

Verkeersagressie

BRIEFING

Verkeersagressie is een belangrijke uitdaging in het domein van verkeersveiligheid. Voorbeelden van dergelijke agressie zijn bumperkleven, aanhoudend claxonneren, of obscene gebaren maken naar andere weggebruikers. Twee vormen van verkeersagressie worden vaak onderscheiden: instrumentele verkeersagressie (het agressief gedrag is een middel om een ander doel, zoals op tijd komen, te halen) en vijandige verkeersagressie (de agressie zelf is het doel).

Verkeersagressie wordt veroorzaakt door interne (eigen aan de persoon) en externe (eigen aan de omgeving) prikkels. Naast het ontbreken van een uniforme definitie, ontbreekt ook een officiële registratie van het aantal gevallen van verkeersagressie en het aantal verkeersslachtoffers hiervan. De omvang van dit fenomeen is allerminst duidelijk. In België is verkeersagressie niet als een op zichzelf staande inbreuk in de wegcode en/of de strafrecht opgenomen. Vormen van verkeersagressie vallen telkens onder andere bestaande inbreuken van de wegcode of het strafrecht.

Highlights

- In 2022 gaven 54% van de Belgen in een enquête aan slachtoffer te zijn geworden van verkeersagressie.
- Verkeersagressie wordt veroorzaakt door interne (eigen aan de persoon) en externe (eigen aan de omgeving) prikkels.
- Verkeersagressie kan worden voorkomen door middel van interventies op het niveau van gedrag van de weggebruikers, verkeersinfrastructuur en/of het voertuig zelf.


INHOUD

- Wat is verkeersagressie?
- Wat zijn de oorzaken van verkeersagressie?
- Hoe vaak komt verkeersagressie voor?
- Wat zegt de wet?
- Hoe verkeersagressie voorkomen?
- Wat beveelt Vias institute aan?
- Verdere bronnen van informatie

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2024) Briefing "Verkeersagressie". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Redactie van dit document: Irena De Greef, irena.degreef@vias en Isabel Verwee, isabel.verwee@vias.be



Wat is verkeersagressie ?

Definitie

De wetenschappelijke literatuur hanteert geen eenduidige operationele definitie van verkeersagressie. Hierdoor is dit fenomeen in termen van frequentie, oorzaken of impact niet eenvoudig in kaart te brengen (1; 2; 3; 4; 5; 6). Hoewel een uniforme definitie ontbreekt, blijkt uit wetenschappelijke studies rond verkeersagressie (2; 1) dat dit gedrag doorgaans in twee vormen voorkomt (7):

- Instrumentele verkeersagressie: de bestuurder hanteert agressief verkeersgedrag om een andere doelstelling te bereiken. Hij aanvaardt het risico dat andere weggebruikers hierdoor mogelijks in gevaar komen. Een voorbeeld hiervan is iemand die te laat vertrokken is voor een afspraak, en tijd wil terugwinnen door voortdurend van rijbaan te wisselen en te claxonneren naar overige weggebruikers (2);
- Vijandige verkeersagressie: de bestuurder uit een bepaalde frustratie of kwaadheid door middel van agressief verkeersgedrag. Verkeersagressie is in dit geval het te bereiken doel op zich. Een voorbeeld hiervan is een bestuurder die beslist om een voertuig dat hem abrupt afsneed op de snelweg te achtervolgen met als doel wraak te nemen (2).

Bij zowel instrumentele als vijandige verkeersagressie, blijkt de interpretatie van de feiten cruciaal. De meeste van deze gedragingen zijn namelijk simpelweg verkeersovertredingen. De perceptie hiervan als 'agressief' hangt dus af van de context. Intentie om te schaden is namelijk niet formeel van buitenaf waarneembaar is en moet afgeleid worden uit de (foute) interpretatie van een derde (3). Te snel rijden of een stop negeren zullen bijvoorbeeld pas agressieve gedragingen worden als daar ook andere weggebruikers bij aanwezig zijn.

De meest voorkomende definitie van verkeersagressie, de definitie die tevens in deze briefing gehanteerd wordt, combineert beide van de hierboven vermelde vormen van verkeersagressie en onderstreept het belang van de doelbewustheid (3; 7; 1):

Agressief gedrag in het verkeer zijn handelingen gericht op

- *het doelbewust fysiek en/of psychisch schaden van andere weggebruikers en/of;*
- *het bereiken van een persoonlijk doel, doelbewust aanvaardend dat overige weggebruikers hierbij fysiek en/of psychisch mogelijks geschaad worden.*

Bovenstaande vormen van verkeersagressie alsook de in deze briefing gehanteerde definitie wijzen op het doelbewuste en intentionele karakter van verkeersagressie. Er is echter ook agressie die minder intentioneel en doelbewust van aard is. Zo is er de onbeheerste agressie, een vorm van agressie waarbij de agressor beperkte controle heeft over het eigen gedrag (8; 9). Onbeheerste agressie ontstaat wanneer iemand onder invloed is van alcohol, drugs of medicatie. Het onder invloed zijn van dergelijke middelen kan bovendien een faciliterende rol spelen bij bovenstaande intentionele vormen van agressie. Een andere reden van onbeheerste agressie kan zijn dat iemand ziek is of een psychiatrisch ziektebeeld heeft waardoor de controle over het gedrag verdwijnt (9).

Het doelbewuste karakter uit bovenstaande definitie is veel minder aan de orde bij deze vorm van agressie en wordt daarom apart vermeld.

