie stellen zich op het standpunt dat niet-appen in het verkeer net zo normaal zou moeten zijn als stoppen voor rood licht of verkeer van rechts dat voorrang heeft. In de media is een aantal creatieve vormen van handhaving beschreven. Kan de Minister nader ingaan op de vraag op welke manieren er gehandhaafd wordt en zal gaan worden? Is het een idee om de boete nog verder te verhogen? Zijn er plannen om de publiekscampagne te intensiveren? Op welke manieren kunnen mensen intrinsiek gemotiveerd worden om zich aan het verbod te houden, gewoon omdat het voor iedereen veiliger is?

## **II Reactie van de bewindspersoon**

Op 8 februari jl. heb ik uw Kamer in het kader van de voorhangprocedure geïnformeerd over de voorgenomen wijziging van artikel 61a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) waarbij handheld telefoongebruik in het verkeer geregeld is (Kamerstuk 29 398, nr. 670). Vanuit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn op 5 maart, vanuit de VVD, PVV, CDA en 50PLUS-fracties, aanvullende vragen gesteld. Graag ga ik hierbij, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, op de gestelde vragen in.

### **Handhaving**

De leden van de VVD-fractie vragen naar de handhaving van het verbod en of hiervoor extra agenten worden ingezet.

De leden van de PVV-fractie hebben hier ook naar gevraagd.

De leden van de 50PLUS-fractie hebben eveneens vragen op het punt van de handhaving en doen de suggestie om de boete nog verder te verhogen.

In reactie op deze vragen merk ik op dat afleiding al één van de prioriteiten van de teams verkeer van de politie is. De wijzigingen die met dit besluit worden doorgevoerd, vallen daar ook onder. Doordat het verbod op het vasthouden van een mobiele telefoon wordt uitgebreid naar het vasthouden van alle mobiele elektronische apparaten, wordt het bovendien makkelijker om een overtreding van het verbod te constateren.

In de nota van toelichting staat dat, naast handhaving op staandhouding, ten aanzien van motorvoertuigen ook kan worden gehandhaafd op kenteken. Hiermee wordt verduidelijkt dat het mogelijk is om in de toekomst ook digitaal te gaan handhaven. Momenteel loopt er een pilot met digitaal handhaven op het vasthouden van een mobiele telefoon tijdens het besturen van motorvoertuigen. Als deze pilot succesvol is, zal er in de toekomst ook digitaal worden gehandhaafd.

Ten aanzien van de boetetarieven geldt dat deze worden vastgesteld door de Minister van Justitie en Veiligheid na advies van de Commissie Feiten en tarieven (CFT) van het Openbaar Ministerie (OM). De CFT bepaalt de hoogte van de tarieven op basis van het zogenoemde Tarievenhuis. Dit omvat een beoordelingskader waarmee de tarieven op een eenvoudige en uniforme wijze worden vastgesteld, aan de hand van een aantal criteria. Dit beoordelingskader zorgt ervoor dat er vaste verhoudingen bestaan tussen de sancties voor de verschillende strafbare gedragingen. Het tarievenhuis plaatst de strafbare gedragingen in categorieën. Hiervoor geldt: hoe gevaarlijker de gedraging, hoe hoger de sanctie. Voor dit besluit is de hoogte van de boete bepaald aan de hand van de mate van gevaarzetting die optreedt bij overtreding van het verbod. Op dit punt bestaat een verschil tussen de auto en de fiets. Daarom is in het

tarievenhuis bepaald dat, met het oog op de mate van gevaarstelling, voor fietsen 40% van het boetetarief voor auto's geldt.

De tarieven voor overtreding van het verruimde verbod zijn vastgesteld op basis van het advies van de CFT. De Minister van Justitie en Veiligheid is daarom van mening dat het tarief zorgvuldig tot stand is gekomen en ziet geen reden om het boetebedrag te verhogen.

De leden van de VVD-fractie vragen of er meteen wordt overgegaan tot beboeten, of dat er een preventiecampagne komt, wanneer deze verwacht wordt en hoe de kosten daarvan beperkt worden gehouden.

Zodra het gewijzigde verbod in werking is getreden kan en zal de politie het gewijzigde verbod gaan handhaven. Er is reeds veel aandacht geweest voor de voorgenomen wijziging van de regelgeving en de voorgenomen boetebedragen en er zal uiteraard nog extra bekendheid aan gegeven worden voorafgaand aan de inwerkingtreding. Het gaat hier dan specifiek om het informeren van verkeersdeelnemers over de uitbreiding van de regelgeving en het moment van inwerkingtreding. Dit gebeurt uiteraard op een zo efficiënt mogelijke manier om de kosten te beperken. Bewustwording van risico's, en vooral stimuleren van het gebruik van de niet-storen modus voor onderweg, gebeurt tijdens de reguliere MONO-campagne en voorlichting op scholen.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat er ook ondersteunende applicaties zijn op mobiele telefoons en vragen hoe de Minister de handhaving denkt te realiseren.

