

Verkeerspsycholoog: ‘Laten we wel wezen: wie geld heeft, die ligt niet wakker van een boete’

Naar: JAN DEVRIESE5 april 2019, De Morgen

PROFESSOR EMERITUS VERKEERSKUNDE WILLY MIERMANS: ‘PAK ZE HUN AUTO AF’

Willy Miermans pleit voor een strengere aanpak van recidivisten.

“Geldboetes werken niet echt, evenmin als het intrekken van het rijbewijs. Het is simpel: ‘Een auto van anderhalve ton, gecombineerd met snelheid, is als een wapen. Wie daarmee een heleboel idiote dingen doet, hoort daadwerkelijk achter de tralies te gaan.’

“Als we willen nadenken over de bestraffing van verkeersovertreders, dan moeten we het eigenlijk over twee aspecten hebben: enerzijds de pakkans, anderzijds de straf. De pakkans in ons land is laag, de strafmaat wordt weliswaar regelmatig verhoogd, maar de straf wordt niet stelselmatig uitgevoerd en vaak heel laat uitgesproken.

“Daarbij komt dat rechters, door de manier waarop de rechtspraak in dit land is georganiseerd, weinig zicht hebben op het hele plaatje – iemand kan elders al een en ander op z’n conto hebben zonder dat de rechter dat weet. En de som van verschillende overtredingen kan een groot getal zijn.

“We moeten vaststellen dat geldboetes niet echt ‘werken’, evenmin als het intrekken van het rijbewijs. Daarom denk ik dat we sneller moeten overgaan tot bijvoorbeeld inbeslagname van het voertuig, of het plaatsen

van wielklemmen. Dat zijn bovendien ‘zichtbare’ ingrepen, wat goed is als



je wilt vermijden dat mensen blijven geloven dat er een klimaat van straffeloosheid heerst. We moeten ook naar een strengere aanpak van recidivisten. Hun vergrijpen mogen dan misschien soms redelijk licht zijn, maar vroeg of laat moet je daarvan dus wel degelijk eens de optelsom maken.

“Het is natuurlijk verstandig om je beleid niet alleen op bestraffing te baseren. Preventie en campagnes zijn goed, maar vooral de pakkans moet omhoog. In Nederland heeft men ooit geprobeerd om het beleid terzake af te stemmen op een profilering van risicochauffeurs – en dat juichten verzekeraars natuurlijk toe – maar men heeft moeten vaststellen dat dat niet lukte.

“Dan hebben ze het in Frankrijk misschien toch iets beter aangepakt: jaren geleden is men daar, nadat de zoon van een minister was doodgereden, begonnen met een veel striktere, consequente snelheidshandhaving, en de resultaten op dat vlak waren er meteen. Wie met de auto door Frankrijk

rijdt, weet het wel, dat ‘ze’ overal op de loer staan, en past dus z’n rijstijl aan, want de boetes zijn er niet min.

“Kijk, eigenlijk is het simpel: een auto weegt toch al gauw anderhalve tot twee ton; voeg daar de snelheid bij, en je hebt een wapen. Wie daarmee al te lichtzinnig omspringt en een heleboel idiote dingen doet, hoort een celstraf te krijgen en ook daadwerkelijk achter de tralies te gaan. Dat is een goede zaak voor de samenleving. Het argument dat je met zo’n effectieve straf ook de familie van de dader treft, lijkt me relatief. Misschien is die familie wel blij dat ze even van die dader af is – ik denk niet dat zo’n man die zich in het verkeer danig misdraagt, thuis plots verandert in een brave goede huisvader.

“Er heerst op dit vlak toch wel enige maatschappelijke hypocrisie: men staat te applaudisseren als Volvo aankondigt dat het z’n wagens voortaan niet harder dan 180 laat rijden, maar de politiek durft niet echt in te grijpen – terwijl de instrumenten er wel degelijk zijn. De Intelligent Speed Assistance bestaat al een tijdje, hè. En kost amper geld, niet meer dan pakweg een sportvelg. Europa heeft dat nu wel goedgekeurd, dat die technologie standaard in alle auto’s zal moeten, maar onder voorbehoud van een formele stemming in het Europees Parlement én de lidstaten, en pas vanaf 2022. Tja.”