Voorbeelden van verkeersagressie zijn onder meer bumperkleven, verkeerd inhalen (bv. te dicht invoegen voor het voertuig dat wordt ingehaald), inhalen via de berm, foutief wisselen van rijstrook (geen richtingaanwijzers gebruiken), geen voorrang verlenen aan andere weggebruikers, andere bestuurders hinderen om in te voegen, geen medewerking verlenen aan autobestuurders die niet kunnen invoegen of van rijstrook wisselen vanwege de verkeerssituatie, vaak en abrupt van rijstrook wisselen, verkeersborden negeren, verkeerslichten negeren, knipperen met de koplampen, aanhoudend claxonneren, naar een andere bestuurder staren om afkeuring te tonen, schreeuwen of gebaren maken (2; 5).



Wat zijn de oorzaken van verkeersagressie?

Wetenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van verkeersagressie blijkt gefragmenteerd en toegespitst op specifieke thema's (1; 6). De verschillende studies delen evenwel het feit dat ze zich focussen op interne dan wel externe prikkels als oorzaak van verkeersagressie (1; 10). Interne prikkels ontstaan in de persoon zelf, externe prikkels zijn gerelateerd aan externe omstandigheden. Ook hier moet een kanttekening gemaakt worden bij het artificiële onderscheid tussen deze prikkels, die in de praktijk kunnen overvloeien in elkaar (1).

Voorbeelden van interne prikkels zijn een aangeboren aanleg tot sensatie (3; 11; 12), impulsiviteit (13; 14), verveling (14); boosheid (15; 16) narcisme (17; 18; 11), agressiviteit (19) en het gevoel van anonimiteit (20; 3) en het vervoersmiddel dat door sommigen wordt beschouwd als een verlengstuk van de persoonlijkheid (21):

- Agressie-opbouw gebeurt via cognitieve processen. Voorbeelden hiervan zijn catastroferen ('dit is ergerlijk!'), overgeneraliseren ('steeds die fietsers', 'altijd hetzelfde, met die bestuurders'); opruiende labeling ('dommerik', 'idiot'), veeleisendheid ('die moet uit de weg gaan voor mij') en gedachten van wraak ('die pikt mijn parkeerplaats in, niet met mij', 'ik zal haar eens een lesje leren') (15).
- Het gevoel van anonimiteit: De bestuurder kent doorgaans de identiteit niet van de andere bestuurder of weggebruiker. De kans dat je iemand tegenkomt in het verkeer die je kent als je pakweg verder dan 10 km van huis rijdt, is klein. Er is bovendien nauwelijks tot geen sprake van een persoonlijk contact omwille van de fysieke afstand tussen bestuurders. Deze anonimiteit maakt het vaak eenvoudiger om agressie te uiten (20; 3).
- Het vervoersmiddel wordt door sommigen beschouwd als een verlengstuk van hun persoonlijkheid: het vervoersmiddel heeft in de Westerse cultuur een belangrijke plaats ingenomen in de samenleving. De associatie met waarden zoals vrijheid, avontuur, macht, status, snelheid en stoerheid wordt gemaakt. We identificeren ons vaak met de wagen en beschouwen dit als een verlengstuk van de persoonlijkheid. Wat iemands huis is, thuis, is iemands vervoersmiddel op de weg. Indien er zich een potentiële dreiging voordoet ten aanzien van iemands huis of vervoersmiddel, bijvoorbeeld met wagen: bumperkleven in het verkeer, iemand die abrupt voorbijsteekt zonder richtingaanwijzers te gebruiken, iemand die obscene gebaren maakt, kan dit leiden tot een beschermreflex, door agressief gedrag te vertonen. Het zich identificeren met bijvoorbeeld het voertuig uit zich ook vaak in een woordgebruik. Een voorbeeld hiervan is: "ik sta daar geparkeerd" in plaats van "mijn wagen/motor/fiets... staat daar geparkeerd" (21).

Voorbeelden van externe prikkels zijn onduidelijkheid over verkeersregels en normen (22), verkeersdrukte en file (23; 24; 25), tijdsdruk (26), hoge temperaturen en lawaai (21).

- Onduidelijkheid over regels en normen:

In het verkeer gelden veel regels en normen. Dit is noodzakelijk opdat alles vlot, ordelijk en gestructureerd verloopt. De verkeersreglementering is niet altijd helder voor weggebruikers, en ook de kennis ervan ontbreekt (bijvoorbeeld rond e-steps (27)). Verschillende weggebruikers kennen ook vaak de regels die gelden voor andere vervoersmodi niet, wat soms aanleiding geeft tot conflicten..

Er ontstaan op die manier informelere regels en normen die onduidelijkheid en misverstanden creëren. Bovendien kan er ook frustratie ontstaan bij mensen die zich wel steeds aan de regels houden.

- Verkeersdrukke:

Op basis van een analyse van de reistijden wordt vastgesteld dat verkeersdrukke toeneemt. Dit impliceert dat er meer en meer voertuigen en andere weggebruikers gebruik maken van het wegennet. Dit leidt tot meer en meer congestie en filevorming wat frustratie kan veroorzaken. Hoe drukker het verkeer, hoe meer je het gevoel krijgt dat je vrijheid wordt ingeperkt. Deze frustratie kan uitmonden in agressie. De impact van verkeersdrukke is een subjectief gegeven waarmee de ene beter kan omgaan dan de andere. Dit geldt evenzeer voor de volgende factoren zoals temperatuur en lawaai.

