Gedownload van https://www.wegcode.be/nl/nieuws/belgie-moet-zijn-systeem-verbeteren-om-verkeersovertredingen-op-te-volgen~hdff3afzmv

Let op: de inhoud van dit document is slechts geldig op het moment van downloaden. Aangezien de informatie op onze website regelmatig wordt bijgewerkt, kan de inhoud intussen gewijzigd zijn.

Publicatiedatum: 24 mei 2022 - **Downloaddatum:** 15 november 2026

BELGIË MOET ZIJN SYSTEEM VERBETEREN OM VERKEERSOVERTREDINGEN OP TE VOLGEN

België hinkt achterop wat betreft het opvolgen en bestraffen van verkeersovertredingen die niet ernstig genoeg zijn om de overtreder voor de rechtbank te brengen. Bestuurders kunnen dus zoveel boetes verzamelen als hun financiën toelaten. Het rijbewijs met punten is een manier om adequaat deze overtredingen op te volgen. Dat blijkt uit een nieuw rapport van Vias institute dat overgemaakt werd aan de federale minister van Mobiliteit Georges Gilkinet. Vias is voorstander van een systeem dat automatisch werkt bij herhaalde lichte overtredingen tot een bepaald niveau. Als de bestuurder vanaf die grens nog in de fout gaat, zou het gerecht moeten oordelen.

Met een mortaliteitsgraad van 56 verkeersdoden per miljoen inwoners in 2019 doet België het slechter dan het Europese gemiddelde (51). De cijfers in onze buurlanden zijn beter, dat geldt zeker voor Nederland met 34 verkeersdoden per miljoen inwoners), Duitsland met 37 verkeersdoden per miljoen inwoners en Luxemburg met 36 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ook Frankrijk doet met 50 verkeersdoden per miljoen inwoners beter dan ons land. De mortaliteit in ons land is op 15 jaar tijd bijna gehalveerd, maar op Europees niveau is onze positie verzwakt van de 17de plaats in 2005 naar de 20ste plaats in 2019.

Studie in twee delen

Op vraag van het kabinet van federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet heeft Vias een nieuwe tweedelige studie uitgevoerd over het rijbewijs met punten. In het eerste deel wordt het Belgische systeem om verkeersrecidivisten aan te pakken vergeleken met andere Europese landen. De karakteristieken van een rijbewijs met punten, het beheer van de overtredingen, de educatieve straffen en het algemene niveau van optreden tegen overtredingen werden bekeken.

Het tweede deel van de studie is gericht op het optimaliseren van sancties tegen recidivisten en legt de nadruk meer op zogenaamde lichte overtredingen. De Belgische situatie is op dat vlak vergeleken met 6 andere Europese landen.

België loopt achter op het vlak van aanpak van recidive

De hoofdconclusie is dat België achterophinkt als het gaat over opvolgen en straffen van zogenaamde lichte verkeersovertredingen. Dat zijn dan de overtredingen waarvoor overtreders niet rechtstreeks voor de rechtbank moeten verschijnen: snelheidsovertredingen waarbij de overtreder op de autosnelweg minder dan 160 km/u reed of minder dan 80 km/u binnen de bebouwde kom, rijden onder invloed met een alcoholgehalte tussen de 0,5 en 0,8 pro mille, het gebruik van de gsm achter het stuur of rijden zonder gordel. Het zijn allemaal overtredingen die meestal met een boete afgehandeld worden, zonder rekening te houden met eerdere veroordelingen.

Met stagnerende verkeersveiligheidscijfers kunnen we als maatschappij niet tolereren dat bestuurders ongestraft bepaalde overtredingen kunnen blijven begaan. Niet gepast reageren op zogenaamde lichte overtredingen kan een negatieve impact hebben op de sociale norm rond verkeersveiligheid. Al deze overtredingen brengen ook een verhoogd risico op ongevallen met zich mee, zeker als ze zich herhaaldelijk voordoen. De link tussen recidiveren en een verhoogde ongevalsbetrokkenheid is al verschillende keren aangetoond. Het is dus nodig om herhaalde overtredingen systematisch op te volgen.

Naar een semi-geautomatiseerd rijbewijs met punten

Het rijbewijs met punten is een manier om deze herhaalde overtredingen op te volgen. Indien deze lichte herhaalde overtredingen

systematisch opgevolgd worden, moeten er ook automatisch maatregelen aan gekoppeld worden: rehabilitatiemaatregelen, verval van het recht tot sturen, evaluatie van de rijgeschiktheid etc.

Voor Vias institute lijkt de combinatie van een automatisch systeem gekoppeld aan een gerechtelijk beoordeling vanaf een bepaalde drempel aan overtredingen en/of punten het meest geschikt in de huidige Belgische context.

Het gaat dan over een compromis tussen het snel opvolgen van relatief lichte overtredingen en ernstige feiten gedetailleerd onder de loep te nemen.

Wanneer er meer en ernstigere overtredingen worden gepleegd, neemt de mate van automatisering af en neemt de mate van personalisering toe. Deze gecombineerde aanpak maakt gerichte en gepersonaliseerde maatregelen mogelijk zoals tussentijdse waarschuwingen en andere educatieve maatregelen, vooraleer over te gaan naar zwaardere straffen. Een gecombineerd systeem biedt dus veel mogelijkheden, zowel op het vlak van educatie als op het vlak van sancties. Een soortgelijke ‘hybride’ aanpak bestaat al in Groot-Brittanië.

Een belangrijke vereiste is dat alle verkeersovertredingen gelinkt aan een persoonlijk rijbewijsdossier in één unieke up-to-date database opgeslagen en geconsulteerd kunnen worden.

Het is daarom nodig om te investeren in de IT-infrastructuur en het gegevensbeheer.

Conclusie

België heeft een achterstand op het vlak van maatregelen voor herhaaldelijke lichtere overtredingen. Vias institute is voorstander van een systeem dat grotendeels automatisch werkt voor het bestraffen van herhaalde lichtere overtredingen, maar pleit ervoor om de bestraffing vanaf een bepaalde limiet toe te vertrouwen aan het gerecht. Vias institute beveelt dus aan om een gecombineerd puntensysteem zo snel mogelijk in te voeren.