

# Convenant

## “Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer”

### September 2017

Dit convenant komt voort uit de ambitie van meerdere partijen uit diverse disciplines om ongevallen door afleiding door smartfuncties te voorkomen. De partijen werken samen in een kopgroep, die is ontstaan uit drie werkgroepen: *werkgroep Afleiding* naar aanleiding van het verkeersveiligheidsdiner, *werkgroep Norm voor producenten/werkgevers* onder leiding van IenM en de *Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour* (bijlage 2). Zij zien afleiding in het verkeer als een urgent en toenemend probleem. Dit heeft ook een relatie met de ontwikkeling van geautomatiseerde voertuigfuncties die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, maar ook de nodige interactie met de bestuurder vergen.

Smartfuncties zijn toepassingen die worden aangeboden via onder andere smartphones, in-car schermen, navigatiesystemen en ADAS<sup>[1]</sup>. Voorbeelden zijn rijtaakondersteunende diensten (bijvoorbeeld verkeersinformatie en navigatie), maar ook entertainmentdiensten (bijvoorbeeld spelletjes of filmpjes), en communicatiediensten (bijvoorbeeld bellen of tekstberichten).

Er zijn smartfuncties die de rijtaak ondersteunen en kunnen bijdragen aan de veilige uitoefening van de rijtaak. Ze zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid en doorstroming, maar moeten zo veilig mogelijk worden aangeboden. Essentie is dat de bestuurder altijd de rijtaak als primaire taak kan blijven uitoefenen. Hiervoor is vanuit de Smart Mobility Community for Standards and Practices het Position Paper ‘Verkeersveilig gebruik van smart devices én smart mobility’ geschreven met uitgangspunten voor een veilig ontwerp en gebruik van smartfuncties (bijlage 3).

Naast het gebruik van smartfuncties voor rijtaakondersteunende systemen, is de verleiding voor bestuurders groot om ook andere smartfuncties te gebruiken tijdens het rijden. Het gaat bijvoorbeeld om bellen of het bekijken van sociale media. Dit geldt op dit moment, maar ook in de toekomst als bij het ‘besturen’ van een (deels) zelfrijdende auto alertheid nog steeds belangrijk is: je dient namelijk nog steeds op tijd te reageren als het systeem dat van de bestuurder vraagt. De bestuurder is verantwoordelijk voor zijn gedrag in het verkeer, maar is tegelijkertijd feilbaar en kwetsbaar. De verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gebruik van smartfuncties mag daarom niet alleen bij de weggebruiker liggen. Ook stakeholders dragen verantwoordelijkheid in het voorkomen van een negatieve bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De initiatiefnemers nodigen producenten, werkgevers, overheden, maatschappelijke organisaties en communicatiepartners uit om zich - door middel van ondertekening - aan dit convenant te verbinden. Daarmee wordt vervolgens een actieve bijdrage geleverd aan het voorkomen van verkeersonveilige afleiding door smartfuncties in het verkeer. Dit convenant streeft ernaar om in een periode van tien jaar, 2017-2027, het onverantwoord gebruik van smartfuncties in het verkeer (alle vervoerwijzen) te voorkomen door ervoor te zorgen dat bestuurders niet verleid worden tot risicovolle handelingen of dat risicovolle handelingen nodig zijn voor rijtaakondersteuning.

De initiatiefnemers hebben afgesproken te werken met een nieuwe sociale norm voor het gebruik van smartfuncties in het verkeer. Het gaat hierbij om zowel een sociale norm voor bestuurders van voertuigen en hun (sociale) omgeving, maar ook een norm voor producenten en werkgevers die hierop inspeelt.