- Temperatuur:

Agressie en geweld zijn fenomenen die vaak stijgen tijdens de zomermaanden, alsook verkeersagressie (21). Dit heeft een aantal biologische verklaringen.

- Lawaai:

Ook lawaai kan een invloed uitoefenen. Het is eveneens iets dat als subjectief wordt ervaren. Als de bestuurder geen controle heeft over het lawaai en dit als hinderlijk ervaart, dat kan dit de kans op agressie verhogen

Hoe vaak komt verkeersagressie voor?

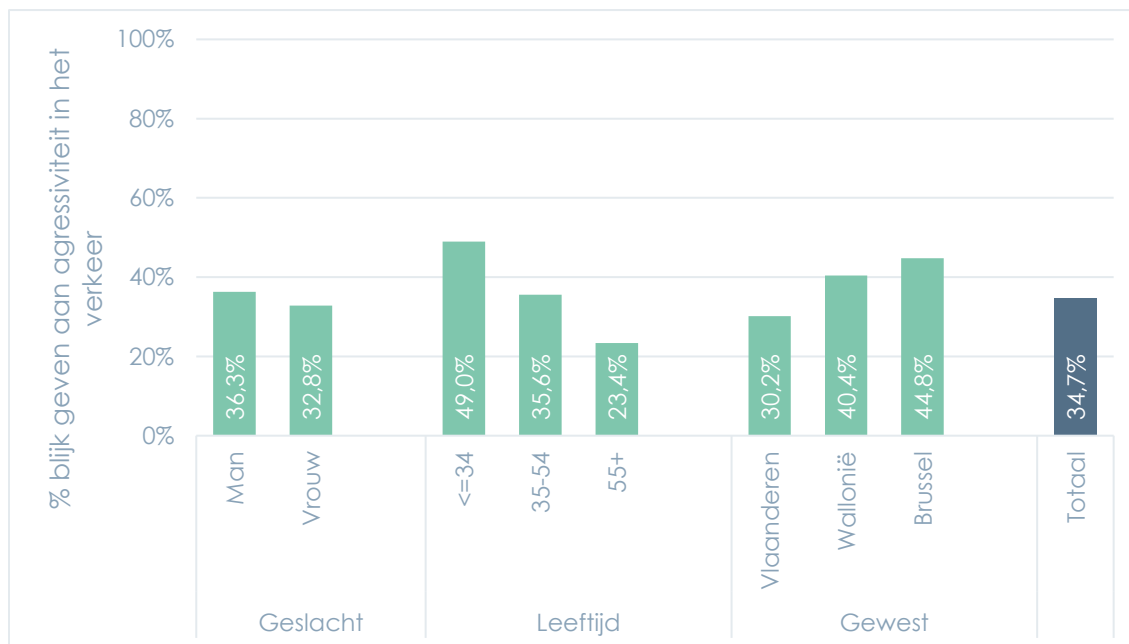
België

Omdat er in België geen expliciete wetgeving bestaat rond verkeersagressie, zijn er geen cijfers gekend over het aantal inbreuken dat vastgesteld wordt door de politie.

De enige cijfers die een inzicht kunnen bieden in de prevalentie van verkeersagressie in België zijn zelfgerapporteerde gegevens op basis van enquêtes. Vias institute nam in 2017 en 2022 een enquête af over verkeersagressie bij een representatieve steekproef van telkens 1000 Belgische autobestuurders.

In 2022 gaf ongeveer een derde (34,7%) van de respondenten aan blij te geven van agressiviteit in het verkeer. Dit percentage is gelijk gebleven in vergelijking met 2017. Daarnaast gaf 54,1% van deze groep respondenten aan dat ze in het afgelopen jaar ook slachtoffer zijn geweest van verkeersagressie. Dat is wel een daling ten opzichte van 2017 (65,3%).

Figuur 1. Percentage respondenten die zeggen blij te geven van agressiviteit in het verkeer (2022, n=1000)



Bron: Vias institute, 2022

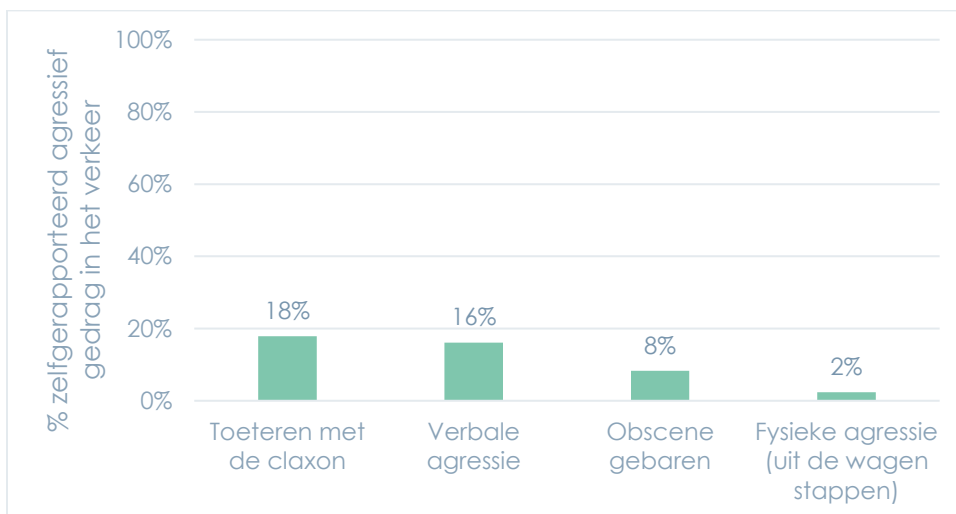
Kijken we naar de sociodemografische kenmerken van deze groepen (Figuur 1), dan zien we dat het percentage respondenten dat aangeeft verkeersagressie te plegen, beduidend groter is bij de 18- tot 34-jarigen in vergelijking

