



Rapport nr. 2022-05-NL

## **Progressieve sanctiesystemen voor verkeersover-treders, met inbegrip van puntensystemen**

Deel 2. Diepte-analyse van de sanctiesystemen in 6 Europese landen -  
Managementsamenvatting



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

# Progressieve sanctiesystemen voor verkeersovertreders, met inbegrip van puntensystemen

## Deel 2. Diepte-analyse van de sanctiesystemen in 6 Europese landen - Managementsamenvatting

Rapport nr. 2022-05-NL

Auteurs: Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M.

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 22/04/2022

Wettelijk depot: D/2022/0779/16

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M. (2022). Progressieve sanctiesystemen voor verkeersovertreders, met inbegrip van puntensystemen – Deel 2. Diepte-analyse van de sanctiesystemen in 6 Europese landen - Managementsamenvatting, Brussel: Vias institute

Het volledige rapport is in het Engels beschikbaar onder de titel: Progressive sanctioning systems for traffic offenders, including demerit point systems – Part 2. In-depth analysis of sanctioning systems in 6 European countries, Brussel: Vias institute.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

# Managementsamenvatting

## Doelstellingen en methodiek

We hebben de huidige praktijken in België vergeleken met die in 6 andere Europese landen, met de bedoeling om mogelijke benaderingen te beoordelen ter verbetering van de identificatie en bestraffing van recidiverende verkeersovertridders in ons land. De resultaten van een eerdere, kleinere benchmarkingstudie in Spanje en Frankrijk werden ook in de analyse geïntegreerd.

Voor relatief ernstige overtredingen heeft België recent het wettelijke kader aangepast om bij de bestraffing ook rekening te houden met herhaalde overtredingen die niet tot dezelfde categorie behoren. Dit is een adequaat systeem om met recidivisme in de wettelijke zin om te gaan. Voor eerder lichte overtredingen heeft België geen dergelijk systeem. Recidiverende overtridders die slechts relatief lichte overtredingen begaan worden zelden voor die reeks van overtredingen ter verantwoording geroepen. De belangrijkste doelstelling van deze vergelijkende analyse was dan ook om mogelijke benaderingen te bekijken om de procedures voor deze categorie van bestuurdersbestuurder te verbeteren.

Deze studie werd voorafgegaan door een systematische review van het effect dat verwacht kan worden van de invoering van een strafpuntensysteem volgens de wetenschappelijke literatuur (Silverans et al., 2018). Uit die review bleek dat geen blijvend effect van strafpuntensystemen kon worden aangetoond op de verkeersongevallen of het gedrag van bestuurders, dat langer aanhoudt dan een periode van ongeveer een jaar na de invoering. Het huidige onderzoek bekijkt het identificeren en bestraffen van recidiverende overtridders vanuit een ander perspectief. Het focust op de sterke en zwakke punten van het huidige sanctiesysteem in België, vergeleken met dat van een selectie van andere Europese landen.

In de eerste fase van het huidige project, hebben we gebruik gemaakt van een internationale rondvraag bij expertisen om de huidige Belgische praktijk internationaal te vergelijken inzake verkeersveiligheid, gedrag in het verkeer, sociale normen, politiecontroles en sancties voor eerste en recidiverende overtridders (Silverans et al., 2021). We concludeerden dat België op het vlak van verkeersveiligheid nog vooruitgang kan boeken door het systeem voor de registratie en opvolging van terugkerende overtredingen te optimaliseren. Om daartoe te komen kunnen zowel systemen worden overwogen waarbij de hele sanctiehistoriek systematisch in rekening wordt genomen als meer formeel ontwikkelde strafpuntensystemen. Het beoordelen van de voor- en nadelen van dergelijke systemen vereist een grondige informatie over hoe deze momenteel in hun werk gaan in de praktijk in andere landen. Dit rapport analyseert de systemen die gebruikt worden in zes geselecteerde landen. Het gaat zowel om landen met een formeel strafpuntensysteem (Portugal, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Slovenië) als om twee landen die een alternatieve aanpak hanteren (Finland en Zwitserland). Daarnaast worden in de analyse ook de resultaten opgenomen van een eerder benchmarkonderzoek in Spanje en Frankrijk.

