



Rapport nr. 2022-06-NL

Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen

Synthesenota

Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen

Synthesenota

Rapport nr. 2022-06-NL

Auteurs: Shirley Delannoy, Mark Tant, Ellen Boudry en Peter Silverans

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 22/04/2022

Wettelijk Depot: D/2022/0779/18

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E. & Silverans, P. (2022). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen – Synthesenota, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Note de synthèse, Bruxelles : institut Vias

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

1 Inleiding

Er is een duidelijk verband tussen het begaan van meerdere verkeersovertredingen en betrokken zijn in ten minste één ongeval¹. Om de naleving van verkeersregels te bevorderen, voerde een grote meerderheid van de Europese landen een puntensysteem in als onderdeel van hun verkeersveiligheidsbeleid. Het puntensysteem heeft een afschrikkende werking en biedt de mogelijkheid om de herhaling van verkeersovertredingen op te volgen.

Deze synthesenota heeft als doelstelling om in wat volgt de resultaten van eerdere studies naar een rijbewijs met punten zeer beknopt samen te vatten. In het tweede deel van deze synthesenota worden drie benaderingen toegelicht voor het identificeren en bestraffen van lichte herhaalde verkeersovertredingen. Elke benadering gaat gepaard met een aantal uitdagingen en opportuniteiten wanneer deze toegepast wordt in de Belgische context. Deze synthesenota beschrijft de algemene principes van de drie benaderingen. De financiële, operationele en juridische uitdagingen en opportuniteiten komen hier niet aan bod. Tot slot, formuleert Vias institute aanbevelingen op basis van de resultaten afkomstig uit de besproken onderzoeken.

Vias institute voerde in 2015² een eerste verkennende literatuurstudie uit naar een rijbewijs met punten. Hierin werd gesteld dat de effecten van een puntensysteem beperkt zijn in tijd en dat het systeem dient samen te gaan met een voldoende hoog handhavingsniveau. Daarnaast werd verder onderzoek aanbevolen om zicht te krijgen op de operationele uitvoering en praktische implementatie van een puntensysteem.

Vervolgens werd in 2018³ een tweede onderzoek uitgevoerd naar de verwachte effecten van een rijbewijs met punten en andere maatregelen ter voorkoming van recidive in het verkeer. Deze studie bevestigde het effect op korte termijn van de invoering van een puntensysteem. Het is echter onduidelijk of deze effecten rechtstreeks kunnen toegeschreven worden aan het puntensysteem of afkomstig zijn van de begeleidende maatregelen. Op basis van wetenschappelijke evidentie kan er nog steeds geen sluitend effect op lange termijn vastgesteld worden. In de literatuur wordt een permanent hoge pakkans als voorwaarde voor een effectief systeem beklemtoond. De analyse van het aantal politiecontroles en boetes per afgelegde kilometer in het verkeer in België toonde echter aan dat de pakkans voor de meeste verkeersovertredingen in België te laag ligt en structureel en duurzaam moet verhoogd worden. De kans op succes kan worden gemaximaliseerd op basis van de volgende *best practice* aanbevelingen:

- Een permanente, hoge pakkans voor verkeersovertredingen ondersteund door communicatiecampagnes;
- Een gedifferentieerde aanpak voor verkeersovertreders die gebruik maakt van onder andere waarschuwingsbrieven en rehabilitatiemaatregelen;
- De toekenning van punten aan het rijbewijs dient duidelijk, eenvoudig en voornamelijk snel te zijn.

Na de zojuist besproken studies in 2015 en 2018, werd op vraag van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en het kabinet van de federale minister van Mobiliteit in 2021 een nieuwe, tweedelige studie uitgevoerd door Vias institute over het puntensysteem⁴. In een eerste luik werd het Belgische systeem voor de identificatie en opvolging van herhaalde overtredders geschetst binnen een Europese context in een benchmarkingstudie⁵. Aan de hand van een zestigtal vragen aan zestien experts uit de EU- en geassocieerde lidstaten werd geïnformeerd welke systemen in gebruik zijn om herhaalde overtredders te identificeren en bestraffen. Daarnaast werden de kenmerken van zo'n (punten)systeem, het beheer van de gegevens, de educatieve maatregelen en het algemene handhavingsniveau bevestigd. Een belangrijke bevinding van deze bevestiging is dat de meeste landen slechts één database gebruiken waar de gegevens centraal worden beheerd. Daarnaast zijn educatieve maatregelen niet in alle landen geïntegreerd in een puntensysteem. In de landen waar dit wel het geval is, zijn deze maatregelen voornamelijk toegespitst op rijden onder invloed van