met oudere leeftijdsgroepen. Ook respondenten uit Brussel en Wallonië geven significant vaker aan verkeersagressie te plegen dan Vlamingen. Opvallend is ook dat de respondenten die aangeven blijk te geven van verkeersagressie, significant vaker rapporteren dat ze betrokken waren bij een verkeersongeval: zo geeft 26,6% van deze groep aan dat ze de afgelopen drie jaar betrokken waren bij een ongeval, terwijl dit maar 9,4% is in de groep die geen verkeersagressie rapporteert.

Verder blijkt ook uit de cijfers van deze enquête dat respondenten die minstens 4 dagen per week met de auto rijden, significant vaker aangeven zich agressief te gedragen in het verkeer (62,9%) in vergelijking met respondenten die minder vaak met de auto rijden.

Kijken we ten slotte naar de vormen van agressie die men rapporteert, dan zien we dat respondenten het vaakst verkeersagressie uiten door te claxonneren of door middel van verbale agressie. 8% van de respondenten geeft aan obscene gebaren te maken en slechts een klein aandeel gaat over tot fysieke agressie.

Figuur 2. Zelfgerapporteerde vormen van agressief gedrag in het verkeer (2022, n=1000)



Bron: Vias institute, 2022

Uit de Belgische veiligheidsmonitor van 2021 (28) blijkt dat 46% van de Belgen vindt dat agressief verkeersgedrag eerder wel tot helemaal wel een probleem vormt. Agressief verkeersgedrag wordt als minder problematisch gepercipieerd in het Vlaamse Gewest (38%) tegenover het Waalse Gewest (57) en het Brussels Gewest (60%) (28).

Nederland

Een studie van Univé (29) focust zich op verkeersagressie onder bestuurders. De bevroegden beschouwen andere automobilisten een stuk agressiever in het verkeer dan zichzelf. Op de vraag "Wat hebben bestuurders meegemaakt en wat doen zij zelf?" worden de volgende antwoorden gegeven:

Tabel 1: Zelf meegemaakt en zelf gedaan

	Zelf meegemaakt	Zelf gedaan
Een bestuurder toeterde naar mij	72%	65%
Een bestuurder sneed mij af	70%	47%
Een bestuurder maakte een handgebaar naar mij	67%	25%
Een bestuurder voor mij trapte op de rem	53%	21%
Een bestuurder schreeuwde naar mij	37%	16%
Een bestuurder stapte uit de auto om met mij een confrontatie aan te gaan	23%	13%

Bron: Univé, 2023

Uit deze studie (29) blijkt verder dat 1 op 8 is wel eens uitgestapt om de confrontatie aan te gaan met een andere weggebruiker. Mensen die zelf een ongeluk hebben meegemaakt, geven aan dit sneller te doen. Bij een deel van de respondenten die de confrontatie aanging overheerst opluchting (38%). Anderzijds voelde 26% zich schuldig achteraf en zei 24% zich te schamen achteraf.

Uit cijfers van de Nederlandse Veiligheidsmonitor, een grootschalige terugkerende bevolkingsenquête bij 135.000 Nederlanders van 15 jaar en ouder, wordt gevraagd of agressief verkeersgedrag voorkomt in de woonbuurt (30). 29,3% antwoordde in 2019 dat agressief verkeersgedrag wel eens voorkomt in de eigen buurt. 6,3% stelt dat er overlast is ten gevolge van agressief verkeersgedrag. De laatste afname betreft deze van 2021 en hierin geeft 9,3% aan dat ze veel overlast ervaren ten gevolge van het agressief verkeersgedrag (30).

Frankrijk

Volgens de 12^{de} Responsible Driver Barometer van 2022 (31) is 97% van de Franse bestuurders positief over hun eigen houding op de weg. 88% was al eens bang voor agressief gedrag van andere bestuurders, wat wijst op een onveiligheidsgevoel achter het stuur. Een aantal bestuurders erkent dat de wagen een negatieve invloed heeft op het gedrag. Zo geeft 21% van de Franse bestuurders dat ze zich in vergelijking met het dagelijkse leven wel eens nerveuzer, impulsiever of agressiever voelen in de wagen op de weg. 20% geeft aan dat de wagen een soort van luchtbelbescherming biedt waardoor zij minder aandacht schenken aan andere weggebruikers. Meer dan 1 op 10 bestuurders vindt dat het 'ieder voor zich' is op de weg.

De volgende gedragingen stellen de Fransen het meest in zake agressief gedrag achter het stuur (31).

Tabel 2: Agressief gedrag achter het stuur

Schelden op andere bestuurders	65%
Claxonneren naar bestuurders die hen irriteren	55%
Opzettelijk bumperkleven bij bestuurders die hen irriteren	34%
Rechts inhalen op de snelweg	27%
Uit het voertuig stappen om uitleg te geven aan een andere bestuurder	20%

Bron : Vinci Foundation, 2022



Wat zegt de wet ?

