

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met uitbreiding van het verbod van het tijdens deelname aan het verkeer vasthouden van mobiele elektronische apparaten, tot fietsers en trambestuurders (uitbreiding verbod vasthouden mobiele telefoon in het verkeer)**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr. );

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 61a komt te luiden:

Het is degene die een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.

**ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2019.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **1. Inleiding en achtergrond**

Met dit besluit wordt een inconsistentie in de regelgeving weggenomen. Artikel 61a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) wordt zodanig gewijzigd dat het voortaan voor iedereen die een voertuig bestuurt, dus ook voor fietsers, trambestuurders en bestuurders van alle gehandicaptenvoertuigen, verboden is om tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat, zoals een mobiele telefoon vast te houden.

Sinds 2002 verbiedt genoemd artikel dat degene die een motorvoertuig, bromfiets of gehandicaptenvoertuig bestuurt tijdens het rijden een mobiele telefoon vasthoudt. In de loop van 2009 is dit ook voor snorfietsers verboden. Destijds is er niet voor gekozen om dit verbod ook voor fietsers te laten gelden. De reden daarvoor was dat zij gezien hun geringe snelheid en geringe massa, minder risico op ongelukken veroorzaken in het verkeer. Sinds die tijd zijn aard (sociale media) en omvang (marktpenetratie smartphones en databundels) van het telefoongebruik op de fiets enorm veranderd. Verder is het op fietspaden veel drukker geworden en zijn de snelheidsverschillen onder andere door de opkomst van de elektrische fiets er toegenomen. Fietsers die met hun telefoon bezig zijn lopen een groter risico op een ongeval. Zij zijn cognitief en visueel afgeleid. Deze afleiding geldt ook voor trambestuurders en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig zonder motor. Voor hen gold het verbod ook nog niet.

Het is daarom nu noodzakelijk om het bestaande verbod uit te breiden naar bestuurders van alle voertuigen. Voor deze uitbreiding bestaat een groot maatschappelijk draagvlak. Er is behoefte aan een duidelijk signaal dat we veel verstandiger moeten omgaan met het gebruik van communicatieapparatuur in het verkeer. Het wordt voor een ieder die een voertuig bestuurt verboden een mobiel elektronisch apparaat vast te houden.

Naast de uitbreiding van het verbod tot bestuurders van alle voertuigen wordt ook de term 'mobiele telefoon' uitgebreid tot 'mobiel elektronisch apparaat'. Het vasthouden van alle soorten mobiele elektronisch apparaten tijdens deelname aan het verkeer leidt af van de rijtaak en daarom vallen al deze apparaten voortaan onder het verbod.

### **2. De inhoud van het voorstel**

Mobiele communicatieapparatuur is voor de meeste mensen onmisbaar. Afgezien van kleine kinderen bezit vrijwel iedereen een smartphone. En die wordt allang niet meer alleen gebruikt om te bellen. Talloze apps stellen ons in staat gemakkelijk te communiceren, informatie te vergaren, gebruik te maken van allerlei diensten. De smartphone is alomtegenwoordig en 'eist' aandacht op, ook in het verkeer. Dat is een gevaarlijke ontwikkeling, want in het verkeer moet je niet afgeleid zijn, maar moet je je hoofd erbij houden.

Het is in Nederland dan ook verboden om als bestuurder van een motorvoertuig, bromfiets, snorfiets of gehandicaptenvoertuig met een motor tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden. Dat verbod gold niet voor fietsers, trambestuurders en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen zonder motor. Daardoor kon de indruk gewekt worden dat het voor hen wel veilig is om in het verkeer te appen of te bellen. Dat is echter niet het geval. Met dit besluit wordt een duidelijke en consistente norm gesteld:

als je een voertuig in het verkeer bestuurt, wat voor voertuig dat ook is, dien je geen mobiel elektronisch apparaat vast te houden.

Het verbod beperkt zich tot die gevallen waarin daadwerkelijk het voertuig wordt bestuurd. Wie met de fiets stilstaat mag dus wel handmatig gebruik maken van een mobiele telefoon. Dit is conform het verbod zoals dat tot nu toe bestond voor gebruik in en op gemotoriseerde voertuigen.

#### *Uitbreiding van het verbod tot fietsers*

Uit onderzoeken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die gedaan zijn ter voorbereiding van publiekscampagnes blijkt dat fietsers zich over het algemeen bewust zijn van de risico's. De verleiding van het bellen of van het lezen en schrijven van berichten onderweg is echter groot. Een verbod verhoogt de drempel om je telefoon te pakken om even een bericht te lezen of te beantwoorden. De verwachting is dat door de invoering van het verbod minder fietsers tijdens het fietsen hun telefoon zullen vasthouden om te bellen of berichten te versturen. Daardoor zullen fietsers minder afgeleid zijn, waardoor het risico op ongevallen vermindert en het verkeer veiliger wordt. Uit onderzoek blijkt niet dat er op dit moment veel fietsers ernstig gewond raken of overlijden door telefoongebruik op de fiets. Maar elk door appen of bellen op de fiets veroorzaakt ongeval is er een te veel. Omwille van de duidelijkheid en de consistentie komt er daarom een algemeen verbod voor bestuurders om tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vast te houden. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een dringende maatschappelijke wens.

