

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

app-verbod fietsers

Openbare internetconsultatie van 27 september tot en met 25 oktober 2018

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van artikel 61a van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Hierdoor wordt het verbod op handheld telefoongebruik uitgebreid naar bestuurders van alle voertuigen. Nieuw zijn met name fietsers en trambestuurders. Door de wijziging vallen ook tablets, muziekspelers en toekomstige elektronische apparaten onder dit verbod. Dit maakt handhaving makkelijker en biedt ruimte voor moderne handhavingsmethoden.

Het doel van deze wijziging is het terugdringen van verkeersongevallen door afleiding van elektronische apparatuur in het verkeer. Met deze wijziging wordt het voor bestuurders van alle voertuigen verboden om een mobiel elektronisch apparaat vast te houden en wordt de handhaving makkelijker. Het voorstel moet ertoe leiden dat er minder ongevallen plaatsvinden door afleiding door apparatuur in het verkeer. Dit komt omdat men minder met het apparaat bezig is en daarmee vooral minder berichten zal lezen of schrijven. Navigatie en muziek luisteren blijven wel mogelijk maar dan bijvoorbeeld met de telefoon in je zak.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal 30 reacties binnengekomen, waaronder 24 afkomstig zijn van particuliere participanten en de rest is ingediend door een vereniging (ANWB), een belangenvereniging (Fietzersbond), een brancheorganisatie van verzekeringsfirma's, RAI vereniging alsmede twee bedrijven (ROLS BV en een bezorgfirma). Een participant heeft in totaal vier reacties ingediend, zodat er sprake is van in totaal 27 afzonderlijke participanten. Hieronder volgt een verslag in hoofdlijnen.

Algemeen

Een aantal participanten geeft expliciet aan positief tegenover de regeling te staan. De meesten van hen plaatsen tevens opmerkingen/kanttekeningen bij diverse onderdelen van de regeling.

Een particulier spreekt van "een prima zaak", een andere van "een goed initiatief om verkeer veiliger te maken". RAI Vereniging geeft aan het wettelijke appverbod te ondersteunen, en wijst hierbij ondermeer op de maatschappelijke kosten van ongevallen bij handheld gebruik.

Een bezorgingsbedrijf geeft aan het wettelijke appverbod te ondersteunen, en stelt het ook positief te vinden dat daarmee wel ruimte wordt gelaten voor handsfree gebruik van apparatuur.

Een branche-organisatie van verzekeraars verklaart dat het uitdragen van de norm dat afleiding in het verkeer tegengegaan moet worden de steun van de sector heeft, en daarom blij te zijn dat het bestaande app-verbod wordt uitgebreid naar bestuurders van alle voertuigen.

ANWB geeft aan het doel van deze wetswijziging te onderschrijven, verklaart het belangrijk te vinden dat bestuurders zich niet laten afleiden door communicatieapparatuur, en stelt dat het goed is dat nu een eenduidige norm wordt gesteld voor alle verkeersdeelnemers.

Twee particulieren stellen zich kritisch op tegenover de regeling. Een van hen stelt dat de kwaliteit te van de regeling te wensen overlaat, en zegt te hopen dat er een nieuw voorstel komt. De ander is van mening dat een verbod een matig effectieve maatregel is, en dat andere opties zouden moeten worden uitgetoetst.

Bevestigen navigatie-aparatuur

Een aantal particulieren stelt vragen over het bevestigen van navigatie-aparatuur op de fiets.

Een van hen vraagt zich af of apparatuur voor navigatiedoeleinden op de fiets alleen nog op een houder mag worden gebruikt, en of er op alle ov-fietsen en huurfietsen dan een houder komt voor de telefoon/navigatie. Een andere participant stelt in het verlengde hiervan dat de optie van een standaard uitsluitend werkt bij gebruik van een eigen fiets, terwijl het gebruik van deelfietsen wordt gepromoot en steeds meer in opkomst is.

Een volgende vraagt zich af of navigatie-aparatuur nu ergens aan fiets of lichaam bevestigd moet worden, een volgende vraagt zich af of het apparaat om de hals mag hangen en wel mag worden vastgepakt om erop te kijken, en stelt dat deze wet probeert "breed" te verbieden, hetgeen volgens hem weinig nuttig onderscheid toevoegt.

Een participant stelt dat GPS signalen afgeschermd worden door het lichaam, dat daarom routebepaling niet goed meer werkt als het toestel steeds in de jas zit en dat een standaard op het stuur dit niet oplost omdat fietsstuurtrillingen het scherm onleesbaar maken.

