

# Het is aartsgevaarlijk en toch blijven we het massaal doen. Waarom grijpen we nog altijd naar de gsm terwijl we rijden en hoe geraken we ervan af?

ROEL WAUTERS

## 1 Hoe gevaarlijk is de gsm achter het stuur eigenlijk?

Levensgevaarlijk. Elke dag vallen in Europa 16 doden door de combinatie gsm'en en rijden. Wie zijn smartphone gebruikt tijdens het rijden, vermenigvuldigt de kans op een ongeval met factor 23. Zowat elke automobilist is zich bewust van het gevaar, toch zondigen we er vaak tegen. Twee op de drie Vlaamse chauffeurs geven toe dat ze hun gsm wel eens gebruiken terwijl ze rijden. Vorig jaar heeft de politie 108.500 boetes uitgeschreven, of 300 per dag, zo blijkt uit een parlementaire vraag van Kamerlid Jef Van den Bergh (CD&V). Het is een relatief nieuw fenomeen, dat vooral de laatste jaren een grote omvang heeft gekregen. Het gebruik van de smartphone is geëxplodeerd tout court, maar dus ook in de wagen.

## 2 Waarom blijven we het dan doen?

Het is erg herkenbaar: je hoort de 'ping' van je smartphone en je kunt de nieuwsgierigheid niet onderdrukken om te kijken. Wie heeft je een bericht gestuurd op Facebook of op Whatsapp? Misschien is er net een mailtje binnengekomen van je baas? Of is het gewoon een nieuwsflits? "Het is gewoon veel te verslavend", zegt de Nederlandse verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen, verbonden aan adviesbureau XTNT. "De hersenen krijgen een impuls en vragen om een onmiddellijke bevrediging. Het probleem is dat zoiets moeilijk zomaar af te leren is. Als je thuis in de zetel zit, kun je gerust op die impulsen ingaan, achter het stuur niet. Dat maakt het ingewikkeld."

## 3 Helpt sensibilisering om het af te leren?

Na jarenlange, opeenvolgende campagnes is het gebruik van de gordel achterin uiteindelijk breed ingeburgerd geraakt. Kunnen we op dezelfde manier rijden en gsm'en de wereld uitkrijgen? De Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid heeft momenteel de 'Belofde'-campagne lopen, waarbij mensen zich tegenover hun familieleden engageren hun gsm niet te gebruiken achter het stuur. Momenteel wordt nog onderzocht welke impact de campagne heeft. "Vooral op het vlak van bewustwording verwachten we resultaten", zegt woordvoerder Werner De Dobbeleer. "Om echt een gedragswijziging te verkrijgen is een volgehouden inspanning nodig." Reken op een jaar of tien.

Toch is dit al de vijfde of zesde actie over het thema, geeft De Dobbeleer aan. De eerste campagnes gingen nog over belten en rijden. Terwijl die boodschap begint door te dringen, is de problematiek intussen verschoven naar de vloedgolf aan onlinemeldingen die via de smartphone de auto binnen suct. Met andere woorden: de sensibiliseringsacties kunnen haast opnieuw beginnen.

Bovendien bemoeilijkt de factor 'verslaving' de effectiviteit van de campagne. "Voor het wel of niet vastgespen van een gordel, geven onze hersenen geen automatische impulsen", zegt verkeerspsycholoog Tertoolen. "Dat ligt bij het gsm-gebruik helemaal anders."

# Bericht aan chauffeurs: tijd om af te kicken



▶ Al rijdend een whatsappconversatie voeren: uiteraard verhoogt dat de kans op een ongeval aanzienlijk.

## 4 Zouden hogere boetes soms helpen?

Zonder handhaving door de politie blijven campagnes loze woorden. Kunnen hogere boetes ons dan wel aanzetten om onze telefoon effectief aan de kant te laten in de auto? "Niet echt", zegt Stef Willems van Vias Institute, het vroegere Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). "Verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat niet de hoogte van de boete aanzet tot een gedragswijziging, wel de pakkans. De boetes op gsm'en en rijden zijn met 160 euro trouwens al relatief hoog."

En de pakkans? 300 bekeuringen per dag is al niet min. "Toch is dat slechts een schijntje van het totale aantal wagens dat dagelijks de weg op gaat", zegt Tertoolen. "Niemand heeft ooit het gevoel dat hij gecontroleerd wordt terwijl hij zijn gsm vastneemt in de auto." Bij snelheids- of parkeer-overtredingen zijn we ons veel meer bewust dat we tegen de lamp kunnen lopen.

Meer controles uitvoeren dan? Niet evident. Gsm-gedrag achter het stuur is niet via automatische camera's vast te leggen, maar moet worden vastgesteld door politieagenten die het toevallig opmerken of gerichte controleacties doen. Van den Bergh vraagt dat de politie dashcams (camera's gemonteerd in politie-wagens) inzet, maar ook dat stuit op praktische bezwaren. Je zult altijd iemand moeten inzetten om de beelden urenlang te analyseren. Is het sop de kool dan wel waard?

## 5 Licht de oplossing soms bij de technologie?

Technologie kan zeker een handje helpen. We telefoneren allemaal al veel minder met de gsm in de hand sinds er in zowat elke auto een handenvrijset is ingebouwd. Ook om het gsm-gebruik in te perken bestaan al verschillende apps. Zo is er Freedrive waarbij een stem je aanmaakt je telefoon weer neer te leggen zodra je hem vastneemt. Je scherm geraakt ook verstopt onder een pop-upbericht wanneer je hem al rijdend bedient. Apple heeft voor het nieuwe besturingssysteem een standaard-functie ontwikkeld zodat je je iPhone slechts zeer beperkt kunt gebruiken wanneer je rijdt.

### Enig probleem

Al die apps werken op vrijwillige basis. Wie toch het laatste whatsappje wil lezen, kan nog altijd de functie uitzetten of aanvinken dat hij 'passagier' is. In Nederland experimenteren verzekeringsmaatschappijen met speciale politissen die goed rijgedrag belonen. Via een soort blackbox wordt onder meer de snelheid geregistreerd, maar ook het gsm-gebruik achter het stuur. Wie zijn mobielte laat liggen, betaalt minder. In ons land zijn zulke verzekeringsformules nog niet voor morgen. Maar de ultieme technologische oplossing is allicht voor later, zoals De Dobbeleer aangeeft. "Wanneer we binnenkort allemaal een zelfrijdende auto hebben, kunnen we gsm'en zoveel we willen."