

Evaluatie wijziging artikel 61a RVV 1990

10 maart 2022

Contactpersoon

PATRICK KALDERS
senior adviseur

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond en aanleiding	9
1.2 Onderzoeksvragen en scope	9
1.3 Verantwoording onderzoek	10
1.3.1 Documentenanalyse	10
1.3.2 Enquête onder weggebruikers	10
1.3.3 Afstemming met experts	11
1.4 Leeswijzer	11
2 Documentenanalyse	12
2.1 Interpolis Barometer	12
2.2 Smartphonegebruik onder jongere fietsers	13
2.3 Smartphonegebruik onder jongere automobilisten	13
2.4 Monitor apparatuurgebruik in het verkeer	14
2.5 Dagboekonderzoek telefoongebruik in het verkeer	14
3 Gebruik mobiele elektronische apparaten	15
3.1 Enquête onder weggebruikers: kenmerken respondenten	15
3.2 Handelingen tijdens rijden	16
3.3 Redenen voor handelingen tijdens rijden	18
3.4 Houding over gebruik mobiele elektronische apparaten	20
4 Wijziging artikel 61a RVV 1990	21
4.1 Kennis wetswijziging	21
4.2 Gedrag na wijziging artikel 61a RVV 1990	22
4.2.1 Gedrag afgelopen 2 jaar veranderd	22
4.2.2 Redenen minder handelingen	24
4.3 Risicoperceptie	25

4.3.1	Veiliger in hand of houder	26
4.3.2	Koppeling smartphone en auto	27
4.4	Houding en motivatie wetswijziging	27
4.5	Handhaving: waarschuwingen, boetes en verwachtingen	28
5	Analyse gevolgen op afleiding in het verkeer, handhaafbaarheid en toekomstbestendigheid	30
5.1	Gevolgen op afleiding in het verkeer	30
5.1.1	Vergelijking met andere studies en onderzoeken	30
5.1.2	Verandering in het gebruik van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden	31
5.1.3	Verandering in motivatie en houding	31
5.1.4	Jongeren	32
5.2	Handhaafbaarheid	32
5.2.1	Politie	33
5.2.2	Openbaar Ministerie	33
5.3	Toekomstbestendigheid	34
	Bijlage A Gebruikte literatuur	35
	Colofon	36

Managementsamenvatting

Hoofdconclusie

Van de verkeersdeelnemers geeft bijna een derde aan dat ze hun gedrag de afgelopen twee jaar hebben veranderd. De wijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 heeft een positief effect gehad op de verkeersveiligheid doordat een op de tien weggebruikers aangeeft minder gebruik te maken van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden als gevolg van de wetwijziging. Bij jongeren is dit zelfs een op de vijf. De meest voorkomende gedragsveranderingen sinds de wetwijziging zijn: een rustige plek opzoeken om stil te staan om gebruik te maken van een smartphone, minder berichten lezen en schrijven, en minder handheld en meer handsfree bellen. Het merendeel van de weggebruikers staat positief tegenover de wetwijziging en een deel ziet ook een gedragsverandering bij andere weggebruikers. De kans op een boete is onderdeel geworden van de risicoperceptie en van de motivatie van een substantieel deel van de weggebruikers om het onveilig gebruik van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden te verminderen.

Nog ongeveer een derde van de automobilisten en fietsers verrichten handelingen met hun smartphone die niet zijn toegestaan volgens artikel 61a RVV 1990. Andere aandachtspunten voor de verkeersveiligheid zijn een toenemend gebruik van houders en in-carsystemen en zelfoverschatting bij jongeren. Ook is een kwart van de weggebruikers niet op de hoogte van de wijziging van artikel 61a RVV 1990.

Weggebruikers geven aan weinig te merken van de handhaving van artikel 61a RVV 1990. De wijziging van artikel 61a RVV 1990 is wel in voldoende mate handhaafbaar. Naar verwachting is het artikel voor de komende jaren toekomstbestendig.

Achtergrond en aanleiding

Op 1 juli 2019 is artikel 61a RVV 1990 gewijzigd waardoor het voor iedereen die een voertuig bestuurt verboden is om tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vast te houden dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking (zie artikel 61a van RVV 1990). Met de wijziging is het verbod uitgebreid naar bestuurders van alle voertuigen, dus ook fietsers, trambestuurders en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig zonder motor. Ook is de term ‘mobiele telefoon’ uitgebreid tot ‘mobiel elektronisch apparaat’. Onder de term mobiel elektronisch apparaat valt in elk geval een mobiele telefoon (smartphone), een tabletcomputer of laptop, en een mediaspeler.¹ Onderdeel van het wetgevingstraject is het evalueren van de effecten van artikel 61a RVV 1990 op de verkeersveiligheid.

Vraagstelling, methodiek en verantwoording

De hoofdvraag van de evaluatie is:

Hoe effectief is de wijziging van artikel 61a RVV 1990 die op 1 juli 2019 in werking is getreden (uitbreiding verbod gebruik mobiele telefoon naar fietsers en uitbreiding van het begrip mobiele telefoon naar mobiel elektronisch apparaat) in het tegengaan van afleiding in het verkeer?

De scope van de evaluatie is begrensd op alle bestuurders van voertuigen, uitgezonderd rijinstructeurs. De nadruk in de evaluatie ligt op de veranderingen die sinds 1 juli 2019 zijn opgetreden bij fietsers en automobilisten, als gevolg van de wijziging van artikel 61a RVV 1990. Hierbij gaat het erom wat het verbod in de praktijk heeft betekend. De hoofdvraag is onderverdeeld in drie deelvragen:

- Wat is het gevolg geweest van de wijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 op het verminderen van afleiding in het verkeer?
- In hoeverre is de wijziging van artikel 61a RVV 1990 handhaafbaar?
- Wat is de toekomstbestendigheid van de wijziging van artikel 61a RVV 1990?

¹ In verband met de leesbaarheid van het rapport is de term ‘mobiel elektronisch apparaat’ hier en daar vervangen door ‘smartphone’.

In de aanloop van de evaluatie is een **documentenanalyse** gehouden. Een aantal relevante studies en onderzoeken zijn gebruikt om de enquêteresultaten van context te kunnen voorzien en mogelijke gedragsveranderingen bij weggebruikers op het spoor te komen, zodat antwoord kan worden gegeven op de onderzoeksvragen.

Daarna is een **enquête** gehouden door I&O Research bij het online I&O Research Panel. Het I&O Research Panel is ISO-gecertificeerd en telt ruim 31.000 actieve panelleden. Dit is voldoende groot om landelijk en regionaal representatief steekproefonderzoek uit te voeren of specifieke doelgroepen te benaderen. Het I&O Research Panel heeft een aantal unieke kenmerken die zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig resultaat.

De verzamelde data zijn getoetst op representativiteit. Op basis hiervan is aan respondenten een weegfactor toegekend, die ze hebben gekregen op basis van de verhoudingen in de dataset ten opzichte van de verhouding in de gehele populatie. De weegfactor is gebaseerd op de leeftijd/geslacht-verdeling van het CBS.

Omdat jongeren (12 t/m 17-jarigen) een belangrijke onderzoeksgroep zijn in de evaluatie van artikel 61a RVV 1990 en niet in het I&O Panel zitten, is een extra wervingsactie ingezet op deze doelgroep. Jongeren zijn door middel van een sociale mediacampagne uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Om de representativiteit naar leeftijd te garanderen is gewogen naar leeftijd en geslacht waardoor deze leeftijdsgroep een zwaardere weegfactor heeft gekregen in de analyses.

Om de resultaten van de enquête te analyseren zijn **expertsessies** gehouden. Om antwoord te kunnen geven op de vragen over de effectiviteit en de toekomstbestendigheid is gesproken met experts van de SWOV en TeamAlert. Daarnaast is een gesprek gevoerd met de politie en met het Openbaar Ministerie (Parket CVOM) over de handhaafbaarheid en de toekomstbestendigheid van artikel 61a RVV 1990.

Gevolgen op afleiding in het verkeer

Conclusie 1: De wijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 heeft een positief effect gehad op de verkeersveiligheid doordat een op de tien weggebruikers aangeeft minder gebruik te maken van mobiele elektronische apparaten als gevolg van de wetswijziging. Bij jongeren (12 t/m 17-jarigen) is dit een op de vijf.

Uit ons onderzoek blijkt dat bijna twee derde (65%) van de weggebruikers er van op de hoogte is dat de regels in juli 2019 zijn aangepast. De meerderheid van de weggebruikers die op de hoogte zijn, weet om welke aanpassingen het gaat. Van de verkeersdeelnemers geeft bijna een derde (32%) aan dat ze hun gedrag de afgelopen twee jaar hebben veranderd. Ook blijkt dat een deel van deze weggebruikers het gedrag heeft aangepast als gevolg van de wetswijziging in 2019. De meest voorkomende gedragsveranderingen sinds de wetswijziging zijn: een rustige plek opzoeken om stil te staan om gebruik te maken van een smartphone (56%), minder berichten lezen en schrijven (38%) en minder handheld en meer handsfree bellen (37%). Als we dit betrekken op alle weggebruikers, dan is voor ongeveer één op de tien weggebruikers de aangepaste regelgeving aanleiding geweest om minder gebruik te gaan maken van hun mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden. Voor jongeren is dit aandeel hoger: een op de vijf jongeren is minder gebruik gaan maken van elektronische apparatuur naar aanleiding van de wetswijziging.

Conclusie 2: Meer dan drie kwart van de weggebruikers staat positief tegenover de wetswijziging van artikel 61a RVV 1990 en een op de zes weggebruikers ziet een gedragsverandering bij anderen. Jongeren (12 t/m 17-jarigen) zijn minder positief, maar zien meer gedragsverandering bij anderen.

Uit ons onderzoek blijkt dat de weggebruikers positief aankijken tegen de regels in het verkeer. Meer dan drie kwart (76%) van de weggebruikers is het (helemaal) oneens met de stelling dat de verkeersregels te streng zijn. De overgrote meerderheid (88%) van alle weggebruikers is van mening dat het verbod van het gebruik van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden bijdraagt aan de verkeersveiligheid en zegt dat ze zich aan de regels houden om afleiding tegen te gaan (82%). Daarnaast zien zij ook een gedragsverandering bij andere weggebruikers: een op de zes (15%) weggebruikers ziet dat het gebruik bij andere weggebruikers is afgenomen sinds de wetswijziging in 2019. Jongeren (12 t/m 17-jarigen) hebben andere opvattingen dan de gemiddelde weggebruiker. Bijna een kwart van de jongeren (23%) vindt de regels te streng; dat is hoger dan de gemiddelde weggebruiker (7%). Daarentegen ziet een op de vijf jongeren (21%) een gedragsverandering bij anderen en dat is meer dan de gemiddelde weggebruiker.

Conclusie 3: Door de wetwijziging van artikel 61a RVV 1990 is de kans op een boete onderdeel geworden van de risicoperceptie en van de motivatie van een substantieel deel van de weggebruikers om het gebruik van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden te verminderen.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de weggebruikers de grootste risico's van het gebruik van mobiele elektronische apparaten liggen op het gebied van de verkeersveiligheid. De risico's die het hoogst worden ingeschat zijn: het risico om andere weggebruikers te hinderen (78%), het risico op een ongeval met een andere weggebruiker (77%) of het risico om ergens tegenaan te rijden (73%). Opvallend is dat twee vijfde van de weggebruikers (40%) ook het risico op een boete noemt. Door jongeren wordt deze kans nog hoger ingeschat (55%). Hieruit kunnen we afleiden dat de wetwijziging van artikel 61a RVV 1990 heeft doorgewerkt in de risicoperceptie van weggebruikers.

Dit blijkt ook uit de redenen die weggebruikers noemen voor hun verminderd gebruik van mobiele elektronische apparaten in de afgelopen twee jaar (zie conclusie 1). Voor meer dan een kwart (27%) van de weggebruikers is dat de aangepaste regelgeving van de overheid en voor bijna de helft (46%) is dat de kans op een boete. Bij jongeren (12 t/m 17-jarigen) ligt dit nog hoger: voor meer dan drie kwart (77%) is ook de kans op een boete een reden om minder gebruik te maken van mobiele elektronische apparaten.

Conclusie 4: Ongeveer een derde van de automobilisten en fietsers verrichten handelingen met hun mobiele elektronische apparaten die niet zijn toegestaan volgens artikel 61a RVV 1990.

Van de automobilisten verricht ongeveer een derde (30%) één of meerdere handelingen met mobiele elektronische apparatuur die niet zijn toegestaan volgens Artikel 61a RVV 1990 (af en toe/ weleens, regelmatig of iedere rit). Onder fietsers is dit aandeel hoger, namelijk bijna twee vijfde (38%) van de fietsers verricht strafbare handelingen. Er worden dus nog steeds veel handelingen verricht in het verkeer die strafbaar zijn. Met toekomstig onderzoek kan scherper worden aangegeven hoe vaak handelingen worden verricht die het meest afleidend zijn en daarmee het grootste risico vormen voor de verkeersveiligheid.

Conclusie 5: Als gevolg van de wijziging van artikel 61a RVV 1990 is het mobiel apparatuurgebruik onder jongere fietsers minder afgenomen dan onder volwassen fietsers; jongere fietsers verrichten vaker handelingen die te beboeten zijn dan volwassen fietsers.

Er zijn relatief veel jongere fietsers die handelingen verrichten tijdens het rijden die op grond van artikel 61a RVV 1990 beboet kunnen worden: 86%. Onder volwassen fietsers is dit percentage aanzienlijk lager: 33%. Jongeren verrichten ook vaker bewuste handelingen met hun mobiele telefoon zoals willen weten of een bericht belangrijk is (45%), antwoord geven op een vraag (32%) en verveling tegengaan (31%). Dit komt onder andere doordat bij jongeren sprake is van zelfoverschatting: jongeren schatten de eigen risico's door mobiel apparatuur gebruik laag in en denken dit te kunnen compenseren door extra op te letten. Het aandeel ontvangen boetes en de subjectieve pakkans is dan ook hoger onder fietsende jongeren dan onder fietsende volwassenen. Een op de vijf (20%) van de fietsende jongeren is de afgelopen twee jaar hun mobiele elektronische apparatuur minder gaan gebruiken als gevolg van de wijziging van artikel 61a RVV 1990. Onder fietsende volwassenen is dit aandeel hoger.

Conclusie 6: Een op de tien weggebruikers is een houder of in-carsysteem gaan gebruiken en de meerderheid is van mening dat dit veiliger is. Dit is een misvatting.

De wetwijziging artikel 61a RVV 1990 heeft voor een verschuiving gezorgd in het belgedrag van weggebruikers en in het gebruik van een houder en een in-carsysteem. Een op de acht weggebruikers (12%) geeft aan dat ze de afgelopen twee jaar handsfree zijn gaan bellen in plaats van handheld. Van alle weggebruikers is iets minder dan 5% een houder gaan gebruiken en iets meer dan 5% een in-carsysteem gaan gebruiken.

Het gebruik van een houder wordt door ruim de helft (56%) van alle weggebruikers als veiliger gezien. In het onderzoek is ook gevraagd of een houder op de fiets of een in-carsysteem bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Hierop is door bijna de helft (48%) van alle weggebruikers positief gereageerd. Onder jongeren is dit aandeel een fractie lager (41%).

De constatering dat het gebruikmaken van een houder veiliger zou zijn, is onjuist. Er is nauwelijks verschil in afleiding tussen appen met de telefoon in je hand of appen vanuit een houder.² In beide gevallen is er een negatief effect op het autorijden. Uit onderzoek blijkt dat weggebruikers meer gaan slingeren, in snelheid variëren en minder spiegels kijken ongeacht het gebruik in de hand of in een houder. Het onderzoek laat zien dat de negatieve invloed op het kijk- en rijgedrag nagenoeg even groot is bij het gebruik in een houder als bij handheld gebruik.

Conclusie 7: Een kwart van de weggebruikers is niet op de hoogte van de wijziging van artikel 61a RVV 1990.

Uit onze enquête komt naar voren dat bijna twee derde (65%) van de respondenten ervan op de hoogte is dat de regels in juli 2019 zijn aangepast. Dat is weliswaar de meerderheid, maar aan de andere kant is ook duidelijk dat een kwart (25%) er niet van op de hoogte is dat de regels zijn aangepast. Fietsers zijn iets vaker op de hoogte van de wetwijziging (69%) en het deel dat niet op de hoogte is ligt iets lager (21%) dan bij automobilisten. Omdat gedragsverandering begint bij kennis over gewenst gedrag en de verkeersregels, is dit een belangrijke constatering.

Handhaafbaarheid

Conclusie 8: Vanuit het oogpunt van handhaving is de wetwijziging artikel 61a RVV 1990 helder en bruikbaar.

Het huidige artikel 61a RVV 1990 is helder geformuleerd. Mogelijke grensgevallen met betrekking tot het vasthouden worden hierin goed opgevangen. Alle risicovolle handelingen die niet onder artikel 61a RVV 1990 vallen, worden ondervangen met artikel 5(a) WVW 1994. Het eventueel aanscherpen van de wet van 'vasthouden' naar 'gebruik' van een mobiel apparaat zal naar verwachting niet het gewenste effect opleveren. Dit komt omdat handhaving op gebruik als lastig wordt gezien.

Conclusie 9: Weggebruikers geven aan weinig te merken van de handhaving van artikel 61a RVV 1990. Jongeren merken iets meer.

Uit ons onderzoek blijkt dat veel weggebruikers weinig merken van de handhaving van artikel 61a RVV 1990. Van de weggebruikers is 3% in de afgelopen twee jaar wel eens aangesproken door de politie op het gebruik van een smartphone in het verkeer. Het deel van de weggebruikers dat een boete heeft gekregen van de politie ligt nog lager (1%). Eveneens een zeer klein deel van de weggebruikers verwacht dat ze de komende twee jaar een boete zullen krijgen (3%). De kans op een boete is in de ogen van veel weggebruikers niet toegenomen sinds de wetwijziging in 2019. Slechts een op de vijf weggebruikers (20%) vindt dat de kans om door de politie te worden aangehouden sinds de wetwijziging hoger is geworden. Wij merken op dat indien meer gebruik wordt gemaakt van speciale camera's, waarmee mobiel apparatuur gebruik bij gemotoriseerd verkeer makkelijker detecteerbaar is, deze perceptie kan veranderen.

Bij de jongeren (12 t/m 17-jarigen) liggen de percentages hoger. Zij merken meer van de handhaving dan de andere weggebruikers. Een op de tien jongeren (10%) is de afgelopen twee jaar aangesproken door de politie, een op de twintig (6%) is meerdere keren aangesproken en een op de twintig (6%) heeft een boete ontvangen.

