

Ervaringsgerichte aanpak voor snelheidsovertreders “Sta even stil bij snelheid”

Samenvatting

Op vraag van en in samenwerking met het Openbaar Ministerie en de Politierechtbank van het gerechtelijk arrondissement Mechelen is de cel Driver Improvement van het BIVV in 2004 van start gegaan met het inrichten van een sensibilisatiecursus voor snelheidsovertreders. Doel van deze cursus is mensen te laten stilstaan bij de risico's die overdreven snelheid met zich mee kan brengen. Door samenwerking met een rijvaardigheidscentrum kunnen de deelnemers deze risico's ook uit eerste hand ervaren, wat ons inziens een belangrijk instrument is bij het doorbreken van het gewoontegedrag dat snelheidsgedrag vaak is. Een eerste evaluatie op basis van deelnemersreacties was positief.



Hans Van Den Broeck, BIVV

Snelheidsovertredingen zijn een wijdverspreid probleem. Door een snelheidsbeperkende infrastructuur, meer en zichtbare controle en een betere voorlichting kan dit probleem wellicht gedeeltelijk worden teruggedrongen. Voor een relatief kleine groep van weggebruikers blijft de verleiding om (veel te) snel te rijden echter voortbestaan. Sinds anderhalf jaar organiseert de cel Driver Improvement van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid daarom een specifieke, ervaringsgerichte, cursus voor snelheidsovertreders in het gerechtelijk arrondissement Mechelen.

Opzet

Vanuit het Openbaar Ministerie van Mechelen wordt aan iedereen die geverbaliseerd wordt voor een snelheidsoverschrijding met meer dan 40 km/u of in herhaling is (tweede snelheidsovertreding binnen een periode van drie jaar) de kans gegeven zich op vrijwillige basis in te schrijven voor deze cursus. De deelnemers betalen de cursus, die €350 kost, zelf en krijgen nadien een attest van deelname overhandigd. Dit attest kunnen zij later op de rechtbank voorleggen, wat aan de rechter de mogelijkheid biedt om met de goede voornemens van betrokken persoon rekening te houden bij het bepalen van de strafmaat. Het volgen van de cursus heeft evenwel geen vrijspraak of afzien van vervolging tot gevolg.

Voordelen

De werkwijze die voor deze cursus gehanteerd wordt, biedt een aantal duidelijke voordelen.

Ten eerste krijgt de overtreder vanuit het Openbaar Ministerie onmiddellijk de mogelijkheid om zich, op vrijwillige basis, voor de cursus in te schrijven. Dit zorgt ervoor dat de tijd die verstrijkt tussen het begaan van de overtreding en het volgen van de cursus, beperkt blijft. Iemand kan reeds enkele maanden na de feiten aan de vorming deelnemen, terwijl er, wanneer iemand via de Politierechtbank doorverwezen wordt, soms tot twee jaar overheen gaat voordat iemand

daadwerkelijk een cursus volgt. Feiten en sensibilisatie volgen elkaar dus veel sneller op, wat de impact van de educatieve maatregel alleen maar ten goede komt.

Ten tweede betalen mensen zelf voor hun deelname aan de cursus. Hier geldt dus het principe dat 'de vervuiler betaalt', zodat de kost voor de maatregel niet op de schouders van de maatschappij rust. Elkeen dient op die manier de verantwoordelijkheid voor zijn eigen gedrag op te nemen. Het feit dat mensen hun cursus zelf bekostigen, verhoogt tevens de motivatie om hem op een goede manier te volbrengen én zorgt voor een selectie in de deelnemers op basis van motivatie (iemand die de zin van een cursus helemaal niet inziet, zal er vermoedelijk ook geen €350 voor betalen zonder op voorhand zijn concrete winst te kennen). De financiële tussenkomst door de overtreder stelt ons ook in staat een praktijkgedeelte te koppelen aan de cursus, verzorgd door een professioneel rijvaardigheidscentrum. Dit is een zeer belangrijk aspect van de maatregel; rijgedrag is immers een (psycho-)motorische taak en dit kan onvoldoende beïnvloed worden via een louter cognitieve methode.

Theoretisch kader

Bij de ontwikkeling van de cursus werd aandacht besteed aan de rol die gewoonte speelt in het tot stand komen en bestendigen van snelheidsgedrag. Snel rijden is vaak een 'normale' manier van doen geworden die niet meer in vraag gesteld wordt, maar waarop een aantal stimuli nog wel invloed (kunnen) uitoefenen. Deze denkwijze sluit nauw aan bij de cognitieve gedragsleer die veelvuldig als referentiekader gebruikt wordt bij normoverschrijdend gedrag.