¹ Wardenier, N., Vermeulen, C. & Nieuwkamp, R. (2021). Over de betrokkenheid van verkeersrecidivisten in verkeersongevallen. Brussel, België: Vias institute

² De Schrijver G., Van den Berghe W. S. (2015) Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Vias institute

³ Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer, Brussel, België: Vias institute

⁴ Een studie over "over de rol van het rijbewijs met punten in vergelijking met andere landen" is opgenomen in hoofdstuk 4.2.3 over verkeersveiligheid van het regeerakkoord 2020 (https://www.belgium.be/sites/default/files/Regeerakkoord_2020.pdf)

⁵ Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S. & Tant, M. (2021). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevestiging en literatuurstudie. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

alcohol en te snel rijden. In een aantal landen zijn de educatieve maatregelen beperkt tot kennisoverdracht, in andere probeert men meer de attitudes en het gedrag van de bestuurders te beïnvloeden. Om de resultaten van deze benchmarkingstudie in een bredere context te plaatsen, werd België vergeleken met andere Europese landen wat betreft verkeersveiligheidsprestaties, zoals ongevallenstatistieken, attitudes ten aanzien van het verkeer en geobserveerd gedrag. Volledige objectieve indicatoren over het handhavingsniveau bleken noch in de literatuur noch in de expertenbevraging beschikbaar. Op basis van indicatoren over handavingsinspanningen van de politie, zelfgerapporteerde gegevens en statistieken over het aantal overtredingen per 1000 inwoners kon wel een globale evaluatie gemaakt worden van het relatief niveau van de verkeershandhaving in België in vergelijking met andere Europese landen. Wanneer we de pakkans in België vergelijken met andere landen waarvoor indicatoren beschikbaar zijn stellen we vast dat de handavingsdruk in België voor alle types overtredingen samen zich in vergelijking met andere landen op een gemiddeld niveau situeert. Wat uiteraard niet wegneemt dat de kans om gecontroleerd te worden in het verkeer in België nog steeds te laag ligt. De resultaten wijzen er met andere woorden op dat de pakkans ook in andere Europese landen meestal geen voldoende hoog niveau haalt. Tot slot werd het literatuuronderzoek van 2015 en 2018 geactualiseerd en genuanceerd. Er worden positieve langetermijneffecten verwacht van een puntensysteem wanneer bestuurders hun rijbewijs bijna dreigen te verliezen.

Het tweede luik van de studie ging na hoe de procedure voor het bestraffen van herhaalde overtreeders, met de focus op lichte overtredingen, kan worden geoptimaliseerd⁶. Hiervoor werd de huidige Belgische praktijk grondig vergeleken met die van zes andere Europese landen (Portugal, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Slovenië, Finland en Zwitserland) aan de hand van gestructureerde interviews en tien fictieve gevalstudies van herhaalde verkeersovertredingen. De conclusie is dat België op het vlak van de opvolging van lichte overtredingen een grote achterstand heeft op de onderzochte landen. In tegenstelling tot andere landen worden in België lichte snelheidsovertredingen zoals rijden onder invloed van alcohol met een promillage tussen 0,5 en 0,8 g/l, het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur en het niet dragen van de veiligheidsgordel over het algemeen enkel en alleen met boetes bestraft, zonder rekening te houden met het aantal eerdere veroordelingen. Indien herhaalde lichte overtredingen systematisch opgevolgd worden, dienen hieraan automatisch maatregelen (rehabilitatie, verval recht tot sturen, rijgeschiktheidsvaluatie...) gekoppeld te worden.

Deze recente studie opent de discussie om de identificatie en bestraffing van herhaalde verkeersovertreders te verbeteren in België, met name door te werken met een adequatere opvolging van herhaalde lichte verkeersovertredingen. Het uitgangspunt is dat het onaanvaardbaar is dat verkeersovertreders onbeperkt lichte overtredingen kunnen begaan. Hierdoor denken we als maatschappij onterecht dat deze lichte overtredingen niet nefast zijn voor de verkeersveiligheid. Daarom dient de vraag naar een optimalisering van de opvolging van eerdere verkeersovertredingen zich aan. Zo kunnen passende sancties en maatregelen toegepast worden.