---

<sup>[1]</sup> Advanced driver-assistance systems

De convenantpartners onderschrijven met elkaar daarom de volgende sociale norm:

**Het is normaal om je aandacht op de rijtaak en de weg te houden**

In 2016 is het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden opnieuw gestegen. De convenantpartners vinden dit niet acceptabel en maken daarom een gezamenlijk statement ten aanzien van afleiding in het verkeer:

**We accepteren in Nederland geen slachtoffers waarbij afleiding door het gebruik van smartfuncties in het verkeer een rol speelt**

Daarbij is het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer essentieel. Om een juiste gedragsverandering te stimuleren werken de convenantpartners toe naar het volgende gewenste doelgedrag:

**Je hebt volledige aandacht in het verkeer doordat je alleen gebruik maakt van smartfuncties die je niet afleiden van een veilige uitvoering van de rijtaak**

Het is mogelijk om als convenantpartner aan te sluiten in één of meerdere rollen:

- Producenten van hardware (smart devices als smartphones en navigatiesystemen), software (besturingssystemen, apps) en voertuigen
- Maatschappelijke organisaties of overheid
- Belanghebbenden bij verantwoord rijgedrag (werkgevers, verzekeraars, etc).
- Communicatiepartners

Deze partijen zijn van essentieel belang om te betrekken bij dit onderwerp. Deze partijen onderschrijven dat zij keuzes maken die minimaal gebaseerd zijn op de uitgangspunten in het Position Paper. Hierin staat optimale aandacht van de bestuurder voor het verkeer centraal.

Deze uitgangspunten zijn:

1. Voorkom invoeren van tekst op smart devices tijdens beweging in het verkeer
2. Voorkom verleiding om verkeersongereleerde diensten te raadplegen
3. Sta communicatie toe wanneer de andere uitgangspunten niet in het geding komen
4. Houd de ogen zoveel mogelijk op de weg: beperk informatie tot wat in één oogopslag kan worden waargenomen
5. Houd zoveel mogelijk de handen aan het stuur van het voertuig (waaronder auto en fiets): minimaliseer manuele bediening van het device
6. Voorkom langdurige en intensieve mentale afleiding
7. Draag de sociale norm uit
8. Smart Mobility diensten moeten toegevoegde waarde bieden

## ONDERTEKENING EN ACTIES

Wij – als convenantpartners – zetten ons in om dit convenant uit te voeren. Om de hierboven beschreven doelen en het gewenste gedrag te bereiken, doen wij toezeggingen en geven wij aan welke actie(s) we uitvoeren. Deze actie(s) dragen, in grote of kleine stappen, bij aan de sociale norm, de ambitie en het doelgedrag, allemaal vanuit de eigen verantwoordelijkheid van de convenantpartner.

### **Producenten**

In onze rol als producenten onderschrijven wij de sociale norm en nemen de volgende actie(s) om invulling te geven aan deze norm:

Actie: .....

Organisatie: .....

Functie: .....

Naam: .....

Datum: .....

### **Werkgever**

In onze rol als werkgever onderschrijven wij de sociale norm en nemen de volgende actie(s) om invulling te geven aan deze norm:

Actie: .....

Organisatie: .....

Functie: .....

Naam: .....

Datum: .....

### **Verzekeraar/leasemaatschappij**

In onze rol als verzekeraar/leasemaatschappij onderschrijven wij de sociale norm en nemen de volgende actie(s) om invulling te geven aan deze norm:

Actie: .....

Organisatie: .....

Functie: .....

Naam: .....

Datum: .....

### **Maatschappelijke organisatie/overheid**

In onze rol als maatschappelijke organisatie/overheid onderschrijven wij de sociale norm en nemen de volgende actie(s) om invulling te geven aan deze norm:

Actie: .....

Organisatie: .....

Functie: .....

Naam: .....

Datum: .....

**Communicatiepartner**

In onze rol als communicatiepartner onderschrijven wij de sociale norm en nemen de volgende actie(s) om invulling te geven aan deze norm:

Actie: .....

Organisatie: .....

Functie: .....

Naam: .....

Datum: .....

Het is mogelijk om gedurende de looptijd van dit convenant als partij aan te sluiten. Wilt u deelnemen aan? Dan kunt u zich melden bij [convenant@verkeersveiligheidscoalitie.nl](mailto:convenant@verkeersveiligheidscoalitie.nl).