Het verruimde verbod ziet, net als het huidige verbod, op het vasthouden van apparatuur tijdens het besturen. Er vindt dus geen handhaving plaats op het feitelijk gebruik van de apparatuur of het gebruik van applicaties. Doordat het meestal eenvoudig te zien is of een mobiel elektronisch apparaat wordt vastgehouden, is dit verbod handhaafbaar. Dit hebben OM en politie ook aangegeven. Daarnaast stimuleer ik met de MONO-campagne en het convenant «Veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer» het gebruik van applicaties die ertoe leiden dat bestuurders onderweg niet gestoord worden.

De leden van de CDA-fractie hebben verder gevraagd naar de aard en omvang van preventiemaatregelen rondom het appen op de fiets.

Het probleem van afleiding in het verkeer pak ik op drie manieren aan, namelijk door de uitbreiding van het verbod op handheld telefoongebruik, de MONO-campagne en het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer». Zowel de MONO-campagne als het convenant hebben tot doel ervoor te zorgen dat bestuurders zonder afleiding en verleiding tot gebruik van sociale media aan het verkeer deelnemen. Uit de eerste evaluatie blijkt dat MONO goed ontvangen wordt en dat de boodschap dat sociale media en verkeer niet samengaan goed wordt begrepen. Zoals ook toegezegd in het Landelijk Actieplan ga ik, samen met een aantal maatschappelijke partijen, de voortgang monitoren van de acties die de convenantpartijen hebben toegezegd om afleiding onderweg te voorkomen. Ook gaan we hen helpen en stimuleren om extra toezeggingen te doen. Daarnaast zullen nieuwe deelnemers worden geworven zodat zoveel mogelijk organisaties hun product of bedrijfsvoering zo inrichten dat mensen onderweg ongestoord op het verkeer kunnen letten. Ook zijn er meerdere partijen, waaronder Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert, actief op scholen waar zij jongeren bewust maken van hoe je veilig met een telefoon omgaat in het verkeer. Deze maatregelen zetten dus in op preventie.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen een uitgebreidere reflectie op de keuze om het begrip «vasthouden» niet uit te breiden met «bedienen».

Ik begrijp de opmerkingen van de leden van de 50PLUS-fractie. Maar een uitbreiding van het verbod tot «bedienen» zou ongewenste consequenties hebben. Op zichzelf gewenste handelingen, zoals het accepteren van een nieuwe route op de navigatie om files te vermijden, zouden dan ook verboden worden. Bovendien impliceren die handelingen een mate van afleiding die vergelijkbaar is met het bedienen van de radio of de verwarming in de auto. Er wordt daarom niet voor gekozen om naast het vasthouden ook het bedienen van een mobiel elektronisch apparaat te verbieden. Bestuurders die evident gevaarlijke situaties veroorzaken door het bedienen van een mobiel elektronisch apparaat kunnen uiteraard wel strafbaar zijn op grond van de artikelen 5 en/of 6 Wegenverkeerswet 1994.

Het voorgestelde artikel 61a RVV 1990 beperkt zich daarom tot het vasthouden van een mobiel elektronisch apparaat en gaat niet over bedienen. Het grootste gevaar ontstaat wanneer iemand een handeling verricht waarbij lang naar het scherm gekeken moet worden. Bijvoorbeeld het lezen of schrijven van een bericht, opzoeken van een adres of muziknummer. Doordat geen telefoon mag worden vastgehouden wordt de kans dat mensen deze handelingen verrichten kleiner.

Het klopt dat ook rijtaakondersteunende functies kunnen afleiden als deze zodanig ontworpen zijn dat deze veel aandacht van de bestuurder vragen. Daarom is het convenant «Veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer» gelanceerd. Hiermee worden producenten gestimuleerd hun producten en apps zodanig te ontwikkelen dat afleiding minimaal is.

Spraakbesturing kan helpen om afleiding te voorkomen mits voldoende doorontwikkeld zodat men gewoon op het verkeer kan blijven letten. Een effectieve mobiliteitsmodus bestaat zowel voor Android- als IOS-telefoons. Dit is een niet-storen modus die automatisch inschakelt tijdens verkeersdeelname en eventueel een geautomatiseerd bericht terug kan sturen om de verzender te laten weten dat men het bericht later leest. Met de MONO-campagne wordt aan mensen gevraagd deze modus te gebruiken.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen verder op welke manieren mensen intrinsiek gemotiveerd kunnen worden om zich aan het verbod te houden.

De MONO-campagne is grootser opgezet dan de voorafgaande campagnes tegen afleiding in het verkeer. Er is gestart met het introduceren van het merk MONO en dit wordt uitgebreid naar specifieke doelgroepen. Essentie van de campagne is dat zowel de bestuurder als zijn sociale omgeving ervoor zorgen dat hij zich ongestoord op de rijtaak kan richten en niet afgeleid wordt door binnenkomende berichten. Op deze manier wordt beoogd mensen intrinsiek te motiveren om zonder afleiding en dus veiliger te rijden.