Het doel van deze benadering is het onderkennen en de analyse van alle cognitieve processen die leiden tot een bepaald gedrag en die een gewoontegedrag bestendigen of ontlokken. Deze 'cognities' kunnen dan getoetst worden op hun realiteitsgehalte, o.a. door het geven van correcte informatie, het herkaderen of via het aanbieden van andere ervaringen.

Dit denkkader en deze technieken, die van oorsprong van therapeutische aard zijn, worden hier gehanteerd binnen een kortdurend educatief programma. De ganse problematiek van de dader wordt niet in kaart gebracht; we focussen ons enkel op het normoverschrijdend gedrag in het verkeer. Dergelijke educatieve aanpak ressorteert onder de secundaire preventietechnieken zoals die binnen de Geestelijke Gezondheidszorg, meer bepaald bij verslavingsproblematieken, gehanteerd wordt. Het in deze wereld gehanteerde veranderingsmodel van Prochaska en Diclemente (zie DiClemente, C. & Hughes, S. 'Stages of changing profiles in outpatient alcohol treatment' in *Journal of substance abuse* 1990-2, p.217) geeft een goed beeld van wat realistisch mag verwacht worden van een dergelijk educatief programma.

Dit model onderscheidt vijf stadia van verandering.

- ✿ **Precontemplation ('voorbekouwing')**: Mensen zijn niet geneigd om stil te staan bij hun eigen (risicovol) gedrag. Dit kan zijn omdat ze geen of onvoldoende informatie hebben over de mogelijke risico's van hun gedrag of omdat ze in het verleden al veel dingen geprobeerd hebben om zich te veranderen maar telkens mislukten en hierin berusten.
- ✿ **Contemplation ('overpeinzing')**: Mensen zitten in een ambivalente fase. Men ziet voldoende de mogelijke negatieve aspecten van zijn risicogedrag, maar tevens is men zich nog volop bewust van de vele positieve kanten en die wil men niet prijsgeven. Voor- en nadelen worden actief tegen elkaar afgewogen.
- ✿ **Preparation ('besluitvorming')**: Mensen komen tot een beslissing en willen overgaan tot een gerichte verandering. Ze maken een planning; de balans van pro's en contra's is doorslaggevend naar de contrazijde.

- ✿ Action ('actieve verandering'): Men gaat daadwerkelijk iets doen, iets uitproberen. Actie moet zowel betrekking hebben op het afnemen van het negatieve, risicovolle gedrag als op het creëren van nieuw, risicovrij gedrag. Belangrijk daarbij is dat men aandacht besteedt aan het wegvallen van de positieve kanten van het 'negatieve' gedrag. Komen er andere aangename effecten in de plaats?
- ✿ Maintenance ('stabilisatie'): Men bereikt een zekere gewoonte. Men moet geen inspanning meer leveren om het risicogedrag te vermijden en het 'gewenste' gedrag te volbrengen. Vanuit preventief of therapeutisch oogpunt kan men nu nog enkel werken aan het voorkomen van terugval.

Met onze educatieve aanpak voor snelheidsovertreders richten we ons vooral op acties in de drie eerste fasen van verandering. Het doel is de ouders stil te doen staan bij hun 'normale' gewoonte om snel te rijden, ze te brengen tot een duidelijke bezinning over enerzijds de mogelijke risico's van hun gedrag en anderzijds de mogelijke foute cognities die ze ten aanzien van hun rijgewoonte hebben. Hierdoor kunnen zij komen tot een nieuwe besluitvorming ten aanzien van snelheidsovertredingen.

Methodologie

Zowel om praktische als om methodologische redenen geschiedt een dergelijke aanpak het best in groep. De groepsdynamische krachten kunnen het bewustmakingsproces faciliteren. Deelnemers stimuleren elkaar, raken geboeid door de verschillende ervaringen en worden tevens geconfronteerd met diverse visies waardoor de eigen perceptie gemakkelijker kan gerelativeerd worden en opengesteld worden voor nader onderzoek. Men leert niet alleen door naar zichzelf te 'kijken', maar ook door het ervaren van een veranderingsproces dat anderen doormaken.

De cursus bestaat uit drie onderdelen. Tijdens de eerste bijeenkomst (namiddagssessie van 5 uur) wordt er gewerkt rond verkeersbeleving en normbeleving en wordt gepeild naar de snelheidsperceptie van de deelnemers. Verder worden de individuele oorzaken (of aanleidingen) van bepaald snelheidsgedrag geïventariseerd, alsook de mogelijke gevolgen (zowel op individueel vlak als naar de omgeving toe). Waar nodig wordt relevante, correcte informatie gegeven (vb. rond wetgeving).

