

Test camerasysteem gsm-gebruik: pakkans kan gevoelig verhoogd worden met dit systeem

Vias pleit om alle elektronische apparaten achter het stuur te verbieden

Vias institute heeft recent in Antwerpen een systeem met intelligente camera's getest die gsm-gebruik achter het stuur kunnen vaststellen. Tijdens de avondspits werden gemiddeld 14 inbreuken op de wegcode per rijstrook en per uur vastgesteld. Over de gehele testperiode bleek bijna 1,5% van de bestuurders niet geoorloofde handelingen te stellen met zijn gsm. In bijna 8 op de 10 gevallen hield de bestuurder zijn gsm in de hand, meestal terwijl het verkeer vlot reed. Conclusie: het gebruik van deze intelligente camera's kan de taak van de politie vergemakkelijken om gsm-gebruik achter het stuur te controleren.

Eind 2020 deed Vias institute in Antwerpen een test met een nieuw slim camerasysteem dat gsm-gebruik achter het stuur kan detecteren, maar ook andere elektronische apparaten zoals tablets. De bedoeling was om na te gaan hoe accuraat het systeem werkt en welke gedragingen het kan detecteren. Enkel foto's waar een mogelijke inbreuk werd vastgesteld werden geanalyseerd.

Op basis van een codeboek maakten de onderzoekers dan een analyse of dit wel degelijk om een inbreuk op de wegcode ging.

Bij 8 op de 10 inbreuken had bestuurder gsm in de hand

Bijna 1,5% van alle bestuurders beging ter hoogte van het systeem een inbreuk op de wegcode. Het aantal gevallen waarbij een bestuurder zijn gsm gebruikt en niet door het systeem gedetecteerd wordt, wordt laag ingeschat.

Het systeem kan verschillende manieren van gsm-gebruik vaststellen. In de meeste gevallen (78%) wanneer er sprake was van een inbreuk op de wegcode hield de bestuurder een gsm in de hand. In mindere mate lag de gsm op de schoot (13%), werd gebeld met het toestel aan het oor (5%) of werd de telefoon aangeraakt in een telefoonhouder (3%).

Vooraf bij vlot verkeer grijpen we naar de gsm

Intuïtief kan je misschien denken dat bestuurders vaker naar hun gsm grijpen wanneer er filevorming is, maar de cijfers uit de analyse spreken dat tegen. In 95% van de gevallen beging de bestuurder een inbreuk wanneer er vrij en vlot verkeer was. Het camerasysteem was nochtans opgesteld aan een locatie bij wegenwerken waar er frequent filevorming was.

Ook bleek uit onze analyse dat er een evenredige verdeling was tussen inbreuken bij daglicht en duisternis.

14 inbreuken per uur tijdens de spits

Tijdens de analyseperiode werden door de onderzoekers gemiddeld 14 inbreuken per uur per rijstrook tijdens de avondspits en 10 overtredingen tijdens de ochtendspits genoteerd. Bij manuele vaststelling door de politie kan dit cijfer nooit gehaald worden.

25% van de bestuurders reed ook te snel

Naast het camerasysteem was er ook een snelheidsmeter opgesteld. Uit de analyses blijkt dat één op vier bestuurders, die met de gsm bezig is een bijkomende snelheidsovertreding beging en dat één op zeven bestuurders bijkomend de gordel niet droeg. In totaal bleek dat 1 op de 24 bestuurders die een inbreuk beging zijn gordel niet droeg en ook te snel reed.

Een systeem waarbij tegelijkertijd snelheid en gsm achter het stuur kan gehandhaafd worden, is extra handig in de buurt van wegenwerken. Zo'n systeem daar kan dan niet enkel een impact hebben op de verkeersveiligheid, maar ook op de mobiliteit. We weten dat aan wegenwerken vaak kleine kopstaartaanrijdingen gebeuren die voor fileleed zorgen.

Conclusie

Gsm-gebruik in het verkeer was tot op heden niet eenvoudig om vast te stellen. Hierdoor kon dan ook maar een klein deel van de problematiek worden aangepakt. Het geteste camerasysteem vergemakkelijkt het vaststellen van overtredingen voor de politie. Momenteel moeten immers alle vaststellingen nog op heterdaad gebeuren, wat bijzonder arbeidsintensief is. Het camerasysteem kan die taak grotendeels verlichten, maar uiteindelijk zal het altijd wel een politieman blijven die beslist of er sprake is van een overtreding. Hoe langer het systeem gebruikt wordt, hoe slimmer het wordt en hoe minder 'vals positieven' voor analyse worden aangeboden. In ieder geval kan het systeem beelden in hoge kwaliteit leveren en ANPR- gegevens lezen, zodat de identificatie van bestuurders door de politie niet kan betwist worden.

Vooraleer zo'n systeem in België door de politie operationeel gebruikt kan worden, is het uiteraard belangrijk om een sluitend wetgevend kader te creëren.

Artikel 8.4 van de wegcode stelt: *'Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.'* Dit artikel is te restrictief en daarom pleitte Vias in het federaal parlement tijdens een hoorzitting om dat artikel verder uit te breiden. Hierdoor zou in de toekomst niet langer alleen het gebruik van de gsm in de hand kunnen bestraft worden, maar komt er een uitbreiding naar 'het vasthouden en de manipulatie van alle elektronische toestellen met een scherm die niet vastgemaakt zijn in de wagen.' Vias is voorstander van deze verbreding omdat die beter aansluit bij de hedendaagse realiteit.

Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit: *"Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In 2020 vielen er in België 499 doden op de weg. Als minister van Mobiliteit wil ik mij inzetten om het aantal verkeersdoden tegen ten laatste 2050 tot nul te herleiden. In een recente enquête van het VIAS lees ik dat 28% van de Belgische chauffeurs toegeeft dat ze de voorbije maand hun smartphone hebben gebruikt tijdens het rijden: tegen dit soort risicogedrag wil ik optreden. Met het federale verkeersveiligheidsplan wil ik bijvoorbeeld het rechtskader voor wegcontroles herzien. Ik wil toelaten dat intelligente camera's kunnen worden ingezet als actiemiddel tegen afleiding achter het stuur door elektronische apparaten, uiteraard met respect voor de privacy en met als enige doel om levens te redden. Want je vrijheid stopt daar waar het leven van anderen in gevaar is."*

contactpersoon:

Stef Willems, Vias institute: 0473/85.59.44.