Richtlijn verkeersagressie

België kent geen expliciete wetgeving rond verkeersagressie. Vanaf 2000 voegt een Richtlijn inzake verkeersagressie van de minister van Justitie (voortaan 'Richtlijn Verkeersagressie') bijzondere bepalingen toe aan de bestaande wetgeving (3). Het doel van deze richtlijn is om de betrokken actoren op een uniforme manier te laten reageren. Het gaat hier om:

- Politieleden, verantwoordelijk voor de handhaving van verkeersagressie;
- Leden van het Openbaar Ministerie, verantwoordelijk voor de vervolging en bestraffing van verkeersagressie.

De Richtlijn onderscheidt twee soorten verkeersagressie (Richtlijn Verkeersagressie 2.1.2).

Allereerst zijn er de agressieve verkeersovertredingen, agressie die zich uit in overtredingen van de verkeersregels en/of de wegcode. De agressieve aard wordt afgeleid uit het gegeven dat de overtreding bewust is gepleegd: de dader wist of zou moeten weten dat de handeling een overtreding is van de verkeersregels. Bovendien moet zijn voldaan aan één van de volgende criteria:

- Het oogmerk om schade te berokkenen aan een derde of het normale besturen van diens voertuig te verstoren;
- Het gevaarlijk karakter van het rijgedrag.

Naast de bewuste intentie, moet ook de opzettelijkheid van het agressieve gedrag tot uiting komen in de omstandigheden waarin de overtreding is begaan, door rekening te houden met volgende criteria:

- de herhaling van overtredingen in korte tijd of veelvuldige overtredingen;
- de hardnekkigheid in het overtredend gedrag;
- elke andere omstandigheid waaruit de wil om schade te berokkenen aan een andere weggebruiker blijkt.

Voorbeelden van agressieve verkeersovertredingen zijn herhaald bumperkleven, eventueel gepaard gaand met bruusk remmen en optrekken, in een context van nochtans beperkte verkeersdruk (inbreuk op art. 10 van het KB van 1 december 1975) of het gebruik van het geluidstoestel teneinde bij een derde een onverantwoord manoeuvre te veroorzaken.

Ten tweede bespreekt de Richtlijn Verkeersagressie andere overtredingen met agressief karakter, agressie die zich manifesteert in een verkeerscontext zonder strikt genomen een overtreding op de verkeersregels uit te maken. Agressie wordt hier verstaan als situaties in het verkeer waar iemand een andere weggebruiker lichamelijk aanrandt, bedreigt of beledigt, dan wel het voertuig van die weggebruiker beschadigt. Voorbeelden hiervan zijn slagen en verwondingen na een woordenwisseling tussen autobestuurders.

Uit interviews met politiediensten en leden van het Openbaar Ministerie blijkt deze Richtlijn Verkeersagressie moeilijk te gebruiken (32). Dit aangezien het moeilijk is om de intentie van opzettelijkheid te achterhalen. Hiervoor moet men immers gedurende een bepaalde tijd weggebruikers volgen. De politiezone Antwerpen gebruikte in 2015 inderdaad anonieme politiemotorrijders om weggebruikers met een agressief rijgedrag te achtervolgen en dit op beeld te zetten (33). Het nadeel hiervan was echter dat het zeer tijdsintensief was en niet zo veel opbracht (32).

Bestrafing

Afhankelijk van de ernst van de overtreding, wordt een strafmaat bepaald. Per type van agressieve verkeersovertreding wordt de vervolging en bestrafing weergegeven.

Tabel 3: Vervolging en bestrafing volgens type agressieve verkeersovertredingen.

Type verkeersagressie	Type overtreding	Vervolging en straf
Agressieve verkeersovertreding	Gewone overtredingen die geen ongeval hebben veroorzaakt	<ul style="list-style-type: none"> • Minnelijke schikking
	Zware overtredingen die geen ongeval hebben veroorzaakt ⁱⁱⁱ	<ul style="list-style-type: none"> • Minnelijke schikking • Dagvaarding • Onmiddellijke intrekking rijbewijs • Verval van recht tot sturen • Verbeurdverklaring van het voertuig
	Gewone of zware agressieve overtredingen die een ongeval hebben veroorzaakt met lichamelijk letsel of de dood van het slachtoffer tot gevolg ⁱⁱⁱ	<ul style="list-style-type: none"> • Dagvaarding omwille van onopzettelijke of opzettelijke verwondingen of slagen; onopzettelijk doden • Gerechtelijk onderzoek • Bevel tot aanhouding • Onmiddellijke intrekking rijbewijs • Verval van recht tot sturen • Verbeurdverklaring van het voertuig
Andere overtredingen met agressief karakter		<ul style="list-style-type: none"> • Dagvaarding • Minnelijke schikking • Bemiddeling

Hoe verkeersagressie voorkomen?

Maatregelen met betrekking tot de weggebruiker

Sensibilisering

Sensibiliseren verwijst naar het bewust maken van burgers van de problematiek verkeersagressie. Een uitgebreid onderzoek van de literatuur rond de effectiviteit van verkeersveiligheidscampagnes, gericht op agressief, ondoordacht en gevaarlijk gedrag, kwam tot het besluit dat die campagnes een positieve impact hebben op de ongevallenaantallen en de zelf gerapporteerde agressieve gedragingen (34). Toch zit in die verkeersveiligheidscampagnes een grote variatie wat boodschap en communicatiemiddelen betreft. Het is dus niet mogelijk om er een algemene conclusie uit te trekken (3). Andere succescriteria voor een campagne rond verkeersagressie zijn het duidelijk definiëren van het verkeersveiligheidsprobleem (verkeersagressie), de beoogde groep van weggebruikers (bijvoorbeeld ouders of slachtoffers) en de aanpassing van de boodschap (bijvoorbeeld 'hoe te reageren als je agressie voelt opwellen achter het stuur' en 'hoe reageren als iemand zich agressief gedraagt tegenover jou') (35).