Toekomstbestendigheid

Conclusie 10: Er zijn momenteel geen ontwikkelingen aanwijsbaar die naar verwachting op korte termijn de toekomstbestendigheid van het artikel 61a RVV 1990 in belangrijke mate zullen verminderen.

Een aantal ontwikkelingen kunnen op termijn van invloed zijn op de aandacht van de bestuurder voor de rijtaak. Te denken valt aan het gebruik van nieuwe typen smartphonehouders op het stuur, toename in het gebruik van Apple CarPlay en Android Auto, verdere automatisering in het wegverkeer, en de ontwikkeling van smart watches en smart glasses. De verwachting is echter dat op korte termijn de formulering en de inhoud van de wetgeving voldoende is om deze ontwikkelingen op te kunnen vangen.

² SWOV, Appen achter het stuur met de telefoon in een houder Rij- en kijkgedrag bij versturen of lezen van berichten in een rijsimulator R-2019-1.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

De afgelopen jaren is de omvang en aard van smartphonegebruik enorm veranderd. Ook zijn de omstandigheden op de Nederlandse fietspaden veranderd. Het is veel drukker geworden en de snelheidsverschillen op de fietspaden zijn toegenomen door de opkomst van onder andere de elektrische fiets. De cognitieve en visuele afleiding die het gevolg is van het gebruik van een smartphone, heeft geleid tot een toename van het risico op een ongeval onder fietsers.

Sinds 2002 verbiedt artikel 61a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) dat personen die een motorvoertuig, bromfiets of gehandicapt voertuig besturen een mobiele telefoon vasthouden tijdens het rijden. In 2009 is artikel 61a uitgebreid en is dit ook voor snorfietsers verboden. Het verbod is destijds niet voor fietsers ingesteld, omdat zij gezien hun geringe massa en snelheid minder risico op ongelukken veroorzaken in het verkeer.

Op 1 juli 2019 is de wet gewijzigd waardoor het voor iedereen die een voertuig bestuurt verboden is om tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vast te houden dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking (zie artikel 61a van RVV 1990). Met de wijziging is het verbod uitgebreid naar bestuurders van alle voertuigen, dus ook fietsers, trambestuurders en bestuurders van een gehandicapt voertuig zonder motor. Ook is de term 'mobiele telefoon' uitgebreid tot 'mobiel elektronisch apparaat'. Onder de term mobiel elektronisch apparaat valt in elk geval een mobiele telefoon (smartphone), een tabletcomputer of laptop, en een mediaspeler.

Onderdeel van het wetgevingstraject is het evalueren van de effecten van artikel 61a RVV 1990 op de verkeersveiligheid.

1.2 Onderzoeksvragen en scope

De evaluatie moet inzicht bieden in de effecten van de aanpak tegen afleiding in het verkeer en meer in het bijzonder inzicht in het effect van de wijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 op het verminderen van afleiding in het verkeer. Ook moet het onderzoek inzicht geven in de handhaafbaarheid van de wijziging van artikel 61a en de toekomstbestendigheid ervan. De hoofdvraag van de evaluatie is:

Hoe effectief is de wijziging van artikel 61a RVV 1990 die op 1 juli 2019 in werking is getreden (uitbreiding verbod gebruik mobiele telefoon naar fietsers en uitbreiding van het begrip mobiele telefoon naar mobiel elektronisch apparaat)?

De scope van de evaluatie is begrensd op alle bestuurders van voertuigen, uitgezonderd rijinstructeurs. Ook uitgezonderd zijn de spreesleutels 27Mc die worden gebruikt door vrachtwagenchauffeurs en transportbegeleiders, aangezien deze minder afleidend zijn omdat er geen scherm op zit. De nadruk in de evaluatie ligt op de veranderingen die sinds 1 juli 2019 zijn opgetreden bij fietsers en automobilisten, als gevolg van de wijziging van artikel 61a RVV 1990. Hierbij gaat het erom wat het verbod in de praktijk heeft betekend.

De hoofdvraag is onderverdeeld in drie deelvragen:

1. Wat is het gevolg geweest van de wijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 op het verminderen van afleiding in het verkeer?

In deze evaluatie proberen we een antwoord te vinden op de vraag wat het gevolg is geweest van de wijziging van artikel 61a in 2019 op het verminderen van afleiding in het verkeer (zie onderzoeksvraag 1). Omdat er geen nulmeting is verricht, waartegen de resultaten van de verrichtte enquête kunnen worden afgezet, is gekeken welke resultaten uit andere onderzoeken een vergelijking mogelijk maken. Hiervoor hebben wij expertsessies gehouden met enkele onderzoekers van de SWOV en met TeamAlert.

2. In hoeverre is de wijziging van artikel 61a RVV 1990 handhaafbaar?

We zoeken ook een antwoord op de vraag in hoeverre de wijziging van artikel 61a RVV 1990 handhaafbaar is (zie onderzoeksvraag 2). Voor dit onderdeel is onder andere onderzocht wat de pakkans is en hoe vaak de respondenten een boete hebben gekregen. Hiervoor hebben wij gesprekken gevoerd met de politie en het Openbaar Ministerie.

3. Wat is de toekomstbestendigheid van de wijziging van artikel 61a RVV 1990?

De toekomstbestendigheid van de wetwijziging van artikel 61a RVV 1990 is tijdens de gesprekken met de politie en het Openbaar Ministerie besproken. Ook is in verband met de toekomstbestendigheid gekeken naar gedragsverschuivingen die mogelijk zijn opgetreden als gevolg van de wijziging en die een gevolg teweegbrengen voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is gesproken met de SWOV en TeamAlert om toekomstige technologische ontwikkelingen te achterhalen die wellicht in de toekomst kunnen zorgen voor een toename in het aantal (nieuwe) grensgevallen.

1.3 Verantwoording onderzoek

1.3.1 Documentenanalyse

In de aanloop van de evaluatie is een aantal relevante studies en onderzoeken bestudeerd. Deze zijn gebruikt om de enquêteresultaten van context te kunnen voorzien en mogelijke gedragsveranderingen bij weggebruikers op het spoor te komen, zodat antwoord kan worden gegeven op de onderzoeksvragen.

1.3.2 Enquête onder weggebruikers

I&O Research Panel

Het I&O Research Panel is het online panel van I&O Research. Het I&O Research Panel is ISO-gecertificeerd en telt ruim 31.000 actieve panelleden. Dit is voldoende groot om landelijk en regionaal representatief steekproefonderzoek uit te voeren of specifieke doelgroepen te benaderen. Tegelijkertijd is de omvang van het panel compact genoeg om betrokkenheid onder panelleden te creëren en behouden. Het I&O Research Panel heeft een aantal unieke kenmerken die zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig resultaat.

Aselecte werving panelleden

Panelleden voor het I&O Research Panel worden via aselecte steekproeven en actief geworven. Doorgaans wordt dit gedaan via steekproeven uit (gemeentelijke) bevolkingsregisters. Er is bewust voor gekozen om zelfaanmelding niet mogelijk te maken, omdat dit kan leiden tot een selectiebias (alleen in onderzoek geïnteresseerde personen melden zich bijvoorbeeld aan).

Daarnaast wordt geworven op eigen initiatief en meerdere keren per jaar via omvangrijke adressensteekproeven uit de Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG). Dit wordt gedaan om de kwaliteit van het panel te borgen en betrouwbare uitkomsten te kunnen bieden.

Actuele profielkenmerken

Van de panelleden zijn veel achtergrondkenmerken reeds bekend. Dit maakt het mogelijk om representatieve steekproeven te trekken of een bepaalde selectie voor onderzoek te benaderen. Behalve standaardkenmerken die voortkomen uit de Gouden Standaard van de MarktonderzoekAssociatie (MOA), zijn voor een ruime meerderheid van de panelleden aanvullende profielkenmerken beschikbaar. Panelleden wordt gevraagd hun profielkenmerken actueel te houden. Ze dienen hun achtergrondgegevens minimaal één keer per jaar te controleren en, indien nodig, te actualiseren.

Vergoeding

Gebruik wordt gemaakt van een spaarprogramma om panelleden te stimuleren tot deelname en hun binding met het panel te vergroten. Panelleden ontvangen spaarpunten voor het invullen van vragenlijsten. Het aantal punten is afhankelijk van de lengte en complexiteit van de vragenlijst. Deze punten kunnen zij inwisselen voor Bol.com-tegoed of een donatie aan een goed doel.

Door het spaarprogramma wordt gezorgd voor een goede balans tussen enerzijds panelleden die meedoen omdat ze betrokken zijn of onderzoek interessant vinden, en anderzijds panelleden die meedoen omdat ze er wat aan kunnen overhouden. Met deze aanpak wordt een 'gezonde' respons gerealiseerd van gemiddeld 50%.

Actuele gegevens van alle panelleden en tegengaan van 'slaapgedrag'

De panelleden controleren minimaal één keer per jaar hun achtergrondgegevens – zoals die voor het eerst tijdens de intake worden vastgelegd – en actualiseren deze gegevens indien nodig. Verder wordt aan het einde van elke vragenlijst het belang van actuele profielgegevens benadrukt en is een link naar de profielpagina opgenomen. Panelleden die niet minimaal één keer per jaar hun achtergrondgegevens verifiëren, worden aangeschreven. Er wordt gevraagd of ze nog lid willen blijven van het panel. Indien ze aangeven dit niet meer te willen, kunnen ze zichzelf

uitschrijven of worden ze uitgeschreven. Panelleden die niet reageren nadat ze zijn aangeschreven, ontvangen een herinnering. Als ook hier niet op gereageerd wordt, dan wordt het betreffende panellid uit het panel verwijderd.

Datakwaliteit

Onder het waarborgen van een hoge datakwaliteit wordt onder andere verstaan het tegengaan van 'straightlining' (het consequent aanvinken van dezelfde antwoordcategorie in matrixvragen) en het te snel invullen van vragenlijsten. Het I&O Research Panel wordt geregeld ingezet voor wetenschappelijke dataverzameling, bijvoorbeeld voor universiteiten, TNO, RIVM, WODC, Trimbos, SCP en NOC*NSF.

Weging

De verzamelde data worden getoetst op representativiteit. In onderzoeken komt het vaker voor dat de verzamelde data niet representatief is, ondanks dat er een representatieve steekproef van de bevolking is getrokken. Dit komt omdat niet alle bevolkingsgroepen een even hoge respons hebben. Dit wordt in statistisch onderzoek opgelost door gebruik te maken van een weefactor. Deze weefactor weegt sommige data van groepen zwaarder en data van andere groepen minder zwaar.

De weging is gebaseerd op de leeftijd/geslacht-verdeling van het CBS. Dus de aantallen in Nederland van 12-95+ jaar: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?dl=5DB1D>

Aan respondenten is een weefactor toegekend, die ze hebben gekregen op basis van de verhoudingen in de dataset ten opzichte van de verhouding in de gehele populatie.

Extra wervingsactie doelgroep jongeren

Omdat jongeren een belangrijke onderzoeksgroep zijn in de evaluatie van artikel 61a RVV 1990 is een extra wervingsactie ingezet op deze doelgroep. Jongeren van 12 tot 17 jaar zitten niet in het I&O Panel. Daarom zijn jongeren door middel van een sociale mediacampagne uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Hierbij maakten ze kans op een cadeaubon van bol.com ter waarde van 50 euro. In samenwerking met SocialMediaMen is deze campagne uitgezet en is onderzocht welke kanalen de meeste respons geven. De meeste complete vragenlijsten zijn via Instagram en Facebook bereikt. Om de representativiteit naar leeftijd te garanderen is gewogen naar leeftijd en geslacht waardoor deze leeftijdsgroep een zwaardere weefactor heeft gekregen in de analyses.

1.3.3 Afstemming met experts

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen hebben we enkele gesprekken gevoerd met experts. Om antwoord te kunnen geven op de vragen over de effectiviteit en de toekomstbestendigheid hebben we gesproken met experts van de SWOV en TeamAlert. Daarnaast is een gesprek gevoerd met de politie en met het Openbaar Ministerie (Parket CVOM) over de handhaafbaarheid en de toekomstbestendigheid van artikel 61a RVV 1990.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven wij enkele relevante studies en onderzoeken naar afleiding in het verkeer. In hoofdstukken 3 en 4 geven wij de resultaten weer van de enquête. In hoofdstuk 5 beschrijven wij de resultaten van de analyse ten aanzien van verkeersveiligheid, handhaafbaarheid en toekomstbestendigheid. De conclusies van de evaluatie, die een antwoord geven op de onderzoeksvragen van de evaluatie, zijn weergegeven in de managementsamenvatting.

2 Documentenanalyse

In de afgelopen jaren zijn de nodige studies en onderzoeken uitgevoerd naar afleiding in het verkeer. Door verschillende instanties zijn onderzoeken uitgevoerd naar afleiding in het verkeer onder zowel jongeren (12 t/m 17 jaar en 18 t/m 24 jaar), jongvolwassenen (tot 34 jaar), volwassenen en ouderen. In de onderzoeken zijn verschillende onderzoeksmethoden gehanteerd, van het enquêteren van de doelgroep(en) tot het fysiek waarnemen van handelingen die bestuurders van voertuigen.

2.1 Interpolis Barometer

De SWOV heeft in opdracht van Interpolis een terugkerend kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar het telefoongebruik in het verkeer onder automobilisten, fietsers en voetgangers.³ Het doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de ontwikkeling van het mobiel telefoongebruik in het verkeer en de factoren die hierbij een rol spelen.

Uit het onderzoek van 2017 blijkt dat 65% van de respondenten zijn of haar telefoon wel eens gebruikt tijdens deelname aan het verkeer (zonder snorfietsers is dit percentage 66,1%). In het onderzoek van 2019, waar snorfietsers niet zijn meegenomen, is het percentage dat de telefoon wel eens gebruikt tijdens deelname aan het verkeer toegenomen tot 68,7%.

Uit de Barometer blijkt dat wanneer automobilisten meer kilometers per jaar rijden ze ook frequenter de telefoon gebruiken. Bij een kilometrage van 20.000 per jaar maakte in 2017 91% van de automobilisten gebruik van de telefoon. In 2019 is dit aandeel gezakt tot 84%. De aanname is dat personen die meer dan 20.000 km per jaar rijden vooral zakelijke rijders zijn.

De handelingen die automobilisten in 2017 het meest uitvoeren tijdens het rijden zijn handsfree bellen (42%), berichten lezen (39%) en sturen (34%), en de navigatie instellen (32%). Uit de meting van 2019 blijkt dat de genoemde handelingen allemaal zijn toegenomen tot respectievelijk 46%, 42% en 36%, en 44%. In 2017 waren volwassen fietsers met name bezig met het lezen (36%) en sturen (32%) van berichten, handheld bellen (33%) en het maken van foto's en video's (30%). Handheld bellen onder volwassen fietsers is als enige handeling afgenomen in 2019 ten opzichte van 2017. Dit zou verklaard kunnen worden door het verbod op het vasthouden van de telefoon dat is ingegaan op 1 juli 2019. De handelingen die jonge fietsers uitvoeren hebben met name betrekking op het lezen (56%) en sturen (54%) van berichten en het opzetten van muziek (53%). In iets mindere mate maken jonge fietsers foto's en video's (43%), zoeken/checken ze iets (43%) of bellen ze handsfree (41%). Hierin is geen vergelijking te maken met 2017.

De belangrijkste motivatie van volwassen automobilisten en fietsers om de telefoon te gebruiken is bereikbaar te zijn in geval van nood. Jongere verkeersdeelnemers gebruiken de telefoon vooral uit gewoonte en omdat het handig is. Uit gewoonte is in 2019 zelfs met 6% gestegen ten opzichte van 2017. Andere interessante verschillen tussen jonge fietsers ten opzichte van 2019 is de categorie 'uit verveling' (+7%), 'ik wil niks missen' (+5%), terwijl 'uit nieuwsgierigheid' is gedaald met 6%.

In 2019 is ook gevraagd of de respondenten het afgelopen jaar een verkeersboete hebben ontvangen. In totaal hebben twee automobilisten aangegeven een boete te hebben ontvangen. Daarnaast is gevraagd hoe hoog de kans op een boete wordt ingeschat wanneer de mobiele telefoon wordt gebruikt. Onder volwassen automobilisten geeft 56,9% aan de kans laag tot zeer laag in te schatten. Onder fietsers is dit 65,6%. Onder jongeren wordt de kans op een boete hoger geschat. In totaal geeft 43% deze kans laag tot zeer laag te vinden.

³ SWOV, Interpolis Barometer 2017 (R-2017-19) en 2019 (R-2019-26) Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer.

2.2 Smartphonegebruik onder jongere fietsers

In 2019 hebben TeamAlert en Samsung een kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar jongeren en verkeersveiligheid met online enquêtes.⁴ In het onderzoek is het smartphonegebruik onder jongeren tijdens het fietsen bestudeerd. Ook is de houding tegenover het verbod op smartphonegebruik tijdens het fietsen en de sociale norm van smartphonegebruik in kaart gebracht. De enquête is uitgezet onder 12 t/m 24-jarigen.

Uit het onderzoek blijkt dat vier van de vijf jongeren hun smartphone gebruikt tijdens het fietsen. Hierbij zijn handsfree activiteiten niet meegerekend. De meest voorkomende handelingen op de fiets zijn: muziek bedienen (67%), navigeren (47%) en appen (42%). Drie van de vijf jongeren heeft hun smartphone in de broek- of jaszak tijdens het fietsen. Slechts 2% van de jongeren heeft de smartphone in de telefoonhouder.

Ook zijn de jongeren gevraagd naar het verbod op het vasthouden van de smartphone op de fiets (ook wel genoemd de wijziging van artikel 61a) dat geldt sinds 1 juli 2019. Twee van de vijf jongeren geeft aan hun smartphone sinds het verbod minder te gebruiken tijdens het fietsen. Ongeveer 19 van de 20 jongeren weten dat dit wettelijk verboden is, maar er bestaat wel twijfel of muziek luisteren verboden is. Zo denkt een op de vijf jongeren dat muziek luisteren verboden is, terwijl dat sinds de wijziging van artikel 61a nog wel is toegestaan. Ongeveer een derde van de jongeren geeft aan hun smartphone evenveel te gebruiken als in de periode vóór het verbod. 63% van de jongeren is het eens met het verbod en 37% is het niet eens met het verbod. Bijna vier op de vijf jongeren acht de kans klein of erg klein om een boete te krijgen voor smartphonegebruik op de fiets.

De ruime meerderheid (69%) van de jongeren geeft aan het normaal te vinden als hun leeftijdsgenoten hun smartphone weleens gebruiken tijdens het fietsen. Daarnaast geeft bijna drie kwart (72%) van de jongeren aan dat ze zich beter aan het verbod houden dan hun vrienden. Dit toont aan dat ze hun eigen smartphonegebruik onderschatten of dat van hun vrienden overschatten. Jongeren worden niet heel vaak aangesproken op hun smartphonegebruik op de fiets, namelijk 29% is wel eens aangesproken en 72% nog nooit. Ook geeft maar een op de vijf jongeren aan hier iemand wel eens op aan te hebben gesproken. Het gebeurt in de praktijk dus nog weinig dat jongeren anderen aanspreken of worden aangesproken op hun gedrag. Wel vindt 64% van de jongeren het goed als mensen elkaar aanspreken hierop.

2.3 Smartphonegebruik onder jongere automobilisten

TeamAlert heeft in samenwerking met Ruigrok Netpanel een studie uitgevoerd naar smartphonegebruik tijdens het autorijden onder jongeren (18 t/m 24 jaar).⁵ TeamAlert heeft kwalitatief onderzoek uitgevoerd middels focusgroepen om motieven onder jongeren te achterhalen. Vervolgens hebben TeamAlert en Ruigrok Netpanel het kwantitatieve onderzoek uitgevoerd. Dit bestond uit een vragenlijst die door 503 jongeren is ingevuld.

Uit de resultaten komt naar voren dat 3 op de 10 (29%) jongeren zijn/haar mobiele telefoon gebruikt tijdens het autorijden. De meest voorkomende handelingen tijdens het autorijden zijn: navigatie bedienen (35%) handsfree bellen (32%) en muziek bedienen op de telefoon (31%). Gemiddeld genomen voeren jongeren twee handelingen op de mobiele telefoon uit tijdens het autorijden.

Vier op de vijf (81%) jongeren vindt telefoongebruik tijdens het autorijden gevaarlijk. Ook vindt twee derde mobiele telefoon gebruik tijdens het rijden afleidend en een groot deel (70%) is wel eens afgeleid door de mobiele telefoon tijdens het rijden.

⁴ TeamAlert & Samsung, Jongeren en verkeersveiligheid, 11 september 2019.

⁵ TeamAlert & Ruigrok Netpanel, Afleiding door smartphonegebruik, april 2019

2.4 Monitor apparatuurgebruik in het verkeer

Rijkswaterstaat laat het apparatuurgebruik in het verkeer structureel monitoren. In 2016 is een proefmeting uitgevoerd en in de (na)zomers van 2018, 2020 en 2021⁶ is een volwaardig onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van apparatuur door automobilisten en (vrachtwagen)chauffeurs.

In een periode van elf dagen (tussen dinsdag 7 september en vrijdag 17 september 2021, tussen 13.30 en 18.00 uur) is op een aantal vaste locaties en trajecten (verdeeld over Nederland) gemeten in hoeverre bestuurders van vracht-, bestel- en personenauto's gebruik maken van apparatuur achter het stuur. De metingen zijn uitgevoerd door vanaf een hoger gelegen punt boven de weg te meten (strategische waarneming) of door in het verkeer mee te rijden (trajecten). Het onderzoek is uitgevoerd door NDC Nederland, Goudappel.

Uit de meting van 2021 blijkt dat 90% van de waargenomen bestuurders niet actief met apparatuur bezig is, dat wil zeggen niet aan het scherm zit of op het scherm van het dashboard bezig is. Verder wordt door 5% van de waargenomen bestuurders handheld gebeld en belt 2% handsfree. Van de bestuurders bedient 3% het scherm en is 0% bezig met het bekijken van video of navigatie op het dashboard. In 2018 lag het aandeel van de waargenomen bestuurders dat geen apparatuur gebruikte op 85%. Dit betekent dat het aandeel bestuurders dat geen apparatuur gebruikt na juli 2019 (wijziging van artikel 61a RVV 1990) is afgenomen.

Naast de straatmeting die is gericht op automobilisten en (vrachtwagen)chauffeurs is er ook een straatmeting die zich richt op fietsers.⁷ Deze meting is gestart in 2015 met een nulmeting, voorafgaand aan de campagne 'Aandacht op de Weg' die eind september 2015 startte. Daaropvolgend zijn vijf metingen uitgevoerd: april 2016, april 2017, april 2019⁸, juni 2020 en juni 2021. In de metingen is gekeken naar het gebruik van apparatuur en het mobiel bellen op de fiets.

In het onderzoek van 2021 wordt geconcludeerd dat 26% van alle fietsers apparatuur gebruikte: 20% luisterde muziek, 3% bediende een scherm (ongeacht telefoon in de hand of in houder), 2% was handsfree aan het bellen en 1% was handheld aan het bellen. Het aandeel fietsers dat apparatuur gebruikte was gelijk aan de meting in 2020. Ook werd geconcludeerd dat het apparatuurgebruik op de fiets het hoogst (44%) is in de leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar, gevolgd door 12- tot 18-jarigen (35%) en 25- tot 50-jarigen (26%). In het voorjaar van 2019 gebruikt 28% van alle fietsers apparatuur; 22% luistert muziek, 4% bedient een scherm, 2% belt handheld en 1% belt handsfree. Dit betekent dat het apparatuurgebruik bij fietsers na juli 2019 (wijziging van artikel 61a RVV 1990) licht is afgenomen.

2.5 Dagboekonderzoek telefoongebruik in het verkeer

In 2021 heeft het ministerie van IenW een onderzoek laten uitvoeren naar de vraag in hoeverre tijdens deelname aan het verkeer berichten worden ontvangen, gelezen en verstuurd en hoe belangrijk deze zijn.⁹ Het onderzoek bestond uit een deelonderzoek van een eenmalige vragenlijst over berichten in het verkeer in het algemeen en een dagboekonderzoek over berichten in het verkeer op een specifieke dag. Het onderzoek is uitgevoerd onder Nederlanders van 16 t/m 65 jaar die weleens berichten ontvangen op hun telefoon gedurende verkeersdeelname met de fiets, auto of scooter/ brommer/ snorfiets.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat bijna twee derde (63%) van de automobilisten, fietsers en brommer/ scooter/ bromfiets-rijders weleens berichten leest tijdens het rijden als ze deze berichten tijdens het rijden ontvangen. Het grootste deel geeft echter aan dit vaker niet dan wel te doen. Een kwart leest minimaal de helft van de keren de binnenkomende berichten in het verkeer.

De meest genoemde reden om weleens berichten te bekijken, is voor ruim de helft dat het belangrijk kan zijn. Vier op de tien kijken omdat ze nieuwsgierig zijn. Opvallend is ook dat een achtste trucjes gebruikt om de telefoon te gebruiken in het verkeer (denk aan de telefoon op schoot, been, of knie leggen, de telefoon achter het stuur of in een houder en/of in de buurt van de versnellingspook plaatsen). Ook is opmerkelijk dat acht op de tien die een bericht lezen, aangeven dat het lezen wel had kunnen wachten tot ze op hun bestemming waren gearriveerd.

⁶ Rijkswaterstaat, Apparatuurgebruik, gordeldracht en gebruik kinderzitjes door automobilisten en chauffeurs In auto's, bestelwagens en vrachtwagens. 24 november 2021.

⁷ Rijkswaterstaat, Vervolgmeting apparatuurgebruik fietsers, voorjaar 2021.

⁸ Rijkswaterstaat, Apparatuurgebruik fietsers, voorjaar 2019

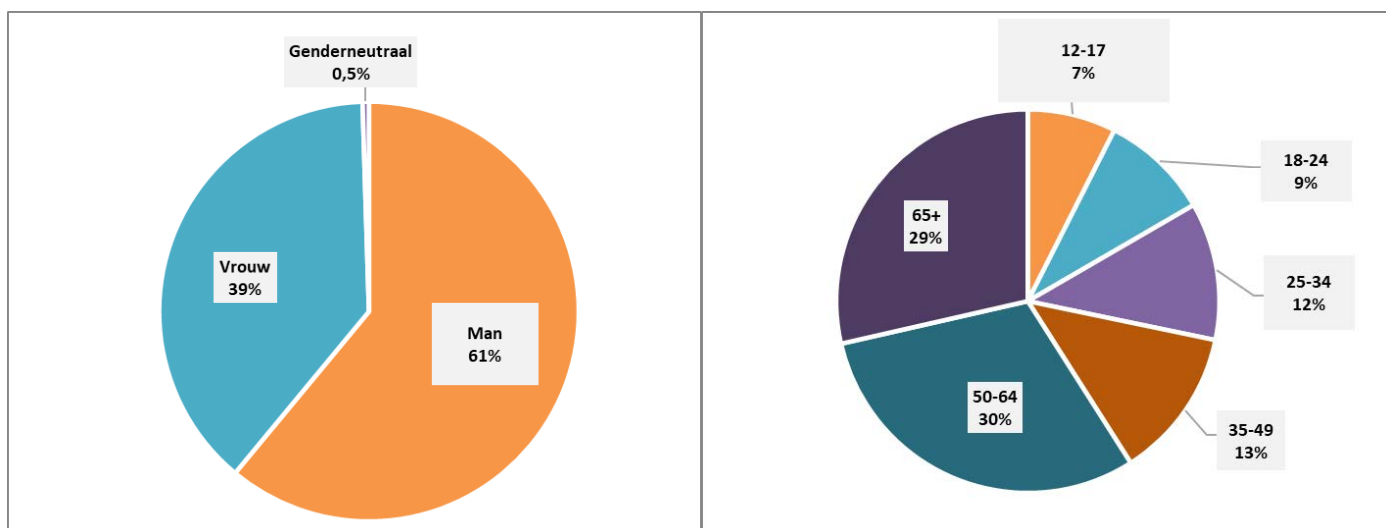
⁹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Berichten ontvangen in het verkeer, september 2021.

3 Gebruik mobiele elektronische apparaten

3.1 Enquête onder weggebruikers: kenmerken respondenten

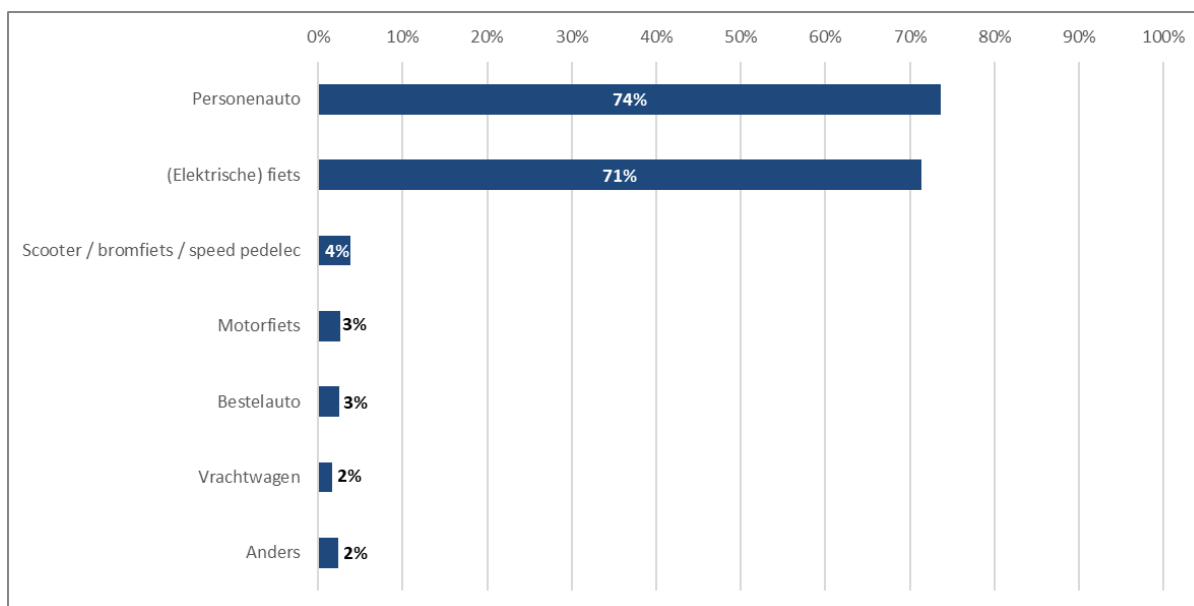
Van de 2279 respondenten is de meerderheid man (61%) en een kleiner aandeel vrouw (39%). Hierdoor zijn mannen oververtegenwoordigd. De meest voorkomende leeftijdsgroepen onder de respondenten zijn 50 t/m 64 jaar (30%) of 65+ (29%). Als we de leeftijdscategorieën bekijken, dan zijn de jongere leeftijdsgroepen ondervertegenwoordigd en de oudere leeftijdsgroepen oververtegenwoordigd.

Om deze reden is een wegingsfactor toegepast op geslacht en leeftijd. In alle grafieken die hieronder volgen is deze wegingsfactor toegepast. Hiermee wordt een onder- of oververtegenwoordiging gecorrigeerd zodat een representatief beeld ontstaat.



Figuur 1 Kenmerken respondenten - geslacht (N=2265) en leeftijdscategorie (N=2265)

Het merendeel van de respondenten maakt gebruik van een personenauto (74% met toegepaste wegingsfactor) en een (elektrische) fiets (71% met toegepaste wegingsfactor).



Figuur 2 Vraag 1: Van welke (maximaal twee) vervoersmiddelen maak je het vaakst gebruik? (Maximaal twee antwoorden mogelijk; N= 2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

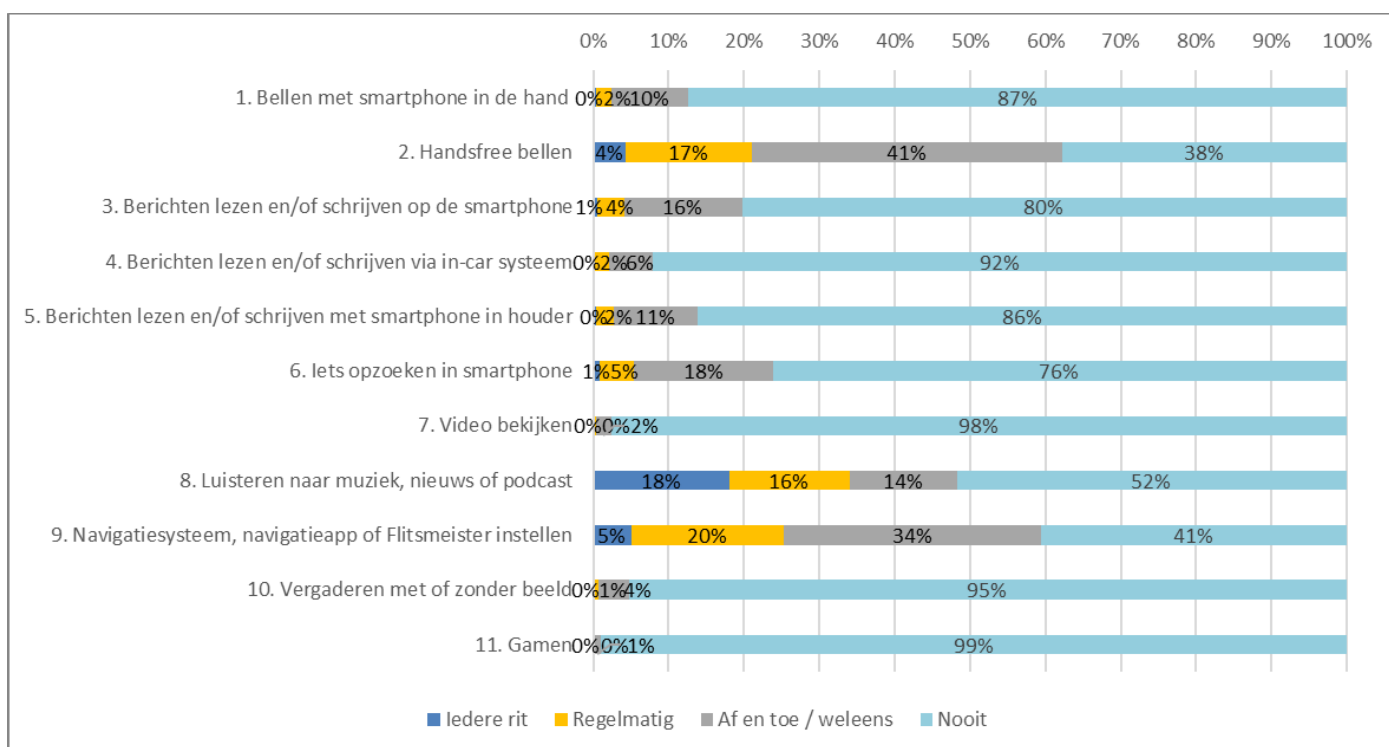
3.2 Handelingen tijdens rijden

We hebben de respondenten per voertuig gevraagd naar de handelingen die worden verricht tijdens het rijden.

Automobilisten

Onder automobilisten is de meest verrichte handeling handsfree bellen (62%). Daarnaast worden de handelingen navigatiesysteem, navigatieapp of Flitsmeister instellen (59%), luisteren naar muziek, nieuws of podcast (48%) en berichten lezen en/of schrijven op de smartphone (20%) vaak benoemd als handeling tijdens het rijden. Toch nog een op de tien (12%) personenauto bestuurders belt met smartphone in de hand.

Minimaal drie van de tien (30%) automobilisten verrichten wel eens handelingen onderweg die beboet kunnen worden op grond van artikel 61a RVV 1990. Het gaat hierbij om bellen met smartphone in de hand, berichten lezen en/of schrijven op de smartphone en iets opzoeken in smartphone. Een aantal handelingen zijn hierbij niet meegerekend waaronder vergaderen met of zonder beeld dat met een smartphone zowel in de houder (geoorloofd gedrag) als in de hand (niet geoorloofd gedrag) kan worden verricht.