De informatie werd ingezameld via gestructureerde schriftelijke rapporten van experts uit elk van de landen en door bespreking van de verkregen informatie in ad-hoc rondetafelgesprekken. Om de internationale vergelijkingen zo specifiek mogelijk te maken kregen de internationale experts de vraag om 10 prototypische gevallen van herhaalde overtredingen (hoofdzakelijk lichte overtredingen maar ook combinaties van een voorgeschiedenis van kleine overtredingen en een zware overtreding). Op die manier werd het mogelijk om inzicht te verkrijgen in hoe het nationale systeem werkt en in welke mate het sanctieproces in de betreffende landen afwijkt van de huidige praktijk in België. Parallel daarmee analyseerden we een historische reeks van statistieken over ongevallen met fatale afloop om na te gaan of tendensen in de betrokken landen een specifieke impact laten zien van de procedures voor het sanctioneren van recidiverende overtridders (met inbegrip van de invoering van een strafpuntensysteem).

Dit rapport bevat gedetailleerde beschrijvingen van de in elk van de onderzochte landen toegepaste procedures om recidiverende overtridders te identificeren en te sanctioneren. We geven voor elk land om te beginnen de algemene logica en werking van de systemen. In een tweede stap werden de kenmerken beschreven van de verschillende elementen in het identificatie- en sanctioneringssysteem, de soorten van overtredingen die onder het systeem vallen, de beoordeling van de geaccumuleerde overtredingen, met inbegrip van de mogelijke puntenberekening, sancties en de toegepaste educatieve maatregelen, de vergevingsgezindheid van het systeem, met inbegrip van het terugverdienen van de punten, procedures voor het terugkrijgen van het rijbewijs, en, indien beschikbaar, informatie over specifieke doelgroepen, zoals beginnende en professionele bestuurders. Voor elk land bespreken we ook de educatieve maatregelen die worden toegepast voor eerste en

recidiverende overtreeders (desgevallend zowel binnen als buiten het toepassingsgebied van het strafpuntenstelsel (DPS)). Tot slot bekijken we in welke opzichten de nationale praktijken van de onderzochte landen verschillen van hoe België herhaaldelijke kleine overtredingen bestraft.

### **Beschrijving van de betrokken landen en vergelijking met België**

**Finland** heeft geen systeem dat uiteenlopende aantallen punten bijtelt of aftrekt voor overtredingen met een verschillende graad van ernst. Finland hanteert een eenvoudig systeem waarbij het aantal overtredingen (uit een lijst van gevaarlijke overtredingen) gedurende een periode van twee jaar geteld en opgevolgd wordt. Er wordt geen gevolg gegeven aan kleine overtredingen, waaronder bijvoorbeeld snelheidsovertredingen met niet meer dan 9 km/u in de bebouwde kom en het niet-dragen van de veiligheidsgordel. Deze overtredingen hebben ook geen gevolgen voor het rijbewijs. Overtredingen tegen de alcohollimiet en verkeersdelicten worden als zware overtredingen beschouwd en zijn daarom niet opgenomen in het 'telsysteem'. Het systeem telt vooral snelheidsovertredingen, het gebruik van de gsm en het niet-respecteren van de verkeerslichten. Elke bestuurder die drie of meer overtredingen opstapelt in een tijdspanne van één jaar of die vier of meer overtredingen begaat in twee jaar krijgt automatisch een rijverbod. Dat duurt één tot zes maanden, afhankelijk van de ernst van de overtredingen in kwestie. Voor elke afzonderlijke overtreding wordt een boete opgelegd waarvan het bedrag afhangt van het inkomen van de overtreder. Het systeem wordt uitgevoerd en beheerd door de politie. Een groot verschil met België zijn de zware sancties voor rijden en drinken (bv. rijden met een bloedalcoholgehalte of BAC van 0,7 g/l), zoals het verplicht intrekken van het rijbewijs voor 2 tot 3 maanden, terwijl een dergelijke overtreding in België een administratieve boete oplevert en niet geregistreerd wordt voor verdere opvolging. Snelheidsovertredingen tussen 10 en 30 km/u boven de toegelaten limiet worden opgenomen in het telsysteem en leiden tot intrekking van het rijbewijs, wanneer er drie van worden begaan op een periode van een jaar. Hetzelfde geldt voor herhaald gebruik van de gsm achter het stuur en voor alle combinaties van deze verschillende types overtredingen.