Verkeersopvoeding en rijopleiding

Er bestaan tal van preventiemaatregelen tegen agressiviteit in het verkeer die op verschillende momenten ingezet kunnen worden. Het vertrekpunt ligt nochtans bij het aanleren van de basisregels tijdens de rijopleiding inzake samenwerking in het verkeer (3). Tot de elementen die nieuwe chauffeurs aangeleerd moeten krijgen behoren de potentiële misverstanden en veel voorkomende misinterpretaties over de gedragingen van andere chauffeurs en omgekeerd (3). De GDE-matrix, gebruikt in rij scholen, is zodanig ontwikkeld dat men stilstaat bij de persoonlijke motieven en neigingen die van invloed kunnen zijn op de houding, de besluitvorming en het gedrag met betrekking tot autorijden en de betrokkenheid bij ongevallen (36). Voorbeelden van dergelijke neigingen zijn iemands verlangen om sensatie te ervaren of om indruk te maken op anderen. De basisboodschap is 'de manier waarop je rijdt is een weerspiegeling van wie je bent of wie je wilt zijn'.

Psychotherapeutische maatregelen

Boosheid is een belangrijke voorspeller voor agressief rijgedrag (37; 16; 38; 39). Enerzijds kan worden ingezet op het verminderen van boosheid, anderzijds op het aanleren van coping strategieën gericht op het omgaan met boosheid eens zich dit voordoet. Verkeersagressie inperken kan onder meer via maatregelen gericht om iemands neiging tot het ervaren van boosheid in het verkeer te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld via psychotherapeutische programma's, zoals mindfulness-training (15; 40).

Handhavings- en bestraffingsmaatregelen

Zowel het Openbaar Ministerie als de hoven en rechtbanken beschikken over verschillende vervolgings- en/of bestraffingsmogelijkheden. Het Openbaar Ministerie kan met het oog op het verval van de strafvordering gemeenschapsgerichte maatregelen voorstellen: meer bepaald de minnelijke schikking en de bemiddeling in strafzaken^{iv}. Daarnaast kan de rechter tijdens het gerechtelijk onderzoek of in zijn vonnis gemeenschapsgerichte maatregelen of straffen (sancties) opleggen: zijnde de vrijheid of invrijheidstelling onder voorwaarden, de opschorting, het uitstel en de probatie, en de werkstraf^v. Probatiemaatregelen zijn onder andere het opleggen van een beperking van specifiek verkeersgedrag door apparatuur (zoals een alcoholslot), monitoring van verkeersgedrag door datarecorders en/of het volgen van rehabilitatieprogramma's.

Maatregelen met betrekking tot weginfrastructuur

Een belangrijke bron van verkeersagressie is ergernis, woede en frustratie ten gevolge van verkeersomstandigheden (41; 42). Hier kan deels worden opgespeeld via infrastructurele maatregelen die ingrijpen in de verkeersomgeving (42). Voorbeelden hiervan zijn files en wachtrijen aan verkeerslichten reduceren, of duidelijke en intuïtieve signalisatie en wegmarkeringen creëren, opdat bruuske en gevaarlijke manoeuvres kunnen voorkomen worden.

Maatregelen met betrekking tot voertuigtechnologie

Intelligente voertuigsystemen kunnen deels inspelen op een aantal vormen van verkeersagressie. Een intelligent voertuigstelsel is een voertuigstelsel dat informatie uit de omgeving ontvangt, deze doorgeeft aan de bestuurder of, indien nodig, autonoom ingrijpt (43; 44). Ongelukken ten gevolge van agressief rijgedrag zullen dus verminderen dankzij gelijkaardige technologie. Let wel, deze technologie is veelal niet gehomologeerd waardoor iedereen deze voor zichzelf kan instellen. Voorbeelden hiervan is een ACC (Adaptive Cruise Control, een systeem dat een door de bestuurder ingestelde snelheid aanhoudt alsook een veilige afstand ten aanzien van de voorligger behoudt).

Wat beveelt Vias institute aan ?

AANBEVELINGEN DOOR VIAS INSTITUTE

Indien verkeersagressie voorkomt raden we de bestuurders een aantal zaken aan

- *Blijf kalm en ga niet mee in het spel van de agressor;*
- *Tel tot 5 of tot 10 en probeer jezelf tot de orde te roepen;*
- *Nooit uitstappen uit je wagen zodat de situatie niet escaleert;*
- *Het gebrek aan persoonlijk contact speelt zoals boven aangehaald een rol. Het kan zinvol zijn om de bestuurder/dader een identiteit toe te kennen. Bijvoorbeeld door aan iemand te denken waarmee je geen ruzie wil maken.*
- *Indien je iets doet dat niet helemaal volgens de regels is, kan het geen kwaad om je te excuseren of dit duidelijk te maken door bijvoorbeeld een handgebaar*

Als je zelf mogelijks een frustratie zou voelen die uitmondt in verkeersagressie worden de volgende tips gegeven om je woede te de-escaleren.