De tweede bijeenkomst (die een volledige dag duurt) heeft plaats in een rijvaardigheidscentrum. Door middel van een aantal oefeningen op een testbaan en een rit op de openbare weg worden de deelnemers geconfronteerd met hun (eventuele) minder sterke punten op het vlak van voertuigbeheersing en verkeersinzicht. Verder wordt er ook aandacht besteed aan een aantal meer theoretische aspecten van autorijden zoals remafstanden, zithouding en kijktechnieken en de invloed die deze kunnen hebben op het rijgedrag.

In de derde bijeenkomst (avondsessie van 3 uur) wordt met de deelnemers een terugkoppeling gemaakt naar de vorige twee sessies: wat hebben ze in de praktijk ondervonden, wat zijn hun bedenkingen daarbij en hoe heeft dit hun snelheidsgedrag op korte termijn beïnvloed? Daarna wordt met hen een kosten-batenanalyse van hun snelheidsgedrag opgemaakt, met als voornaamste doelstelling hen te laten inzien dat (te) snel rijden een beslissing inhoudt en dat iedere bestuurder zelf verantwoordelijk is voor de beslissing die hij of zij neemt. Ten slotte wordt bekeken hoe zij, indien ze hiertoe bereid zijn, een alternatief gedrag kunnen aanleren en bestendigen (indien nodig wordt hierbij ook aandacht besteed aan copingvaardigheden, vooral i.v.m. stress).

Bevindingen

Gezien het korte tijdsverloop sinds de aanvang van de eerste cursus en het eerder klein aantal deelnemers (61 tijdens het eerste jaar), is het onmogelijk (en irrelevant) om de effecten van deze nieuwe aanpak na te gaan aan de hand van een recidivestudie. Wel hebben we vanuit onze eigen ervaringen en vanuit bevraging van de deelnemers na de cursus, reeds enkele bevindingen kunnen formuleren :

- Het samengaan van de cognitief-psychologische benadering en de praktijkdag is een van de sterke punten van deze vorming; het stelt ons in staat gedragsbeschouwingen, theorie en praktijk samen te voegen tot een coherent geheel en dit maakt dat de deelnemers meer geneigd zijn zich open te stellen voor (zelf)kritiek en sneller gedragsveranderingen zullen overwegen.
- De neutrale en in vraag stellende houding van de begeleider stimuleert zelfreflectie bij de deelnemers. Ook het feit dat er vanuit eigen ervaringen vertrokken wordt bij het bediscussiëren van het thema zorgt voor een grotere persoonlijke betrokkenheid.
- De directe samenwerking met het Openbaar Ministerie en de Politierechtbank laat toe de verstreken tijd tussen overtreding en maatregel tot een minimum (gemiddeld 3 maanden) te herleiden : zodoende ervaren de meeste deelnemers de cursus eerder als een onmiddellijke reactie op de feiten, wat op zijn beurt een positieve invloed heeft op de motivatie voor het volgen van de cursus en de impact ervan op het rijgedrag.

Hoewel deze bevindingen algemeen gezien positief zijn, hebben we ook enkele knelpunten ontdekt die verdere bestudering vragen:

- Ongeveer 1/3 van de deelnemers aan de cursus bleken motorrijders te zijn die aangaven enkel met dit voertuig daadwerkelijk problemen te hebben om zich aan de snelheidsbeperkingen te houden. Voor hen zou een aangepaste module met inbegrip van een praktijksessie met de motor zinvoller zijn. Hiervoor werden intussen ook stappen ondernomen en binnenkort zal de eerste cursus specifiek gericht op motorrijders doorgaan.
- Door een wijziging in de verkeerswet die van kracht zal gaan op 31 maart 2006 zal de minimumboete voor snelheidsovertreders van de hoogste categorie (die dus in aanmerking komen voor het volgen van de cursus) teruggebracht worden van €550 naar €220. Wij verwachten dat we hierdoor een heel aantal potentiële deelnemers zullen verliezen, gezien de kostprijs van €350 de kans inhoudt dat de investering van geld én tijd dan niet meer opweegt tegen de mogelijke opbrengst in termen van strafvermindering.

Toekomst

Zoals hierboven reeds aangehaald zal binnenkort een eerste cursus doorgaan met een praktijkdag gericht op motorrijders. Indien het praktisch haalbaar blijkt, wordt ook een afzonderlijke praktijkdag voor vrachtwagenbestuurders overwogen. Daarnaast zouden we het project graag uitbreiden naar de andere gerechtelijke arrondissementen, liefst steeds in samenwerking met plaatselijke rijvaardigheidscentra.