**Noorwegen** heeft sinds 2004 een strafpuntenstelsel geïmplementeerd dat werkt volgens het principe van twee of drie strafpunten voor 12 middelzware overtredingen. Voor beginnende bestuurders worden die strafpunten verdubbeld. Als de drempel van acht punten bereikt is wordt het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken voor zes maanden. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën van overtredingen, namelijk lichte, matige en ernstige overtredingen en verkeersdelicten. Alleen de middelzware overtredingen worden opgenomen in de lijst voor de strafpunten. Lichte overtredingen worden afgehandeld met een vast bedrag, zonder registratie. Op zware overtredingen en delicten volgt een strafrechtelijke procedure en opname in het strafregister. Strafpunten blijven gedurende drie jaar geregistreerd. Na die drie jaar of na de zes maanden rijverbod (indien de grens van acht punten bereikt was), komt de puntenstand weer op nul. De ernst van de sancties voor te snel en voor dronken rijden staat in sterk contrast tot de situatie in België. De limiet van 0,2 bloedalcoholgehalte voor rijden onder invloed is strenger dan in België. Bij rijden onder invloed wordt de boete gebaseerd op het brutomaandloon (i.c. 1,5 keer het brutosalairis als de BAC meer dan 0,8 g/l bedraagt). Wat de snelheidsovertredingen betreft zijn de boetebedragen om te beginnen hoger, wat ook te maken heeft met de hogere levensstandaard in Noorwegen dan in België. Herhaalde snelheidsovertredingen worden ook meer adequaat bestraft aangezien ze in het strafpuntenstelsel worden opgenomen. Doen ze zich meer dan drie of vier keer voor in een periode van drie jaar, dan leiden ze tot een rijverbod.

**Zwitserland** implementeerde in 2005 het zogeheten 'cascadesysteem'. Dat impliceert een geleidelijk strengere minimale administratieve sanctie voor elke herhaalde overtreding, gebaseerd op de frequentie, het aantal en de ernst van de huidige en voorgaande overtredingen. Het cascadesysteem, en bijgevolg het bestraffen van recidiverende overtreeders, geldt voor overtredingen die afgehandeld worden in de strafrechtelijke en in de administratieve procedure. Alle overtredingen van licht tot ernstig worden met andere woorden mee in het systeem opgenomen. Voor herhaalde overtredingen zal de overtreder een rijverbod krijgen voor een periode van een maand tot 2 jaar, afhankelijk van de ernst en de frequentie van de overtredingen. Het cascadesysteem is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met de progressieve bestraffingslogica die in België wordt toegepast voor bepaalde herhaalde overtredingen en meer bepaald voor de duur van het rijverbod, die toeneemt met het aantal herhaalde overtredingen. Het Zwitserse cascadesysteem is strenger en ruimer omdat het naast ernstige ook lichte overtredingen omvat. In België daarentegen geldt de recidiveregeling alleen voor ernstige overtredingen.

In **Portugal** krijgen bestuurders bestuurder die net hun rijbewijs behaalden initieel 12 punten. Er bestaat een onderscheid tussen verschillende categorieën van overtredingen, gaande van licht, ernstig, zeer ernstig, tot verkeersdelicten. Voor elk van de drie laatste categorieën worden punten van het rijbewijs afgetrokken. Bestuurders die geen ernstige of zeer ernstige overtredingen of verkeersdelicten begaan kunnen bijkomende punten op hun rijbewijs krijgen. Lichte overtredingen, waaronder tot 19 km/u te snel rijden in de bebouwde

kom en het niet dragen van de veiligheidsgordel vallen in Portugal niet onder het strafpuntensysteem. Het in 2016 ingevoerde puntensysteem is vergelijkbaar met het vroegere systeem, behalve dat de gevolgen van ernstige overtredingen voor iedere bestuurder dezelfde zijn. Daarnaast blijkt het ook efficiënter omdat de overtreeders de druk voelen van het slinkende aantal punten op hun rijbewijs. Zoals in België vallen kleine overtredingen (bijv. tot 19 km/u te snel rijden in de bebouwde kom en tot 29 km/u erbuiten) buiten de criteria voor recidivisme, waardoor ze niet in het puntensysteem zijn opgenomen.