⁶ Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M. (2021). 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

2 Recidive-beheer voor lichte overtredingen - de mogelijkheden

In wat volgt beschrijven we drie benaderingen voor recidive-beheer van relatief lichte overtredingen. De eerste twee benaderingen beschrijven we als 'basissystemen', omdat ze uit één enkel niveau of procedure bestaan. Het derde systeem is een 'hybride systeem'. Het combineert de beide basissystemen.

2.1 Twee basissystemen

Wanneer we het recidive-beheer voor lichte overtredingen zoals het gebeurt in verschillende landen conceptueel analyseren, stellen we vast dat er twee basissystemen te onderscheiden zijn. Beide systemen worden hieronder beschreven. Zowel hun voor- als nadelen worden toegelicht, alsook enkele opportuniteiten en uitdagingen wanneer toegepast in de Belgische context. Globaal gesteld kenmerkt het eerste systeem zich als 'automatisch en onpersoonlijk'. In het tweede systeem ligt de nadruk op de geïndividualiseerde aanpak.

2.1.1 Een volledig geautomatiseerd systeem

Zoals in veel landen met een rijbewijs met punten, werkt het volledig geautomatiseerd systeem parallel met, en dus onafhankelijk aan, het rechtsstelsel. Het registreert automatisch het aantal overtredingen en de ernst ervan, en kent er een gewicht aan toe. Dit gewicht wordt uitgedrukt in punten, die automatisch toegekend worden. Punten worden opgeteld of afgetrokken. Wanneer een boven- of ondergrens bereikt is, wordt dan ook automatisch een sanctie genomen, zoals een intrekking van het rijbewijs. Omdat een dergelijk systeem eerder 'rekenkundig' werkt, wordt het soms als 'kwantitatief' benoemd.

Een dergelijk systeem heeft inherent een aantal voor- en nadelen. Wanneer het zou toegepast worden in de Belgische context identificeren we dan ook een aantal opportuniteiten en uitdagingen.

Mogelijke nadelen en uitdagingen bij een volledig geautomatiseerd systeem:

- Dit systeem wordt als onpersoonlijk omschreven. Het houdt geen rekening met de context en persoonlijke situatie van de overtreder;
- Een systeem waarbij voor elke overtreding strafpunten toegekend worden, zal een verandering in 'mindset' bij het brede publiek vereisen;
- We dienen de keten van behandeling van de lichte overtredingen te optimaliseren. Het betreft bijvoorbeeld de kennisgeving van de overtreding, de identificatie van de bestuurder, de kennisgeving van de straf, maar ook de voorwaarden en modaliteiten voor het herstel van het recht tot sturen;
- De verschillende lichte overtredingen dienen bepaald te worden, inclusief een duidelijke en transparante toekenning van straffen en punten; Dit geldt bij uitbreiding niet enkel voor de lichte overtredingen, want mogelijk moeten alle overtredingen herbekeken worden in termen van ernst, te nemen maatregelen en bestraffing.
- Het systeem veronderstelt een gecentraliseerde database op nationaal niveau met alle informatie over een bestuurder en diens overtredingen;
- Er dienen anti-fraude maatregelen genomen te worden, zodat er bijvoorbeeld geen punten kunnen 'afgekocht' worden.
- We dienen ervoor te zorgen dat een overtreder geen tweemaal voor hetzelfde wordt berecht, bijvoorbeeld verlies van punten en daardoor intrekking van het rijbewijs en daarna bijkomend nog een strafprocedure waarbij er een nieuwe uitspraak over het rijbewijs gebeurt. Hiervoor dient men mogelijk de definitie van 'recidivisme' te herzien.

Mogelijke voordelen en opportuniteiten bij een volledig geautomatiseerd systeem:

- Dit systeem biedt een transparante en vereenvoudigde opvolging van overtredingen en de bijhorende sancties. Het principe van 'progressiviteit' zou kunnen toegepast worden. Dit principe houdt in dat eenzelfde overtreding bij herhaling zwaarder gesanctioneerd wordt;
- Dit systeem benut optimaal het gebruik van nieuwe technologieën (bv. ANPR) om de objectieve pakkans te verhogen;
- Doordat alle overtredders automatisch bestraft worden, ook voor lichte overtredingen, beïnvloedt men op een gunstige manier de sociale norm. Er komt namelijk een einde aan de 'straffeloosheid' voor

lichte herhaalde overtredingen, want het rijbewijs kan hierdoor voor een bepaalde periode ingetrokken worden;