## BIJLAGEN

### Bijlage 1 - Looptijd en monitoring

De looptijd van het convenant is 10 jaar. Afsproken wordt om te werken met een tweejaarlijkse herijking. Deze cyclus houdt het volgende in:

- Na ondertekening van dit convenant, committeert de convenantpartner zich hieraan door actie(s) te formuleren.
- Uiterlijk op 1 september van de jaren 2019, 2021, 2023, 2025 geeft de convenantpartner een terugkoppeling van de uitgevoerde en lopende acties aan de initiatiefnemers.
- Vóór het eind van de desbetreffende jaren wordt door de initiatiefnemers een update gepubliceerd, waarbij wordt ingegaan op de 'best practices'.
- In deze publicatie wordt het convenant door de initiatiefnemers herijkt ten bate van het volgende jaar. Op dat moment kunnen partijen – met redenen omkleed – aangeven niet verder te willen als onderdeel van dit convenant.
- In 2027 wordt het convenant geëvalueerd en wordt vastgesteld of en zo ja hoe, partijen een vervolg geven aan dit convenant.
- Partijen zijn van harte uitgenodigd om tijdens de looptijd van dit convenant alsnog aan te sluiten. Zij kunnen dit aangeven via [convenant@verkeersveiligheidscoalitie.nl](mailto:convenant@verkeersveiligheidscoalitie.nl).

### Bijlage 2 – Betrokken partijen

Hieronder de partijen die bij hebben gedragen aan het tot stand komen van het convenant.

Deelnemende partijen aan de kopgroep Ongestoord Sturen:

- ANWB
- Fietzersbond
- Flitsmeister
- Nederland ICT
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Reint Jan Renes
- TeamAlert
- Veilig Verkeer Nederland
- Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour

Deelnemende partijen aan het verkeersveiligheidsdiner:

- ANWB
- Verbond van Verzekeraars
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
- ANBO
- Aon Risk Solutions Nederland
- Ben Immers Advies
- Bouwend Nederland
- BOVAG
- Bovemij Verzekeringen
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
- Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) / Ministerie van Veiligheid en Justitie
- CROW-Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)
- European Commission
- EVO
- Fietzersbond
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Utrecht
- Interpolis
- Interprovinciaal Overleg (IPO)

- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)
- Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)
- Menzis
- Ministerie IenM / Rijkswaterstaat
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Veiligheid en Justitie
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- MKB Nederland
- N.V. Bosch S.A.
- NL Ingenieurs
- NXP Semiconductors
- Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Openbaar Ministerie, Parket-Generaal
- Parket CVOM
- Politie Midden-Nederland
- PON Holdings B.V.
- Provincie Drenthe
- Provincie Flevoland
- Provincie Friesland
- Provincie Gelderland
- Provincie Groningen
- Provincie Limburg
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Overijssel
- Provincie Utrecht
- Provincie Zeeland
- RAI Vereniging
- RDW
- Rijksuniversiteit Groningen
- SHELL Nederland B.V.
- Stichting Fonds Slachtofferhulp
- Stichting TeamAlert
- Stichting Toekomstbeeld der Techniek
- Stichting Traffic Informers
- SWOV
- Tjinco bv
- TNO
- TomTom / TU Eindhoven
- Transport & Logistiek Nederland
- TVM Verzekeringen
- Universiteit Twente
- Veilig Verkeer Nederland
- Verbond van Verzekeraars
- Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten
- Vereniging Verkeersslachtoffers
- Vereniging VNO-NCW
- Vereniging VNO-NCW - MKB Nederland
- VerkeerDeBaas, adviesbureau voor handhaving
- Waarborgfonds Motorverkeer
- Zorgverzekeraars Nederland

Deelnemende partijen uit de Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour:

- Achmea
- Antea Group
- ANWB
- Arcadis
- ARS T&TT
- AutomotiveNL
- CBR
- Connected
- Connecting Mobility
- Consumentenbond
- De Verkeersonderneming
- DITCM
- Goudappel
- Green Concepts
- HAN Automotive
- Hanzehogeschool Groningen
- Intergo
- Keuzeweg
- Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)
- Keypoint Conculancy
- Korbee & Hovelynck
- MAPtm
- Maverick
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Metropoolregio Den Haag (MRDH)
- OC Mobility
- Plannerstack
- Provincie Gelderland
- RAI Vereniging
- RDW
- RHDHV
- Rijksuniversiteit Groningen
- Rijkswaterstaat
- SD Insights
- Automotive Center of Expertise (ACE)
- Studio Bereikbaar
- Sweco
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
- TNO
- TomTom
- TU Delft
- University of Twente
- V-Tron
- VHP
- XTNT

Bijlage 3 - Position paper - Verkeersveilig gebruik van smart devices én Smart Mobility