Het Verenigd Koninkrijk heeft een strafpuntensysteem met een maximum van 12 punten. Elke inbreuk heeft een specifieke code waarmee ze ingeschreven wordt in het individuele dossier dat over iedere bestuurder zit opgeslagen in een centrale gegevensbank (de 'Driver Validation Service'). Die database is vrij vlot toegankelijk en aan te vullen. Bij elke notering horen strafpunten en financiële boetes met vaste of variabele bedragen. De strafpunten blijven gedurende 3 jaar in het dossier van de bestuurder, de noteringen nog langer. Wanneer de limiet van 12 punten bereikt is, krijgt de bestuurder een rijverbod van 6 maanden, opgelegd door een gerechtelijke beslissing. In vergelijking met België lijkt het systeem in het VK eerder streng. Ook wat België als een 'kleine' snelheidsovertreding ziet en niet registreert komt in het VK in het individuele dossier van de overtreder en wordt bestraft met 3 punten. Vier gelijkaardige inbreuken in een periode van 3 jaar resulteren in een rijverbod van 6 maanden, wat als een adequate aanpak van recidivisme kan beschouwd worden. Op dezelfde manier worden alle inbreuken op niet rijden onder invloed in de centrale gegevensbank geregistreerd en minstens gesanctioneerd met strafpunten en een geldboete. De registratie en het consistent toekennen van punten garanderen een follow-up van herhaalde overtredingen.

In **Slovenië** kunnen overtreeders een maximum van 18 punten op hun rijbewijs krijgen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen kleine overtredingen (bestraft met een boete), middelzware overtredingen en zware overtredingen (bestraft met boeten en strafpunten, van 1 tot 18 punten). Bij ernstige overtredingen (18 punten of verkeersdelicten), komt de overtreder meteen voor de rechtbank en wordt het rijbewijs gedurende drie weken administratief ingetrokken. De voorwaarden om het rijbewijs te behouden hangen af van het volgen van een rehabilitatieprogramma (bij ROI) of rijopleiding (bij te snel rijden). Zodra de limiet van 18 punten bereikt is krijgt de overtreder een (administratief) rijverbod van minimaal 6 maanden. Om dan het rijbewijs terug te krijgen moeten het theoretisch en het praktisch rijexamen opnieuw afgelegd worden. Vergeleken met België, worden kleine snelheidsovertredingen (minder dan 10 km/u boven de limiet) in Slovenië minder zwaar bestraft en zijn ze ook niet opgenomen in het DPS. Andere snelheidsovertredingen zitten wel in het DPS en zware snelheidsovertredingen 'kosten' 18 punten. Dat houdt in dat ze automatisch voor de rechtbank bestraft worden met de intrekking van het rijbewijs (en educatieve maatregelen als voorwaarde). Inbreuken voor ROI worden anders aangepakt, aangezien overtreeders met een BAC van 1,1 g/l of meer krijgen automatisch 18 punten en moeten voor het gerecht komen. Anders dan in België zal de overtreder voor ROI een medisch onderzoek moeten ondergaan alvorens naar een rehabilitatieprogramma of (in geval van verslaving) naar het medisch systeem te worden gestuurd. Ook het gebruik van de telefoon achter het stuur wordt strenger bestraft, met een boete en strafpunten. Niet gebruiken van de gordel of een kinderzitje wordt in België en Slovenië op een vergelijkbare manier bestraft.

### **Op casescenario's gebaseerde vergelijkingen en historische reeksen cijfers over dodelijke ongevallen**

Op basis van de vergelijkingen van de afhandeling van verschillende casescenario's concluderen we dat de zwaarte van de sanctie voor relatief 'kleine' overtredingen in België laag is. Dit is in het bijzonder het geval voor overtredingen van de toegelaten alcohollimiet. Drie keer op 2 jaar tijd betraapt worden op rijden met een BAC van 0,7 g/l wordt in België niet geregistreerd als herhaalde overtreding, terwijl dat in alle andere onderzochte landen wel het geval is. In Zwitserland verschijnt iemand die rijdt met een BAC van 0,7 g/l bij de eerste keer al meteen voor de rechter. De procedure is gelijk aan die in het VK, waar elk BAC-niveau boven de wettelijke drempel van 0,8 g/l altijd voor de rechtbank komt.