- *Hou je gefocust: knipperende lichten, radio's en andere weggebruikers kunnen erg afleidend zijn.*
- *Neem een moment alvorens je reageert: we bevinden ons vaak in situaties waarin we ons niet bewust zijn van hoe gespannen we zijn. Indien je moment neemt om afstand hiervan te nemen, heb je tijd om na te denken over de vraag of een bepaalde reactie wel gerechtvaardigd is.*
- *Wees ervan bewust dat de meeste weggebruikers niet bewust 'fouten' maken: geen enkele weggebruiker is perfect en het is niet eenvoudig om iemand rijvaardigheid te beoordelen op basis van een korte interactie. Het is weliswaar ook belangrijk om vergevingsgezind te zijn naar andere weggebruikers en eigen frustraties soms los te laten.*



Verdere bronnen van informatie

Deze studies bespreken de rol van verkeerseducatie en rijlessen in het omgaan met verkeersagressie.

- Moller, M. & Haustein, S. (2018). Road anger expression – Changes over time and attributed reasons. *Accident Analysis and Prevention*, 119, 29-36.
- Assailly, J.P. (2017). Road safety education: What works? in: *Patient Education and Counseling*, 100 (1), pp. 24-29.
- SWOV (2017). Verkeerseducatie. SWOV-factsheet, December 2017. SWOV-Den Haag.
- CROW (2015). Het meten van effecten van verkeerseducatie - Tien gouden regels voor effectmeting. CROW, Ede.
- Beanland, V.; Goode, N.; Salman, P.M.; Lenne, M.G. (2013). Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training. In *Safety Science*, 51, 127–137.

Deze rapporten bespreken mogelijke interventies inzake het omgaan met boosheid achter het stuur.

- Stephens, A. N., Koppel, S., Young, K. L., Chamber, R., & Hassed, C. (2018). Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving. *Transportation Research Part F*, 56, 149- 155
- Zinzow, H. M. & Jeffirs, S. (2018). Driving Aggression and Anxiety: Intersections, Assessment, and Interventions. *Journal of Clinical Psychology*, 74(1), 43-82
- Deffenbacher, J. L. (2016). A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 42, 411-421.

Systematische reviews rond verkeersagressie

- Zhizhuo, S., et al. (2023). The relationship between aggressive driving and driver performance: A systematic review with meta-analysis. In: *Accident Analysis and Prevention*, p. 106972.
- A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. Tasca, L. 2000. First Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. p. 26.



Referentielijst

1. **Zhizhuo, S., et al.** The relationship between aggressive driving and driver performance: A systematic review with meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*. 2023, p. 106972.
2. *A Review of the Literature on Aggressive Driving Research.* **Tasca, L.** 2000. First Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. p. 26.
3. **Meunier, J-C., Schinkus, L. en Kaiser, S.** *Risicobereidheid en agressie. Themadossier Verkeersveiligheid nr. 20.* sl : Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019.
4. **Dula, C. S. en Geller, S.E.** Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Reserach*. 34(5), 2003, pp. 559-566.
5. **SWOV.** *Risikant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. SWOV-factsheet.* Den Haag : SWOV , 2021.
6. **Dula, C.S. en Geller, E.S.** Risky, aggressive or emotional driving: Adressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*. 34(5), 2003, pp. 559-566.
7. **Shinar, D.** Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F1*. 1998, pp. 137-160.
8. **Ambulancezorg.** *Arbocatalogus Ambulancezorg. Veilig, gezond en plezierig werken in de ambulancezorg.* sl : Ambulancezorg Nederland, 2019.
9. **Vias institute .** *Geweld en agressie bij publieke beroepen. Intern onderzoeksrapport.* sl : Vias institute, 2020.
10. **Deffenbacher, J.L., E.R., Oetting en Lynch, R.S.** Development of a driving anger scale. *Psychologycal reports*. 74(1), 1994, pp. 83-91.
11. **Bowen, L., Budden, S. en Smith, A. P.** Factors underpinning unsafe driving: a systematic literature review of car drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 72, 2020, pp. 182-210.
12. **Goldenbeld, C en van Scagen, I.** *Personal Factors.* sl : European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020, 2016.
13. **Ball, L., Tully, R. en Egan, V.** The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviours. *Accident analysis and prevention*. 2018, pp. 130 - 138.
14. **Dahlen, E.R., et al.** Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*. 37(2), 2005, pp. 341-348.
15. **Deffenbacher, J.L.** A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 42, 2016, pp. 411-422.