- De registratie en opvolging van de lichte overtredingen en punten biedt de mogelijkheid om structureel en zelfs vroegtijdig educatieve maatregelen en/of alternatieve sancties toe te passen;

2.1.2 Gerechtig systeem

De essentie van een gerechtelijk systeem is dat elke verkeersovertreding, ongeacht de ernst, een gepersonaliseerde beoordeling krijgt door het parket of de rechtbank. Hierdoor wordt een gepaste straf op maat voorzien waarbij rekening gehouden wordt met onder andere de omstandigheden van de overtreding en de persoonlijke situatie van de overtreder. Omdat de beoordeling van de overtreding in een bredere context gebeurt, wordt dit systeem soms als 'kwalitatief' benoemd.

Mogelijke nadelen en uitdagingen van een gerechtelijk systeem:

- Ook deze benadering zal een verandering in 'mindset' bij het brede publiek vereisen. Niet enkel zal elke overtreding opgevolgd worden. Bijkomend is dat zelfs de lichte overtredingen nu juridisch zullen behandeld worden;
- Zoals bij de geautomatiseerde benadering dient de keten van behandeling van lichte overtredingen geoptimaliseerd te worden (kennisgevingen, identificatie ...);
- Eveneens dient er een centrale database op nationaal niveau te zijn. Specifiek is nu echter wel dat alle betrokken partijen in het handhavingsproces (d.w.z. politie, parket en rechtbank) deze makkelijk moeten kunnen raadplegen. Een investering in IT-infrastructuur en datamanagement is hier onvermijdelijk;
- Dezelfde bepaling en definitie van lichte overtredingen dient te gebeuren als bij de geautomatiseerde aanpak. Specifiek is nu echter dat deze lichte overtredingen moeten geïntegreerd worden in het gerechtelijke systeem zodat ze transparant, samen met, en op dezelfde manier kunnen behandeld worden als de ernstige overtredingen;
- Deze toename van (soorten van) overtredingen in het gerechtelijk systeem zal een grote uitdaging creëren betreffende de uniformiteit van de sanctioneringen over de verschillende arrondissementen;
- Door het groter aantal te verwerken dossiers zal er een toenemende werklast zijn voor justitie.

Mogelijke voordelen en opportuniteiten van een gerechtelijk systeem:

- Inherent aan een gerechtelijk systeem is de persoonlijke aanpak en de mogelijkheid tot persoonlijke inbreng. De overtreder zou in dit systeem zelfs voor de lichte overtredingen de concrete omstandigheden van de overtreding en diens persoonlijke situatie kunnen toelichten. Deze 'humane' benadering staat in scherp contrast met onpersoonlijke aanpak bij het geautomatiseerde systeem.
- Een positieve impact op de sociale norm, gelijkaardig aan de geautomatiseerde aanpak, kan verwacht worden. Het feit dat ook de lichte overtredingen zelfs gerechtelijk opgevolgd worden, kan de impact alleen maar versterken;
- Indien de centrale database zou aangevuld worden ook met niet-verkeersgerelateerde misdrijven, zou een sterker doorgedreven profilering mogelijk worden. Hierdoor kan het bepalen van straffen en/of maatregelen nog efficiënter en kwalitatiever gebeuren;

2.2 Een gecombineerd puntensysteem: een geautomatiseerde en een gerechtelijke procedure

Zowel een volledig geautomatiseerd als een volledig gerechtelijk systeem hebben voor- en nadelen, en bieden zowel opportuniteiten als uitdagingen. Door beide systemen te combineren kunnen de opportuniteiten behouden blijven en verdwijnen enkele uitdagingen. Andere uitdagingen zijn universeel en blijven dus gelden.

Om te genieten van de voordelen en opportuniteiten van beide systemen, maar ook omdat België al een systeem heeft met een gerechtelijke benadering, kan men ervoor kiezen om beide benaderingen te combineren in één systeem. In de Belgische praktijk zou men een geautomatiseerd systeem kunnen integreren in de al bestaande gerechtelijke procedure. Een gelijkaardige 'hybride' benadering wordt toegepast in het Verenigd Koninkrijk.