Voor kleinere snelheidsovertredingen gelden in bepaalde landen, zoals Portugal en Zwitserland, vergelijkbare straffen als in België. Andere onderzochte landen, en in het bijzonder het VK, zijn zeer strikt in het bestraffen van kleine snelheidsovertredingen. Wie in het VK ook maar 1 km/u sneller rijdt dan toegestaan krijgt al punten op zijn rijbewijs. Twee keer 1 km/u te snel rijden wordt beschouwd als een herhaalde overtreding.

In alle landen met een strafpuntensysteem zitten overtredingen door afleiding, zoals het gebruik van een mobiele telefoon aan het stuur in het systeem en worden ze meegeteld als herhaalde overtredingen. De sancties in België voor afleiding achter het stuur kunnen dus als licht bestempeld worden. Voor rijden zonder veiligheidsgordel gelden in België dezelfde straffen als in de meeste andere landen. De overtreding zit wel niet



overal in het strafpuntensysteem, maar bij de DPS-systemen van het VK, Spanje en Frankrijk is dat wel het geval.

We kunnen uit onze analyse van de tendensen in de evolutie van fatale verkeersongevallen geen duidelijke conclusies trekken. Om de evolutie van de prestaties van landen met en zonder puntengebaseerd rijbewijs te kunnen interpreteren moeten verscheidene bijkomende factoren (zoals handhavingsstrategieën, bewustmakingscampagnes ...) mee in rekening genomen worden. Mortaliteit als enige indicator stelt ons niet in staat om uit te maken of landen met of zonder strafpuntensysteem beter presteren, laat staan welk strafpuntensysteem de verkeersveiligheid mogelijk significant verbetert. Noorwegen, dat het strafpuntensysteem pas in 2004 heeft ingevoerd, presteerde lang daarvoor bijvoorbeeld ook al bijzonder goed. Net als Zwitserland overigens, dat geen strafpuntensysteem heeft ingevoerd.

### **Vergelijking van de bestraffing van herhaaldelijke kleine overtredingen**

De meest landen sanctioneren **snelheidsovertredingen** zwaarder dan in België en rekenen ze ook sneller tot herhaalde overtredingen. Er zijn grote verschillen tussen de snelheidsovertredingen die opgenomen zitten in de verschillende systemen voor het identificeren en sanctioneren van recidiverende overtreeders. Zo zijn de DPS-systemen van Spanje en Frankrijk bijvoorbeeld zeer gelijkaardig, maar in Frankrijk wordt een overtreding van 1 km/u al met een punt bestraft terwijl het systeem in Spanje alleen rekening houdt met overtredingen vanaf 20 km/u boven de limiet. Indien gepast gewogen naar de ernst van de overtreding, zoals in Frankrijk waar kleine overschrijdingen van de snelheidslimiet slechts gesanctioneerd worden met een punt op een totaal van 12, raden we aan om alle snelheidsovertredingen op te nemen in het systeem om herhaalde overtredingen tegen te gaan.

De opvallendste verschillen bij het sanctioneren van herhaalde **dronkenschap achter het stuur** tussen de onderzochte landen en België hebben betrekking op relatief kleine overtredingen (intoxicatieniveaus tussen 0,5 en 0,8 g/l). In België worden dergelijke inbreuken in principe alleen bestraft met een onmiddellijke boete, zonder verdere opvolging in het rechtsstelsel. In de praktijk kunnen bestuurders een oneindig aantal van dergelijke overtredingen opstapelen. In alle andere landen zal herhaaldelijk rijden met iets te veel alcohol op na twee of drie keer automatisch leiden tot schorsing van het rijbewijs. Er kan voor geargumenteed worden dat de huidige praktijk in België een tolerante sociale norm verraadt wat rijden onder invloed betreft. Om daar iets aan te veranderen en dronken rijden sociaal afkeurenswaardig te maken kan men eraan denken om dit soort van 'kleine' overtredingen op te nemen in een systeem voor het identificeren en sanctioneren van recidiverende overtreeders.