RAI Vereniging geeft aan geen voorstander te zijn van een verbod op het bedienen van c.q. het passieve gebruik van de smartphone in een houder op het fietsstuur.

Een particulier merkt op dat in het voorgestelde besluit wordt gesproken over het vasthouden (!) van elektronische apparaten, maar dat er ook steeds meer internethorloges zijn die niet worden "vastgehouden", maar bevestigd worden aan pols of arm. De participant vraagt zich af of het blijft toegestaan om internethorloges te bedienen tijdens het rijden, en stelt voor om over hierover ook een bepaling op te nemen. In het verlengde hiervan stelt een andere particulier ervan uit te gaan dat het dragen van een horloge in het verkeer straks ook niet meer mag, en dat de regelgeving mogelijk omzeild kan worden door bijvoorbeeld een mobiel apparaat met elastiek aan de pols te bevestigen.

Andere vormen van afleiding

Een aantal particuliere participanten wijst erop dat er meer factoren zijn die fietsers kunnen afleiden, zoals halsbrekende toeren uithalen, gebruik van een koptelefoon en praten op de fiets. Een ander stelt dat dit volgens het voorgestelde app-verbod niet beboet kan worden.

Een van deze particuliere participanten is van mening dat afleiding vooral een probleem is als deze gevaar voor anderen oplevert, en pleit ervoor uitsluitend een verbod in te voeren wanneer er zich medeweggebruikers binnen een straal van 10 meter bevinden.

Een ander stelt dat een verbod, net als het niet-hands-free-bellen verbod in auto's, niet meer is dan symptoombestrijding daar het onderliggende probleem is "niet op de weg letten", en dat het precieze mechanisme daarbij niet onderscheidend is.

De Fietsersbond is van mening dat deze regeling voor bestuurders van motorvoertuigen leidt tot verhoogde verkeersveiligheid, dat dit voor fietsers niet bewezen effectief is maar naar verwachting wel zal leiden tot minder irritaties van fietsers onderling en tussen fietsers en andere weggebruikers. Voorts stelt de Bond dat uit onderzoeken blijkt dat de afleiding van een in-car systeem niet, of zeer beperkt, kleiner is dan bij handheld, en pleit ervoor gedrag van automobilisten dat gevaar creëert voor overige verkeersdeelnemers ook meegenomen wordt in het wetsvoorstel.

Handhaven

Twee particuliere participanten dringen aan op een snelle invoering van de regeling en een goede handhaving hiervan.

Een ander is van mening dat artikel 5 en 6 van de wegenverkeerswet voldoende uitkomst bieden, en dat het probleem zit bij de handhaving hiervan waardoor specifieke wetgeving op zijn plaats kan zijn. Een totaalverbod vindt deze participant echter te ver gaan, weer een ander stelt aangaande dit

onderwerp van mening te zijn dat een algeheel verbod beter te handhaven is dan een deelverbod, maar dat uitsluitend handhaving niet opweegt tegen het inperken van rechten voor fietsers.

Een volgende is van mening dat handhaving niet makkelijker zal worden, en dat door veel te verbieden de regels misschien eenvoudiger zijn, maar de toepassing ervan niet daar grensgevallen nog steeds blijven bestaan, een ander merkt op te constateren dat er sinds lange tijd nauwelijks structureel wordt gehandhaafd, en dat dit niet nog zo eenvoudig is.

Een brancheorganisatie van verzekeraars wijst erop dat het belangrijk is dat handhaving van het app-verbod daadwerkelijk plaatsvindt, en dat het in de praktijk vaak ontbreekt aan handhaving van verkeersverboden. De brancheorganisatie zegt zich zorgen te maken over de vraag of met dit verbod het uiteindelijke doel van het vergroten van de verkeersveiligheid wordt gehaald, en roept op tot het intensiveren van de handhaving van verkeersregels.

ANWB brengt naar voren dat het een goede zaak is dat met moderne handhavingmethoden rekening wordt gehouden en wijst erop dat de beschikbare capaciteit bij de verkeerspolitie al lange tijd onder druk staat. ANWB stelt dat een verbod alleen geloofwaardig als het ook afdoende kan worden gehandhaafd.

Evaluatie

Fietsersbond stelt voor om de uitwerking van deze wet een jaar na invoering te evalueren en in deze evaluatie niet alleen mee te nemen of het gebruik van elektronische apparaten in het verkeer is afgenomen, maar ook hoe de inzet op controle is verdeeld over de verschillende modaliteiten. De participant stelt voor dat indien uit deze evaluatie blijkt dat het gebruik van elektronische apparaten niet voldoende is afgenomen dwingender maatregelen te nemen. De Bond wijst hierbij op de noodzaak de industrie (providers en bouwers van de hardware) te dwingen om de techniek van mobiele telefonie en data verkeersveilig te maken, bijvoorbeeld door toegang tot de markt hiervan afhankelijk te maken.

Rechtsongelijkheid

Een particulier geeft aan dat deze regeling weinig toevoegt aan de bestaande regelingen, namelijk het beboeten van elke vorm van onverantwoord of gevaarlijk gedrag, en ziet het als probleem dat hier bij auto's wél op gehandhaafd wordt, maar bij fietsers niet.

Een ander geeft aan dat het voor automobilisten is toegestaan een navigatiescherm in de auto in gebruik te hebben en dat de voorliggende regelgeving fietsers deze mogelijkheid ontnemt, tenzij deze eveneens een standaard voor hun mobiele apparaat op hun fiets installeren of enkel gebruik maken van de audiofunctie van hun navigatiesysteem. Volgens deze participant leidt dit tot een niet te rechtvaardigen verschil met automobilisten die wel gebruik mogen maken van beeldnavigatie.

Een volgende is van mening dat de invoering van de voorgestelde regels voor trambestuurders zo spoedig mogelijk zou moeten plaatsvinden, en dat er geen rechtvaardiging bestaat voor het onderscheid dat thans bestaat tussen trambestuurders en bijv. buschauffeurs.

Weer een ander wijst erop dat grensgevallen altijd zullen bestaan en dat handhaving waarschijnlijk alleen kan plaatsvinden in combinatie met gevaarlijk rijgedrag, wat volgens hem willekeurigheid creëert omdat de handhaver soms niet altijd zal kunnen of willen bestraffen.

Een particulier geeft aan dat uit onderzoek niet blijkt dat er op dit moment veel fietsers ernstig gewond raken door telefoongebruik, en is van mening dat als grond voor invoering van de regelgeving de "dringende maatschappelijke wens" overblijft, en suggereert dat dit waarschijnlijk van automobilisten komt die zich oneerlijk behandeld voelen. De participant stelt hierbij dat dit oneerlijk is gezien het verschil in gevaar voor derden, en dat als de regelgeving voor fietsers van toepassing is dit ook voor voetgangers zou moeten gelden. Ook is de participant van mening dat het voor agenten makkelijker is om een overtreding van deze regel door een fietser te signaleren dan door een automobilist, vanwege de betere zichtbaarheid en lagere snelheid.

In het verlengde hiervan stelt een volgende dat het argument van het snelheidsverschil een fietser zonder hulpmotor niet kan worden aangerekend, en dat het snelheidsverschil een probleem is dat deze regelgeving niet oplost.

Uitzonderingspositie

Een particulier vraagt zich af of er in dit wetsvoorstel geen uitzonderingspositie zou moeten worden gecreëerd voor bijv. personen die werken op het gebied van veiligheid, zoals bijv. politieagenten en ambulancepersoneel, en of er rekening wordt gehouden met het bellen/communiceren met het alarmnummer 112.

Een andere participant stelt dat door de ruime term "mobiel elektronisch apparaat...voor communicatie" te gebruiken ook portofoons en mobilofoons voor nood- en hulpdiensten, bedrijven en zendamateurs onder het verbod vallen, en vraagt zich af in hoeverre dit buiten het directe doel valt zoals in de toelichting staat, nl cognitieve en visuele afleiding.

Aansprakelijkheid

Een particulier stelt dat wanneer het illegaal is voor bijv. een fietsende ambulancemedewerker of politieagent om mobiele (elektrische) communicatiemiddelen te gebruiken op de fiets, het kan gebeuren dat bijv. een verzekering niet voor de kosten wil opdraaien in het geval dat deze hulpverlener een ongeval veroorzaakt.

Een ander geeft in het verlengde hiervan het voorbeeld dat een persoon op de fiets achtervolgd en bedreigd wordt, dat via 112 wil melden, een ongeluk veroorzaakt en vervolgens aansprakelijk wordt gesteld.

Overig

De firma ROLS BV wijst erop dat er apps bestaan die enerzijds een veiliger oplossing biedt binnen de kaders van de huidige wetgeving voor automobilisten en anderzijds ook aan de nieuwe regelgeving voldoet die voor o.a. fietsers en trambestuurders gaat gelden.