2.2.1 Beschrijving systeem

In deze benadering worden alle lichte overtredingen initieel behandeld in een geautomatiseerd systeem. Zowel registratie als bestraffing (bv. financiële boete en eventueel punten) gebeuren via een gedefinieerde set van regels, waar het principe van de progressiviteit (eenzelfde overtreding wordt zwaarder gesanctioneerd in geval van herhaling) kan toegepast worden. Wordt een bepaalde drempel van aantal overtredingen of punten overschreden, dan volgt een gerechtelijke aanpak. In een gecombineerd puntensysteem wordt met andere woorden de logica van een puntensysteem toegepast voor het bepalen van de limiet van het aantal risicovolle overtredingen dat noopt tot het opleggen van zwaardere maatregelen en straffen. In tegenstelling tot veel traditionele puntensystemen worden deze maatregelen niet automatisch opgelegd. De verantwoordelijkheid om te bepalen welke straffen en maatregelen op het vlak van educatie en rijgeschiktheid (verval, herstelexamens...) opgelegd worden bij het bereiken van de limiet wordt toevertrouwd aan het gerecht.

De gerechtelijke aanpak van deze dossiers wordt verantwoord door het feit dat de opeenstapeling van lichte overtredingen als dermate ernstig wordt beschouwd dat ze een 'kwalitatieve' aanpak verdienen wat betreft de te nemen maatregelen en/of straffen (bijvoorbeeld intrekken van het rijbewijs voor een bepaalde periode). Omdat de opeenstapeling van lichte overtredingen misschien niet dezelfde aandacht vereisen als de zeer ernstige overtredingen, kan justitie ervoor kiezen om in het eerste geval een aangepaste (vereenvoudigde) verwerking, met bijvoorbeeld een zekere mate van automatisering, toe te passen.

De gerechtelijke aanpak volgt de geautomatiseerde aanpak procedureel op enkel wanneer de herhaling van de lichte overtredingen een bepaalde grens overschrijdt. Ernstige overtredingen worden meteen op het niveau van de politierechter behandeld.

2.2.2 Mogelijke voordelen en opportuniteiten

- Het gecombineerde systeem biedt eveneens de snelle, transparante en vereenvoudigde opvolging van lichte overtredingen en de bijhorende sancties, waarbij ook het principe van 'progressiviteit' kan toegepast worden. Omdat de aanpak van lichte overtredingen pas verandert bij een herhaling die een bepaalde limiet overschrijdt, blijft het systeem transparant en relatief eenvoudig en kunnen we tegelijkertijd tot een aanvaardbaar compromis komen tussen kwantiteit en kwaliteit. Door de mogelijkheid te bieden dat een overtreder ook zelf het initiatief kan nemen om eventueel vroeger naar de gerechtelijke behandeling over te stappen, verhoogt men het humane aspect van het systeem. Het beschreven procedureel verloop voorkomt verder dat een dossier tegelijkertijd op verschillende niveaus behandeld wordt;
- Door op het gerechtelijk niveau te streven naar een zekere mate van automatisering bij de verwerking van deze dossiers, zou de toename van de werklust op justitie enigszins beperkt kunnen worden;
- Dit automatische registratie en verwerking van de lichte overtredingen benut eveneens optimaal het gebruik van nieuwe technologieën (bv. ANPR) om de objectieve pakkans te verhogen;
- De sociale norm wordt op meerdere manieren gunstig beïnvloedt: enerzijds doordat alle overtredders automatisch bestraft worden, ook voor lichte overtredingen. Anderzijds wordt het effect versterkt doordat men zelfs juridisch gevolgd zal worden bij het overschrijden van een bepaalde grens van herhaling. Tenslotte, door bijvoorbeeld de centrale database ook deels zichtbaar te maken voor de overtreder, kan deze steeds het eigen dossier inkijken. Verandert er iets aan de status van het dossier, dan kan een overzicht naar de rijbewijshouder gestuurd worden met een eventuele toelichting van de gevolgen bij een volgende overtreding. Dit heeft een bijkomend (en bewezen) sensibiliserend effect;
- De registratie en opvolging van de lichte overtredingen en punten biedt de mogelijkheid om structureel en vroegtijdig educatieve maatregelen en/of alternatieve sancties toe te passen. In de gerechtelijke procedure kunnen deze maatregelen en sancties nog verder uitgebreid en geïndividualiseerd worden;
- Een database aangepast voor een gecombineerde aanpak, bijvoorbeeld uitgebreid met ook niet-verkeersgerelateerde misdrijven, zou een nog sterker doorgedreven profilering en kwalitatieve benadering mogelijk maken;

2.2.3 Mogelijke nadelen en uitdagingen

- De introductie van eender welk opvolgingssysteem voor herhaalde overtredingen zal een verandering in 'mindset' bij het brede publiek vereisen.

