

Radarmelders: een duidelijk obstakel voor efficiënte verkeershandhaving

Vias institute stelt aan de regering een verbod voor

In het regeerakkoord werd aan Vias institute gevraagd om een studie te realiseren over radarmelders. Deze studie is net afgerond en de conclusies zijn helder. Per afgelegde kilometer krijgen bestuurders die een radarmelder hebben 50% meer boetes dan bestuurders die geen radarmelder hebben. Ze rijden dus vaker te snel op wegen waarvan ze denken dat er geen risico is om gecontroleerd te worden. De visuele en auditieve waarschuwingen van deze radarmelders kunnen daarnaast voor afleiding zorgen. Daarom beveelt Vias institute aan om systemen te verbieden die in realtime de locatie van mobiele controles aangeven, vooral omdat ze bestuurders ook in staat stellen om aan alcoholcontroles te ontsnappen.

Radarmelders zijn wijdverspreid in België. In totaal gebruikt 1 op de 3 bestuurders (37%) één of meerdere systemen die aangeven waar er snelheidscontroles of andere controles door de politie gebeuren. Het gaat dan zowel over betalende als gratis toepassingen.

De studie van Vias heeft meer dan 2 jaar in beslag genomen.

Versillende aspecten van radarmelders werden bestudeerd, zoals de soorten toestellen en hun gebruik in België, de houding van gebruikers en niet-gebruikers tegenover snelheidsovertredingen, het gebruik van deze toepassingen/navigatiesystemen voor andere doeleinden en de impact op snelheid en veiligheid. Dit zijn de belangrijkste conclusies.

50% meer boetes voor bestuurders met een radarmelder

Bestuurders met een radarmelder ontvangen meer boetes voor snelheidsovertredingen dan bestuurders zonder zo'n systeem. Zo geven 29% van de bestuurders met zo'n systeem aan in het afgelopen jaar een boete te hebben ontvangen, tegenover 18% bij de bestuurder die geen radarmelder hebben.

We weten dat bestuurders met zo'n systeem meer rijden. Zelfs als we rekening houden met het aantal afgelegde kilometer ligt het aantal boetes voor bezitters van een radarmelder 50% hoger dan voor de bestuurders die er geen hebben (0,38 boetes per 10 000 kilometer tegenover 0,26 boetes per 10 000 kilometer voor de niet-bezitters).

Het is niet de eerste studie die aantoont dat bestuurders met een radarmelder vaker geverbaliseerd worden dan andere bestuurders. Dat resultaat kan paradoxaal lijken, maar is toch perfect logisch. Bestuurders met zo'n systeem rijden vaker te snel omdat ze denken dat ze geen risico lopen op een boete als hun systeem geen melding geeft van een snelheidscontrole.

Bestuurders met een radarmelder zijn toleranter ten opzichte van snelheid

De attitude ten opzichte van snelheid verschilt ook tussen bestuurders die al dan niet een radarmelder geïnstalleerd hebben. Zo denken de gebruikers van zo'n systeem vaker dat er geen gevaar is om sneller dan de limiet te rijden wanneer de weg verlaten is (26% tegenover 19% voor de niet-gebruikers). Ze

zijn ook vaker van mening dat het enige doel van snelheidscontroles is om geld op te brengen voor de staatskas. (39% ten opzichte van 26% voor de niet-gebruikers).

Gebruikers van radarmelder zijn zich dus minder bewust van de gevaren van hun snelheid. Het is daarom waarschijnlijk dat ze harder zullen blijven rijden, zelfs als ze zo'n systeem niet mogen gebruiken. Ze zullen dan wel meer boetes krijgen.

Afleidend effect

Er is een zekere mate van afleiding van de bestuurder mogelijk door de visuele en auditieve meldingen van de systemen. De meldingen sporen de bestuurders aan om het systeem al rijdend te gebruiken en/of te bevestigen dat er een politiecontrole of andere gebeurtenis (ongeval, auto in panne, etc) is.

Door punten toe te kennen aan bestuurders die gebeurtenissen melden, moedigt het systeem bestuurders aan om interactie te hebben met het scherm of uit te kijken naar flitscontroles langs de weg. In beide gevallen zijn de ogen van de bestuurder enkele seconden van de weg. Bovendien kunnen de reclameboodschappen die in sommige systemen worden weergegeven een extra bron van afleiding zijn.

Alle soorten controles worden gesignaleerd, ook voor alcohol

Een nog controversiële functie van deze apparaten is het waarschuwen voor politiecontroles (alcohol, drugs, boorddocumenten). Wanneer politieagenten tegenwoordig hun apparatuur opstellen om bijvoorbeeld een alcoholcontrole te organiseren, worden ze al gesignaleerd nog voor de operatie begint. Het is dus gemakkelijk voor een bestuurder die te veel gedronken heeft om van route te veranderen en niet gepakt te worden. Het effect op de verkeersveiligheid is dus duidelijk negatief, vooral omdat de betrokken bestuurders waarschijnlijk een langere route zullen nemen dan aanvankelijk gepland, waardoor het risico op ongelukken toeneemt. Dit is des te betreurenswaardiger omdat politieagenten tijdens een alcoholtest meestal andere zaken controleren, zoals de verzekering. Ze bekijken ook of de persoon gezocht wordt. Nochtans willen mensen die een alcoholtest 'verklikken' zelf toch niet betrokken raken bij een ongeluk met een onverzekerde bestuurder.

Conclusie

De firma's die radarmelders commercialiseren hebben inspanningen gedaan om andere functionaliteiten te ontwikkelen dan enkel het melden van controles. Deze studie toont echter de negatieve rol aan die deze systemen kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Bestuurders die zo'n systeem hebben, overschrijden vaker de snelheidslimiet op plaatsen waar ze denken dat er geen risico is om beboet te worden. Gezien deze resultaten is Vias institute voorstander van het aanpassen van de huidige Belgische wetgeving door het verbieden van systemen die bestuurders in staat stellen om mobiele politiecontroles te omzeilen. Zo wordt een duidelijk signaal gegeven dat risicovol gedrag op de weg niet getolereerd kan worden. Een dergelijk verbod bestaat al in Duitsland en Zwitserland.

België wil het aantal verkeersdoden terugbrengen tot 320 in 2030. In 2022 waren er echter nog 540. De regering moet daarom alle mogelijke maatregelen nemen om te voorkomen dat bestuurders risicogedrag vertonen, zoals onaangepaste of buitensporige snelheid of afgeleid rijden door de smartphone. In deze context zou een verbod op systemen die de exacte locatie van mobiele controles aangeeft, gerechtvaardigd zijn. Het is ook een van de 12 concrete maatregelen die Vias institute eind vorig jaar in zijn memorandum voorstelde.

Contactpersoon:

Stef Willems: woordvoerder Vias institute 0473/85.59.44.