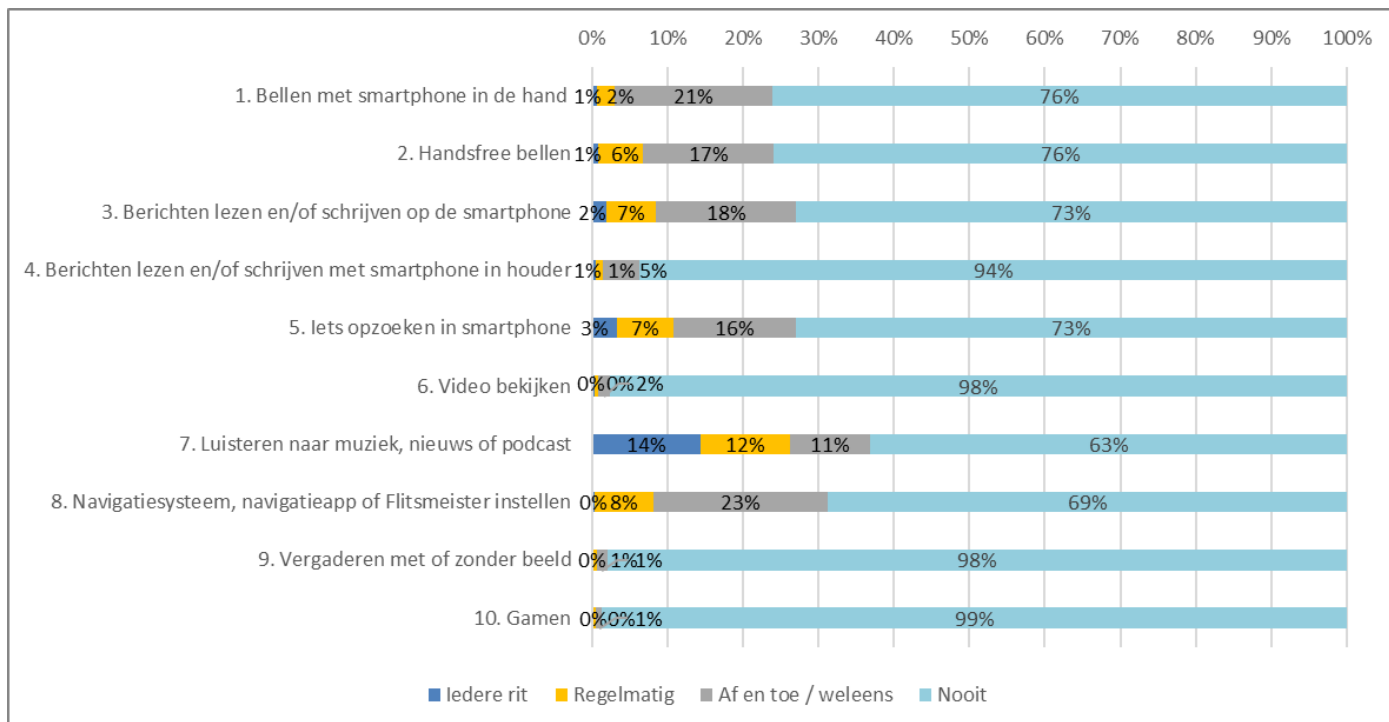


Figuur 3 Vraag 3: Personenauto's - Hoe vaak verricht je welke handelingen met je mobiele elektronische apparaat tijdens het rijden met dit voertuig? (Een antwoord mogelijk, N=1732, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Fietsers

De meeste voorkomende handeling tijdens het fietsen is luisteren naar muziek, nieuws of podcast (37%) en navigatiesysteem instellen (31%). Het is niet uitzonderlijk dat fietsers hun smartphone gebruiken. Fietsers gebruiken met name af en toe hun smartphone voor verschillende doeleinden. Circa 20% geeft aan af en toe/weleens te gebruiken om te bellen met de smartphone in de hand, ook wel handsfree te bellen en berichten te lezen en/of schrijven. Er wordt onder fietsers minder handsfree gebeld en gebruik gemaakt van een houder dan onder automobilisten.

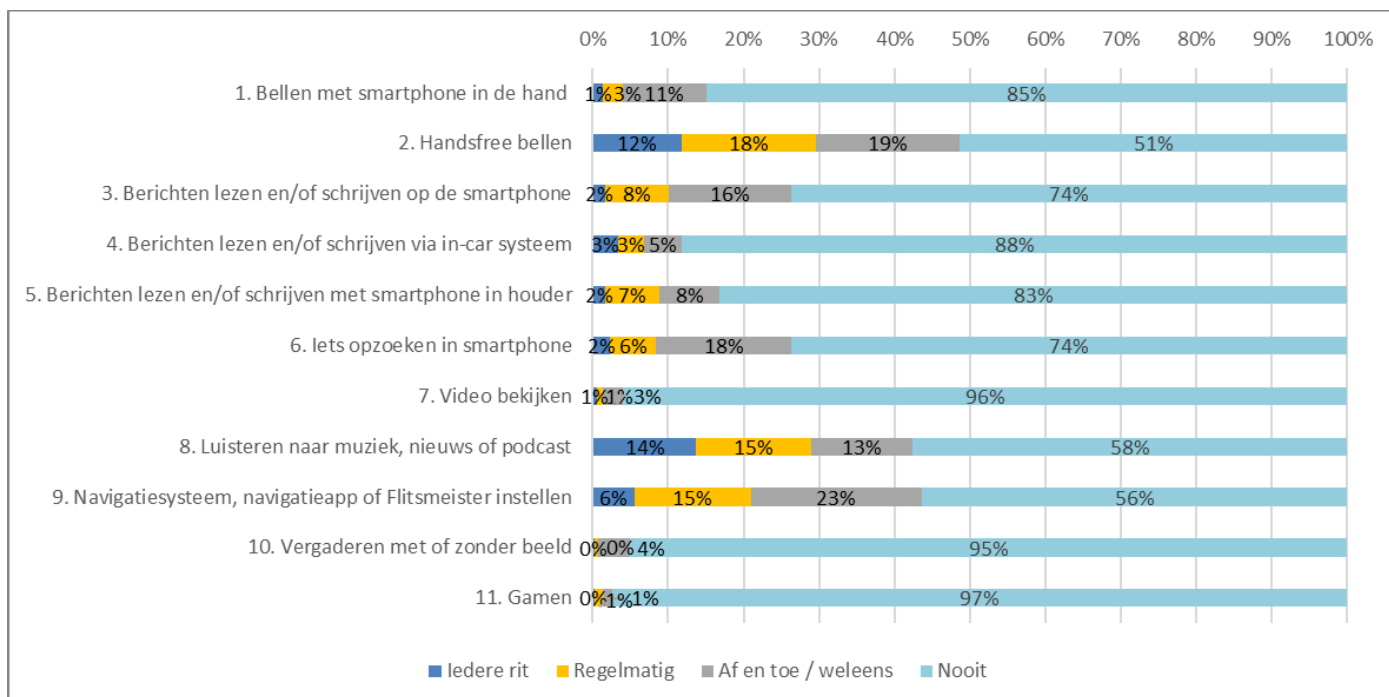
Minimaal twee van de vijf (38%) fietsers verrichten wel eens handelingen onderweg die in ieder geval beboet kunnen worden via artikel 61a RVV 1990. Dit aandeel is hoger onder fietsers dan onder automobilisten.



Figuur 4 Vraag 3: Fietsers - Hoe vaak verricht je welke handelingen met je mobiele elektronische apparaat tijdens het rijden met dit voertuig? (Een antwoord mogelijk, N=1582, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Overige weggebruikers

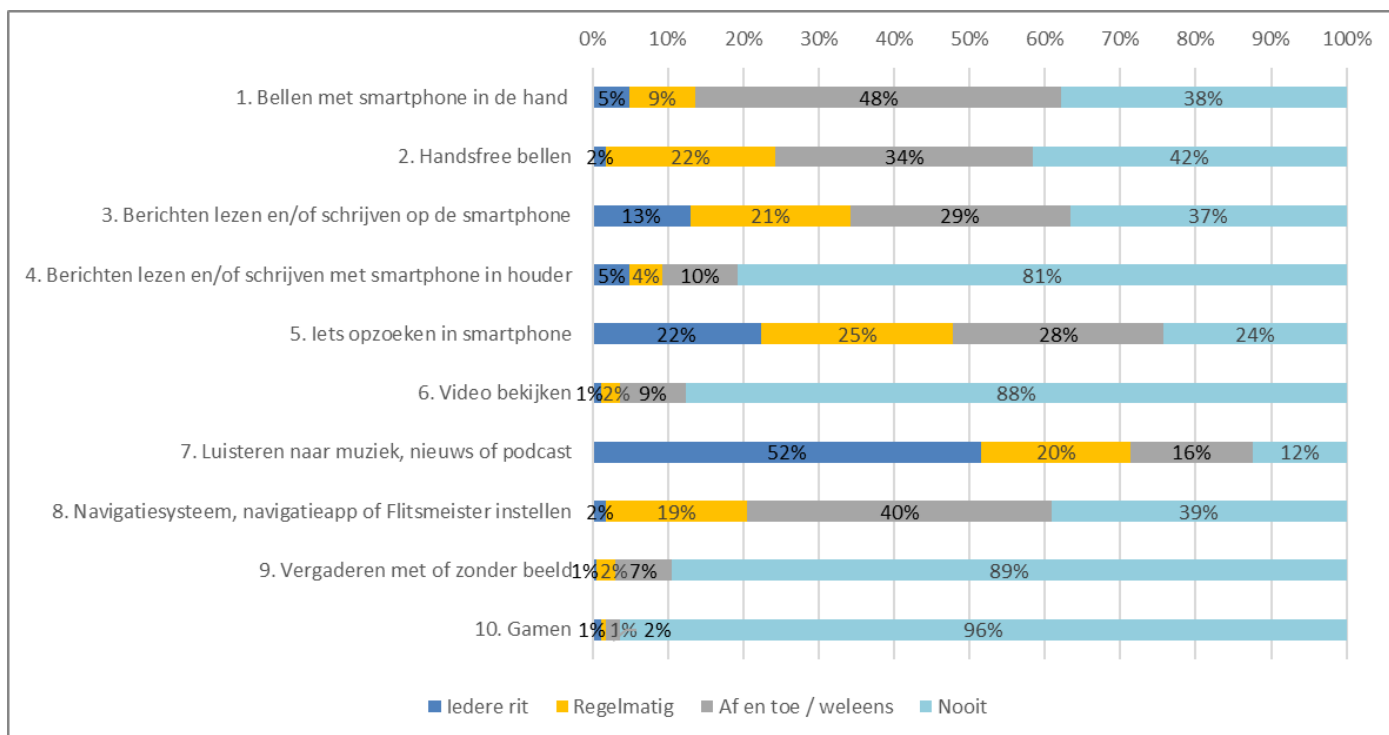
Onder overige weggebruikers verstaan we bestuurders van motorfietsen, vrachtwagens, bestelauto's en scooters. De meest voorkomende handelingen zijn handsfree bellen (49%, instellen van navigatiesysteem, navigatieapp of Flitsmeister (44%) en luisteren naar muziek, nieuws of een podcast (42%).



Figuur 5 Vraag 3: Overige weggebruikers - Hoe vaak verricht je welke handelingen met je mobiele elektronische apparaat tijdens het rijden met dit voertuig? (Een antwoord mogelijk, N=263, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Jongeren

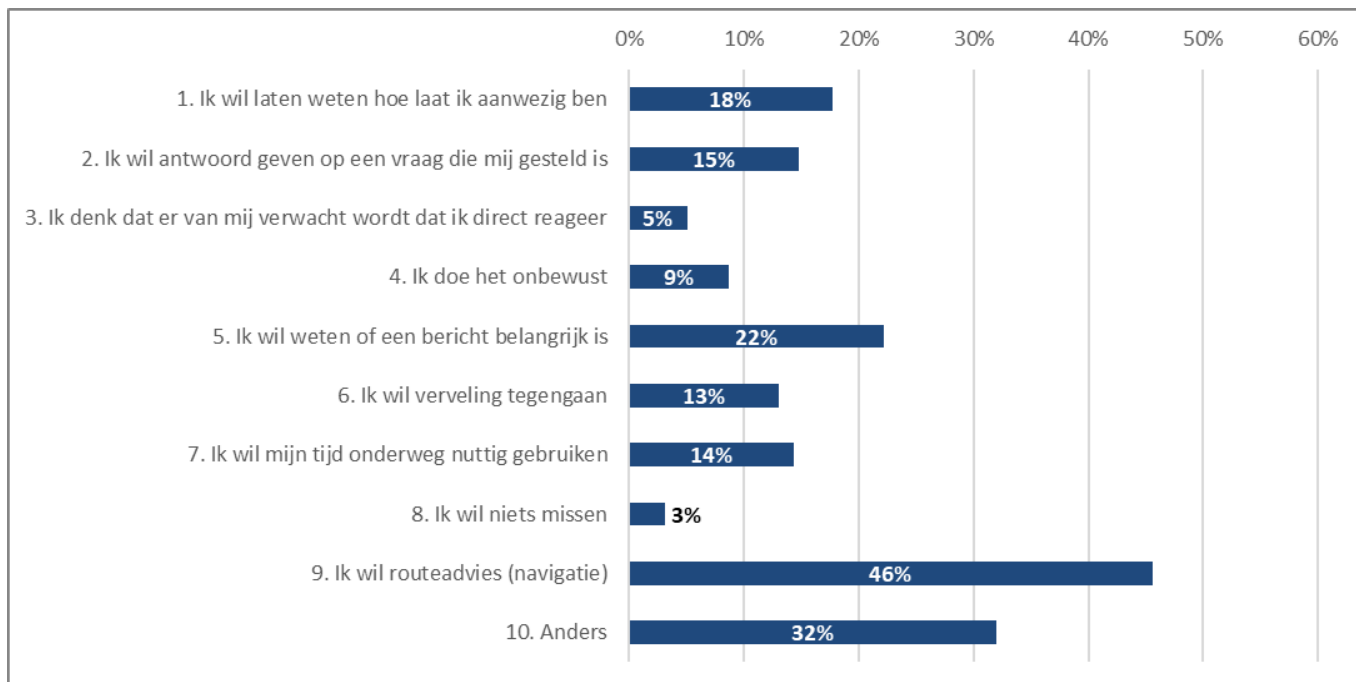
De meest verrichte handeling onder jongere fietsers (12 t/m 17-jarigen) is luisteren naar muziek, nieuws of podcast (88%) en iets opzoeken in smartphone (76%). Ook antwoordt bijna twee derde van de fietsers dat ze berichten lezen en/of schrijven op de smartphone (63%), bellen met smartphone in de hand (62%), handsfree bellen (58%) of hun navigatieapp aan het instellen zijn (61%). Gamen komt niet of nauwelijks voor (2%).



Figuur 6 Vraag 3: 12 t/m 17-jarige fietsers - Hoe vaak verricht je welke handelingen met je mobiele elektronische apparaat tijdens het rijden met dit voertuig? (Een antwoord mogelijk, N=161, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

3.3 Redenen voor handelingen tijdens rijden

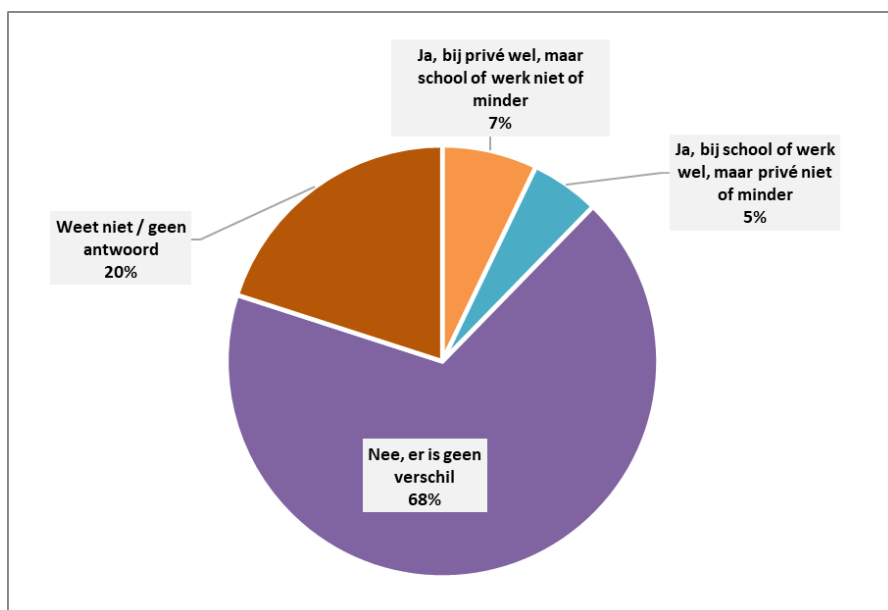
Aan alle weggebruikers (personenauto's, fietsers en overige weggebruikers) is gevraagd waarom ze gebruik maken van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden. Verreweg de meest genoemde reden om handelingen tijdens het rijden te verrichten is routeadvies/ navigatie (46%). Andere redenen zijn willen weten of een bericht belangrijk is (22%), laten weten hoe laat men aankomt (18%), antwoord geven op een vraag (15%) en de tijd nuttig gebruiken (14%). Er is weinig tot geen verschil tussen de groepen automobilisten, fietsers en overige weggebruikers. Opvallend is de categorie 'anders' met 32%. Uit de reacties blijkt dat respondenten veelvuldig onder 'anders' hebben ingevuld dat zij niets met hun smartphone doen tijdens het rijden, er geen handeling mee verrichten of hun smartphone gebruiken of vasthouden.



Figuur 7 Vraag 4: Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om deze handelingen te verrichten tijdens het rijden? (Meerdere antwoorden mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Onder jongeren (12 t/m 17-jarigen) is de meest genoemde reden om handelingen te verrichten tijdens het rijden: willen weten of een bericht belangrijk is (47%) en routeadvies/ navigatie (40%). Andere redenen zijn: laten weten hoe laat men aankomt (35%), antwoord geven op een vraag (33%), verveling tegengaan (33%) en onbewust uitvoeren van handelingen (27%).

Ruim twee derde (68%) van de respondenten geeft aan even vaak hun mobiele elektronische apparatuur te gebruiken voor zowel school of werk gerelateerde ritten als privéritten. Het aandeel meergebruik bij privéritten (7%) is vrijwel even hoog als meergebruik bij school of werk gerelateerde ritten (5%).