VERKEERSPSYCHOLOOG GERARD TERTOOLEN: ‘STRENGE STRAF SCHRIKT DE ECHTE VERKEERSHUFTER NIET AF’

Gerard Tertoolen nuanceert de efficiëntie van hoge boetes en zelfs opsluiting. Een taakstraf voor een doodrijder druist voor heel wat mensen in tegen hun rechtvaardigheidsgevoel, zegt hij, ‘maar een celstraf voor zo’n wegcrimineel zal op termijn vaak geen nut hebben’.

“Het is begrijpelijk dat je als samenleving de hardnekkige verkeershufters zo lang mogelijk uit het verkeer wil houden. Daar zie ik echter twee problemen.

“Eén: bij dat soort mensen werkt een strenge straf niet zoals die is bedoeld. Integendeel, veelal zitten ze in een subcultuur waar zulk gedrag en straf net dingen zijn om fier op te zijn. Je ziet zulke types bijvoorbeeld ook wel aan het werk in fietsstraten, waar ze op z’n Max Verstappens doorheen rijden. Dan sta je daar mooi, met je aangepaste inrichting van de straat om de snelheid af te dwingen die je wenselijk acht.

“Twee: de wet zit in de weg. Kijk, neem nu zo’n verkeershufter die iemand doodrijdt. Wat je dan ziet, is dat hij dan bijvoorbeeld een taakstraf krijgt.



Dat zorgt voor veel verontwaardiging – begrijpelijk, want op zo’n moment werd die wagen gebruikt als wapen. Mensen vinden zo’n straf te laag en worden vervolgens heel boos op de rechter, machteloos als ze zijn. Maar je hebt nu eenmaal maximumstraffen. Als je die wilt veranderen, moet je de wet veranderen, en dat is, zoals we weten, natuurlijk een heel ander verhaal.

“Komt daarbij: je kunt wel zeggen dat opsluiting enerzijds tegemoetkomt aan een rechtvaardigheidsgevoel, ja zelfs aan een gevoel van wraak, en anderzijds verhindert dat gedurende een zekere periode dat hetzelfde nogmaals gebeurt. Máár: die opsluiting zal op termijn geen nut blijken te hebben, als er tijdens de opsluiting geen internalisatie is (*het overnemen van waarden en overtuigingen van anderen, in die mate dat men er zelf in gaat geloven, JD*).

“In dat verband wil ik nog even aanstippen dat verkeersshufterig gedrag veelal impulsief gedrag is. Zoiets valt heus niet te sturen met slogans of campagnes of van die leuke spotjes op tv. Daarmee bereik je enkel de reeds overtuigden. Dat is preken voor eigen kerk.

“Nu, ook voor minder zware ‘wegcriminelen’ geldt dat de hoogte van een straf onvoldoende afschrikt. Neem bijvoorbeeld het gebruik van de smartphone achter het stuur. Men heeft experimenten gedaan waaruit blijkt dat zelfs een verdubbeling van de op zich al forse boete niets aan het gedrag verandert.

“Waarom niet? Gewoon, omdat de pakkans klein blijft – of toch als dusdanig wordt ervaren. Want daar gaat het tenslotte om: die pakkans is en blijft klein. Tot dusver is het zo dat een agent je staande moet houden eer je een boete riskeert. Dat gedrag zal pas veranderen als er overal camera’s

komen te hangen die registreren dat je achter het stuur aan het telefoneren of appen bent.

“Ander voorbeeld: in Nederland kun je voor sommige verkeersmisdrijven worden veroordeeld tot het betalen van een boete én het volgen van een cursus – die je bovendien nog zelf moet betalen ook én waarvoor je vakantiedagen op moet nemen. Driemaal gestraft, dus, zou je kunnen zeggen. Welnu: dat werkt niet, als afschrikking.

“Ik denk weleens na over hoe je anders en eerlijker zou kunnen straffen – want laten we wel wezen: wie geld heeft, die ligt niet wakker van een boete, die heeft daar soms zelfs een jaarbudgetje voor klaar. Je zou hardrijders bijvoorbeeld gewoon twee uur aan de kant kunnen zetten. Dát zou wel aankomen, denk ik. Helaas hebben we daar de mensen niet voor.”