In de sfeer van voorlichting wordt al het nodige gedaan om fietsers te wijzen op de gevaren van het bellen en appen op de fiets. Er worden reeds campagnes gevoerd, zoals de onlangs gestarte MONO-campagne. Ook zijn er afspraken gemaakt met producenten om technische oplossingen te bieden. Aan al deze activiteiten ligt de norm ten grondslag dat je aan het verkeer deelneemt zonder je mobiele elektronische apparaat vast te houden. Het moet logisch zijn dat je onderweg even geen berichten verstuurt of op berichten reageert. De nu voorgestelde uitbreiding van het al bestaande verbod vormt de uitdrukking van deze norm.

Voor de inwerkingtreding van dit besluit kon de politie fietsers die met een telefoon in de hand het verkeer in gevaar brengen alleen beboeten op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 (verbod om het verkeer te hinderen of in gevaar te brengen). Door handheld telefoongebruik op de fiets expliciet te verbieden is het voor de politie mogelijk om een fietser die met een mobiel elektronisch apparaat in de hand fietst zonder direct gevaar te veroorzaken te beboeten.

De straatmetingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om handheld telefoongebruik op de fiets te meten zullen met enige regelmaat herhaald worden. De relatie met de nieuwe regeling is echter lastig te leggen omdat er meer maatregelen genomen worden van heel andere aard en omdat er ook autonome ontwikkelingen zijn, zoals de komst van nieuwe apps.

#### *Uitbreiding van het verbod tot trambestuurders en bestuurders van een gehandicapt voertuig zonder motor*

Veel van het bovenstaande geldt ook voor trambestuurders en bestuurders van gehandicapt voertuigen zonder motor, daarom zullen zij ook onder het verbod gaan vallen. Er wordt een duidelijke en consistente norm gesteld: als je een voertuig in het verkeer bestuurt, dien je geen telefoon vast te houden.

### *Mobiel elektronisch apparaat*

De afgelopen jaren is het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer enorm toegenomen. De mobiele telefoons zijn tegenwoordig vaak kleine computers waarmee naast telefoneren ook op andere wijze kan worden gecommuniceerd. Het gebruik ervan in het verkeer leidt af van de rijtaak en kan daarmee de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Naast mobiele telefoons worden er tegenwoordig bovendien veel soortgelijke apparaten gebruikt in het verkeer, zoals mobiele navigatieapparaten, tabletcomputers en laptops. Omdat dergelijke apparaten net zo zeer afleidend zijn, is het noodzakelijk de verbodsbepaling zodanig te wijzigen dat voortaan alle 'mobiele elektronische apparaten' onder het verbod vallen. Met het oog op de toekomstbestendigheid is voor deze algemene term gekozen.

Met de term 'mobiel elektronisch apparaat' wordt een deelverzameling aangeduid van wat in het strafrecht "geautomatiseerd werk" wordt genoemd (artikel 80sexies Wetboek van Strafrecht): een inrichting die bestemd is om langs elektronische weg gegevens op te slaan, te verwerken en over te dragen. Met de term 'mobiel elektronisch apparaat' wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de tekst van het huidige verbod. Daarnaast past deze omschrijving beter dan de term 'mobiel geautomatiseerd werk' bij het uitgangspunt dat het RVV 1990 zo toegankelijk en eenvoudig mogelijk is geschreven.

De term 'mobiel elektronisch apparaat' is dus ruimer dan de huidige term 'mobiele telefoon'. Tabletcomputers, digitale foto- en videocamera's, e-readers, laptops, mobiele navigatieapparaten, mobiele televisies en mediaspelers met een video- of audiofunctie vallen er in ieder geval onder.

### **3. Toezicht en handhaving**

De wijziging van het onderhavige besluit is het resultaat van zorgvuldige afstemming tussen de Politie, het Openbaar Ministerie, het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Handhaafbaarheid, effect op verkeersveiligheid en toekomstbestendigheid waren de belangrijkste aspecten waar rekening mee gehouden is.

Of een fietser of trambestuurder een mobiel elektronisch apparaat vasthoudt is meestal eenvoudig te zien. De Politie en het Openbaar Ministerie hebben informeel aangegeven dat dit verbod handhaafbaar is.

Wat betreft de handhaving was in de Nota van toelichting bij de introductie in 2002 van het verbod op het vasthouden van een mobiele telefoon (artikel 61a RVV 1990) opgenomen dat mobiel telefoongebruik alleen middels staandehouding gehandhaafd zou worden.

Inmiddels is het bestaand beleid om ook op kenteken te handhaven als een agent constateert dat iemand tijdens het rijden een mobiele telefoon vasthoudt en deze persoon niet aanstonds staande kan houden. In dat geval kan hij de boete aan de kentekenhouder opleggen. Daarnaast wordt het met het beboeten op kenteken mogelijk gemaakt om in de toekomst digitaal te gaan handhaven.

### **PM Resultaten HUF-toets.**

### **4. Voorhang**

Dit besluit is op [datum] op grond van artikel 2b Wegenverkeerswet 1994 voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal. Dit heeft geleid tot...

### **5. Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2019. Deze inwerkingtredingsdatum past binnen het stelsel van vaste verandermomenten van regelgeving.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,