

Inhoud

Voorwoord	7
1. Kader en definities	11
DEEL 1	
ALGEMENE BESCHOUWINGEN	17
2. Functies van straffen	19
2.1 <i>Het afschrikkingseffect van de straf binnen de verkeerswetgeving</i>	19
2.2 <i>Het leereffect van een straf</i>	21
<i>Conclusie 1</i>	24
3. Een algemeen kader	27
3.1 <i>Administratief of gerechtelijk kader?</i>	27
3.2 <i>Voorbeelden van leermaatregelen in de beide kaders</i>	29
3.3 <i>Keuze voor strafrecht?</i>	33
<i>Conclusie 2</i>	34
4. Zijn leermaatregelen ook effectief?	37
4.1 <i>Effecten van kortdurende vormen</i>	38
4.2 <i>Effecten van langere programma's</i>	42
4.3 <i>Effectiever dan klassieke straffen?</i>	46
4.4 <i>Een andere manier van straffen</i>	49
<i>Conclusie 3</i>	51
5. Voorlopige conclusies vanuit de theoretische beschouwingen	55

DEEL 2	
BLAUWDruk VOOR LEERMAATREGELEN	59
6. Basisprincipes	61
6.1 <i>Inhoudelijke principes</i>	61
6.2 <i>Van inhoudelijke principes naar praktische toepassing</i>	65
6.3 <i>Structurele principes</i>	68
7. Blauwdruk	71
7.1 <i>Leermaatregelen voor snelheidsovertreders</i>	72
7.2 <i>Leermaatregelen voor het rijden onder invloed</i>	80
7.3 <i>Leermaatregelen voor overtredingen m.b.t. gordeldracht en kinderzitjes</i>	86
7.4 <i>Leermaatregelen voor overtredingen m.b.t. afleiding</i>	89
7.5 <i>Schematisch overzicht</i>	91
DEEL 3	
KWALITEIT ALS NORM	93
8. Kwaliteitszorg	95
8.1 <i>Vooraf</i>	95
8.2 <i>Kwaliteitscriteria versus kwaliteitszorg</i>	96
8.3 <i>De taak van de overheid</i>	101
8.4 <i>Kwaliteitsrasters</i>	102
Referenties	107
Eindnoten	112

Voorwoord

VERKEER TREFT ONS ALLEMAAL

In 2016 telde ons verkeer 637 doden en 51.190 gewonden. Ondanks de gestage daling doorheen de jaren, blijft dit een zware tol. Temeer daar we vaststellen dat het overgrote deel van deze ongevallen eigenlijk vermeden had kunnen worden.

Ongevalsanalyses tonen aan dat het gedrag van de weggebruiker zelf een belangrijke rol speelt in het ontstaan van een ongeval. Uit onderzoek van Ben Immers¹ (2008) blijkt dat de staat van de voertuigen in 5 tot 10%, de weginfrastructuur in 10 à 30% en het menselijke gedrag in 75 tot 95%, een rol speelt. Zelfs met de implementatie van allerlei ondersteunende technologieën in de wagen, blijft de bestuurder een cruciale rol spelen. Totdat de volautomatische wagen binnen een volledig interactieve verkeersomgeving kan rijden, moeten we ons blijven focussen op de vraag hoe we het rijgedrag van de mens kunnen verbeteren en de vele menselijke fouten kunnen voorkomen.

Een studie van de Noorse professor Rune Elvik² voorspelt dat, indien alle weggebruikers zich perfect aan de verkeersregels zouden houden, het aantal dodelijke slachtoffers met 60% en het aantal gewonden met 40% zou afnemen. Vooral snelheidsovertredingen hebben een enorme impact op het aantal ernstig gewonden en doden. In datzelfde artikel stelt hij, op basis van ongevalsanalyses, dat wanneer de gemiddelde snelheid zou dalen met 5%, dit al 1 op 5 doden in het verkeer zou voorkomen.

Volgens Reason³ zijn de belangrijkste redenen voor overtredingen (1) gemakzucht, (2) behoefte aan spanning en sensatie, (3) doelbelemmering, (4) fouten in het verkeerssysteem. In het laatste geval gaat het eerder over uitzonderlijke overtredingen waarbij de plaatselijke verkeerssituatie en de specifieke regel niet logisch met elkaar te verbinden zijn (bv. limiet = 30

km/u, maar de weg is breed, er is geen bebouwde kom en er zijn evenmin zwakke weggebruikers ...). M.i. is het echter noodzakelijk om bij doelbelemmering een onderscheid te maken tussen de beredeneerde en de meer emotionele drijfveer om tot de overtreding te komen. Indien de overtreding sterk gebaseerd is op emotie (kwaadheid, angst ...), dan is het risico aanzienlijk groter doordat de emotionele toestand ook de risico-erkenning en tegelijkertijd de aandacht zal doen afnemen.

Er is dus wel degelijk iets aan de hand met ons gedrag in het verkeer. Dit mag ons echter niet doen besluiten dat we nog meer campagnes en nog meer controle moeten voorzien. Verkeersgedrag kan immers gestuurd worden door een meer systeemgerichte aanpak. In 1991 werd in Nederland hiervoor het kader 'Duurzaam Veilig'⁴ geïntroduceerd: goed geplande weginfrastructuur (vergevingsgezind, functionaliteit van wegen ...) waarbij de inrichting het gedrag bijna automatisch stuurt, en snelheidsregimes aangepast aan de aard van alle weggebruikers. Kortom, een systeem dat de beperktheid van de mens vooropstelt en van daaruit tracht de fouten te voorkomen. In al het werk rond verkeersveiligheid zouden deze principes moeten gehandhaafd worden.

Controle en bestraffing vormen dan slechts het sluitstuk, als alle andere maatregelen toch niet geholpen hebben. In dit boek focussen we ons op die strafmaatregel. In hoeverre kunnen we onze reactie ten overstaan van een overtreding efficiënter maken? Uiteindelijk willen we dat mensen hun gedrag aanpassen, niet alleen aan de regels, maar ook in functie van een socialer (en misschien wel vergevingsgezinder) verkeer. Het Vias institute heeft twintig jaar ervaring in het werken met overtreders. Die ervaringen hebben ons sterk overtuigd dat heel gerichte leermaatregelen, aangepast aan de specifieke personen, een zinvolle uitbreiding zijn van onze reactiemogelijkheden. Deze blauwdruk wil daarin een leidraad zijn.