In België heeft het niet-dragen van de **veiligheidsgordel** bijna nooit andere consequenties dan een geldboete. Dat is ook zo in Finland, Zwitserland, Portugal, Slovenië en Noorwegen. In het VK, Frankrijk en Spanje gaat dit type overtreding gepaard met puntenverlies en uiteindelijk met het intrekken van het rijbewijs en andere bijbehorende maatregelen, indien ze herhaaldelijk begaan wordt, of in combinatie met een historiek van andere overtredingen uit het strafpuntensysteem. De redenen om het niet dragen van de gordel niet in het systeem op te nemen blijven onduidelijk. Aangezien niet dragen van de gordel een belangrijke risicofactor in het verkeer blijft (en in de praktijk correleert met de frequentie van andere overtredingen) zou het opgenomen moeten zijn in een systeem voor het identificeren en sanctioneren van herhaalde overtredingen, zelfs de zogeheten kleine overtredingen.

Hoewel het **niet-handenvrij gebruik van de gsm** voor de rechtbank gebracht kan worden (waar zwaardere straffen en zelfs intrekking van het rijbewijs uitgesproken kunnen worden), volgt op de grote meerderheid van de overtredingen alleen een boete. Wat dit betreft wijkt de huidige Belgische praktijk sterk af van de meeste andere onderzochte landen, waar telefoneren met een telefoon in de hand systematisch in het sanctiesysteem is opgenomen en bij recidive (mogelijk in combinatie met andere soorten van overtredingen) uiteindelijk zal leiden tot intrekking van het rijbewijs en bijbehorende maatregelen.

### **Discussie en conclusie**

De analyse toont dat België achterblijft bij de meeste landen, wat betreft de bestraffing voor het opstapelen van relatief 'kleine' verkeersovertredingen. Relatief bescheiden snelheidsovertredingen, intoxicatieniveaus tussen 0,5 en 0,8 g/l, gsm-gebruik achter het stuur en niet dragen van de gordel worden meestal alleen met een boete bestraft. Op die manier kunnen bestuurders over de jaren zoveel van dergelijke overtredingen begaan 'als hun portefeuille aankan'. Dit contrasteert met de strafpunten- en andere systemen die in andere landen bestaan, waar een limiet staat op het aantal van dergelijke overtredingen dat men gedurende een bepaalde periode mag begaan. Vanwege het duidelijke veiligheidsrisico is het onaanvaardbaar dat bepaalde bestuurders

dit soort van risico's in het verkeer kunnen blijven opstapelen, zonder daar ooit aansprakelijk voor gesteld te worden.

De vaakst voorkomende manier om hiermee om te gaan is een volautomatisch administratief systeem dat parallel aan de bestaande wettelijke procedures functioneert. Het automatiseren van de beoordeling veronderstelt een algoritme dat zowel rekening houdt met het aantal overtredingen als met de ernst ervan. Het vereist ook dat alle mogelijke vormen van risicogedrag proportioneel aan het ongevalsrisico in het systeem zijn opgenomen. In de praktijk komt dit neer op het toepassen van een vorm van strafpuntensysteem. De analyse van de internationale praktijken toont aan dat het identificeren en sanctioneren van recidiverende overtreeders in België kan verbeterd worden door het toepassen van een goed ontworpen geautomatiseerd administratief systeem. Geautomatiseerde administratieve systemen kunnen onaanvaardbare aantallen herhaalde kleine overtredingen automatisch opsporen, er kan transparant over gecommuniceerd worden met de bevolking, ze bieden preventieve mogelijkheden om bestuurders consequent te informeren over hun puntenstand en laten automatische beslissingen toe over het type van sanctie en de rehabilitatiemaatregelen die gepaard gaan met bepaalde aantallen overtredingen (bijkomende verkeersopleidingen, beoordeling van de rijgeschiktheid, ...). Anderzijds houden geautomatiseerde systemen voor het sanctioneringsproces geen rekening met de omstandigheden van de overtredingen en de persoonlijke situatie van de overtreder. Een dergelijke kwalitatieve beoordeling van herhaaldelijke kleine overtredingen zou veronderstellen dat het systematisch vervolgen van herhaalde overtredingen voor de rechtbank uitgebreid wordt tot die relatief kleine overtredingen. Hoe dan ook is het systematisch registreren van alle overtredingen in een centrale database een noodzakelijke voorwaarde.



**Vias institute**

Chaussée de Haecht 1405  
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

[info@vias.be](mailto:info@vias.be)

[www.vias.be](http://www.vias.be)