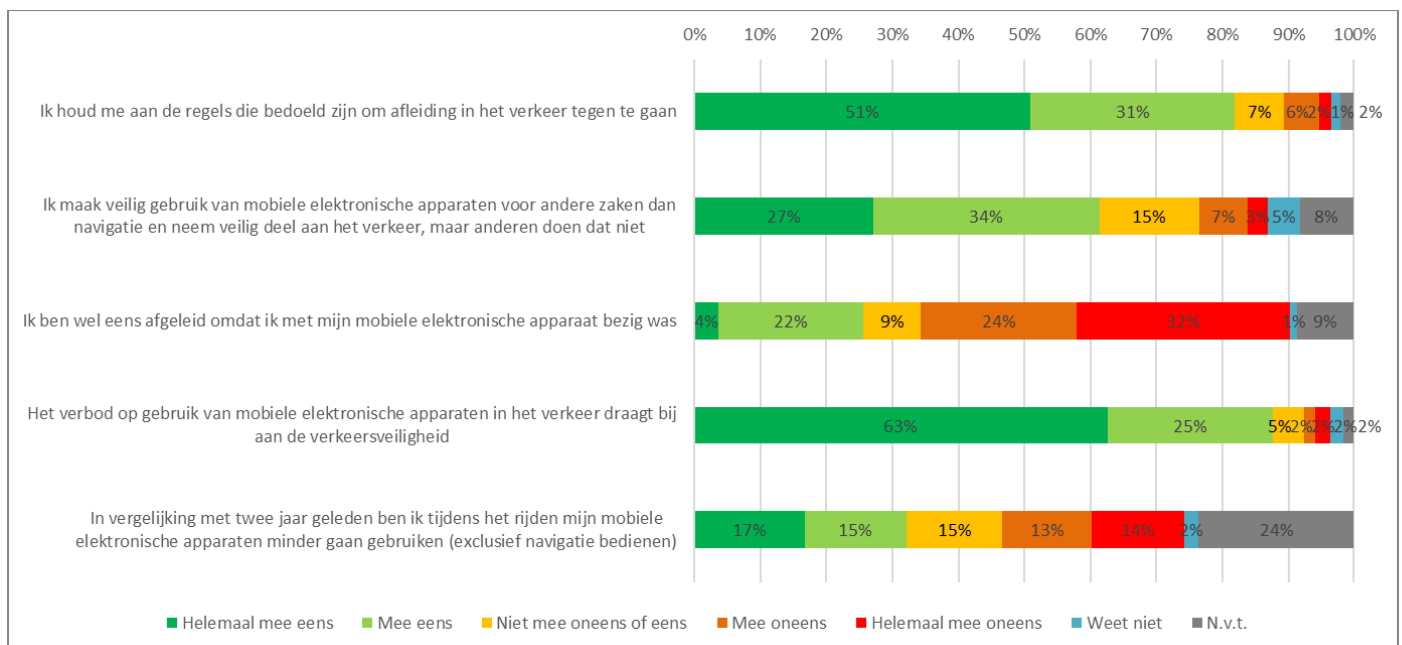
Figuur 8 Vraag 5: Gebruik je je mobiele elektronische apparaat anders bij privéritten dan bij werk- of school gerelateerde ritten? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

3.4 Houding over gebruik mobiele elektronische apparaten

We hebben de weggebruikers enkele stellingen voorgelegd, om meer inzicht te krijgen in hun opvattingen over de regels voor gebruik van mobiele elektronische apparaten in het verkeer en hun eigen gebruik.

De overgrote meerderheid (82%) van de weggebruikers zegt dat ze zich aan de regels houden om afleiding tegen te gaan. Bijna twee derde (61%) vindt dat ze zelf veilig gebruik maken van mobiele elektronische apparaten, maar dat andere weggebruikers dat niet doen. Meer dan de helft van de weggebruikers (56%) is het niet eens met de stelling dat ze weleens afgeleid zijn door gebruik van mobiele elektronische apparaten. Er is een brede ondersteuning (88%) voor de stelling dat het verbod op het gebruik mobiele elektronische apparaten bijdraagt aan veiligheid. Dit kan op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Het kan betekenen dat men vindt dat de wetswijziging op zichzelf bijdraagt aan de verkeersveiligheid of dat het gedrag van verkeersdeelnemers op de weg zodanig is veranderd sinds de wetswijziging dat de verkeersveiligheid is verbeterd, of een combinatie van beide.

Bijna een derde (32%) van de weggebruikers geeft aan dat ze de afgelopen twee jaar minder gebruik zijn gaan maken van mobiele elektronische apparaten (exclusief navigatie bedienen).



Figuur 9 Vraag 6: In hoeverre ben je het oneens of eens met onderstaande stellingen? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

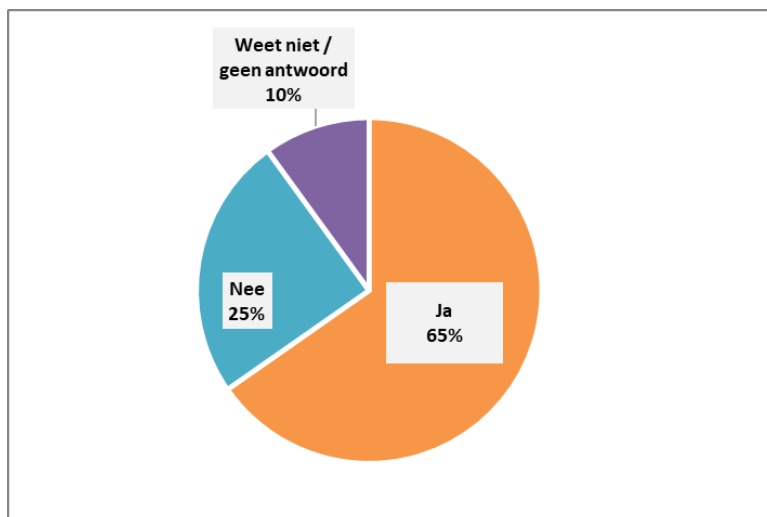
4 Wijziging artikel 61a RVV 1990

4.1 Kennis wetswijziging

Bijna twee derde (65%) van de respondenten is ervan op de hoogte dat de regels in juli 2019 zijn aangepast. Een kwart (25%) is er niet van op de hoogte dat de regels zijn aangepast.

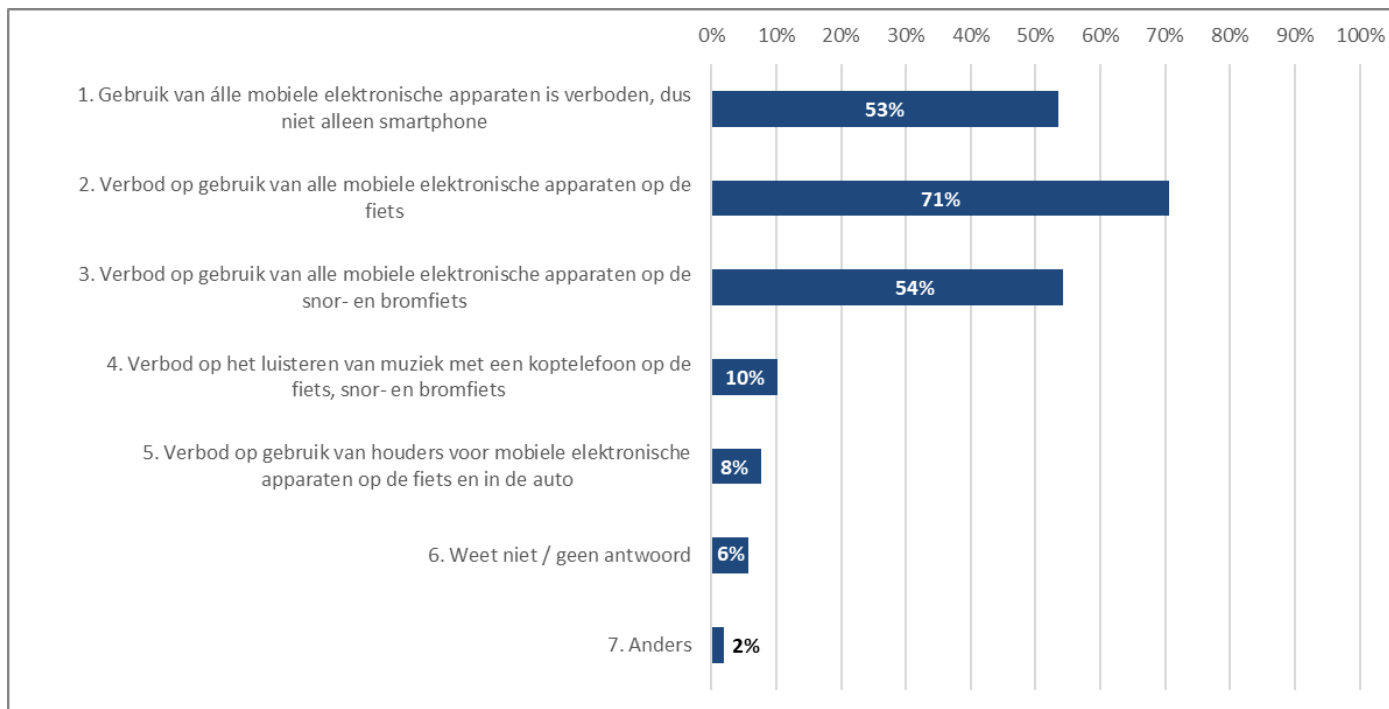
Onder automobilisten is ook circa twee derde (64%) op de hoogte van de wetswijziging en een kwart (26%) is niet op de hoogte. Het aandeel fietsers dat op de hoogte is van de aangepaste wetgeving ligt iets hoger dan bij automobilisten. Er zijn namelijk zeven op de tien (69%) fietsers op de hoogte. Een op de vijf (21%) fietsers is niet op de hoogte. Bijna twee derde (60%) van de overige weggebruikers weet van de wetswijziging af en een derde (32%) niet.

De kennis over de wetswijziging is hoger onder jongeren (12 t/m 17-jarigen): drie vierde (78%) is op de hoogte en slechts 13% is niet op de hoogte. Dit is mede verklaarbaar doordat jongeren voornamelijk gebruik maken van de fiets als vervoersmiddel en de wetswijziging in belangrijke mate betrekking heeft op het gebruik van mobiele elektronische apparaten op de fiets. Voor de meeste andere vervoersmiddelen was het vasthouden van een mobiele telefoon tijdens het rijden al verboden vóór juli 2019.



Figuur 10 Vraag 12: Sinds juli 2019 zijn de regels voor het gebruik van mobiele elektronische apparaten (zoals een smartphone) in het verkeer aangepast voor tijdens het rijden. Ben je ervan op de hoogte dat de regels zijn aangepast? (Eén antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

De meerderheid van de weggebruikers die op de hoogte zijn van de gewijzigde regelgeving weet ook om welke aanpassingen dit gaat (53% en 71%). Een klein deel (gemiddeld 9%) heeft een onjuist beeld bij de wetswijziging of weet het niet (6%).



Figuur 11 Vraag 13: Om welke aanpassingen gaat het volgens jou? (Meerdere antwoorden mogelijk, N=1499, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

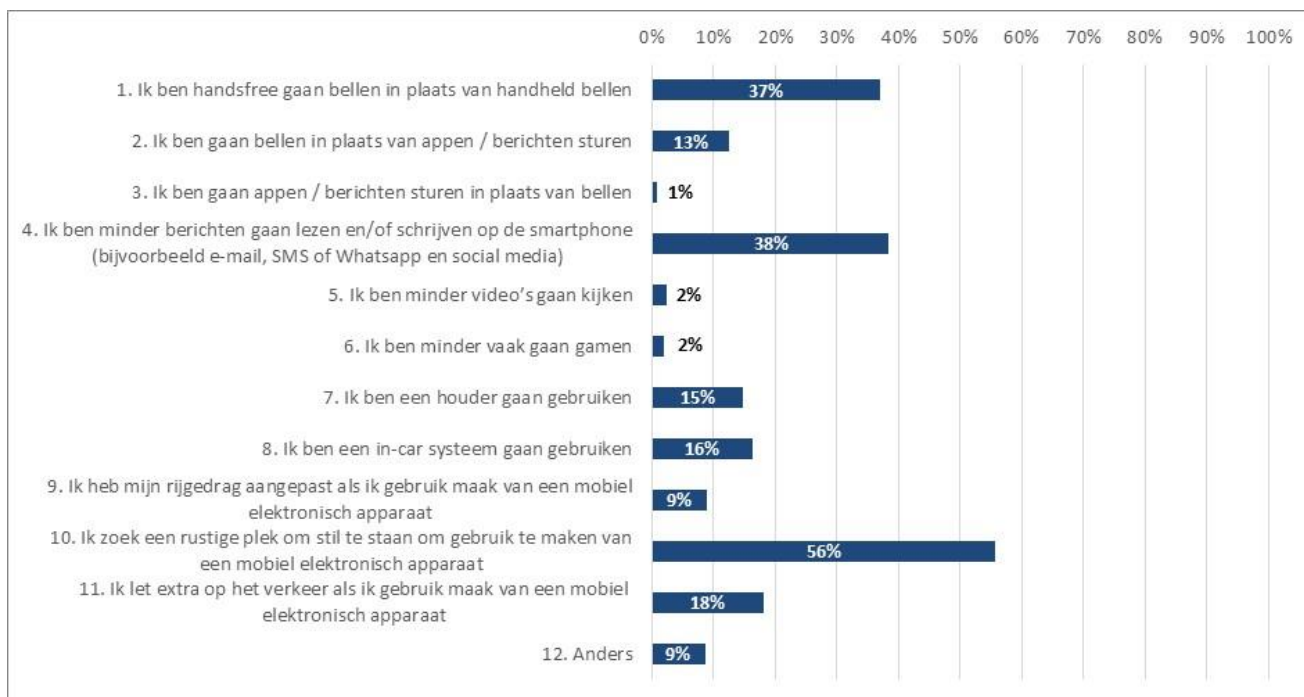
4.2 Gedrag na wijziging artikel 61a RVV 1990

4.2.1 Gedrag afgelopen 2 jaar veranderd

Aan de weggebruikers die de afgelopen twee jaar minder gebruik zijn gaan maken van hun mobiele elektronische apparaten (32%), is gevraagd wat ze hebben veranderd.¹⁰

De meest voorkomende gedragsverandering sinds de wetswijziging is dat meer dan de helft van deze groep weggebruikers een rustige plek zoekt om stil te staan als ze gebruik maken van een mobiel elektronisch apparaat (56%). Fietsers doen dit nog iets vaker (59%) dan automobilisten (54%). Ook is veel verandering zichtbaar in het lezen en schrijven van berichten: meer dan een derde (38%) is dit minder gaan doen. Daarnaast is een derde van deze groep weggebruikers (37%) handsfree gaan bellen in plaats van handheld. Onder automobilisten en fietsers is dit aandeel nagenoeg gelijk (respectievelijk 38% en 37%).

¹⁰ Hiervoor is het antwoord gebruikt op de stelling: "In vergelijking met twee jaar geleden ben ik tijdens het rijden mijn mobiele elektronische apparaten minder gaan gebruiken (uitgezonderd navigatie bedienen)." (zie par. 4.4)

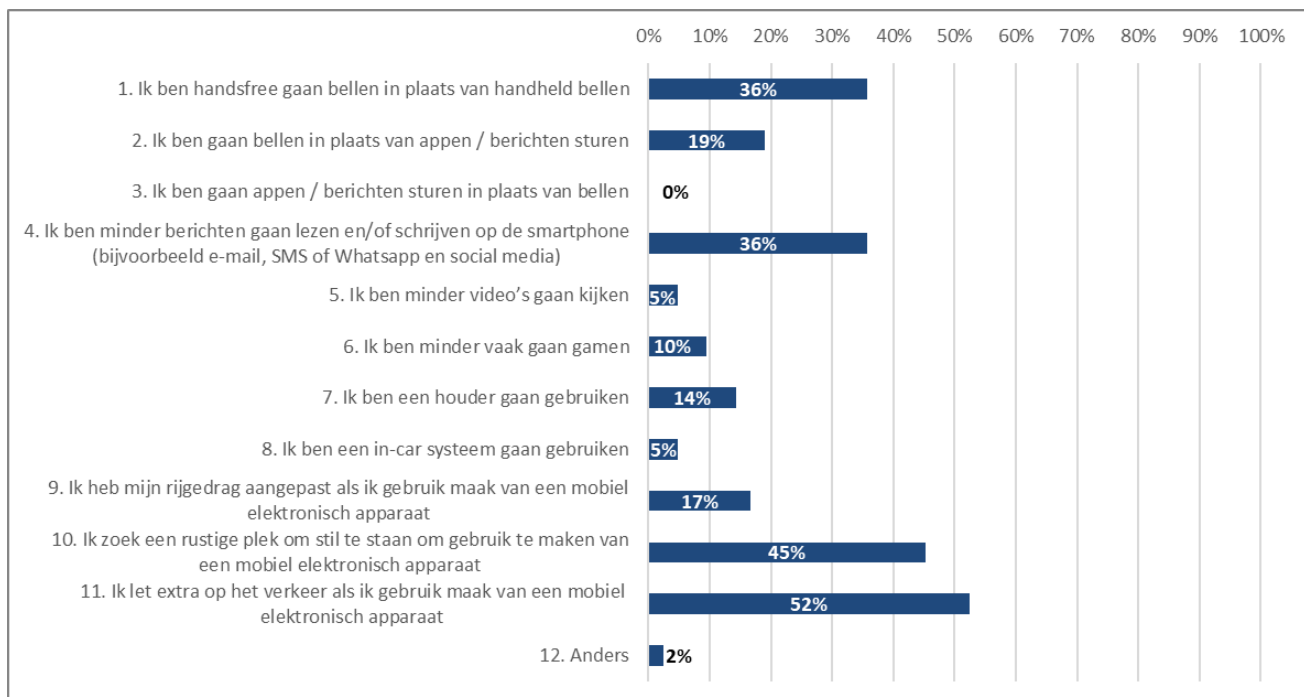


Figuur 12 Vraag 7: Wat heb je de afgelopen twee jaar veranderd in je gedrag tijdens het rijden? (Meerdere antwoorden mogelijk, N=731, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Jongeren

Meer dan de helft (52%) van de 12 t/m 17-jarigen let extra op het verkeer als ze gebruik maken van hun smartphone. Dit aandeel is veel hoger dan bij de oudere weggebruikers.

Minder dan de helft van de jongeren zoekt een rustige plek om stil te staan als ze gebruik maken van een smartphone (45%). Ook zijn jongeren minder berichten gaan lezen en schrijven (36%) en meer handsfree gaan bellen in plaats van handsheld (36%).

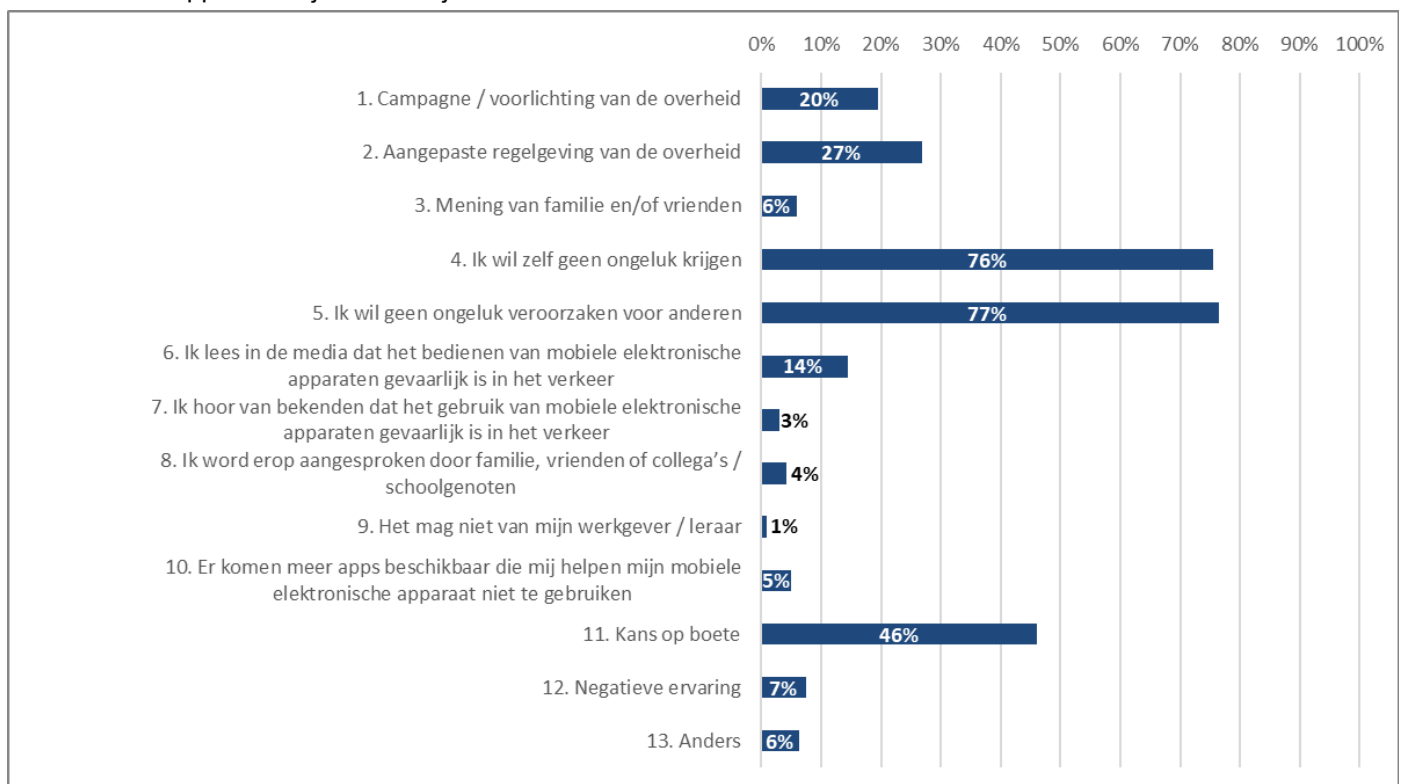


Figuur 13 Vraag 7: 12 t/m 17-jarigen - Wat heb je de afgelopen twee jaar veranderd in je gedrag tijdens het rijden? (Meerdere antwoorden mogelijk, N=42, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

4.2.2 Redenen minder handelingen

Aan de weggebruikers die de afgelopen twee jaar minder gebruik zijn gaan maken van hun mobiele elektronische apparaten, is gevraagd wat ze hebben veranderd.¹¹ De meest genoemde reden voor het minder gebruik maken van mobiele elektronische apparaten is de verkeersveiligheid: zelf geen ongeluk krijgen (76%) en geen ongeluk veroorzaken voor anderen (77%). Voor bijna de helft (46%) is ook de kans op een boete een reden voor het minder gebruik maken. Bij de groep overige weggebruikers is dit even hoog (47%) dan bij fietsers (48%) en automobilisten (39%).

Van de weggebruikers die zeggen dat ze de afgelopen twee jaar minder gebruik zijn gaan maken van mobiele elektronische apparaten (32%), geeft een op de vier (27%) aan dat de aangepaste regelgeving een reden is geweest voor deze gedragsverandering. Als we deze antwoorden op elkaar betrekken, dan is voor ongeveer een op de tien weggebruikers de aangepaste regelgeving aanleiding geweest om minder gebruik te gaan maken van hun mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden.



Figuur 14 Vraag 8: Waarom ben je minder vaak gebruik gaan maken van mobiele elektronische apparaten tijdens je het rijden? (Meerdere antwoorden mogelijk, N=731, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Onder de jongeren (12 t/m 17-jarigen) is verkeersveiligheid de meest genoemde reden voor het minder gebruik maken van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden in de afgelopen twee jaar: zelf geen ongeluk krijgen (79%) en geen ongeluk veroorzaken voor anderen (71%). Dit is in lijn met de redenen van de andere weggebruikers. De campagne/voorlichting van de overheid wordt weinig aangegeven als reden, namelijk door een op de tien (10%). Voor meer dan drie kwart (77%) is ook de kans op een boete een reden. Dit is aanmerkelijk hoger dan bij andere weggebruikers.

Een op de vier jongeren (25%) maakt sinds de afgelopen twee jaar minder gebruik van mobiele elektronische apparatuur. Van die groep geeft vier op de vijf (81%) jongeren aan dat de aangepaste regelgeving en/of boete een reden is geweest om minder gebruik te maken van hun mobiele elektronische apparaat. Na betrekking van deze

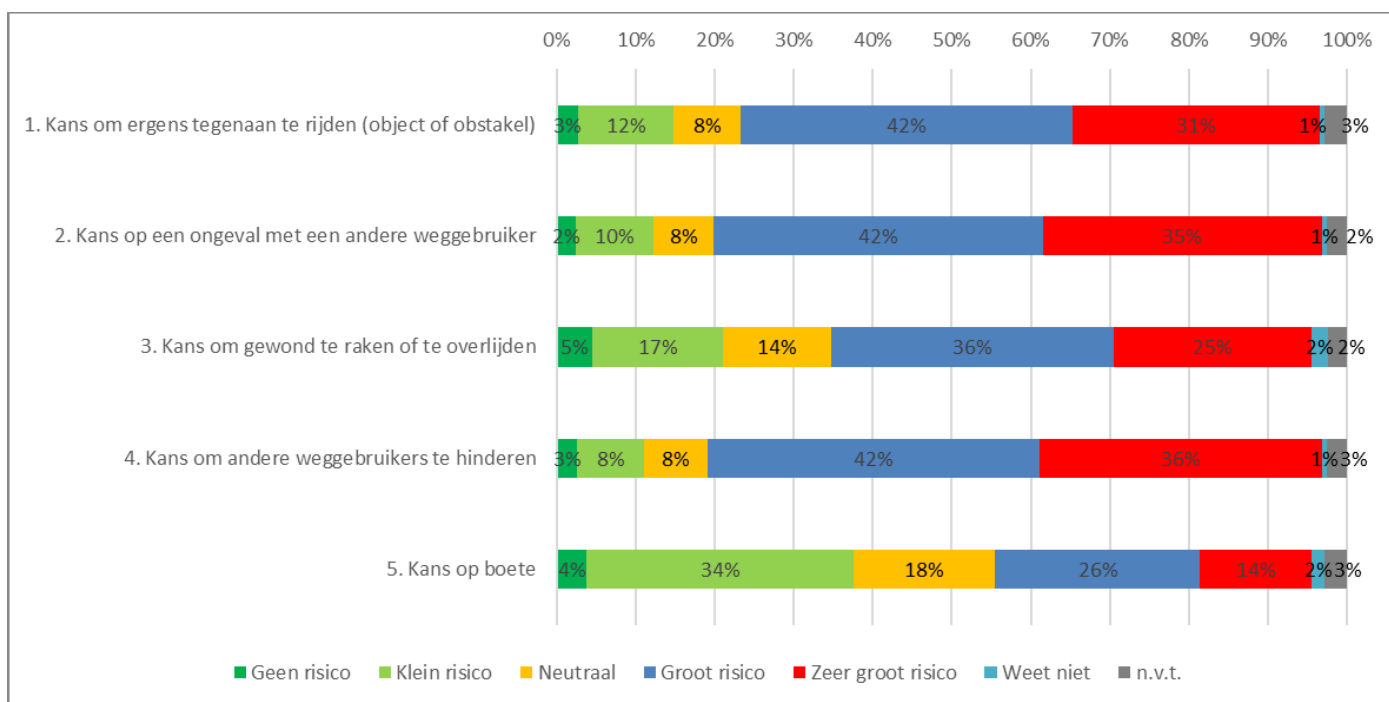
¹¹ Hiervoor is het antwoord gebruikt op de stelling: "In vergelijking met twee jaar geleden ben ik tijdens het rijden mijn mobiele elektronische apparaten minder gaan gebruiken (uitgezonderd navigatie bedienen)." (zie par. 3.4)

antwoorden op elkaar zijn ongeveer een op de vijf (20%) jongeren minder gebruik gaan maken van elektronische apparatuur naar aanleiding van de aangepaste regelgeving en/of de boete. Aangezien de boete rechtstreeks het gevolg is van de wetswijziging van artikel 61a RVV 1990 en de handhaving die hierop plaatsvindt, is het mogelijk de genoemde gedragsverandering daaraan toe te schrijven.

4.3 Risicoperceptie

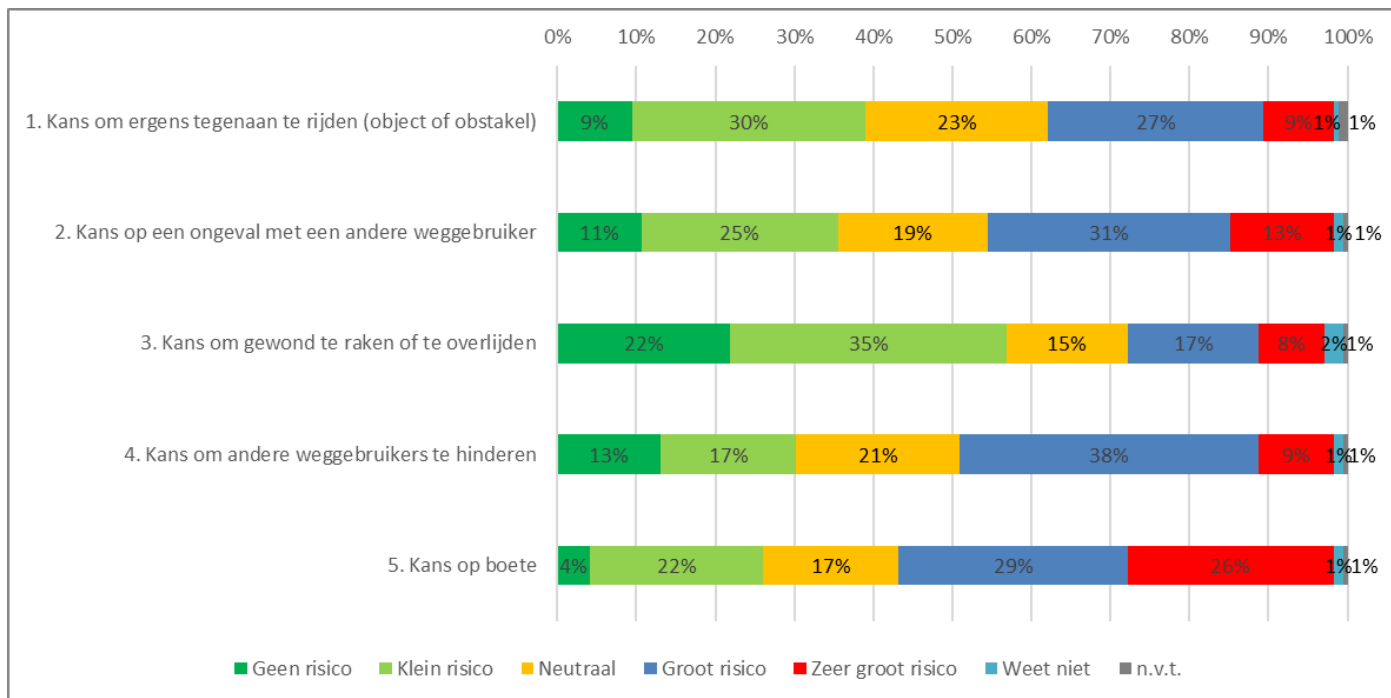
Aan de weggebruikers zijn enkele stellingen voorgelegd die betrekking hebben op de risico's die worden gezien aan het gebruik van elektronische mobiele apparaten. Enkele risico's worden door de weggebruikers als (zeer) groot ingeschat: vier van de vijf weggebruikers ervaart een (groot) risico om andere weggebruikers te hinderen (78%), op een ongeval met een andere weggebruiker (77%) of om ergens tegenaan te rijden (73%). Bijna twee derde (61%) vindt dat er een (groot) risico is om gewond te raken of te overlijden. Wat betreft de risicoperceptie wordt ook gewezen op het risico op een boete (40%).

Onder automobilisten en fietsers zijn geen grote verschillen zichtbaar in de resultaten ten opzichte van alle weggebruikers zoals hierboven beschreven. Wel is de risicoperceptie onder overige weggebruikers lager dan alle weggebruikers zoals de kans om ergens tegenaan te rijden (respectievelijk 64% en 73%) en de kans op een ongeval met een andere weggebruiker (respectievelijk 68% en 77%). Een lagere risicoperceptie om gewond te raken of te overlijden geldt ook voor overige weggebruikers in vergelijking tot alle weggebruikers (respectievelijk 56% en 61%). Hetzelfde geldt voor de beoordeling van het risico andere weggebruikers te hinderen (respectievelijk 69% en 78%).



Figuur 15 Vraag 9: Hoe beoordeel je het risico als je gebruik maakt van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

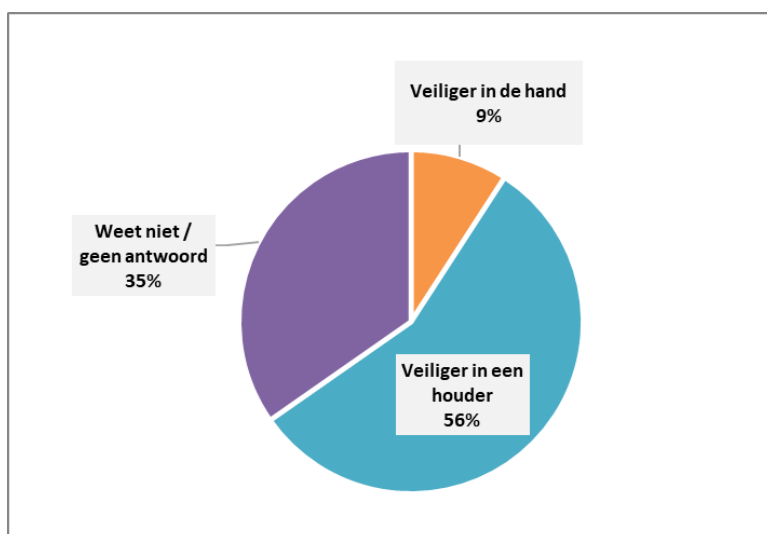
Bijna de helft (47%) van de jongeren (12 t/m 17-jarigen) ervaart een groot risico om de weggebruiker te hinderen. De kans op een ongeval met een weggebruiker of ergens tegenaan rijden wordt minder vaak als een hoog risico ingeschat (respectievelijk 44% en 36%). Ook wordt het risico om gewond te raken of te overlijden door slechts een op de vier (25%) erkend. De kans op een boete wordt door jongeren hoger ingeschat (55%) dan door andere weggebruikers. De risicoperceptie bij 12 t/m 17-jarigen verschilt sterk van de andere weggebruikers waarbij sommige risico's zelfs twee keer zo laag worden ingeschat door jongeren.



Figuur 16 Vraag 9: 12 t/m 17-jarigen - Hoe beoordeel je het risico als je gebruik maakt van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden? (Een antwoord mogelijk, N=169)

4.3.1 Veiliger in hand of houder

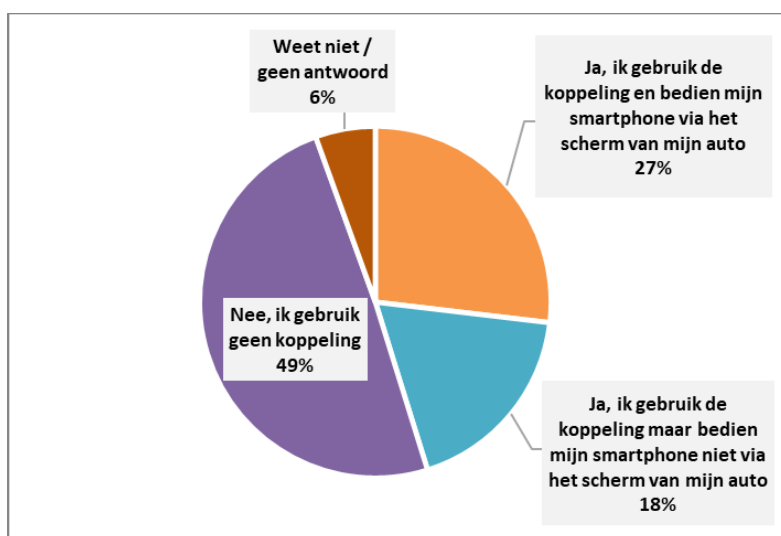
Weggebruikers kunnen ervoor kiezen om de smartphone in een houder te plaatsen zodat ze deze kunnen gebruiken. Meer dan de helft (56%) van de weggebruikers vindt het gebruik van een houder veiliger. Een minderheid (9%) vindt het gebruik in de hand veiliger. Ook een aanzienlijk deel van de weggebruikers, meer dan een derde (35%), weet dit niet of heeft geen antwoord.



Figuur 17 Vraag 10: Vind je het veiliger om je smartphone in de hand te bedienen of in een speciale smartphone-houder? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

4.3.2 Koppeling smartphone en auto

Automobilisten kunnen ervoor kiezen om hun smartphone te koppelen aan hun auto en de smartphone op deze manier te bedienen. Bijna een derde (27%) van de automobilisten koppelt de smartphone aan de auto en maakt gebruik van het scherm om de smartphone te bedienen. Bijna de helft (49%) van de automobilisten geeft aan geen gebruik te maken van een koppeling. Het kan een bewuste keuze zijn om hier geen gebruik van te maken of het gaat hierbij om automobilisten die niet beschikken over een auto met koppelingsmogelijkheid. Ook geeft bijna een vijfde (18%) van de automobilisten aan dat ze wel een koppeling gebruiken, maar de smartphone niet via het scherm van de auto bedienen.



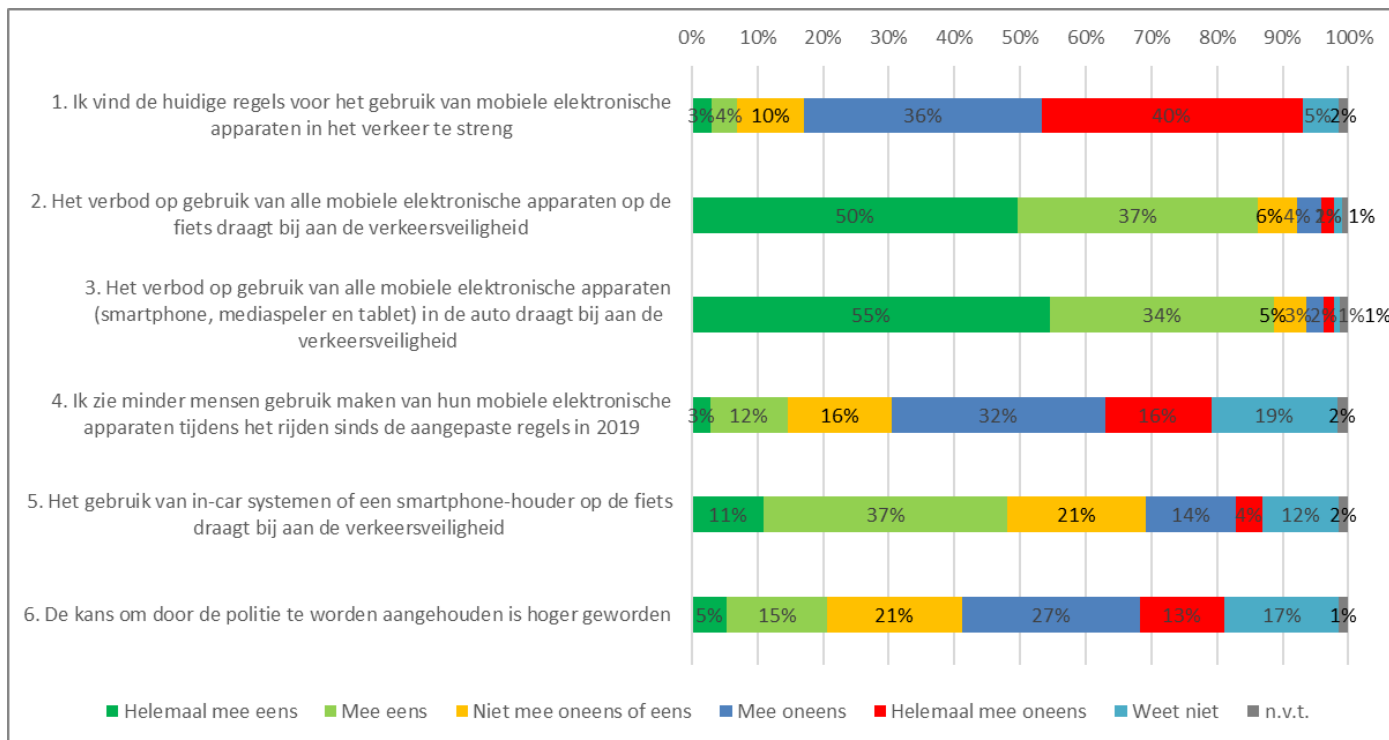
Figuur 18 Vraag 11: Automobilisten - Maak je gebruik van een koppeling (bv. met bluetooth) tussen je smartphone en auto waardoor functies op het scherm in auto beschikbaar komen? (Een antwoord mogelijk, N=1732, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

4.4 Houding en motivatie wetswijziging

Aan de weggebruikers zijn enkele stellingen voorgelegd om naar hun opvattingen te vragen met betrekking tot de wetswijziging in 2019. Van alle weggebruikers vindt slechts een zeer klein deel (7%) dat de regels te streng zijn. Meer dan drie kwart (76%) van de weggebruikers is het (helemaal) oneens met de stelling dat de regels te streng zijn. De overgrote meerderheid is van mening dat het verbod voor fiets (86%) én voor auto (89%) bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Eén op de zes (15%) respondenten ziet dat het gebruik bij andere weggebruikers is afgenomen sinds de wetswijziging in 2019. Bijna de helft (48%) vindt dat het gebruik van in-car systemen of een houder op de fiets bijdraagt aan veiligheid. Een op de vijf weggebruikers (21%) vindt dat de kans om door de politie te worden aangehouden hoger is geworden.

Onder automobilisten, fietsers en overige weggebruikers zijn geen grote verschillen aanwezig in houding over de wetswijziging.



Figuur 19 Vraag 14: In hoeverre ben je het oneens of eens met onderstaande stellingen? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Jongeren (12 t/m 17-jarigen) hebben wel andere opvattingen dan de gemiddelde weggebruiker. Bijna een kwart van de jongeren (23%) vindt de regels te streng; dat is hoger dan de gemiddelde weggebruiker (7%). De meerderheid van de jongeren vindt dat het verbod voor fiets (68%) én voor auto (77%) bijdraagt aan de verkeersveiligheid, dit is lager dan het gemiddelde. Eén op de vijf (21%) jongeren ziet dat het gebruik bij andere weggebruikers is afgenomen sinds de wetwijziging in 2019; dit is hoger dan de gemiddelde weggebruiker (15%). Minder dan de helft van de jongeren (43%) vindt dat de kans om door de politie te worden aangehouden hoger is geworden; dat is twee keer zoveel als bij de gemiddelde weggebruiker.

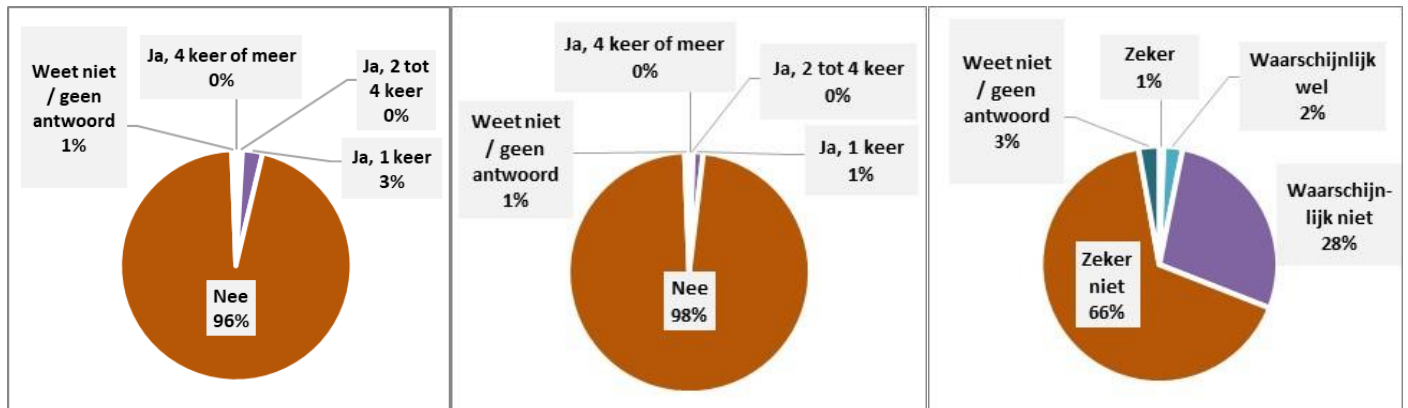
4.5 Handhaving: waarschuwingen, boetes en verwachtingen

Aan de respondenten zijn enkele stellingen voorgelegd over de waarschuwingen en boetes die ze hebben gehad van de politie. Ook is gevraagd naar hun verwachting om een boete te krijgen.

Uit de antwoorden maken wij op dat een zeer klein percentage van de weggebruikers in de afgelopen twee jaar wel eens is aangesproken door de politie op het gebruik van een smartphone in het verkeer: 3% is een keer aangesproken. Het deel van de weggebruikers dat een boete heeft gekregen van de politie ligt lager: 1% heeft de afgelopen twee jaar een boete gekregen.

Ook is gevraagd hoe waarschijnlijk men het vindt dat men het komende jaar een boete krijgt voor het gebruik van een smartphone in het verkeer. Daarbij geeft twee derde (66%) aan dat ze zeker weten dat ze geen boete zullen ontvangen. Daarentegen is 1% van de weggebruikers van mening dat ze een boete zullen krijgen en 2% denkt dat ze waarschijnlijk een boete zullen krijgen. Er is ook een aanzienlijke groep van ruim een vierde (28%) die denkt dat ze waarschijnlijk geen boete zullen krijgen.

Onder fietsers is het aandeel dat wel eens is aangesproken door de politie (4%) hoger dan voor automobilisten (2%). Ook is het aandeel beboete fietsers (2%) hoger dan beboete automobilisten (1%) en de subjectieve pakkans is ook groter voor fietsers (3%) dan voor automobilisten (2%).



Figuur 20 Vraag 15 (links): Ben je de afgelopen twee jaar wel eens aangesproken door de politie op het gebruik van een mobiel elektronisch apparaat in het verkeer? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast), Vraag 16 (midden): Heb je de afgelopen twee jaar wel eens een boete gekregen van de politie voor het gebruik van een mobiel elektronisch apparaat in het verkeer? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast), Vraag 17 (rechts): Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je het komende jaar een boete krijgt voor het gebruik van een mobiel elektronisch apparaat in het verkeer? (Een antwoord mogelijk, N=2265, de wegingsfactor op geslacht en leeftijd is hierop toegepast)

Bij de jongeren (12 t/m 17-jarigen) zijn de percentages hoger. Een op de tien jongeren (10%) is een keer aangesproken door de politie; dit is veel hoger dan de gemiddelde weggebruiker. Bovendien is een op de twintig (5%) van de jongeren meerdere keren aangesproken door de politie. Van de jongeren heeft 5% een boete ontvangen; dat is hoger dan de gemiddelde weggebruiker. Bijna een op de vijf jongeren (18%) verwacht een boete door de politie; ook dat is hoger dan gemiddeld.

5 Analyse gevolgen op afleiding in het verkeer, handhaafbaarheid en toekomstbestendigheid

5.1 Gevolgen op afleiding in het verkeer

5.1.1 Vergelijking met andere studies en onderzoeken

In deze evaluatie proberen we een antwoord te vinden op de vraag wat de gevolgen zijn geweest van de wetswijziging van artikel 61a RVV 1990 in 2019 op afleiding in het verkeer. Omdat er geen nulmeting is verricht, waartegen de resultaten van de verrichte enquête kunnen worden afgezet, is gekeken of een vergelijking mogelijk is met andere onderzoeken. In de expertsessies is naar voren gekomen dat als de resultaten van de verrichte enquête worden vergeleken met de resultaten uit andere onderzoeken (bijvoorbeeld van de SWOV of TeamAlert), er dan een aantal zaken zijn waar rekening mee moet worden gehouden. In de eerste plaats verschilt de opzet van de verschillende onderzoeken. Een belangrijk verschil is of in het onderzoek een vragenlijst c.q. enquête is gebruikt of dat metingen zijn gedaan met behulp van observaties. In het ene geval wordt gevraagd naar wat mensen zeggen dat ze doen, terwijl in het andere geval daadwerkelijk wordt gekeken en gemeten wat mensen doen. Als naar het gedrag van mensen wordt gevraagd, dan kunnen sociaal wenselijke antwoorden worden gegeven. De resultaten van fysieke metingen, zoals de monitor naar apparatuurgebruik van Rijkswaterstaat, kunnen sterk afwijken van de cijfers uit enquête-onderzoeken zoals het dagboekonderzoek (zie hoofdstuk 2). Deze cijfers uit de fysieke metingen geven aan hoeveel procent van de weggebruiker op enig moment tijdens de rit bezig is met afleidende activiteiten en zijn daarom lager dan de cijfers verkregen uit vragenlijststudies die over de frequentie van afleidende activiteit in het algemeen gaan.

In de tweede plaats is er verschil tussen een mobiele telefoon of smartphone en mobiele elektronische apparaten. Onze enquête is gericht op de wetswijziging in 2019. Dit betekent dat de vragen die we hebben gesteld expliciet betrekking hadden op het gebruik van alle mobiele elektronische apparaten en niet alleen de smartphone. Weliswaar is te verwachten dat de smartphone het meest gebruikte mobiele elektronische apparaat is onder de meeste groepen weggebruikers, toch is de categorie mobiele elektronische apparaten breder en kan dit de percentages beïnvloeden.

In de derde plaats verschillen de populaties in de verschillende onderzoeken. Sommige onderzoeken richten zich op alle weggebruikers (bijvoorbeeld automobilisten, fietsers en voetgangers zoals in de Barometer), terwijl andere onderzoeken zich specifiek richten op jongeren (12 t/m 24-jarigen of 18 t/m 24-jarigen in de onderzoeken van TeamAlert). Onze evaluatie richt zich op alle bestuurders van voertuigen, uitgezonderd rijinstructeurs.

In de vierde plaats is de vraagstelling in de onderzoeken verschillend, waardoor de antwoorden op de vragen lastig zijn te vergelijken. Dat geldt zowel voor de vraagstelling zelf als voor de antwoordcategorieën. Bij sommige onderzoeken, zoals de SWOV Interpolis Barometer, wordt in de vraagstelling nadruk gelegd op het verschil tussen rijden enerzijds en stilstaan in bijvoorbeeld een file anderzijds. Bovendien worden in de verschillende onderzoeken ook verschillende antwoordcategorieën gebruikt, zoals bij de vragen naar het gebruik van mobiele elektronische apparaten. Soms worden bijvoorbeeld de categorieën berichten lezen en schrijven bij elkaar genomen en een andere keer afzonderlijk.

Een andere invloed waar rekening mee moet worden gehouden is COVID-19. In ons onderzoek is expliciet aan de weggebruikers gevraagd om de vragenlijst in te vullen voor de situatie zoals die was vóór of zal zijn zonder COVID-19. Toch is het mogelijk dat de COVID-19 maatregelen in 2021 invloed hebben gehad op de gegeven antwoorden.

Bij de interpretaties van de antwoorden moet ook rekening worden gehouden met een bepaalde mate van sociaal wenselijke antwoorden. Door de volgorde van de vragen zorgvuldig te kiezen en de vragen zo neutraal mogelijk te stellen is getracht de kans hierop te verkleinen, maar het is niet geheel uit te sluiten. Ook blijkt uit andere onderzoeken, zoals de Barometer, dat als bijvoorbeeld een algemene vraag wordt gesteld naar het gebruik, de percentages van gebruik lager uitvallen dan als wordt gevraagd naar hoe vaak specifieke handelingen worden verricht.

5.1.2 Verandering in het gebruik van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden

Hoeveel doden en gewonden er jaarlijks precies vallen als gevolg van afleiding in het verkeer is niet bekend. Enkele jaren geleden heeft de SWOV geschat dat het in Nederland bij auto-ongevallen jaarlijks om ten minste enige tientallen verkeersdoden gaat, met een bovengrens van ruim honderd.¹² Echter, dit is een schatting op basis van oudere, voornamelijk buitenlandse studies (hierbij ging het ook om alle vormen van afleiding).

Er zijn (nog) geen onderzoeken voorhanden waarin een duidelijke vergelijking wordt gemaakt tussen het gebruik van mobiele elektronische apparaten vóór en na de wetswijziging in juli 2019. Uit de Barometer van de SWOV blijkt dat volwassen fietsers minder handheld zijn gaan bellen in 2019 ten opzichte van 2017. Andere handelingen met de mobiele telefoon (zoals handsfree bellen, berichten sturen of lezen, foto's of video's maken) zijn niet afgenomen. Bij jonge fietsers (12 t/m 17-jarigen) is geen gedragsverandering gevonden.

In onze enquête geeft een derde (32%) van de weggebruikers aan dat ze afgelopen twee jaar minder gebruik gemaakt hebben van hun mobiele elektronische apparatuur: meer dan de helft van deze groep zoekt een rustige plek om stil te staan als ze gebruik maken van een smartphone, meer dan een derde van deze groep is minder berichten gaan lezen en schrijven en meer dan een derde is handsfree gaan bellen in plaats van handsheld. De laatstgenoemde bevinding komt overeen met de Barometer (2019): een lichte afname in handsfree bellen en een kleine toename in handheld bellen onder zowel fietsers als automobilisten in 2019 ten opzichte van 2017. Deze verandering in het gedrag van de weggebruikers heeft naar verwachting een positief effect op afleiding en daarmee ook op de verkeersveiligheid.

Een kanttekening bij dit effect is dat handsfree gebruik ook voor afleiding zorgt. De SWOV heeft in 2019 onderzocht of er verschil is tussen afleiding van telefoon in de hand en telefoon in de houder.¹³ Hiertussen bleek geen verschil te bestaan. In beide gevallen is er een negatief effect op het autorijden. Uit het onderzoek bleek dat automobilisten tijdens het appen meer slingeren en de rijsnelheid niet constant houden. Dit effect is onafhankelijk van hoe de telefoon wordt gehouden: in de hand of in de houder. In het onderzoek werd zelfs geconstateerd dat bestuurders vaker op de telefoon kijken als deze in een houder zit dan als deze in de hand wordt gehouden. Aan de andere kant vinden bestuurders het minder belastend om te appen met een telefoon in de houder dan in de hand. Het gebruik van een houder lijkt veiliger, omdat het is toegestaan, maar uit dit onderzoek blijkt dat dit niet het geval is.

Een tweede kanttekening is te plaatsen bij een handeling die door veel weggebruikers wordt verricht: navigeren. Navigeren is op zichzelf geen afleidende bezigheid, maar het instellen van de navigatie wel. Uit een ouder onderzoek van de SWOV blijkt dat bijna twee derde (64%) van de automobilisten wel eens de navigatie instelt tijdens het rijden.¹⁴ Uit recent onderzoek blijkt dat de bediening van navigatiesystemen voor 65% plaatsvindt onder het rijden. In onze enquête is expliciet gevraagd naar het instellen van navigatiesysteem, navigatieapp of Flitsmeister: automobilisten 59%, fietsers 31% en overige weggebruikers 44%.

5.1.3 Verandering in motivatie en houding

Uit onze enquête blijkt dat bijna twee derde (65%) van de respondenten ervan op de hoogte is dat de regels zijn aangepast. Dat is weliswaar een meerderheid, maar nog steeds is een kwart (25%) niet op de hoogte van de aangepaste regels. Daarmee is de bekendheid met de wetswijziging voor verbetering vatbaar.

Uit onze enquête komt naar voren dat de wetswijziging onderdeel is geworden van de risicoperceptie en motivatie van weggebruikers om minder gebruik te maken van hun mobiele elektronische apparaat. Opvallend is de mate waarin boetes doorwerken in zowel risicoperceptie als motivatie.

Als reden om minder gebruik te maken van hun mobiele elektronische apparaat is door weggebruikers aangegeven dat ze geen ongeval willen krijgen (76%) of veroorzaken (77%). Ook de kans op een boete (46%) is aangegeven als reden. Onder jongeren geldt dit zelfs voor meer dan drie kwart (77%). Dit is aanmerkelijk hoger dan bij andere

¹² Stelling, A. & Hagenzieker, M.P. (2015). Schatting aantal verkeersdoden door afleiding. Een actualisatie. R-2015-13. SWOV, Den Haag.

¹³ SWOV, Appen achter het stuur met de telefoon in een houder Rij- en kijkgedrag bij versturen of lezen van berichten in een rijsimulator R-2019-1.

¹⁴ SWOV, Mogelijke veiligheidseffecten van navigatiesystemen, Een literatuurstudie, enkele eenvoudige effectberekeningen en resultaten van een enquête, 2003.

weggebruikers. In de studie van TeamAlert en Ruigrok Netpanel¹⁵ is geen boete krijgen voor 67% van de jongere automobilisten (18 t/m 24-jarigen) een reden om de mobiele telefoon niet te gebruiken tijdens het autorijden.

Het risico op het krijgen van een boete en de kans dat men het komende jaar een boete krijgt wordt daarentegen laag ingeschat: 1% van de weggebruikers is van mening dat ze een boete zullen krijgen en 2% denkt dat ze waarschijnlijk een boete zullen krijgen. Onder jongeren (12 t/m 17-jarigen) is dit percentage hoger. Bijna één op de vijf jongeren (18%) verwacht een boete van de politie. In vergelijking met het onderzoek van TeamAlert en Samsung blijkt dat dit percentage (21%) ongeveer gelijk is.¹⁶

5.1.4 Jongeren

De groep jongeren (12 t/m 17-jarigen) is een groep met specifieke kenmerken. Opvallend is dat zij een andere risicoperceptie hebben dan de gemiddelde weggebruikers en ook andere redenen aangeven om gebruik te maken van hun mobiele elektronische apparaat.

Uit onze evaluatie blijkt dat de risicoperceptie bij 12 t/m 17-jarigen sterk verschilt van die van andere weggebruikers. Dat geldt voor de risico's die ze zien om anderen te hinderen, een ongeval te krijgen, gewond te raken of ergens tegenaan te rijden. Sommige risico's worden door jongeren zelfs twee keer zo laag ingeschat. Het enige risico dat door jongeren als hoger wordt ingeschat is het risico op een boete (55%).

In onze enquête is de vraag gesteld aan weggebruikers die na de wetwijziging in juli 2019 hun gedrag hebben veranderd, welk gedrag zij precies hebben aangepast. Van deze groep weggebruikers heeft bijna 20% aangegeven dat ze extra goed opletten in het verkeer als ze gebruik maken van een mobiel elektronisch apparaat. Opvallend is dat dit percentage veel hoger ligt bij jongeren (12 t/m 17-jarigen), namelijk 50%. Het lijkt erop dat met name jongeren vinden dat zij door extra opletten gemakkelijk gebruik kunnen maken van een mobiel apparaat tijdens deelname aan het verkeer. Echter, het gebruik blijft afleiden en heeft dit ongewenste gedrag invloed op de verkeersveiligheid.

Tijdens de expertsessie met TeamAlert is ook aangegeven dat de antwoorden van jongeren mede verklaarbaar zijn door sociale wenselijkheid en overschatting van eigen vermogen om risico's goed in te schatten. De risicoschatting onder notoire verkeersdeelnemers verbetert mogelijk wel naarmate jongvolwassenen een rijbewijs halen, meer ervaring opdoen in het verkeer en daardoor zich ook meer bewust zijn van de verkeersveiligheidsrisico's. Uit een onderzoek van TeamAlert en Samsung¹⁷ blijkt dat bij veel jongere fietsers sprake is van zelfoverschatting. Het eigen gedrag wordt veel gunstiger ingeschat dan dat van medeweggebruikers. Hierdoor wordt het eigen gebruik van de telefoon in het verkeer gerechtvaardigd. De lage risicoperceptie en het hoog inschatten van de eigen bekwaamheid kan leiden tot onveilig verkeersgedrag.

Jongeren hebben ook andere redenen voor het gebruik van hun mobiele elektronische apparaat dan de gemiddelde weggebruiker. Jongere fietsers geven vaker aan niks te willen missen (17%) dan volwassen fietsers (2%). In de Barometer (2019) waren vergelijkbare resultaten zichtbaar: 16% fietsende jongeren willen niks missen als reden voor telefoongebruik tegenover 3% fietsende volwassenen. Dit verhoudt zich met sociale druk, een smartphoneverslaving en Fear Of Missing Out (FOMO) dat onder jongeren vaker voorkomt dan onder volwassenen. Ook geeft in onze studie een aanzienlijk groter aandeel jongere fietsers aan uit verveling handelingen te verrichten tijdens het fietsen (33%) dan volwassen fietsers (9%). Dit aandeel lag in de Barometer voor beide groepen lager: 12% van de fietsende jongeren gaf aan de telefoon te gebruiken uit verveling of tijdverdrijf tegenover 5% van de fietsende volwassenen.

5.2 Handhaafbaarheid

We hebben in deze studie ook bekeken wat de handhaafbaarheid is van artikel 61a RVV 1990 (zie onderzoeksvraag 2). De handhaving op artikel 61a RVV 1990 is onderdeel van de reguliere handhaving van de politie en vindt op meerdere manieren plaats, door middel van surveillance en cameratoezicht. Daarnaast vindt handhaving plaats tijdens reguliere controles en tijdens landelijke acties, waarbij verkeershandhavingsteams op verschillende thema's controleren, zoals drugs, alcohol en afleiding in het verkeer.

¹⁵ TeamAlert & Ruigrok Netpanel, Afleiding door smartphonegebruik, april 2019

¹⁶ TeamAlert & Samsung, Jongeren en verkeersveiligheid, 11 september 2019.

¹⁷ TeamAlert & Samsung, Jongeren en verkeersveiligheid, 11 september 2019.

In ons onderzoek is het aandeel weggebruikers dat is aangesproken op het gebruik van hun mobiele apparatuur of dat daadwerkelijk een boete heeft gekregen laag. Dit geldt voor zowel automobilisten als fietsers. Onder fietsers is het aandeel dat een boete heeft gekregen fractioneel hoger (3%) dan onder automobilisten (1%). Onder jongeren die veelal fietsen is dit aandeel iets hoger: 6%. De verklaring is dat het aandeel mobiel apparatuur gebruik onder fietsers hoger is doordat het relatief makkelijk waarneembaar is voor handhavers. Bij automobilisten is dit iets moeilijker. Het mobiel apparatuurgebruik bij gemotoriseerd verkeer wordt wel steeds makkelijker detecteerbaar door het gebruik van speciale camera's. Het lage aandeel in dit onderzoek is vergelijkbaar met het Barometer-onderzoek van de SWOV uit 2019 waar twee van de 4.068 respondenten aangeven een boete te hebben ontvangen.

In vergelijking met andere onderzoeken zijn de cijfers in ons onderzoek laag te noemen. In het onderzoek van SAMR¹⁸ waren de waarschuwingen, ontvangen boetes en verwachtingen hoger. Bij automobilisten was dit respectievelijk 13%, 10% en 12% (ons onderzoek: 2%, 1% en 2%) en bij fietsers respectievelijk 13%, 10% en 15% (ons onderzoek: 4%, 2% en 3%). Een mogelijke verklaring voor dit verschil kan zijn dat de handhaving van de politie net na de wetswijziging in 2019 nadrukkelijker in beeld was dan erna.

5.2.1 Politie

De politie ziet het als een positieve ontwikkeling dat jongeren een hogere subjectieve pakkans ervaren. Daarentegen kan het risico op een boete voor weggebruikers altijd verder worden vergroot. Het aandeel daadwerkelijk beboete weggebruikers dat uit onze enquête naar voren komt, wordt als realistisch gezien.

De opvatting van de politie is dat artikel 61a RVV 1990 voldoende is en goed werkbaar. Er is goed op te handhaven. Met de MONOCam zijn overtredingen voor motorvoertuigen op rijkswegen makkelijker te constateren. Bij fietsers geldt dat overtredingen te zien zijn, maar dat het staande houden met een politieauto weer wat lastiger is in vergelijking met een motoragent of een agent op de fiets. Handhaving bij vrachtwagenchauffeurs kan lastig zijn door de hoge zit van de chauffeur en de aanwezigheid van gordijnen.

5.2.2 Openbaar Ministerie

De opvatting van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM) is dat de wetswijziging een goede en noodzakelijke wijziging is geweest. Het is een stap voorwaarts en geeft uiteindelijk meer duidelijkheid. In de wetswijziging van 2019 waren nog wel enkele onduidelijkheden aanwezig maar die zijn door jurisprudentie verduidelijkt. Bijvoorbeeld het begrip 'vasthouden'. Inmiddels is helder wat daaronder wordt verstaan. Overigens kunnen er altijd onduidelijkheden optreden als gevolg van nieuwe mobiele elektronische apparaten die verschijnen (denk aan smartglasses en smartwatches). Mogelijke grensgevallen met betrekking tot het vasthouden van mobiele apparaten in het verkeer kunnen over het algemeen goed worden opgevangen met artikel 61a RVV 1990. De wet verder aanscherpen van 'vasthouden' naar 'gebruik' zal niet het gewenste effect opleveren. Hier is in relatie tot de wetswijziging in 2019 al eerder uitvoering over nagedacht, maar dit is naar verwachting niet goed te handhaven.

Ook heeft het veel winst opgeleverd dat op kenteken is te handhaven, zodat ook semiautomatische handhaving met camera's kan plaatsvinden. Dat is efficiënter dan handhaving op straat.

Alle risicovolle handelingen tijdens de verkeersdeelname die niet onder artikel 61a RVV 1990 vallen, kunnen worden ondervangen met artikel 5 (of artikel 5a) Wegenverkeerswet 1994 (verder: WVV 1994). Een nadeel van artikel 5 WVV 1994 is echter dat dit een zware overtreding is waar uitgebreide waarnemingen voor nodig zijn, verwerkt in een gedetailleerd proces-verbaal. De procedure is ook ingewikkelder dan bij artikel 61a RVV 1990. Het is bruikbaar als vangnet voor uitzonderingen, maar het leent zich niet voor 'alledaagse' en veel voorkomende overtredingen.

Artikel 61a RVV 1990 wordt voor nu en voor de komende tijd als afdoende gezien en voor de komende ontwikkelingen als duidelijk genoeg.

¹⁸ SAMR – Gebruik smartphone in het verkeer fietsers & automobilisten (12-12-2019)

5.3 Toekomstbestendigheid

Een laatste vraag in deze evaluatie is wat de toekomstbestendigheid van de wijziging van artikel 61a RVV 1990 is (zie onderzoeksvraag 3). De huidige wetgeving is handhaafbaar en de gehanteerde definities in de wetgeving zijn door grensgevallen (met eventueel jurisprudentie) verduidelijkt (zie paragraaf 6.3). Risicovolle handelingen die niet te beboeten zijn onder artikel 61a RVV 1990 kunnen via artikel 5(a) WVV 1994 worden berecht, maar hiervoor moeten complexe en tijdrovende dossiers worden opgebouwd.

Daarnaast kunnen door technologische ontwikkelingen nieuwe grensgevallen ontstaan die via een aanscherping van artikel 61a RVV 1990 kunnen worden ondervangen. Tijdens de expertsessies kwam een aantal reeds bekende ontwikkelingen aan de orde die de nodige afleiding kunnen veroorzaken:

- **De smartphonehouder op het autostuur als alternatief voor de dashboardhouder:** tegenwoordig zijn ook smartphonehouders te koop die op het autostuur worden bevestigd of aan het autostuur worden gehangen. Dit kan een afleidende werking omdat de smartphone zich bevindt in het zichtveld van de bestuurder. In principe is dit niet te beboeten onder artikel 61a RVV 1990, omdat de smartphone in een houder zit en niet wordt vastgehouden. Daarentegen kan het bedienen wel een afleidende werking hebben en van invloed zijn op de verkeersveiligheid.
- **Apple CarPlay en Android Auto:** Een recente ontwikkeling is de mogelijkheid om de smartphone te koppelen aan de auto om functies via een scherm in de auto beschikbaar te maken. Sinds 2015 is Apple CarPlay beschikbaar in Nederland en sinds 2021 kan er in Nederland gebruik worden gemaakt van Android Auto. Nagenoeg alle autofabrikanten bieden Apple CarPlay en Android Auto aan in de nieuwe modellen. Met CarPlay kunnen via een scherm op het dashboard spraakopdrachten worden gegeven aan Siri, kunnen binnenkomende berichten worden voorgelezen en kan muziek worden gestart. Met de Android Auto kan worden genavigeerd met Google Maps of Waze, inkomende berichten kunnen worden beantwoord en muziek kan worden beluisterd (via bijvoorbeeld Spotify). In een Amerikaanse studie waarin de effecten met behulp van rijtesten zijn gemeten, wordt geconcludeerd dat zowel CarPlay als Android Auto systems minder visuele en cognitieve aandacht vragen dan ingebouwde infotainment systemen. CarPlay en Android Auto systems vereisen een gemiddeld niveau van aandacht, terwijl de ingebouwde systemen gemiddeld genomen een hoog niveau vereisen.
- **Van Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) naar volledige automatisering in het wegverkeer:** De automatisering in het wegverkeer is een voortgaande ontwikkeling waarbij de eerste semi-autonome voertuigen al op de weg rijden. De hybride situatie waarbij een combinatie van traditionele voertuigen en voertuigen met een bepaald niveau van automatisering (zoals voertuigen die beschikken over ADAS) rondrijden leidt ook tot verkeersveiligheidsrisico's. Systemen die (een deel van) de rijtaak overnemen verlagen de reactietijd en het attentieniveau van de bestuurder. Ook krijgt de weggebruiker steeds meer de rol van procesbewaker waarbij ingrijpen op het besturingssysteem de voornaamste taak wordt. Weggebruikers kunnen afgeleid raken door zich meer met secundaire handelingen en minder met de rijtaak bezig te houden.
- **Voortschrijdende ontwikkeling smartglasses:** deze draagbare computerbril voegt informatie toe aan wat de drager van de bril ziet. Verschillende typen smartglasses bestaan: sommigen zijn afleidend (door bijvoorbeeld het bekijken van digitale afbeeldingen of het versturen van berichten) en anderen zijn juist minder afleidend (de gebruiker kan er beter door zien). In de toekomst kan het aantal functies op smartglasses verder worden uitgebreid. Smartglasses zijn handsfree te besturen middels spraakberichten en andere smartglasses zijn te besturen via knoppen. Ook zijn sommige brillen te besturen via de smartphone. Behalve over privacy is er ook discussie over de afleidende werking van smartglasses. Het handsfree gebruik biedt juist een manier om geen smartphone meer aan te raken tijdens het rijden, maar de visuele componenten die de weggebruiker in beeld krijgt en de bijbehorende functies kunnen een afleidende werking hebben.

De technologie ontwikkelt zich snel, waardoor er over een paar jaar wellicht nieuwe ontwikkelingen zijn waar we nu nog geen zicht op hebben, maar die wel degelijk relevant zijn voor de toekomstbestendigheid van artikel 61a RVV 1990.

Bijlage A Gebruikte literatuur

ANWB, Windesheim, Bijlagen Smartphonegebruik in de auto, 2017.

Arcadis, Evaluatie van interventies voor verantwoord smartphonegebruik op de fiets, 2017.

Dingus, T.A., Owens, J.M., Guo, F., Fang, Y., et al. (2019). In: Safety Science, vol. 119, p. 98-105.

Kantar, Aandacht in het verkeer, Vooronderzoek automobilisten, 2017.

Kantar, Aandacht in het verkeer, Vooronderzoek fietsers, 2017.

Kantar, Aandacht in het verkeer, Eindrapportage campagne-effectonderzoek, 2019.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Berichten ontvangen in het verkeer, september 2021.

Rijkswaterstaat, Apparatuurgebruik fietsers, voorjaar 2019

Rijkswaterstaat, Apparatuurgebruik, gordeldracht en gebruik kinderzitjes door automobilisten en chauffeurs In auto's, bestelwagens en vrachtwagens. 24 november 2021.

Rijkswaterstaat, Invloeds(f)actoren zakelijke rijders en smartphonegebruik, 2016.

Rijkswaterstaat, Vervolgmeting apparatuurgebruik fietsers, voorjaar 2021.

SAMR, Draagvlak telefoongebruik tijdens het fietsen, 2017.

SWOV (2020). Afleiding in het verkeer. SWOV-Factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.

SWOV, Appen achter het stuur met de telefoon in een houder Rij- en kijkgedrag bij versturen of lezen van berichten in een rijnsimulator R-2019-1.

SWOV, Handhaving van het verbod op handheld telefoongebruik, 2020.

SWOV, Interpolis Barometer 2017 (R-2017-19) en 2019 (R-2019-26) Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer.

SWOV, Mogelijke veiligheidseffecten van navigatiesystemen, Een literatuurstudie, enkele eenvoudige effectberekeningen en resultaten van een enquête, 2003.

SWOV, Stelling, A. & Hagenzieker, M.P. (2015). Schatting aantal verkeersdoden door afleiding. Een actualisatie. R-2015-13. Den Haag. TeamAlert en Samsung, Smartphonegebruik tijdens het fietsen, september 2019.

TeamAlert & Ruigrok Netpanel, Afleiding door smartphonegebruik, april 2019.

TeamAlert & Samsung, Jongeren en verkeersveiligheid, 11 september 2019.

Colofon

EVALUATIE WIJZIGING ARTIKEL 61A RVV 1990

AUTEUR

Patrick Kalders
Charline Dielen
Tim Wools

DATUM

10 maart 2022

GECONTROLEERD DOOR

Charline Dielen
Adviseur

VRIJGEGEVEN DOOR

Bettinka Rakic
Hoofd Adviesgroep Beleid & Smart Innovation

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis-nederland](https://www.arcadis-nederland.nl)



[arcadis.nl](https://www.arcadis.nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.ArcadisNetherlands.com)