- Zoals bij elke benadering dient de keten van behandeling van de lichte overtredingen geoptimaliseerd te worden;
- Zoals bij elke benadering dient er een centrale database te zijn. Deze is bij voorkeur uitgebreid met ook niet-verkeersgerelateerde feiten en dient ook consulteerbaar te zijn voor alle betrokken partijen in het handavingsproces. Dit brengt belangrijke investeringen in IT-infrastructuur en datamanagement met zich mee;
- De verschillende lichte overtredingen dienen bepaald te worden, inclusief een duidelijke en transparante toekenning van straffen en punten. Echter, specifiek voor deze gecombineerde aanpak is de noodzaak aan een set van regels die bepalen wanneer een dossier van het geautomatiseerde naar het gerechtelijk niveau verschuift. Indien men op het gerechtelijk niveau toch een deel van de dossiers met een zekere mate van automatisering wil verwerken, zullen ook hiervoor de regels moeten vastgelegd worden. Deze set zal echter wel de uniformiteit van de beslissingen over de arrondissementen heen bevorderen.
- Zoals bij het geautomatiseerde systeem, dienen er anti-fraude maatregelen genomen te worden, zodat er bijvoorbeeld geen punten kunnen 'afgekocht' worden.
- Een toenemende werklast voor justitie is te verwachten. Deze kan echter beperkt worden door een deel van de dossiers met een zekere mate van automatisering te verwerken.

3 Conclusie

België hinkt achterop wat betreft de opvolging en sanctionering van lichte verkeersovertredingen. Een rijbewijs met punten is een middel om aan opvolging van deze overtredingen te doen. Naast de inhoudelijke uitwerking van het puntensysteem zijn de randvoorwaarden minstens even belangrijk voor het succes ervan.

De optimalisatie van de registratie van alle verkeersovertredingen in één database, waar het persoonlijk rijbewijsdossier bewaard, bijgewerkt en ingekeken kan worden, is zo'n voorwaarde. Een investering in IT-infrastructuur en datamanagement is hiervoor onvermijdelijk. Dit is een grote uitdaging, maar de opportuniteit is aanzienlijk. Zo'n database kan meer dan het rijbewijsdossier bevatten. Alle strafbare feiten en sancties kunnen hier verzameld worden. Zo kan ook de profilering van de overtreder op een veel kwalitatievere manier plaatsvinden.

Als maatschappij kunnen we niet toestaan dat, met stagnerende verkeersveiligheidscijfers, bestuurders ongestraft bepaalde overtredingen kunnen blijven begaan. Zeker omdat we in België al tolerant zijn in wat we als een lichte overtreding beschouwen. Het niet of inadequaat opvolgen van de zogenaamde lichte overtredingen kan de sociale norm rond verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Zelfs de huidige lichte overtredingen vormen een verhoogd veiligheidsrisico, zeker als ze bij herhaling plaatsvinden. Het verband tussen recidiveren en betrokkenheid in ongevallen is duidelijk aangetoond. Een systematisch opvolging van herhaalde lichte overtredingen is dus noodzakelijk.

Een combinatie van een geautomatiseerd systeem, met een gerechtelijke beoordeling vanaf een bepaalde drempel aan overtredingen en/of punten, lijkt Vias institute het meest aangewezen in de huidige Belgische context. Het is een compromis tussen de noodzaak om herhaalde lichte overtredingen snel op te volgen en ernstige feiten gedetailleerd onder de loep te nemen. De mate van automatisatie neemt af en de mate van personalisatie neemt toe naarmate meer en ernstigere feiten voorkomen. Deze gecombineerde aanpak laat toe om gericht gepersonaliseerde remediërende acties te starten, zoals tussentijdse waarschuwingen en andere educatieve maatregelen, alvorens naar meer ernstige straffen over te gaan. Een gecombineerd systeem heeft dus meerdere opportuniteiten, zowel op educatief als op sanctionerend vlak.

België heeft een achterstand in het opleggen van maatregelen voor herhaalde lichte overtredingen. Vias institute is voor een systeem dat grotendeels automatisch werkt voor het bestraffen van herhaalde lichte overtredingen, maar pleit ervoor om de bestraffing vanaf een bepaalde grens toe te vertrouwen aan het gerecht. Vias institute beveelt dan ook aan om een gecombineerd puntensysteem zo snel mogelijk in te voeren.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be