16. **Deffenbacher, J.L., et al.** Anger, aggression, and risky behaviour: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*. 41(6), 2003, pp. 701-718.
17. **Edwards, B.D., et al.** The validity of narcissism and driving anger in predicting aggressive driving in a sample of young drivers. *Human Performances*. 26(3), 2013, pp. 191-210.
18. **Bushman, B.J., Steffgen, G., Kerwin, T., Whitlock, T., et al.** "Don't you know I own the road?" The link between narcissism and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 52, 2018, pp. 14-20.
19. **Krahé, B.** Predictors of women's aggressive driving behaviour. *Aggressive Behaviour*. 31(6), 2005, pp. 537 - 546.
20. **Ellison-Potter, P.A.** *The effects of anonymity, aggressive stimuli, and trait anger on aggressive driving behavior: A laboratory simulation*. sl : Colorado State University, 1997.
21. **BRUZZ.** Slachtoffers en daders getuigen over groeiende verkeersagressie in Brussel: "Sommigen voelen zich de koning van de weg". *Vrt nws* . 24 mei 2023.
22. **CEVORA.** Workshop in het kader van de opleiding van Cevora. Voor rijsschoolinstructeurs. 2002.
23. **Emo, A.K., Mathews, G. en Funke, G.J.** The slow and the furious: Anger, stress and risky passing in simulated traffic congestion. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 42, 2016, pp. 1-14.
24. **Li, G., et al.** Influence of traffic congestion on driver behaviour in post-congestion driving. *Accidental Analysis and Prevention*. 141, 2020, p. 105508.
25. **Li, S., et al.** Effects of speech-based intervention with positive comments on reduction of drivers' anger state and perceived workload, and improvement of driving performances. *Applied Ergonomics*. 86, 2020, p. 103098.
26. **Fitzpatrick, C.D., Samuel, S. en Knodler Jr., M.A.** The use of a driving simulator to determine how time pressures impact driver aggressiveness. *Accident Analysis and Prevention*. 108, 2017, pp. 131-138.
27. **Vias institute.** Meest voorkomende ongevalsprofielen met e-steps in kaart gebracht. [Online] Vias institute, 2023. <https://www.vias.be/nl/newsroom/meest-voorkomende-ongevalsprofielen-met-e-steps-in-kaart-gebracht/>.
28. **Federale Politie.** *Federale Analyse van de Veiligheidsmonitor 2021*. 2021.
29. **Univé.** Onderzoek: irritatie en agressie in het verkeer. *Univé.nl*. [Online] 2023. [Citaat van: 29 november 2023.] <https://www.unive.nl/autoverzekering/irritatie-op-de-weg>.
30. (a) **Centraal Bureau voor Statistiek.** *Veiligheidsmonitor 2019*. 2019.
30. (b) **Centraal Bureau voor Statistiek.** *Veiligheidsmonitor 2021*. 2021.

31. **VINCI Foundation.** 12e Baromètre de la conduite responsable. [Online] 2022. [Citaat van: 23 november 2023.] <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/presse/conduite-responsable-sur-la-route/la-fondation-vinci-autoroutes-publie-son-12e-barometre-de/>.
32. **Vias institute.** *Interne communicatie.* 2023.
33. **TT.** Deze anonieme motoren helpen Antwerpse politie verkeershooligans klissen. *De Morgen.* 17 juni 2015.
34. **Eichhorn, A. en Kaiser, S.** Awareness raising and campaigns – Aggressive and inconsiderate behaviour, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. *Safety Cube DSS.* [Online] 2017. [Citaat van: 15 november 2023.] <https://www.roadsafety-dss.eu/#/>.
35. **Dellehomme, P., et al.** *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns.* België : EU Project CAST, 2009 .
36. **Hatakka, M., et al.** From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 5, 2002, pp. 201-215.
37. **Stephens, A.N. en Ohtsuka, K.** Cognitive biases in aggressive drivers: does illusion of control drive us off the road? *Personality and Individual Differences.* 68, 2014, pp. 124-129.
38. **Cutello, C.A., Walsh, C., Hanoch, Y., Hellier, E.** Reducing optimism bias in the driver's seat: comparing two interventions. , vol.78,. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 78, 2021, pp. 207-217.
39. **Mohammadpour, S.I. en Nassiri, H.** Aggressive driving : do driving overconfidence and aggressive thoughts behind the wheel, drive professions off the road? . *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 79, 2021, pp. 170-184.
40. **Crundal, D., Kroll, V., Goodge, T., Griffiths, M.** *Assessing the Potential of Mindfulness Training in Improving Driver Safety. Final Report for the Road Safety Trust .* sl : Nottingham Trent University.
41. **Shinar, D.** Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 1F(2), 1998, pp. 137–159.
42. **Mesken, J.** *Determinants and consequences of drivers' emotions. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen RUG. .* Leidschendam : SWOV-Dissertatiereeks. , 2006.
43. **Vias institute.** *Briefing "Geavanceerde rijhulpsystemen".* Brussel, België : Vias institute, 2022.
44. **SWOV.** *Schatting van verkeersveiligheidseffecten van intelligente voertuigsystemen. Een literatuurstudie. .* sl : Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid., 2010.

ⁱ Richtlijn 3.1.2.2. – 3.1.2.4; Richtlijn van 7 december 1998 betreffende een eenvormig vervolgingsbeleid inzake onmiddellijke intrekking van het rijbewijs; art. 38 §1 van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 vorderen; art.50 van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 vorderen).

ⁱⁱⁱ Richtlijn 3.1.2.5-3.1.2.7; Wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis; Richtlijn van 7 december 1998 betreffende een eenvormig vervolgingsbeleid inzake onmiddellijke intrekking van het rijbewijs; Art.38 §1 van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968.; Art.50 van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968.

^{iv} Wetboek van Strafvordering, Afdeling 1, art. 216bis; Verruimde minnelijke schikking: Parl. St. Kamer 2017-18, nr. 54-2753/001 tot 010 (12. Wijziging van artikel 216bis, § 6 (p.89)); Wetboek van Strafvordering, Afdeling 2, Art.216 ter; Verruimde bemiddeling (Parl. St. Kamer 2017-18, nr. 54-2753/001 tot 010 (12. Wijziging van artikel 216bis, § 7 (p.90)).

^v Strafwetboek, Afdeling Vbis., art. 37ter, 37 quater; Strafwetboek, Afdeling Vter., art.37 quinquies, 37 sexies, 37 septies; Wet tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken; Strafwetboek, Afdeling Vquater., art. 37octies, 37novies, 37decies, 37undecies; Wet betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie.