VAS
institute



Rapport nr. 2022-04-NL

Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen

Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen

Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie

Rapport nr. 2022-04-NL

Auteurs: Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S. en Tant, M.

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 22/04/2022

Wettelijk depot: D/2022/0779/13

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S. et Tant, M (2022). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie –, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Partie 1. Analyse comparative du traitement des délinquants multiples par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire

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

Dankwoord

Een belangrijk deel van de gegevens werd aangeleverd door de experten van de aangeschreven landen. We danken alle experts die geantwoord hebben. We danken ook ETSC om zijn leden aan te moedigen de vragenlijst in te vullen.

We danken tevens de interne en externe reviewers voor de revisie van dit rapport. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit onderzoeksrapport ligt uitsluitend bij de auteurs.

In deze tekst wordt bij verwijzing naar een persoon meestal de mannelijke vorm gebruikt. Dit is enkel gedaan om de leesbaarheid en duidelijkheid van de tekst te verhogen.

Inhoud

Terminologie 6

Samenvatting 9

1 Inleiding 11

2 Methode 14

3 Prestaties op het gebied van verkeersveiligheid 16

3.1 Inleiding 16
3.2 Vergelijking op basis van de meest recente risico-indicatoren 16
3.3 Evolutie van de risico-indicatoren 17
3.4 Landen met rijbewijs met punten - Evolutie van de risico-indicator 20
3.5 Landen zonder rijbewijs met punten - Evolutie van de risico-indicator 23
3.6 België en zijn naaste buurlanden 24
3.7 Bespreking 25

4 Prevalentie van risicogedrag 26

4.1 Geobserveerd gedrag 26
4.1.1 Snelheidsovertredingen 26
4.1.2 Rijden onder invloed 29
4.1.3 Beveiligingssystemen – Veiligheidsgordel en Kinderzitjes 31
4.1.4 Afleiding achter het stuur – Gebruik van de mobiele telefoon 33
4.2 Prevalentie van zelfgerapporteerd gedrag 34
4.2.1 Inleiding 34
4.2.2 Snelheidsovertredingen 38
4.2.3 Rijden onder invloed 41
4.2.4 Beveiligingssysteem – Veiligheidsgordel en Kinderbeveiligingssysteem 43
4.2.5 Afleiding achter het stuur – Gebruik van de mobiele telefoon 46
4.3 Bespreking 46

5 Sociale normen en attitudes 48

5.1 Inleiding 48
5.2 Individuele en descriptieve sociale normen 50
5.2.1 Snelheidsovertredingen 50
5.2.2 Rijden onder invloed 51
5.2.3 Veiligheidsgordel 53
5.2.4 Afleiding achter het stuur 55
5.3 Subjectieve normen 56
5.3.1 Snelheidsovertredingen 57
5.3.2 Rijden onder invloed van alcohol 57
5.4 Draagvlak voor regels en sancties 60
5.5 Evolutie van het draagvlak voor een rijbewijs met punten - Belgische situatie 64
5.6 Bespreking 66

6 Handhaving van overtredingen door de politie 68

6.1 Inleiding 68
6.2 Doelstellingen en strategieën voor politionele handhaving 69
6.3 Officiële statistieken over politiecontroles 69
6.3.1 Snelheid 69
6.3.2 Alcohol 70
6.3.3 Staandehoudingen door de politie 72
6.4 Zelfgerapporteerde politiecontroles 72
6.4.1 Zelfgerapporteerde alcoholcontroles 72
6.4.2 Zelfgerapporteerde staandehoudingen 74

6.5 Subjectieve pakkans: gepercipieerde kans om gecontroleerd te worden door de politie 75
6.5.1 Overzicht 75
6.5.2 Snelheid 77
6.5.3 Alcohol 78
6.5.4 Gordeldracht 79
6.5.5 Afleiding 80
6.6 Door de politie vastgestelde overtredingen 81
6.6.1 Vastgestelde snelheidsovertredingen 81
6.6.2 Vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol 83
6.6.3 Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel 86
6.6.4 Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik 88
6.7 Bespreking handhaving van overtredingen 90

7 Het identificeren en bestraffen van veelplegers 92

7.1 Identificatie van veelplegers 92
7.1.1 Systemen om veelplegers te identificeren 92
7.1.2 Het verwerken van automatisch geregistreerde overtredingen 95
7.1.3 Puntensysteem 97
7.2 Bestraffen van veelplegers 102
7.2.1 Intrekken van het rijbewijs 102
7.2.2 Zwaarte van de straffen 105
7.2.3 Wettelijk kader bestraffing veelplegers 106
7.2.4 Herstelexamens en alcoholslotprogramma 110
7.3 Discussie 111

8 Evaluatiestudies 112

8.1 Een eerste overzicht: de Schrijver & Van den Berghe (2015) 112
8.2 Een tweede overzicht: Silverans et al. (2018) 113
8.3 Gegevens uit de uitgevoerde expertenbevraging 114
8.4 Recente evidentie 115
8.5 Voorlopige conclusies op basis van het literatuuroverzicht 120

9 Conclusie 123

10 Referenties 126

Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement 130

Lijst van figuren 135

Lijst van tabellen 138

Terminologie

Alcoholslot
Een toestel dat het starten van de wagen verhindert totdat de bestuurder een negatieve ademtest heeft afgelegd.

BAC
Alcoholgehalte (BAC voor "Blood Alcohol Concentration").

CARE
De ongevallendatabank van de Europese Commissie met officiële ongevallengegevens van de lidstaten en enkele geassocieerde landen.

CRS - Kinderbeveiligingssysteem
Een geheel van onderdelen, bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen dat aan een motorvoertuig kan worden bevestigd. Het is zo ontworpen dat de kans op verwonding van het kind bij een botsing of bij een abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd.

Doden 30 dagen
Verkeersslachtoffers die op de plaats van het verkeersongeval of binnen de 30 dagen na het ongeval aan hun verwondingen overlijden.

DRUID
Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines: een Europees onderzoeksproject waarin tussen 2006 en 2011 onderzoek werd verricht naar rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie in 13 Europese landen.

Eindprestaties op het gebied van verkeersveiligheid
Het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers.

ESRA
E-survey of road users' attitudes: een internationale online enquête die peilt naar attitudes en zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot verkeersveiligheid en die in onder meer 24 Europese landen wordt georganiseerd (www.esranet.eu).

ETSC
European Transport Safety Council: een organisatie die opkomt voor een grotere verkeersveiligheid in Europa en onder meer gegevens over verschillende thema's inzake verkeersveiligheid verzamelt bij de verschillende Europese landen en de uitwisseling van goede praktijken bevordert.

Eurostat
Statistisch agentschap van de Europese Unie dat informatie publiceert uit alle lidstaten en enkele geassocieerde landen over zeer uiteenlopende thema's.

Geobserveerd gedrag vs. zelfgerapporteerd gedrag
Geobserveerd gedrag wordt verkregen door gedragsmetingen waarbij de prevalentie of de frequentie van het bestudeerde gedrag direct wordt waargenomen. Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij deelnemers zelf rapporteren over de mate waarin ze een bepaald gedrag stellen.

Gewonden
Verkeersslachtoffers die in een verkeersongeval gewond raken (ongeacht de ernst van het letsel), maar hierbij niet om het leven komen.

IRTAD
International Traffic Safety Data and Analysis Group: een internationale databank van het International Transport Forum met ongevallengegevens en gegevens over performantie-indicatoren in de OECD-landen.

Mortaliteit/verkeersmortaliteit
Het aantal doden 30 dagen in verhouding tot het bevolkingsaantal (vaak per miljoen inwoners).

Motoriseringsgraad
Aantal geregistreerde motorvoertuigen in verhouding tot het bevolkingsaantal (vaak per 1.000 inwoners).

Objectieve vs. subjectieve pakkans
Het werkelijk aantal ervaringen met politiecontroles (objectieve pakkans) of de waargenomen kans om gecontroleerd te worden op een verkeersovertreding (subjectieve pakkans).

Ongevalsrisico
Het aantal ongevallen per eenheid van blootstelling (vaak per miljard afgelegde voertuigkilometers).

Subjectieve norm
De perceptie over wat anderen belangrijk vinden met betrekking tot een bepaald gedrag.

Wegrisico
Het aantal ongevallen of slachtoffers per eenheid van weglengte (bv. aantal doden per 1.000 km autosnelweg).

WHO
World Health Organisation / Wereldgezondheidsorganisatie.

Lijst met afkortingen voor landen

AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
HR	Kroatië
HU	Hongarije
IE	Ierland
IS	IJsland
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RS	Servië
SCT	Schotland
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
UK	Verenigd Koninkrijk

Gewicht van landen en groep ESRA-landen

Nationaal gewicht	Individueel gewicht van landen
Europees gewicht = EU24	Europees gewicht op basis van alle Europese landen die deelnemen aan de ESRA2 (2018 - 2019) en de ESRA_2019 (N=24*), waarbij rekening wordt gehouden met het gewicht van elk land en de bevolkingsomvang van het land. *N=23 voor een aantal vragen waarbij de resultaten voor IJsland niet in aanmerking konden worden genomen.

Samenvatting

De vraag die aan de basis lag van deze studie was om op basis van benchmarking een evaluatie te maken van mogelijke systemen om herhaalde overtreders adequaat te identificeren en adequaat aan te pakken door middel van sancties, educatieve maatregelen en alternatieve interventies. Het doel was om de aanpak van veelplegers in Europa internationaal te vergelijken om op basis daarvan scenario's op te stellen voor een optimalisatie van de aanpak van veelplegers in België, met inbegrip van bestuurders die herhaaldelijk lichte overtredingen begaan zonder daarom ooit voor de rechtbank ter verantwoording geroepen te worden.

In dit rapport beschrijven we de resultaten van de eerste fase van dit onderzoek. Centraal daarin staat een internationale expertenbevraging over de systemen die op dit moment in Europese landen gebruikt worden om veelplegers te identificeren en aan te pakken. De aanpak van veelplegers berust op het beheren van data over bestuurders die overtredingen plegen en het managen van de consequenties die aan het herhaald plegen van overtredingen gekoppeld worden. Deze consequenties betreffen zowel bestraffing, inperking van het recht tot sturen als alternatieve educatieve, evaluerende en controlerende maatregelen die daaraan gekoppeld kunnen worden (bijv. rijgeschiktheidsevaluaties, black box monitoring en alcoholslot). Al deze aspecten werden bevraagd in de enquête. Hiertoe werden 31 nationale PIN-panel vertegenwoordigers door ETSC gevraagd om de enquête in te vullen. In dit rapport zijn de antwoorden opgenomen van 16 landen. Hoewel het aantal beantwoorde vragen en de mate van detaillering van de antwoorden sterk varieerde, laten de antwoorden toe om een eerste analyse te maken van de internationale variatie van systemen om herhaalde overtreders te identificeren en te bestraffen.

Het potentieel van maatregelen dient geëvalueerd te worden tegen de achtergrond van het verkeersveiligheidsniveau en de handhaving van verkeersovertredingen. Daarom maken we in de eerste hoofdstukken een Europese benchmark van de Belgische prestaties inzake verkeersveiligheid op het vlak van verkeersslachtoffers en op het vlak van risicogedrag en sociale normen in het verkeer. De volgende hoofdstukken beschrijven de input van de internationale experts op het vlak van verkeershandhaving door de politie en op het vlak van de geldende bepalingen voor het identificeren en aanpakken/bestraffen van herhaalde overtreders. In het laatste deel van dit rapport analyseren we recent gepubliceerd onderzoek over puntensystemen in aanvulling op de karige input van de internationale experts over evaluatiestudies. Waar mogelijk werd de informatie uit de expertenbevraging ook aangevuld met resultaten uit recent wetenschappelijke onderzoek.

Op gebied van verkeersveiligheid presteert België anno 2019 nog steeds onder het Europese gemiddelde. De beschikbare gegevens laten niet toe om conclusies te trekken uit de evolutie van het verkeersveiligheidsniveau in landen met en zonder puntensysteem, ook niet wanneer daarbij de periode van invoering in rekening gebracht werd. Op zich is dit niet verbazingwekkend gezien de uiteindelijke verkeersveiligheidsprestaties bepaald zijn door een complex samenspel van een enorme veelheid aan factoren.

Inzake gedrag in het verkeer is het beeld complex. Vooral wat rijden onder invloed betreft blijken zowel de sociale norm als het gedrag in het verkeer in België internationaal gezien relatief ondermaats. Voor snelheid is de situatie complexer, met zowel positieve als minder goede elementen. Op gebied van gordeldracht en afleiding in het verkeer lijkt België het relatief goed te doen. Het uitwerken van maatregelen om herhaalde overtredingen adequater aan te pakken dient dan ook tegen deze achtergrond te gebeuren.

Objectieve indicatoren over het handhavingsniveau blijken noch in de literatuur noch in de expertenbevraging beschikbaar. Op basis van indicatoren over handhavingsinspanningen 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. Globaal geldt dat de handhavingsdruk in België voor alle types overtredingen samen zich internationaal gezien op een gemiddeld tot hoog niveau situeert.

Op basis van de expertenbevraging werden een aantal landen geïdentificeerd met een interessant systeem om veelplegers te identificeren. Aangezien in België meerdere systemen zijn aangesloten op de MaCH database zijn de voorbeelden van Slovenië en Zwitserland interessant voor de latere analyses. Beide landen hanteren ook meerdere databases op verschillende niveaus voor de registratie en identificatie van veelplegers. In Zwitserland maakt men geen gebruik van een rijbewijs met punten. In Slovenië werd in 1998 een rijbewijs met punten geïntroduceerd. In beide gevallen is het interessant te bekijken hoe deze databases op elkaar zijn aangesloten en hoe de data worden verwerkt ter identificatie en opvolging van veelplegers. Mogelijk is er

voldoende vergelijkbaarheid met de Belgische context waaruit lering zou kunnen getrokken worden om het antecedentenbeheer en bijbehorende bestraffing verder te optimaliseren.

Niet alle landen maken gebruik van educatieve maatregelen in het kader van een rijbewijs met punten. Wanneer er wel zo'n aanbod is, zijn deze lessen vooral gericht op kennisoverdracht en toegespitst op rijden onder invloed van alcohol en snelheid. Wat de bestraffing en aanpak van herhaalde overtreders betreft lieten de resultaten van de expertenbevraging niet toe om duidelijke conclusies te formuleren. Deze vragen zullen dan ook een prioritair element vormen voor het tweede luik van dit onderzoek, waarin de systemen in een beperkter aantal landen in detail zullen bekeken worden.

In een eerdere analyse van evaluatiestudies (cf. Silverans et al., 2018) werd geconcludeerd dat de meest gunstige effecten van een puntensysteem verdwijnen binnen anderhalf jaar na invoering ervan. Recent wetenschappelijk onderzoek nuanceert deze bevinding enigszins. In Noorwegen met name werden er toch gunstige blijvende effecten van een rijbewijs met punten vastgesteld. Deze positieve resultaten gelden echter enkel voor de bestuurders die op het punt staan om hun rijbewijs te verliezen. Een toegevoegde randvoorwaarde blijkt te zijn dat deze bestuurders (op het juiste moment) gewaarschuwd worden van hun precaire situatie. Deze nieuwe inzichten dienen toegevoegd te worden aan de reeds bekende kritieke succesfactoren van een puntensysteem: voldoende hoge pakkans, ondersteuning door sensibiliserende campagnes, duidelijke en snelle manier van puntentoekenning.

Op basis van deze uitgebreidere en geüpdatete analyse van zowel de literatuur als de gegevens uit de expertenbevraging blijkt dat er potentiële winst te boeken valt op het vlak van verkeersveiligheid door een adequaat beheer van de antecedenten van herhaalde overtreders. Om te evalueren welk scenario van antecedentenbeheer het meest geschikt zou zijn voor België is het noodzakelijk om een meer diepgaande analyse te maken van hoe dit systeem in verschillende goed presterende landen in de praktijk functioneert. Daarbij dient zowel gekeken worden naar het antecedentenbeheer in landen met een puntensysteem (al dan niet gekoppeld aan een uitgekiend systeem van educatieve maatregelen zoals in Noorwegen, Ierland, Portugal en Slovenië) als naar landen met een alternatief systeem om herhaalde overtreders aan te pakken (bijvoorbeeld Nederland, Zweden, Finland en Zwitserland). Een gedegen begrip van deze elementen is noodzakelijk omdat een simpele kopie van een buitenlands systeem geen garantie is op dezelfde impact, omdat de randvoorwaarden nooit helemaal dezelfde zijn. In de tweede fase van dit project zullen we daarom concreter en in detail evalueren hoe de identificatie van herhaalde overtreders verloopt en welke straffen en alternatieve maatregelen daar gehanteerd worden.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid te verhogen is het van belang om bestuurders die zich herhaaldelijk schuldig maken aan verkeersovertredingen gericht te benaderen om hun gedrag in het verkeer aan te passen. Om deze bestuurders te identificeren is een correcte en snelle registratie van verkeersinbreuken vereist. Het registreren van verkeersinbreuken wordt ook wel antecedentenbeheer genoemd.

Wanneer in België wordt vastgesteld dat bestuurders zich binnen een wettelijke termijn van drie jaar opnieuw schuldig hebben gemaakt aan een ernstige verkeersinbreuk, worden zij zwaarder bestraft dan een bestuurder die voor de eerste keer in de fout gaat. In België worden de belangrijkste inbreuken bijgehouden in de zogenaamde MaCH database op het niveau van de politieparketten. Sinds 2018 zijn hierin ook de onmiddellijke inningen, de minnelijke schikkingen en veroordelingen door de politierechtbank te raadplegen.[1] De veroordelingen worden ook opgenomen in het Centraal Strafregister waarin ook de veroordelingen vervat zitten die geen betrekking hebben op verkeersinbreuken. Zowel als een preventiemaatregel maar ook als een straf kan er een rijverbod worden opgelegd. Met betrekking tot de preventiemaatregel kan men denken aan een bestuurder die geïntoxiceerd is en niet verder mag rijden voor een bepaalde duur. Wanneer een rijverbod wordt uitgesproken, wordt deze straf ook opgenomen in de Mercuriusdatabank[2] waardoor alle betrokken diensten (zoals de geïntegreerde politie op twee niveaus) weten dat de bestuurder niet mag rijden. In de praktijk blijkt het niet eenvoudig om alle databanken goed op elkaar te laten aansluiten.

Een relatief groot aantal Europese landen heeft een rijbewijs met punten (zie Tabel 1). Een vraag die zich opwerpt is hoe meervoudige overtreders worden geïdentificeerd en aangepakt in landen met zo'n puntensysteem en hoe dit gebeurt in landen zonder een dergelijk systeem. Met het vergelijken van de belangrijkste voor- en nadelen van de invoering van een puntensysteem kan een eerste stap worden gezet om voor België na te gaan wat te verwachtten effecten zijn op gebied van het verhogen van de verkeersveiligheid en antecedentenbeheer. Temeer omdat uit een eerdere studie van Vias institute bleek dat het invoeren van een puntensysteem maar een zeer tijdelijk effect zou hebben op het verhogen van de verkeersveiligheid (Silverans, Nieuwkamp, & Van den Berghe, 2018). In dat opzicht is het ook van belang een goed overzicht te hebben van de stand van zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid in al deze Europese landen om het effect van de invoering van het puntensysteem beter te kunnen evalueren alsook aandacht te hebben voor de nationale evaluaties.

[1] Voor een overzicht over de handhavingsketen zie: Nieuwkamp, R., & Slootmans, F. (2020). *Statistisch rapport 2019. Handhaving: controle en sancties*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

[2] Zie: https://justitie.belgium.be/nl/nieuws/persberichten_99, geraadpleegd op 29/3/2021.

Tabel 1. Overzicht van de respondenten en jaartal introductie puntensysteem

Land	Vragenlijst ingevuld voor 15 maart?	Puntenstelsel?	Jaartal introductie puntensysteem
België	Ja	Nee	n.v.t.
Bulgarije	Nee	Ja	2000
Cyprus	Ja	Ja	2000
Denemarken	Nee	Nee, maar soortgelijk systeem	n.v.t.
Duitsland	Nee	Ja	1974
Estland	Nee	Nee	n.v.t.
Finland	Ja	Nee, maar soortgelijk systeem	n.v.t.
Frankrijk	Ja	Ja	1992
Griekenland	Ja	Ja	2000
Hongarije	Nee	Ja	2001
Ierland	Nee	Gedeeltelijk	2002
Italië	Nee	Ja	2003
Kroatië	Ja	Ja	Onbekend
Letland	Ja	Ja	2004
Litouwen	Nee	Ja	2004
Luxemburg	Nee	Ja	2002
Malta	Nee	Ja	2004
Nederland	Ja	Alleen voor beginnende bestuurders[3]	2002
Noorwegen	Nee	Ja	2004
Oostenrijk	Ja	Ja	2005
Polen	Ja	Ja	1998
Portugal	Ja	Ja	2016
Roemenië	Ja	Ja	2002
Slovakije	Nee	Nee	n.v.t.
Slovenië	Ja	Ja	1998
Spanje	Nee	Ja	2006
Tsjechië	Ja	Ja	2006
Verenigd Koningrijk	Nee	Ja	1972
Zweden	Ja	Nee	n.v.t.
Zwitserland	Ja	Nee	n.v.t.

Om een evaluatie te maken van mogelijke systemen om herhaalde overtreders adequaat te identificeren en adequaat aan te pakken werd gevraagd om een benchmarking uit te voeren. Een benchmarking is een proces waarbij verschillende aspecten van verkeersveiligheidsprestaties worden vergeleken tussen verschillende landen. Op basis van een internationale vergelijking van de aanpak van veelplegers in Europa kunnen scenario's opgesteld worden voor een optimalisatie van de aanpak van veelplegers in België, met inbegrip van bestuurders die herhaaldelijk lichte overtredingen begaan zonder daarom ooit voor de rechtbank ter verantwoording geroepen te worden.

[3] Het puntensysteem in Nederland is niet alleen uitsluitend van toepassing op beginnende bestuurders, zelfs voor deze bestuurders worden slechts een beperkte reeks overtredingen bestraft met punten (zoals bijvoorbeeld het veroorzaken van ongevallen, snelheidsovertredingen van meer dan 30 km/u buiten autosnelwegen, bumperkleven en andere specifieke types overtredingen). Overtredingen zoals het overschrijden van de snelheidslimiet met bv.. 20 km/u of rijden onder invloed van alcohol zijn niet in het puntensysteem opgenomen. Ondanks het feit dat formeel de naam puntensysteem gebruikt wordt om naar dit specifieke systeem te verwijzen wijkt dit systeem dus op bijna alle punten af van wat in andere landen onder een (meer omvattend) puntensysteem verstaan wordt.

Dit rapport beschrijft de resultaten van de eerste fase van dit onderzoek. Centraal daarin staat een uitgebreide internationale expertenbevraging over de systemen die op dit moment in Europese landen gebruikt worden om veelplegers te identificeren en aan te pakken. Centraal in deze eerste fase van het onderzoek staat het beheren van data over bestuurders die overtredingen plegen en het managen van de consequenties die aan het herhaald plegen van overtredingen gekoppeld worden, op het vlak van bestraffing, het recht tot sturen en alternatieve educatieve, evaluerende en controlerende maatregelen die daaraan gekoppeld kunnen worden (bv. rijgeschiktheidsevaluaties, black box monitoring en alcoholslot).

Het potentieel van maatregelen dient evenwel geëvalueerd te worden tegen de achtergrond van het verkeersveiligheidsniveau en de handhaving van verkeersovertredingen. Daarom presenteren we eerst een Europese benchmark van de Belgische prestaties inzake verkeersveiligheid op het vlak van verkeersslachtoffers en risicogedrag in het verkeer en sociale normen in het verkeer. Daarna volgt een samenvatting van de bijdragen van de internationale experts over de verkeershandhaving door de politie en de geldende bepalingen voor het identificeren en aanpakken/bestraffen van herhaalde overtreders. In het laatste deel van dit rapport analyseren we recent gepubliceerd onderzoek over puntensystemen in aanvulling op de karige input van de internationale experts over evaluatiestudies. Overal waar mogelijk wordt de informatie uit de experten-bevraging aangevuld met resultaten uit wetenschappelijke onderzoek.

De doelstelling van deze brede uitgebreide benchmarkingoefening was tweeledig. Enerzijds de performantie van België in het aanpakken van overtreders internationaal situeren om aandachtspunten en potentieel interessante benaderingen te signaleren. Anderzijds op basis daarvan een beperkter aantal landen identificeren met interessante of veelbelovende systemen om herhaalde overtreders aan te pakken. Het is de intentie om in de tweede fase van het onderzoek te focussen op hoe de systemen in de praktijk functioneren. Op basis daarvan zal het mogelijk zijn om aanbevelingen te formuleren voor het optimaliseren van de aanpak van herhaalde overtreders in België.

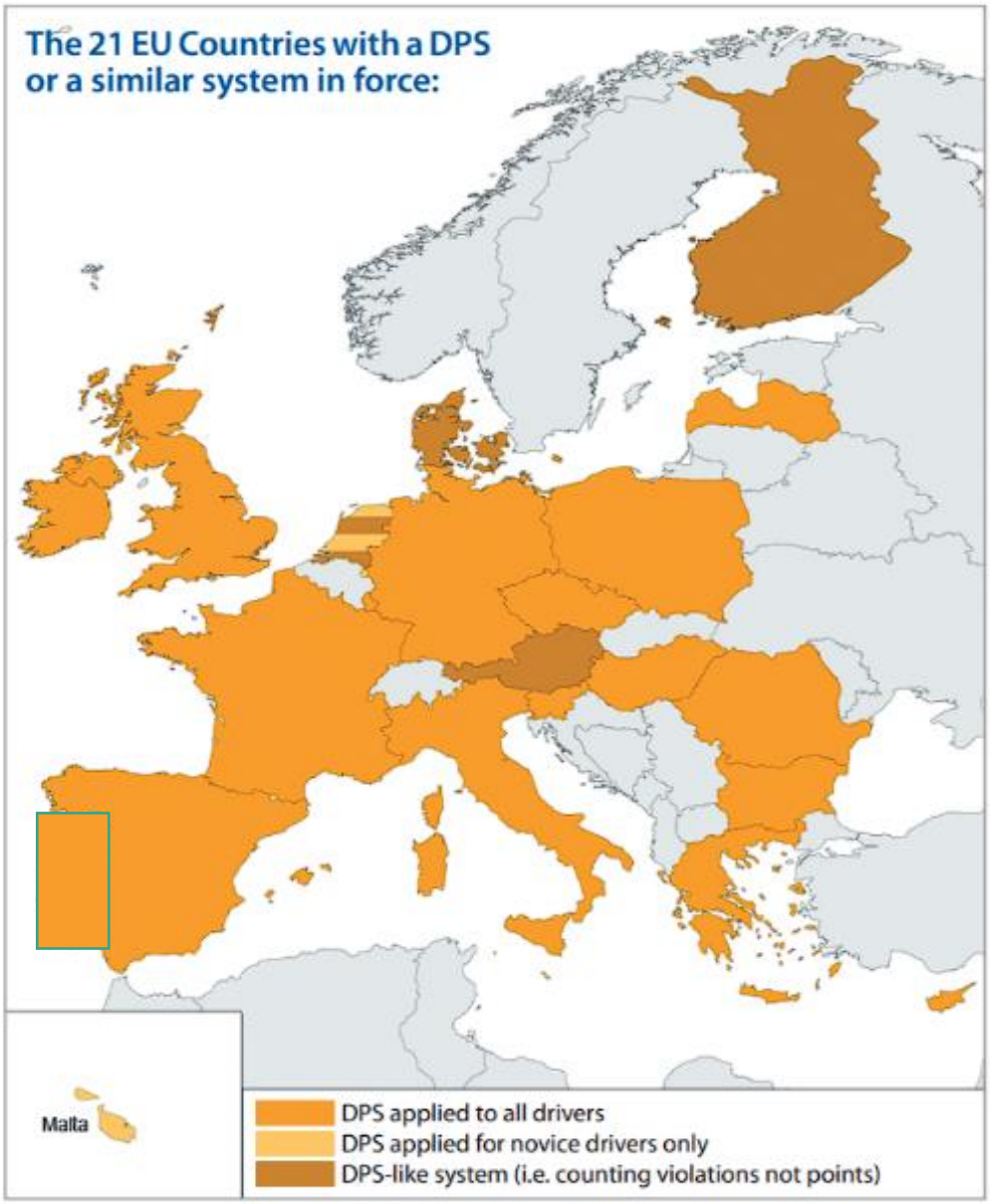
2 Methode

Voor deze studie werd een specifieke vragenlijst gecreëerd. Deze vragenlijst werd verspreid met hulp van de European Transportation Safety Council (ETSC) die op hun beurt de vragenlijst hebben bezorgd aan de experten in 31 landen[4]. Deze vragenlijst werd hen bezorgd op 3 maart 2021 en zij dienden de vragenlijst tegen 15 maart terug te sturen. Deze korte tijd heeft ertoe geleid dat niet alle landen tijdig de informatie hebben aangeleverd.

De vragenlijst bestaat uit twee hoofddelen: politionele verkeershandhaving en de identificatie en bestraffing van meervoudige verkeersovertreders. De vragen met betrekking tot handhaving hebben betrekking op vijf gebieden: statistieken inzake verkeerscontroles, statistieken inzake verkeersinbreuken, niveau van de verkeersveiligheid, niveau van de verkeershandhaving en verkeershandhavingsobjectieven. Het tweede deel valt uiteen in zeven gebieden: systemen om meervoudige overtreders te identificeren, verwerken van automatisch vastgestelde inbreuken, puntensystemen (algemene kenmerken, toekenning van punten, algemene statistieken), intrekken van het rijbewijs, zwaarte van straffen, educatieve maatregelen en beoordelingen en evaluatie. Deze vragen zijn deels geïnspireerd op de vragenlijst uit het Europese project Bestpoint (zie Annex E in Klip et al., 2011). Een kopie van de vragenlijst is eveneens opgenomen als bijlage van dit onderzoeksrapport (zie Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement). Dit rapport volgt grofweg de structuur van deze vragenlijst. De landen die niet tijdig de data hebben aangeleverd zijn niet in de analyse verwerkt.

De vragenlijst werd door 16 landen (52%) tijdig aangeleverd, waarbij minimaal één vraag was ingevuld. De vragenlijst werd beantwoord door 16 experten die lid zijn van het ETSC panel uit de EU en geassocieerde lidstaten. Niet alle landen zijn erin geslaagd om de volledige vragenlijst te beantwoorden. De gegevens van België werden voornamelijk op een beschrijvende manier vergeleken met de andere landen waarvoor informatie beschikbaar was.

[4] Publicaties op basis van dit rapport moeten dan ook met ETSC afgestemd worden.



Figuur 1. Overzicht van de landen met een (gedeeltelijk) puntensysteem. Bron: ETSC uiteenzetting Frank Mutze voor het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op 12 februari 2021

In Figuur 1 is grafisch een overzicht gegeven van de Europese landen met een puntensysteem, zoals de situatie was in februari 2021. Zie daartoe ook de eerder getoonde Tabel 1 met een overzicht van de landen met en zonder puntensystemen en wanneer dit systeem werd geïntroduceerd.

De antwoorden van de experts werden systematisch gecodeerd in een gestandaardiseerde Excel sheet. De resultaten worden telkens weergegeven tabellen waarin enkel de landen voorkomen waarvoor gegevens beschikbaar zijn.

3 Prestaties op het gebied van verkeersveiligheid

3.1 Inleiding

De prestaties op het gebied van verkeersveiligheid van een land worden meestal beoordeeld op basis van variabelen zoals het aantal ongevallen en het aantal verkeersdoden. De indicator "doden 30 dagen", namelijk het aantal verkeersslachtoffers die ter plaatse of binnen de 30 dagen aan hun verwondingen zijn overleden, wordt voornamelijk gebruikt in verkeersveiligheidsanalyses, aangezien het de enige indicator is die systematisch wordt verzameld en het voorwerp uitmaakt van een homogene definitie in alle lidstaten van de Europese Unie (EU). Gegevens betreffende het aantal ongevallen of de ernst van verwondingen maken daarentegen het voorwerp uit van definities die van land tot land verschillen en derhalve voor vergelijkingsdoeleinden een weinig solide basis vormen. Die gegevens kampen bovendien met een grotere mate van onderregistratie dan het aantal doden, waarbij die onderregistratie sterk verschilt van land tot land (Dupont & Van Cutsem, 2015; Schoeters et al., 2018).

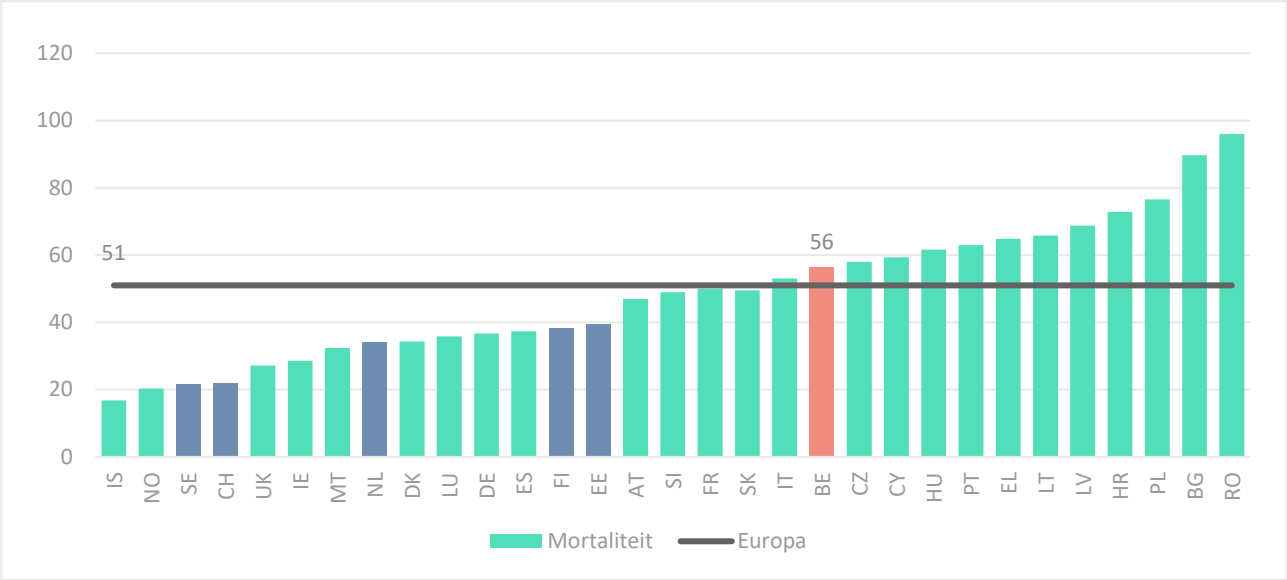
In het kader van dit rapport concentreren we ons op de gegevens over dodelijke slachtoffers. Het heeft echter weinig zin om het absolute aantal verkeersdoden te vergelijken tussen landen die sterk verschillen qua bevolkingsomvang en motoriseringsgraad. Landen met een grotere bevolking hebben per definitie een hoger aantal dodelijke slachtoffers. Evenzo zal die indicator hoger zijn in landen waarvan de bevolking intensiever wordt blootgesteld aan het "wegrisico" (door meer gebruik te maken van gemotoriseerd vervoer en de weginfrastructuur). De meest gebruikte risico-indicator is de verkeersmortaliteit, die wordt uitgedrukt als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Die indicator wordt vaak gebruikt omdat die gegevens in bijna alle landen beschikbaar zijn (Schoeters et al., 2018).

3.2 Vergelijking op basis van de meest recente risico-indicatoren

De verkeersmortaliteit in België, gemeten in verkeersdoden per miljoen inwoners, ligt hoger dan het gemiddelde van de 31 Europese landen (27 EU-lidstaten, IJsland, Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk). Ons land staat op de 20e plaats, wat neerkomt op een achteruitgang met twee plaatsen sinds 2018[5], met 56 verkeersdoden per miljoen inwoners. België vertoont aldus de slechtste score in vergelijking met zijn geografisch dichtstbijzijnde buren. Het Verenigd Koninkrijk en Nederland behoren tot de koplopers met een mortaliteit die lager ligt dan het gemiddelde (respectievelijk 27 en 34), gevolgd door Luxemburg (36)[6] en Duitsland (37). Frankrijk (50) doet het beter dan België met een mortaliteit die gelijkaardig is aan het Europese gemiddelde (51). De twee best presterende landen zijn IJsland (16) en Noorwegen (20). Landen die een hogere mortaliteit kennen dan België zijn uitsluitend Oost- en Zuid-Europese landen, met Bulgarije (90) en Roemenië (96) voorop.

Met betrekking tot de landen die geen systeem van rijbewijs met punten hebben (donkerblauw in de grafiek), is het relevant op te merken dat deze landen, behalve Slovakije en België, relatief goed presteren in vergelijking met het Europese gemiddelde, aangezien het gaat om Zweden, Zwitserland en Nederland (respectievelijk op de derde, vierde en achtste plaats) en Finland[7] en Estland (13e en 14e plaats).

[5] Zie daaromtrent (Schoeters et al., 2018).
[6] De positie van Luxemburg evolueerde in positieve zin tussen 2018 en 2019. Terwijl het land in 2018 een score vertoonde van 60 doden per miljoen inwoners, steeg het in 2019 naar de tiende plaats met 36 doden per miljoen inwoners.
[7] Finland heeft niet letterlijk een systeem van rijbewijs met punten. Het land heeft echter een systeem dat lijkt op een strafpuntensysteem. De doelstelling wordt in de wet niet verduidelijkt, hoewel die wet voor het eerst werd ingevoerd in 1981 (Klipp et al., 2011). Bovendien heeft Finland, deelnemend aan de "experten"-enquête die werd uitgevoerd in het kader van dit onderzoek, aangegeven dat het niet over een rijbewijs met punten beschikt.



Figuur 2. Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019.

3.3 Evolutie van de risico-indicatoren

De evolutie van het risico om te overlijden in het verkeer maakt het ook mogelijk om rekening te houden met een bredere tijdscontext en om na te gaan of er trends optreden tussen de verschillende landen. Figuur 3 toont de evolutie van de mortaliteit voor drie verschillende perioden: 5 jaar, 10 jaar en 15 jaar, te beginnen in 2005.

In 2005 bedroeg de verkeersmortaliteit in België 108 doden per miljoen inwoners. Het land bevond zich op de 17e plaats van de 31 Europese landen, boven het Europese gemiddelde (92). Binnen de 15 jaar die volgden daalde de mortaliteit globaal, zowel voor België (met 48%) als voor alle Europese landen (gemiddelde van 49%). IJsland[8]*, de Baltische staten, Luxemburg* en Spanje kenden de grootste dalingen. Zo kende IJsland een daling met 75% van zijn verkeersmortaliteit. Spanje (103) en Luxemburg (102), die in 2005 een mortaliteit hadden die dicht bij die van België lag, kenden over de laatste 15 jaar een daling van respectievelijk 64% en 65%. De Republiek Malta* en Roemenië zijn de landen die de kleinste daling kenden in 15 jaar (respectievelijk 22%).

Onder de landen die over de laatste 15 jaar de beste prestaties leverden, zijn er vier landen die geen systeem van rijbewijs met punten hebben: Estland (- 69%), Zwitserland (- 61%), Zweden (- 56%) en Slovakije (- 56%). Finland, een land dat ook geen systeem van rijbewijs met punten heeft, kende een daling vergelijkbaar met die van België (- 47%).

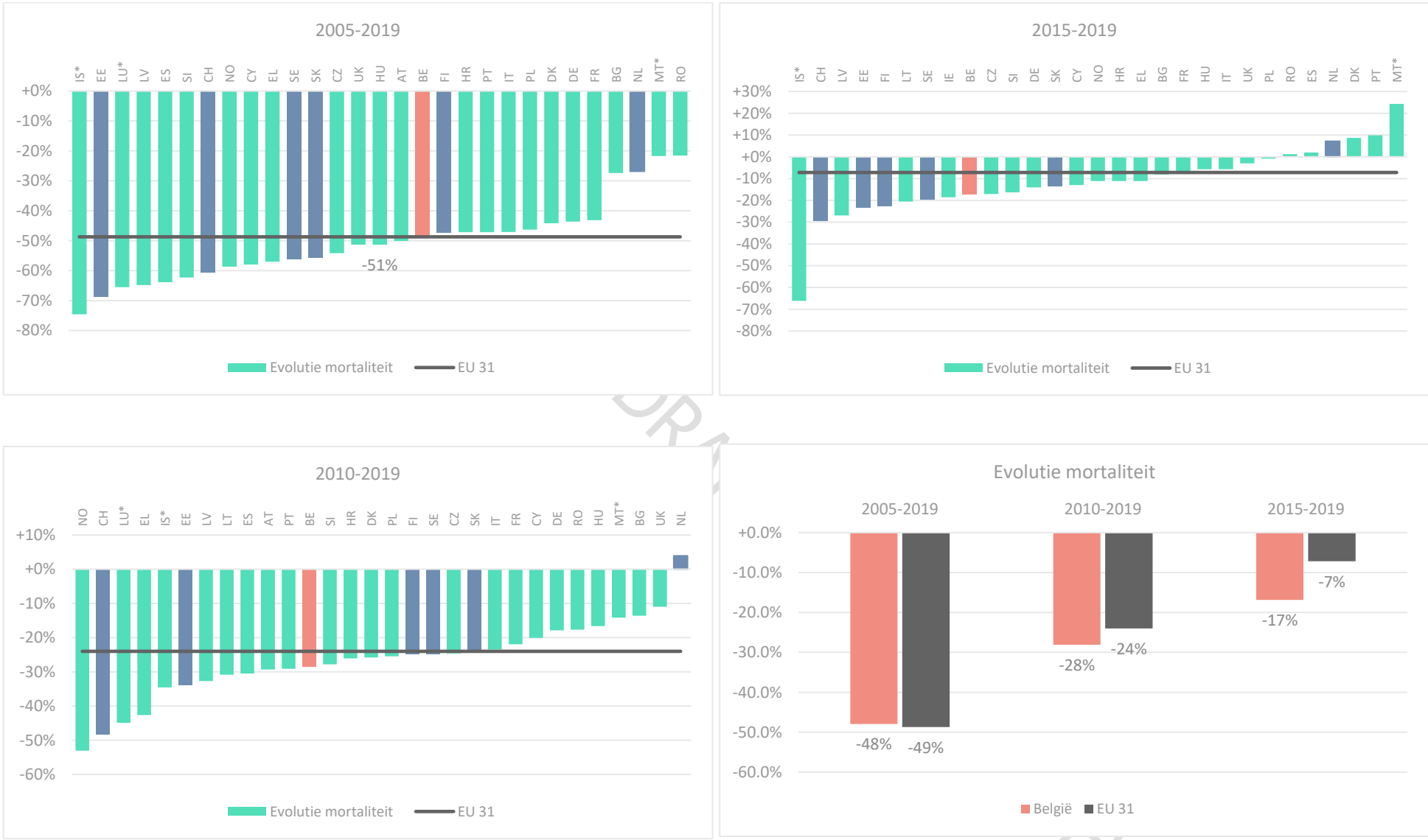
De tweede periode van 2010 tot 2019 laat zien dat het aantal dodelijke slachtoffers in België sterker is gedaald (- 29%) in vergelijking met het Europese gemiddelde (- 24%). Onder de best presterende landen vinden we Noorwegen (- 53%), Zwitserland (- 48%), Luxemburg* (- 45%), Griekenland (- 43%) en Ierland (- 39%). De Baltische staten laten opnieuw een daling van de mortaliteit zien die hoger is dan het Europese gemiddelde, namelijk -71% voor Litouwen en -69% voor Letland. Nederland is het enige land dat een stijging van de mortaliteit (4%) kent over deze periode van 10 jaar.

Tijdens de voorbije vijf jaar (tussen 2015 en 2019) kende België een grotere daling (- 17%) dan het Europese niveau (- 7%)[9]. IJsland* (- 66%), Luxemburg* (- 45%), Zwitserland (- 29%) en de drie Baltische staten kenden een sterkere daling. De evolutie van Zwitserland is opmerkelijk, aangezien alleen al tussen 2018 en

[8]*) de geannoteerde landen vertonen zeer lage cijfers. De interpretatie van hun evoluties moet dan ook met de nodige voorzichtigheid gebeuren. Dient te worden opgemerkt dat het jaarlijkse aantal dodelijke slachtoffers in IJsland, Luxemburg en Malta bijzonder laag is en dus onderhevig is aan aanzienlijke temporele schommelingen. Die landen zijn gemarkeerd met een asterisk* om gemakkelijk geïdentificeerd te kunnen worden in grafieken en beschrijvingen.

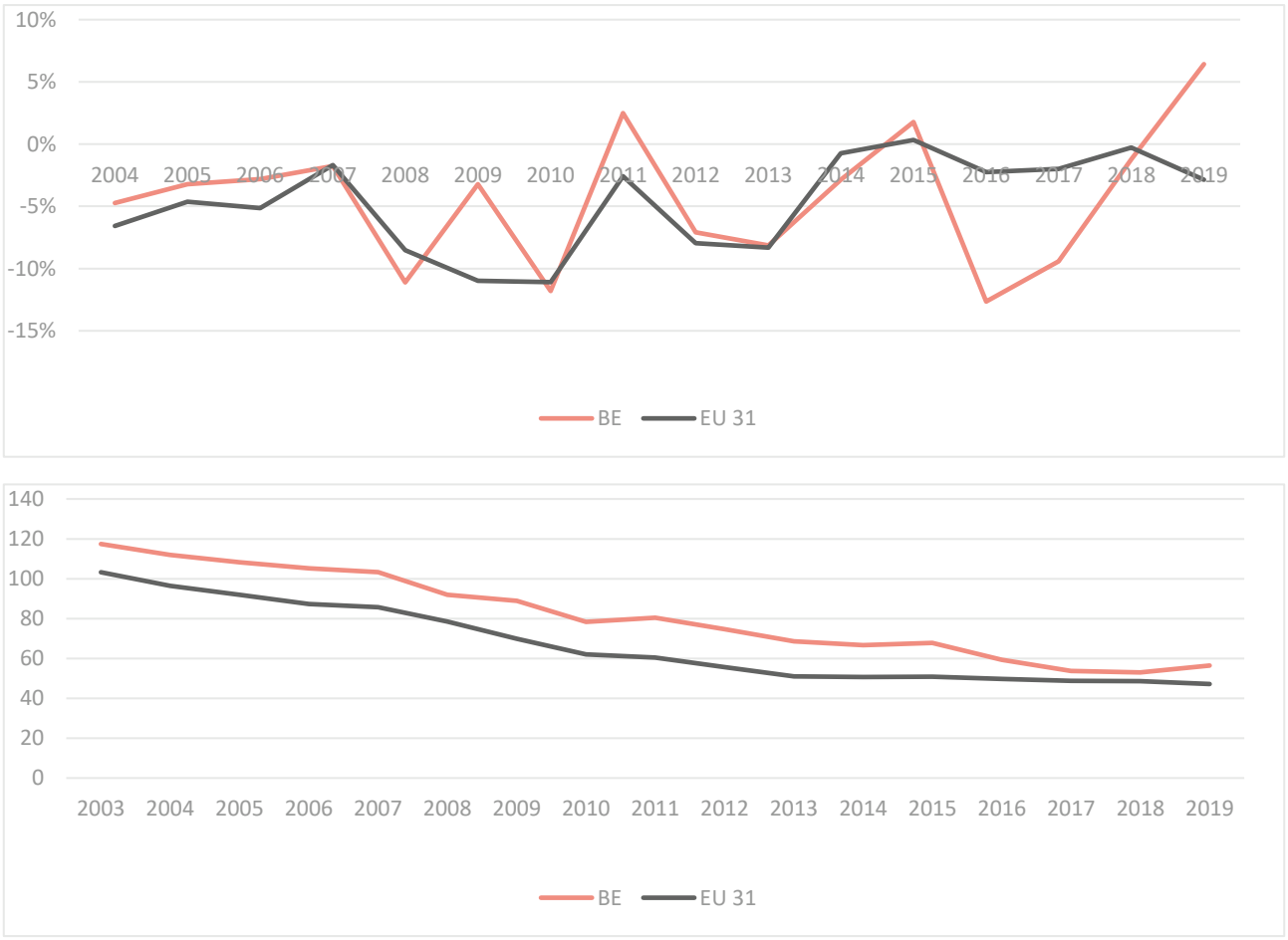
[9] Het is interessant dat de daling van de verkeersmortaliteit in België aanzienlijk groter was (- 42%) van 2009-2018.

2019, de mortaliteit er bijna met 20% gedaald is. Zweden en Ierland kennen een daling die vergelijkbaar is met die van België (respectievelijk - 19%). In zes landen steeg het aantal doden zelfs tijdens deze periode, waaronder met name drie landen: Denemarken (9%), Portugal (10%) en Malta* (24%). Opgemerkt zij dat voor Denemarken, naast het gebrek aan een systematische opvolging van een aantal aanbevelingen van het nationale actieplan, de versoepeling van een aantal regels deze situatie zou kunnen verklaren. Bovendien werd er gesteld dat afleiding en snelheid een rol spelen bij een groot aantal dodelijke ongevallen en dat er steeds meer fietsers betrokken zijn bij dodelijke verkeersongevallen (ETSC, 2020b). Wat Nederland betreft heeft de stijging die sinds 2010 werd waargenomen en werd bevestigd voor de periode 2015-2019 de Nederlandse regering ertoe aangezet actie te ondernemen en een nieuw strategisch plan te implementeren om op een duurzame wijze te investeren in efficiënte infrastructuurmaatregelen (ETSC , 2020b). De effecten van dat plan lijken nog niet waarneembaar. Ook wordt opgemerkt dat de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers in Nederland samenhangt met de stijging van het aantal fietsdoden (met een stijging van bijna 2% per jaar sinds 2010), terwijl het aantal verkeersdoden bij gemotoriseerde weggebruikers stagneert (ETSC, 2020a).



Figuur 3. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen (2005-2019, 2010-2019, 2015-2019). Bron: Europese Commissie & Care 2020.

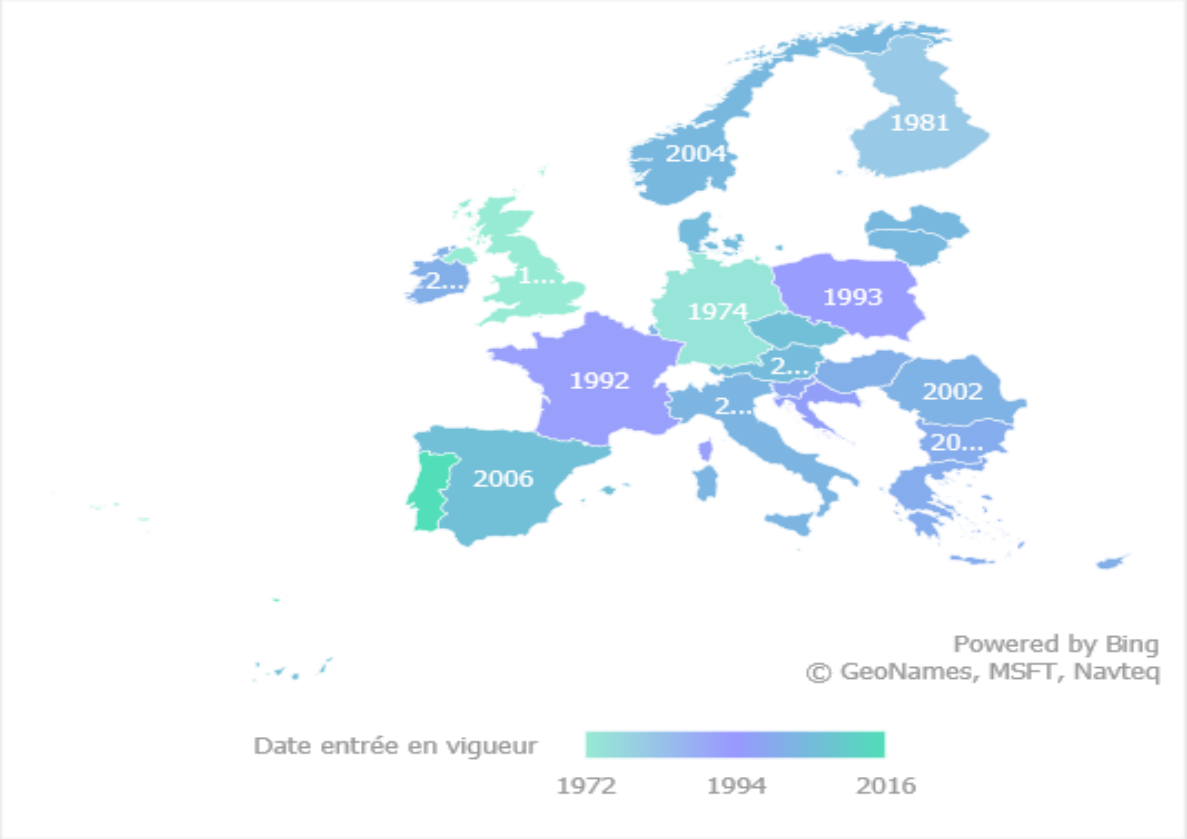
Het Belgische gemiddelde mortaliteitspercentage, in vergelijking met het Europese gemiddelde, toont aan dat sinds 2013 het aantal verkeersdoden in Europa stagneert, terwijl België nog relatief sterke dalingen kende tussen 2015 en 2016 (-13% ten opzichte van -2% in Europa) en tussen 2016 en 2017 (-9% ten opzichte van -2% in Europa). In 2018 is er echter ook in België een stagnatie waarneembaar (-1%), met een opmerkelijke stijging in 2019 (6%). Deze trends zijn te zien in figuur 4.



Figuur 4. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, België en Europees gemiddelde (31 landen) van 2003 - 2019. Bron IRTAD en EUROSTAT.

3.4 Landen met rijbewijs met punten - Evolutie van de risico-indicator

Om het in perspectief plaatsen van de evolutie van de verkeersmortaliteit in Europa aan te vullen, is het opportuun om een bredere tijdscontext te hanteren om de potentiële sleutelmomenten van evolutie te onderzoeken. Van de 31 vergeleken landen (27 lidstaten met Zwitserland, Noorwegen, IJsland en het Verenigd Koninkrijk) hebben maar liefst 24 landen een rijbewijs met punten ingevoerd (zie de details van de verschillende bestaande systemen in hoofdstuk 2 van dit rapport). Onderstaande figuren 6 tot en met 9 geven de evolutiecurves weer van het aantal doden per miljoen inwoners van 1970 (sommige landen beschikken niet over dergelijke oude gegevens) tot 2019 voor landen met een systeem van rijbewijs met punten.
Voor de duidelijkheid zijn de landen gegroepeerd in chronologische volgorde van uitvoering van het rijbewijs met punten.



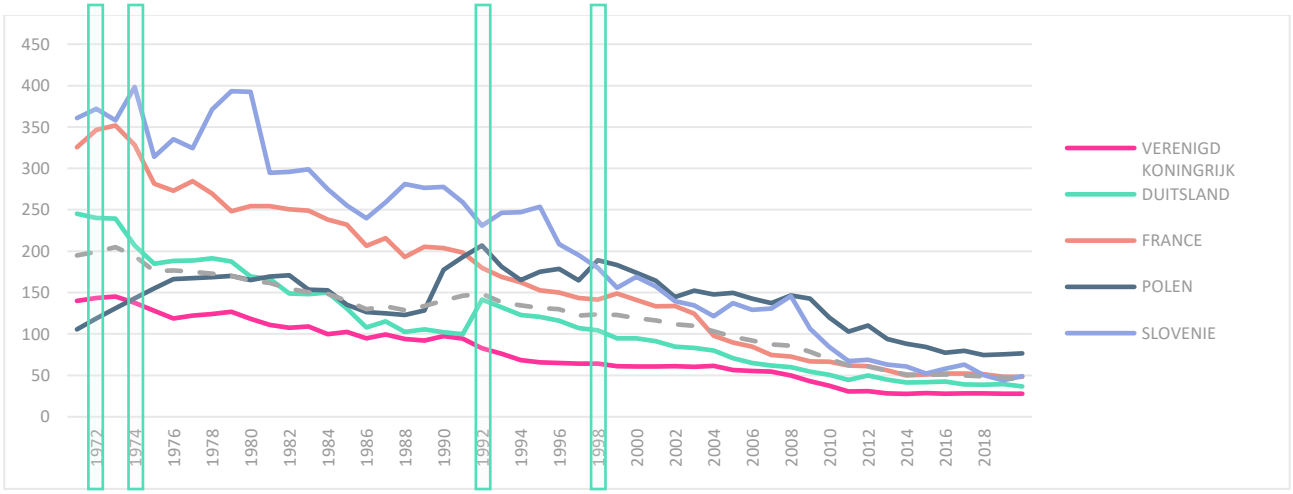
Figuur 5. Cartografie van de landen met een systeem van rijbewijs met punten en inwerkingtredingsdata.

Uit de verschillende figuren blijkt dat bepaalde landen reeds sedert 1970 beter presteren dan andere. Zo kenden Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk reeds in de jaren 70 een mortaliteitspercentage dat lager was dan het Europese gemiddelde. Vanaf de tweede helft van de jaren 80 sloot ook Nederland zich aan bij die groep, gevolgd door Zwitserland in de jaren 90.

Figuur 6 toont de evolutie voor de zes landen die als eerste het rijbewijs met punten invoerden, dat wil zeggen vóór de jaren 2000. In 1972 en 1974 voerden het Verenigd Koninkrijk en Duitsland als eerste landen het rijbewijs met punten in. Een daling van de mortaliteit werd niet onmiddellijk waargenomen na invoering van het rijbewijs met punten (de cijfers lijken zelfs eerder te stagneren). Het is pas vanaf 1978 dat de mortaliteit opnieuw begon te dalen.

Het Verenigd Koninkrijk, dat een van de laagste percentages verkeersmortaliteit vertoont, kent sinds 1972 (jaar waarin het rijbewijs met punten voor het eerst werd ingevoerd) een daling van de mortaliteit; die daling is toegenomen vanaf 1990. In Frankrijk en Slovenië, die in 1970 de hoogste mortaliteit lieten zien, daalt de mortaliteit ook sinds 1975, met enkele sterke fluctuaties voor Slovenië eind jaren 70 en eind jaren 80.

Onder de landen die worden weergegeven in Figuur 6 is het opmerkelijk dat Polen een mortaliteit kent die sinds de jaren 70 alleen maar is gestegen, met een daling rond het midden van de jaren 80. In de jaren 90 zien we opnieuw een stijging van het mortaliteitspercentage. In dat decennium kende het land een relatief sterke groei van het wagenpark (Eurostat, 2021) en in 1998 werd het rijbewijs met punten ingevoerd. Frankrijk en Slovenië laten een vergelijkbare evolutie zien met in de jaren 70 de hoogste mortaliteitspercentages in de groep landen, die sindsdien alleen maar zijn gedaald (met enkele fluctuaties begin jaren 90 en eind jaren 2000 voor Slovenië), om in 2019 vergelijkbare percentages te bereiken als Duitsland en het Verenigd Koninkrijk).

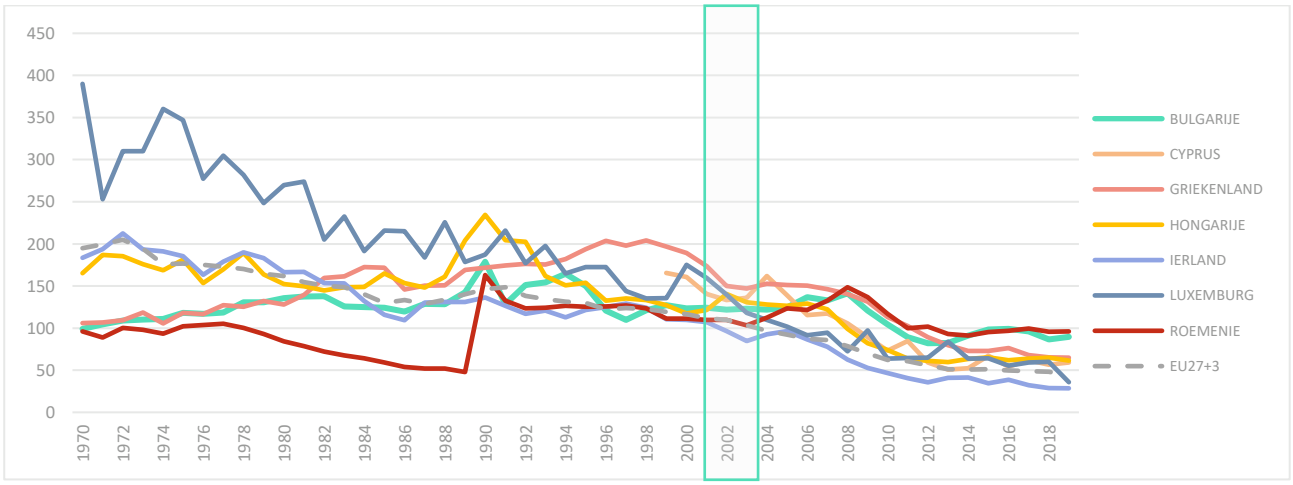


Figuur 6. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 1972 en 1999). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021.

In het eerste decennium van de jaren 2000 hebben maar liefst 17 landen een systeem van rijbewijs met punten in hun wetgeving ingevoerd. De eerste reeks omvat de landen die het rijbewijs met punten tussen 2000 en 2002 invoerden.

In 1970 hadden Bulgarije, Griekenland en Roemenië de laagste mortaliteitspercentages. Bulgarije en Griekenland worden gekenmerkt door een constante stijging van hun mortaliteitspercentage tot begin jaren 90 voor Bulgarije en tot eind jaren 90 voor Griekenland. Voor die twee landen begon het mortaliteitspercentage pas te dalen vanaf de jaren 2000 (zie eind 2000). Vanaf 2010 is het mortaliteitspercentage lager dan dat van 1970 voor Griekenland en hetzelfde voor Bulgarije. Roemenië kende tussen 1970 en 1990 de laagste mortaliteit, gevolgd door een zeer sterke stijging in 1990. Die stijging kan verklaard worden door een wijziging van de telmethode en/of een toename van het wagenpark.

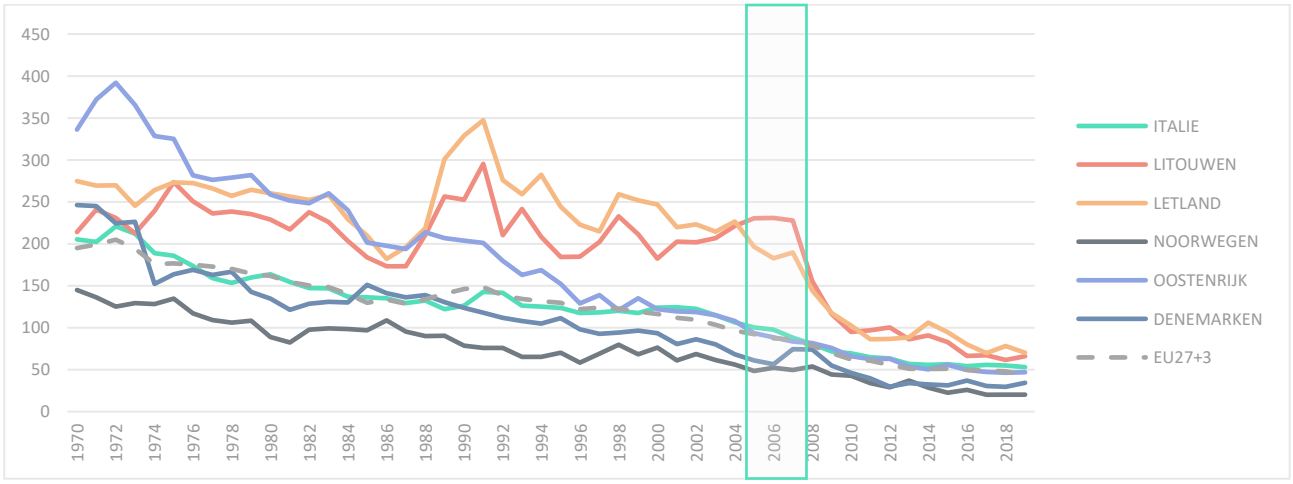
In Ierland begon de mortaliteit te dalen in de jaren 70 om in 2019 een van de laagste percentages van alle Europese landen te bereiken. Voor al die landen begon de daling van het mortaliteitspercentage vóór de invoering van het rijbewijs met punten. Met uitzondering van Hongarije werd de daling in de daaropvolgende jaren bevestigd (met enkele sporadische stijgingen).



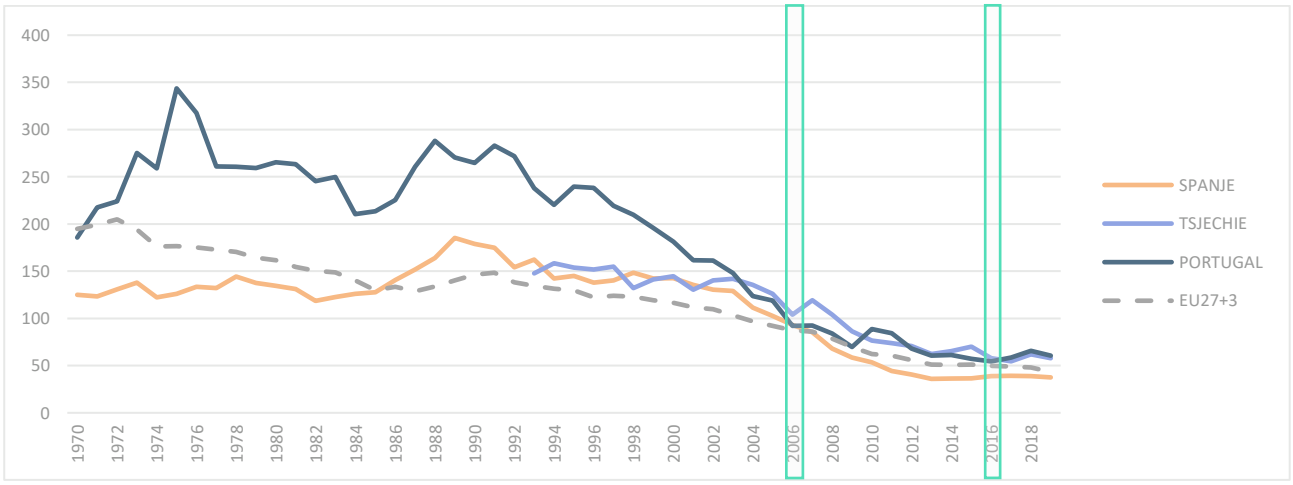
Figuur 7. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2000 en 2002). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021

De tweede (figuur 8) en derde (figuur 9) reeks komen overeen met de landen die het rijbewijs met punten tussen 2003 en 2005 en tussen 2006 en 2016 invoerden. De best presterende landen zijn Noorwegen (rijbewijs met punten sinds 2004) en Spanje (rijbewijs met punten sinds 2006), met mortaliteitspercentages die lager zijn dan het Europese gemiddelde. Litouwen en Letland (rijbewijs met punten sinds 2004) kenden eind jaren 80 een sterke stijging van de mortaliteit. Vanaf 2007 zien we voor die twee landen een zeer sterke daling van het mortaliteitspercentage om percentages te bereiken die dicht bij het Europese gemiddelde liggen.

Portugal, het laatste Europese land dat het rijbewijs met punten heeft ingevoerd, kende tot begin jaren 90 de hoogste mortaliteitspercentages (samen met Slovenië, Frankrijk, Litouwen en Letland).



Figuur 8. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2003 en 2005). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021.



Figuur 9. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2006 en 2016). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021.

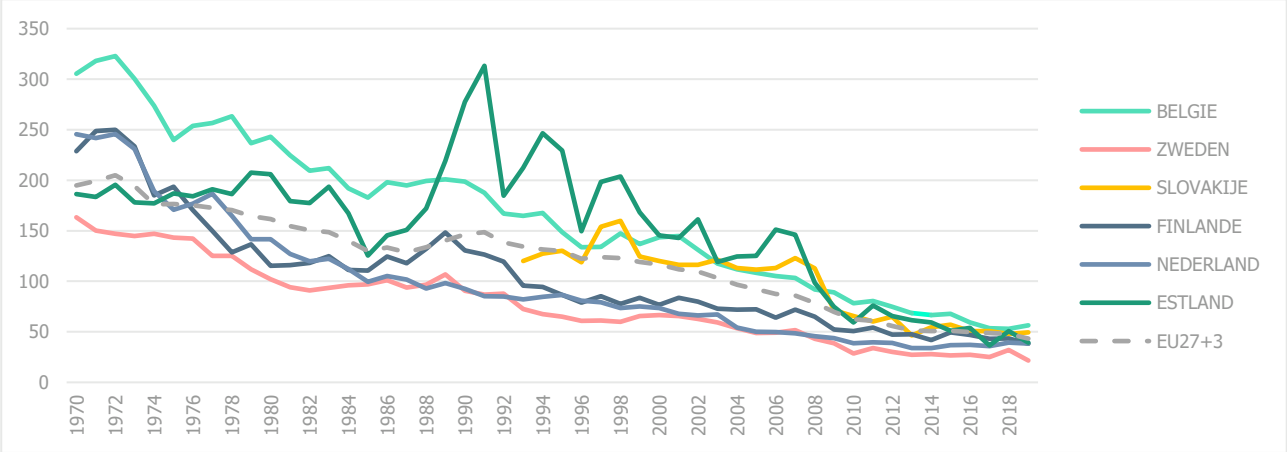
3.5 Landen zonder rijbewijs met punten - Evolutie van de risico-indicator

Drie Europese landen hebben geen systeem van rijbewijs met punten ingevoerd: België, Zweden en Slovakije. Strikt genomen heeft Finland geen systeem van rijbewijs met punten. Er is echter een systeem dat daarop kan lijken (Klipp et al., 2011). Aangezien de doelstelling niet in de wet (ingevoerd in 1981) verduidelijkt wordt en de Finse experten, die in het kader van deze studie werden gecontacteerd, hebben aangegeven dat ze niet

beschikken over een rijbewijs met punten, hebben we ervoor gekozen om dat land op te nemen in de landen zonder puntensysteem. Aangezien Nederland slechts een puntensysteem heeft dat beperkt is tot onervaren bestuurders, hebben we ook Nederland in deze grafiek opgenomen.

Zoals hierboven voor alle Europese landen aangegeven, is de algemene trend voor landen zonder rijbewijs met punten duidelijk een daling van het aantal verkeersdoden. In 1970 presteerde België het slechtst. De positie van het land verbeterde vanaf 1972, met een voortdurende daling van de mortaliteit tot in de jaren 90, om vervolgens het Europese gemiddelde te benaderen en het laagste niveau te bereiken in 2018. Dat niveau blijft niettemin hoger dan dat van Zweden, Slovakije en Finland.

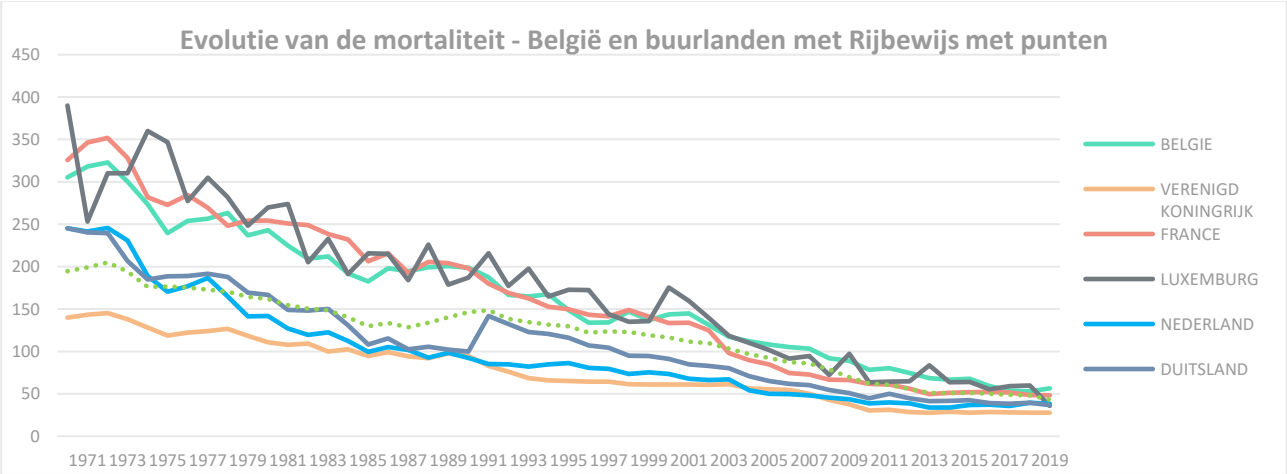
Vanaf de jaren 70 begon in Zweden, Finland en Nederland de mortaliteit te dalen, waarbij Zweden zelfs de beste prestaties kent met een mortaliteit die onder het Europese gemiddelde ligt. Die drie landen behoren, samen met Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk, tot de landen met de beste resultaten in 2018. Sinds 2013 is er echter een stijging van het mortaliteitspercentage waarneembaar in Nederland. Estland, het laatste land dat de groep landen zonder rijbewijs op basis van punten aanvult, had een van de laagste sterftecijfers in het begin van de jaren zeventig, maar kende vervolgens een aanzienlijke stijging in het begin van de jaren negentig, die vergelijkbaar was met die welke in andere Baltische landen werd waargenomen en die kan worden verklaard door een toename van het aantal auto's. Sinds de jaren negentig is het sterftecijfer in Estland gedaald, met regelmatige schokken tot het einde van de jaren 2000.



Figuur 10. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen zonder rijbewijs met punten. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021.

3.6 België en zijn naaste buurlanden

Figuur 11 laat zien dat, hoewel de relatieve posities van de landen ten opzichte van elkaar gedurende deze lange periode doorgaans gelijk bleven, de kloof tussen die prestaties in de loop van de tijd kleiner is geworden. Over het algemeen neemt België een slechte positie in ten opzichte van zijn buurlanden. In 1970 kende het land een van de hoogste mortaliteitspercentages naast Luxemburg en Frankrijk. Die laatste twee landen haalden desalniettemin bij het begin van het millennium hun achterstand in en bezetten in 2019 een betere plaats dan België.



Figuur 11. Vergelijking van de evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met en landen zonder rijbewijs met punten. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021

3.7 Bespreking

Op basis van de Europese vergelijking van de officiële verkeersmortaliteitscijfers kunnen we enkele voorlopige conclusies trekken:

- In 2019 ligt België, met een mortaliteitspercentage van 56 doden per miljoen inwoners, boven het Europese gemiddelde. Een aantal Zuid- en Oost-Europese landen, met een hogere verkeersgerelateerde mortaliteit, presteren nog minder goed dan België. Onze naaste buren doen het beter, vooral het Verenigd Koninkrijk en Nederland, die behoren tot de best presterende landen.
- Hoewel de verkeersmortaliteit in België in 15 jaar bijna is gehalveerd, blijft zijn positie tussen 2005 (17e plaats van 31 landen) en 2019 (20e plaats van 31 landen) echter nagenoeg ongewijzigd, of gaat zelfs achteruit.
- In de voorbije 15 jaar kenden IJsland en de Baltische staten een bijzonder opmerkelijke daling. De mortaliteit in België is gunstiger geëvolueerd dan in de beter presterende buurlanden, namelijk Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Dat was echter niet voldoende om de achterstand in te halen. In de voorbije vijf jaar hebben we echter een gunstigere evolutie gekend dan de andere Europese landen.

Naar aanleiding van de vergelijkingen van de evolutie van de mortaliteit tussen landen met een systeem van rijbewijs met punten en zonder systeem van rijbewijs met punten, is het voor ons moeilijk om duidelijke conclusies te trekken. Er dient rekening te worden gehouden met een aantal bijkomende factoren (zoals controlestrategieën, sensibiliseringscampagnes ...) om de evolutie van de prestaties van landen met en zonder rijbewijs met punten te kunnen interpreteren. Het mortaliteitscijfer alleen maakt het niet mogelijk om te bepalen of landen met of zonder rijbewijs met punten beter presteren. Bijvoorbeeld Zweden, dat niet beschikt over een rijbewijs met punten, is een van de best presterende Europese landen.

In de landen met een rijbewijs met punten begon de mortaliteit te dalen vóór de invoering van het rijbewijs. Ook is het relevant op te merken dat voor een deel van die landen de invoering van het rijbewijs met punten werd gevolgd door een lichte stijging van de mortaliteit. Dat is het geval voor Hongarije, Litouwen en Tsjechië. Om die lichte stijgingen te interpreteren, zou moeten worden geanalyseerd of er structurele veranderingen hebben plaatsgevonden binnen de landen (toename van het wagenpark ...) en of er in die periode maatregelen werden genomen en zo ja welke.

4 Prevalentie van risicogedrag

4.1 Geobserveerd gedrag

4.1.1 Snelheidsovertredingen

Hoewel het een van de door automobilisten meest gemelde gevaarlijke gedragingen is (zie Figuur 18), is een overdreven en onaangepaste snelheid helaas een belangrijke factor bij een groot aantal ongevallen. Onaangepaste en overdreven snelheid is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van de dodelijke aanrijdingen en vormt bij de meeste ongevallen een verzwarende factor. Het verlagen van de snelheid van voertuigen zou derhalve een aanzienlijk effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid: "Als de gemiddelde snelheid op alle wegen in Europa met slechts één km/u zou worden verlaagd, zouden 2.100 levens kunnen worden gered" (ETSC, 2019b).

Snelheidsovertredingen bestaan echter niet alleen uit het harder rijden dan de snelheidslimiet. Ze omvatten ook het niet aanpassen van de snelheid van het voertuig aan plaatselijke omstandigheden, zoals het weer of het verkeersvolume. Informatie over het verkeer gebaseerd op omstandigheden, evenals snelheidslimieten die variëren in functie van weers- en verkeersomstandigheden, zijn ook nodig om gepaste verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen (Holocher & Holte, 2019).

Er zijn vijf al dan niet bewuste hoofdredenen geïdentificeerd voor te hard rijden: aanpassing aan de snelheid van het omringende verkeer, haast hebben, het plezier van snelheid, verveling en onbewust gedrag. Bovendien kan de snelheid waarmee een bestuurder besluit te rijden ook afhangen van andere factoren: van zijn houding ten aanzien van te hard rijden (de manier waarop hij het risico waarneemt, waarop hij de regels naleeft ... maar ook van zijn karakter), de kenmerken van de weg en de door het voertuig geboden mogelijkheden (Van den Berghe en Pelssers, 2020).

Een overdreven en onaangepaste snelheid leidt dus tot meer ongevallen en meer ernstige ongevallen. En hoe meer de snelheid toeneemt, hoe groter het risico op een ongeval, en hoe meer de ernst van die ongevallen oploopt (Van den Berghe en Pelssers, 2020). Volgens de EU overschrijdt nochtans tussen 40% en 50% van de bestuurders de snelheidslimieten, waarvan 10% tot 20% de limiet met meer dan 10 km/u overschrijdt (European Commission, 2018). In de bebouwde kom en voor landen die gedragsmetingen uitvoeren, ligt tussen de 35% en 75% van de voertuigsnelheidswaarnemingen boven de wettelijke snelheid (ETSC, 2019b). Om die cijfers te interpreteren, dient echter rekening te worden gehouden met de snelheidslimieten en verkeersomstandigheden van elk land. Meestal worden gedragsmetingen uitgevoerd op relatief rechte stukken waar er nauwelijks beperkingen zijn qua verkeer of infrastructuur die ervoor zorgen dat bestuurders de maximumsnelheid niet kunnen overschrijden (Van den Berghe en Pelssers, 2020).

Wat het mortaliteitspercentage betreft, valt 55% van alle verkeersdoden in de EU op rurale wegen (exclusief autosnelwegen). Het is echter relevant erop te wijzen dat er zeer weinig maatregelen worden genomen om de gemiddelde snelheid op dat soort wegen te verlagen. Bovendien is het interessant erop te wijzen dat landen die snelheidslimieten tussen 70 en 80 km/u toepassen op rurale wegen vaker landen zijn met mortaliteitspercentages die onder het Europese gemiddelde liggen (ETSC, 2019b).

In België meten de gedragsmetingen, die sinds 2003 door het Vias Institute worden uitgevoerd, de vrije snelheid van bestuurders in bepaalde gebieden (die vooraf zijn geselecteerd omwille van hun weginrichting). Het betreft de snelheid die bestuurders kiezen wanneer ze met geen enkele beperking qua hoeveelheid verkeer of infrastructuur worden geconfronteerd. Die snelheid wordt gemeten op rechte wegen, waar er geen files, verkeersdrempels, kruispunten of scherpe bochten in de buurt zijn en vormt een goede indicator van het risico dat bestuurders nemen tijdens het rijden. Een gemiddelde vrije snelheid dichtbij of boven de snelheidslimiet duidt op de aanwezigheid van vele overtreders en dus op een gevaarlijke situatie op de wegen (Pelssers & De Vos, 2020). De resultaten van de laatste meting die werd uitgevoerd in 2015 zijn hieronder weergegeven.

Volgens de PIN Flash 36 van de ETSC (2019) vindt bijna 75% van de waargenomen snelheidsovertredingen plaats in 50 km/u-zones ("in de bebouwde kom"). Slechts enkele landen meten snelheden op stedelijke wegen op nationaal vlak, tussen 35% en 80% van de voertuigsnelheidswaarnemingen ligt boven de wettelijke

snelheid. Volgens de gegevens verstrekt door de landen die deelnamen aan de expertenbevraging die werd uitgevoerd in het kader van dit onderzoek, ligt in de bebouwde kom 80% van de waargenomen snelheden boven de wettelijke snelheid in Polen, 59% in Portugal (lichte voertuigen), 51% in Slovenië, 41% in Tsjechië, 41% in Oostenrijk, 38% in Cyprus, 37% in Kroatië, 36% in België, 36% in Zwitserland, 33% in Zweden (zie Tabel 2). De PIN FLASH 36-rapporten van de ETSC (2019b) maken het mogelijk om de tabel aan te vullen voor de overige landen: 68% in Ierland (nationale stedelijke wegen), 52% in Groot-Brittannië, 50% in Denemarken, 49% in Noorwegen, 43% in Tsjechië, 35% in Zweden en 10% in Ierland (woonwegen) (ETSC, 2019b). Gelet op de diversiteit aan gebruikte bronnen en methodieken, moeten de interpretaties met betrekking tot Tabel 2 met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd.

Alleen Oostenrijk, België, Ierland en Zwitserland hebben gegevens beschikbaar voor 30 km/u-zones. In België dateren de meest recente metingen van 2015. Uit die metingen is gebleken dat het percentage snelheidsovertredingen het hoogst was in schoolomgevingen (zonder infrastructurele aanpassingen) met een snelheidslimiet van 30 km/u. Bijna 90% van de bestuurders reed er te hard (met een gemiddelde snelheid van 43 km/u) (ETSC, 2019b; Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016). In Oostenrijk lag in 2018-2020 maar liefst 68% van de waargenomen voertuigsnelheden boven de limiet in 30 km/u-zones (zie Tabel 2). In Zwitserland houdt 54% van de automobilisten zich niet aan de 30 km/u-limiet. En volgens de gegevens verstrekt door de ETSC (2019b) lag in Ierland in 2016 62% van de waargenomen voertuigsnelheden boven de 30 km/u en was de waargenomen gemiddelde snelheid 36 km/u.

In België werden, buiten de bebouwde kom, het hoogste percentage snelheidsovertredingen vastgesteld op 90 km/u-wegen met twee rijstroken (57%) en het laagste percentage op 90 km/u-wegen met één rijstrook (29%). Op wegen beperkt tot 70 km/u reed 41% van de bestuurders te hard, hetgeen vergelijkbaar is met het percentage snelheidsovertredingen op wegen met twee rijstroken beperkt tot 120 km/u (40%). Op autosnelwegen lag het percentage snelheidsovertredingen boven de helft (53%) (Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016).

Tabel 2. Gedragsmetingen in het Verkeer voor de landen die deelnamen aan de experten-enquête 2021. Bron: Vias Institute.

Country Code	Inside built-up areas	Year	Outside built-up area	Year	"Motorways/ freeways"	Year
BE	36%	2015	41% (wegen met twee rijstroken beperkt tot 120km/u) 57% (wegen met twee rijstroken beperkt tot 90km/u) 29% (wegen met één rijstrook beperkt tot 90km/u) 41% (wegen beperkt tot 70km/u)	2015	53%	2015
CY	38%	2019	19%	2019	64%	2019
FI			29.2%	2018	36.4%	2018
FR	Roads through small towns : 39% Entrances and exits of medium-sized cities : 38% Arterial roads in downtown areas of medium-sized cities : 20%	2019	2 or 3 lane roads outside built-up areas (80km/h since 2018) : 34%	2019	Connecting highways (130km/h) : 20% Alternate highways (110km/h) : 27% 2x2 lane roads (110km/h) : 27%	2019
HR	37%	2019	45%	2019	21%	2018
AT	68,1% for speed limit 30 & 40,9% for speed limit 50	2018 - 2020	speed limit 70: 41,1% // speed limit 100: 13,2%	2018 - 2020	speed limit 130: 21,2%	2018 - 2020
PL	80%	2015	35%	2015	58%	2015
PT	Through Roads, Speed limit 50km/h – Light vehicles – 59.1% Heavy vehicles – 46.4% During the day – light vehicles – 56.0% - Heavy vehicles – 44.1% During the night – light vehicles – 68.3% e Heavy vehicles – 51.1% Urban Roads, speed limit 80 km/h – Light vehicles – 36.2% Heavy vehicles – 12.2% During the day – light vehicles – 33.7% Heavy vehicles – 11.1% During the night – light vehicles – 41.3% Heavy vehicles – 14.3%	2013	Light vehicles – 36.4% Heavy vehicles – 3.3% During the day – light vehicles – 32.9% Heavy vehicles – 1.9% During the night – light vehicles – 48.9% Heavy vehicles – 6.8%	2013	Light vehicles – 46.4% Heavy vehicles – 0.8% During the day – light vehicles – 46.4% Heavy vehicles – 0.8% During the night – light vehicles – 40.8% Heavy vehicles – 1.0%	2013
RO	/		/		/	
SI	51 % drivers drive above speed limit (day time) and 64 % (night time).	2018	13 % drivers drive above speed limit (daytime) and 20 % (night time)	2018	13 % drivers drive above speed limit	2018
CZ	40.6 %	2020	35.8 %	2020		
SE	33%	2020	49%	2020	60%	2020
CH	Speed limit = 30km/h: 54% & 50km/h: 36%	2019	18%	2019	31%	2019

4.1.2 Rijden onder invloed

Volgens de WHO vormen Europa en zijn lidstaten de regio met het hoogste percentage alcoholgebruik ter wereld. Dat percentage is sinds 2010 niet veranderd, en een vijfde van de bevolking van 15 jaar en ouder drinkt ten minste eenmaal per week overmatig alcohol (WHO, 2019).

Rijden onder invloed blijft een van de hoofdoorzaken van de verkeersonveiligheid in België. Alcohol- of druggebruik beïnvloedt onze rijvaardigheden, met name door het veroorzaken van een toename van de reactietijd en een afname van de waakzaamheid, de gezichtsscherpte en het beoordelings- en reflexvermogen (Meesmann et al., 2017). Naar schatting wordt bijna 2% van de gereden kilometers in de EU afgelegd met een illegaal alcoholgehalte (BAC) en houdt ongeveer 25% van de verkeersdoden verband met alcoholgebruik (ETSC, 2019a). In 23 EU-landen werden in 2018 2.654 personen gedood bij ongevallen ten gevolge van alcohol achter het stuur. Tussen 2010 en 2018 daalde die mortaliteit met 25%. Vijftien Europese landen zijn bijzonder succesvol geweest in het verminderen van dodelijke slachtoffers in verband met alcohol achter het stuur (ETSC, 2019a).

Bij ons bleek uit de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2019" (Brion, Meunier, & Silverans, 2019) dat bijna 1,9% van de Belgische bestuurders reed met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet van 0,22 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL) (het equivalent van 0,5 g alcohol per liter bloed). Dit percentage ligt lager dan in 2015, toen het 2,7% bedroeg. Ter vergelijking, in Finland en Noorwegen (die doorgaan voor goede leerlingen) vinden we resultaten in de grootteorde van 0,3%.

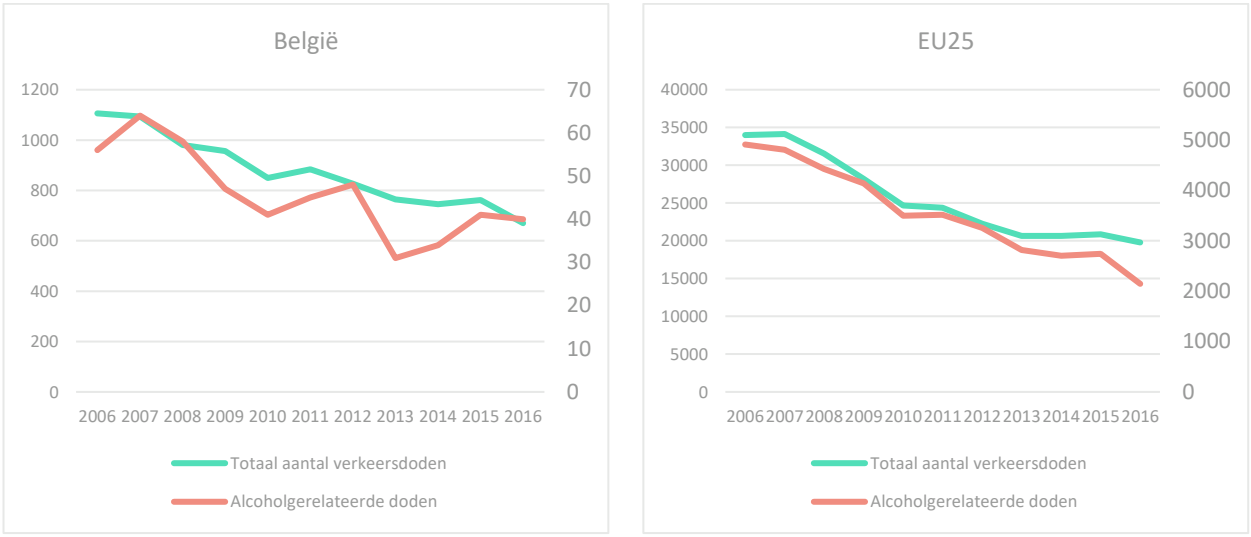
Tabel 3. "Rijden onder invloed van alcohol en drugs": Gedragsmetingen in het verkeer voor de landen die deelnamen aan de expertenbevraging. Bron: Vias Institute.

Landen	Drink-driving above the legal limit		Year
BE	1.9%		2018
FI	0.12%		2017
NL	2.30%[10] op weekendnachten		2019
PL	1.47% (DRUID 2007-2009[11]); percentage of tested drivers with alcohol concentration level above the legal limit - 0.7%		2007-2009
PT	Data for 2013 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.8% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.7% >1.19 g/l – 0.3%	Male: 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.9% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.8% >1.19 g/l – 0.5% Female: 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.4% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.4% >1.19 g/l – 0.0%	2013
SI	Share of causer of traffic accidents under the influence of alcohol was 10,8% in 2020, share of positive drivers under influence of alcohol was 3%		2020
CZ	0.6 %		2020
SE	0.25%		2019

De gegevens die werden verzameld in de landen die deelnamen aan de expertenbevraging die werd uitgevoerd in het kader van dit onderzoek maken het voor sommige van hen mogelijk recentere gegevens te verstrekken (data vermeld in Tabel 3 hierboven). De vergelijkbaarheid van de gegevens blijft echter beperkt aangezien er weinig informatie is verstrekt met betrekking tot methodiek. De percentages van Portugal zijn vergelijkbaar met die van België: 1,8% van de gecontroleerde automobilisten met een gehalte boven de wettelijke limiet (0,5g/l). Nederland[12] heeft een percentage dat ruim boven het Belgische gemiddelde ligt met 2,3% van de

[10] De resultaten voor Nederland geven alleen een beeld van rijden onder invloed van alcohol tijdens de weekendnachten en niet daarbuiten.
[11] Let op: de verzamelde gegevens dateren van 2007-2009 en zijn enigszins verouderd.
[12] Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van de Nederlandse gegevens.

positief geteste bestuurders met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet tijdens weekendnachten (0,5g/l). Voor Finland, Zweden en Tsjechië werden aanzienlijk lagere percentages gemeld: 0,12% in Finland (BAC standard 0,5g/l), 0,25% in Zweden (BAC standard 0,2g/l) en 0,6% in Tsjechië (BAC standard 0,0g/l).



Figuur 12. Evolutie van het totaal aantal verkeersdoden en het aantal verkeersdoden in verband met alcohol, België en EU van de 25 (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018

Opmerking: Gemiddelde van de EU van de 28 zonder IT, PT en MT waarvoor geen gegevens beschikbaar waren.

Met betrekking tot rijden onder invloed van drugs, dateert het grootste Europese project[13] inzake de prevalentie van illegale drugs in de bestuurderspopulatie van 2007-2009. Het betreft het DRUID-project (zie Houwing et al., 2011). In het kader van dat project werden ongeveer 50.000 bestuurders van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen uit 13 Europese landen getest op 23 psychoactieve stoffen, waaronder alcohol, cannabis, cocaïne en drugs zoals benzodiazepinen. In dat onderzoek was alcohol gemiddeld de meest voorkomende psychoactieve stof, gevolgd door drugs en rijgevaarlijke medicatie (zie verdeling in Tabel 4) (Schoeters et al., 2018).

Tabel 4. Waargenomen prevalentie van rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke medicatie: percentage bestuurders in de totale bevolking ingedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van het gebruik van een of meer stoffen en totaal percentage per stof, België en Europa (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

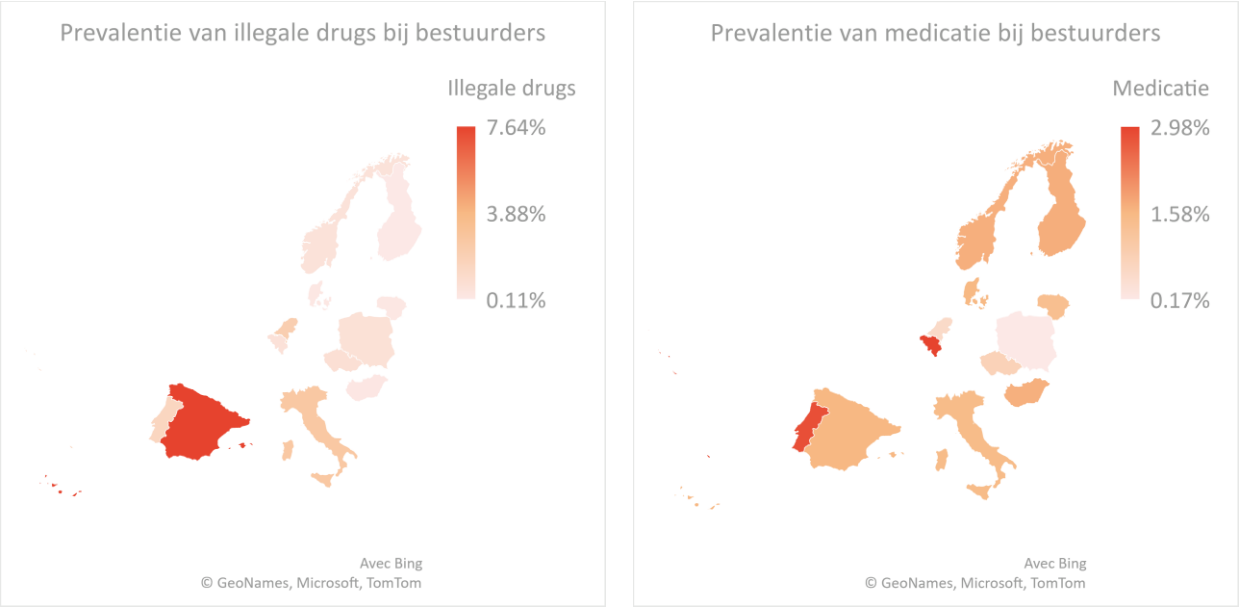
Drugs Eenmalig gebruik	Cannabis (THC)	0.35%	1.32%
	Cocaïne	0.2%	0.42%
	Amfetaminen, ecstasy	-	0.08%
	Illegale opiaten (bv. heroïne)	0.09%	0.07%
Medicatie Eenmalig gebruik	Benzodiazepinen	2.01%	0.9%
	Z-drugs (zopiclon, zolpidem)	0.22%	0.12%
	Medische opiaten	0.75%	0.35%

Voor 13 Europese landen die deelnamen aan het DRUID-onderzoek werd de gemiddelde prevalentie van rijden onder invloed van drugs geschat op 1,9%. Voor België ligt dat percentage aanzienlijk lager dan het Europese gemiddelde: 0,64%. Het percentage is het hoogst in Estland (7,64%, waarvan bijna 6% voor cannabis) en in Nederland (2,17%, waarvan 1,7% voor cannabis).

Wat betreft daarentegen het gebruik van medicatie tijdens het rijden, neemt België de leiding met 2,98%, gevolgd door Portugal (2,84%), Finland (1,71%) en Noorwegen (1,69%). In Polen (0,17%), Nederland (0,6%) en Tsjechië (0,83%) zijn de resultaten beter (lage percentages). Volgens de laatste cijfers die werden

[13] Het DRUID-project en de metingen die werden verzameld in het kader van dat project dateren van 2007-2009 en zijn enigszins verouderd. Voor recentere maatregelen met betrekking tot zelfgerapporteerd gedrag, zijn opgenomen in deel 4.2.3 van dit rapport.

verzameld in Servië (2020) houdt 0,4% van de ongevallen verband met rijden onder invloed van drugs en medicatie, waarvan 16% van de bestuurders positief testte op basis van medische onderzoeken.

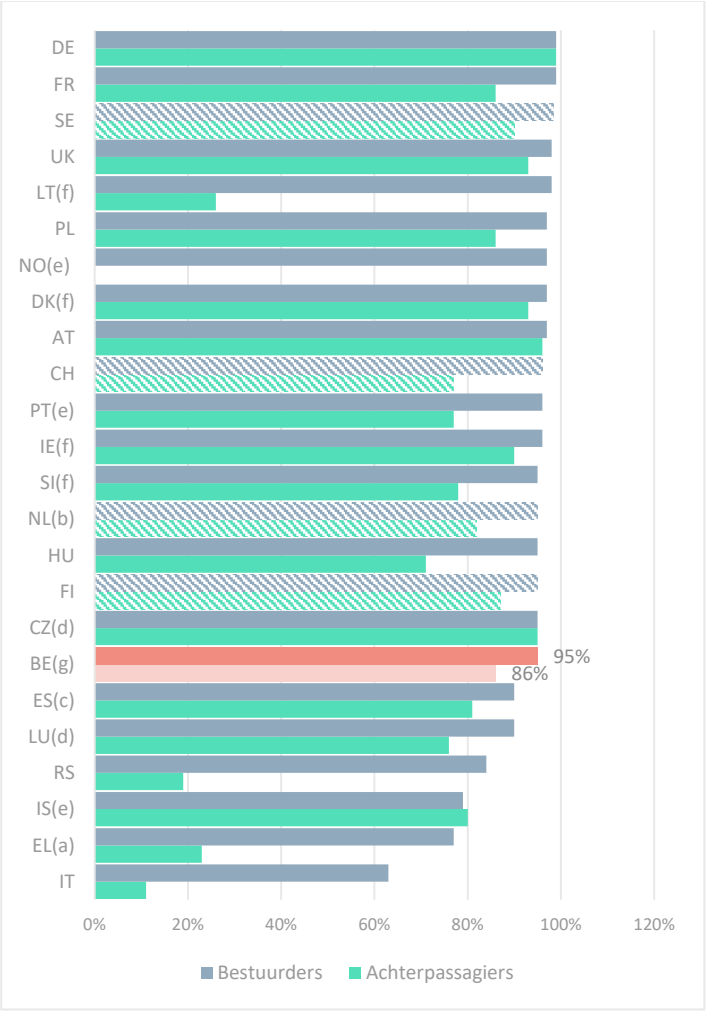


Figuur 13. Waargenomen percentage automobilisten dat rijdt onder invloed van medicatie of illegale drugs (eenmalig gebruik), 13 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

4.1.3 Beveiligingssystemen – Veiligheidsgordel en Kinderzitjes

De veiligheidsgordel blijft het meest effectieve veiligheidsmiddel om het leven van voertuigpassagiers te redden bij een ongeval. In 2018 wijst het internationale situatierapport over verkeersveiligheid van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) erop dat het niet gebruiken van de veiligheidsgordel en een geschikt kinderbeveiligingssysteem (Child Restraint System - CRS) twee van de vijf belangrijkste gedragingen vormen die het risico op letsel of overlijden in verband met het verkeer verhogen (WHO, 2018). De gordeldracht en het aangepaste gebruik van een CRS spelen een essentiële rol bij het verminderen van het risico op overlijden of letsel door een verkeersongeval, alsook in de ernst van ongevallen. Het risico op overlijden zou met 45-50% kunnen worden verminderd voor bestuurders en passagiers voorin als de veiligheidsgordel zou worden gebruikt, van 25% naar 44% voor passagiers achterin. Het gebruik van een CRS voor kinderen zou het risico op overlijden met 50% tot 60% verminderen (WHO, 2018; Nakamura et al., 2020). In 2012 werd geschat dat 8.600 personen dankzij hun veiligheidsgordel aan de dood konden ontsnappen (ETSC, 2016). In België vertegenwoordigt het percentage personen zonder veiligheidsgordel dat tussen 2014-2015 betrokken was bij een dodelijk verkeersongeval op de autosnelweg 33% van de bestuurders, 20% van de passagiers voorin en 52% van de passagiers achteraan[14]. Het is ook relevant om te vermelden dat de gedragsmetingen aangeven dat het percentage gordeldracht op autosnelwegen hoger is dan op de meeste andere types wegen (Slootmans & Daniels, 2017).

[14] Bij de interpretatie van die cijfers dient er rekening mee te worden houden dat het gaat om een kleine staal. Voor passagiers achterin beschikken we bijvoorbeeld voor slechts 33 personen over informatie inzake de gordeldracht. Die cijfers vertellen ons echter dat het niet dragen van de veiligheidsgordel een probleem blijft op autosnelwegen (Slootmans & Daniels, 2017).



[15]15

Figuur 14. Gordeldracht bij bestuurders en passagiers; Bron: IRTAD (2020).

Sinds 1991 is de wetgeving met betrekking tot het gebruik van de veiligheidsgordel in Europa aangepast: alle inzittenden van een voertuig moeten hun veiligheidsgordel dragen als hun zitplaats daarmee uitgerust is (Richtlijn 91/671/EEG). Kinderen tot 10 jaar of tot 135 cm groot[16] moeten worden bevestigd door een goedgekeurd systeem dat is aangepast aan hun lengte en gewicht. Bovendien mogen zitjes die achterwaarts geïnstalleerd worden niet op de passagierszetel vooraan geplaatst worden, tenzij de airbag is uitgeschakeld. Die wetgeving werd door alle landen van de Europese Unie in nationale wetgeving omgezet, met verschillende data van inwerkingtreding.

Helaas wordt geschat dat, ondanks de wettelijke verplichting om de veiligheidsgordel te dragen, slechts 90% van de Europese bestuurders een veiligheidsgordel draagt tijdens het rijden, en slechts 71% van de passagiers achterin (ETSC, 2016). Er zijn andere wettelijke maatregelen genomen om het gordelgebruik te verbeteren, waaronder het integreren van geluids- en/of lichtwaarschuwingsapparatuur in alle stoelen voor het niet dragen van de gordel.

Er zijn weinig vergelijkbare gegevens op het gebied van gedragsmetingen in het verkeer. In België worden sinds 2003 gedragsmetingen in het verkeer uitgevoerd door het rechtstreeks waarnemen van het gebruik van veiligheidsgordels door bestuurders en passagiers voorin. Pas sinds 2015 wordt de gordeldracht achterin ook gemeten. De gegevens werden daarom aangevuld met de door de politie vastgestelde overtredingen. Op

[1515] Opmerking: (1) Voor sommige landen zijn de beschikbare gegevens ouder dan 2019: (a) 2009, (b) 2010, (c) 2012, (d) 2015, (e) 2017, (f) 2018, (g) 2015-2017. (2) Geen gegevens beschikbaar voor passagiers achterin in Noorwegen.

[16] Sommige landen hebben die wetgeving opgetrokken tot 150 cm. Bovendien moeten in sommige landen kinderen tot een bepaalde leeftijd achterin worden geïnstalleerd.

Europees niveau zijn de laatste beschikbare gegevens afkomstig van de IRTAD en dateren van vóór 2019 voor de grote meerderheid van de landen.

In Figuur 14 wordt het percentage gordeldracht vergeleken tussen alle landen waarvoor resultaten van een gordeldrachtmeting beschikbaar waren in de IRTAD-databank (2019). De percentages hebben betrekking op de meest recente gordeldrachtmeting. De databank verstrekt geen informatie over de meetmethoden die voor die waarnemingen werden gebruikt. Uit de vergelijking blijkt dat de percentages met betrekking tot de gordeldracht bij bestuurders zeer dicht bij elkaar liggen: in de meeste landen dragen meer dan 9 op de 10 bestuurders de veiligheidsgordel. Alleen in Italië (63%) en Griekenland (77%) werden lagere percentages vastgesteld. België ligt iets boven het gemiddelde (95%), maar presteerde op dat moment niet zo goed als de best presterende landen, namelijk Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, waar de gordeldracht wordt geschat op 99%.

Bij passagiers achterin ligt de gordeldracht in alle landen lager dan bij passagiers voorin. De resultaten liggen ook meer uit elkaar. Weliswaar ligt België met 86% in de bovenste helft, maar er is nog ruimte voor verbetering ten opzichte van de koplopers (Noord-Europese landen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) waar 9 van de 10 inzittenden ook de gordel achterin dragen.

4.1.4 Afleiding achter het stuur – Gebruik van de mobiele telefoon

Afleiding achter het stuur, veroorzaakt door visuele, auditieve of cognitieve taken, of alle drie tegelijk, heeft een aanzienlijke invloed op ons vermogen om ons op de weg te concentreren. Het is niet mogelijk om tegelijkertijd de volledige aandacht te besteden aan een visuele taak, zoals met de auto rijden, en een auditieve taak, zoals een telefoongesprek. Hoewel onze hersenen heel snel van de ene taak naar de andere overschakelen, waardoor de illusie wordt gecreëerd dat we effectief twee taken tegelijk kunnen uitvoeren, is dat in werkelijkheid niet het geval (Slootmans & Desmet, 2019). De mobiele telefoon is een steeds belangrijkere bron van afleiding achter het stuur (hoewel het niet de enige is).

Over het algemeen variëren de prevalentiepercentages van afleiding achter het stuur sterk van onderzoek tot onderzoek. Zulke grote verschillen kunnen worden verklaard doordat die onderzoeken gebruik maken van verschillende onderzoeksmethoden en verschillende definities van afleiding (SWOV, 2013 geciteerd in Slootmans en Desmet, 2019). Uit internationale analyses blijkt dat automobilisten 25% tot 30% van hun rijtijd besteden aan aandachtafleidende activiteiten (Ranney, 2008; SWOV, 2013; Klauer et al., 2006; Stutts et al., 2005; DaCoTa, 2012 geciteerd in Slootmans & Desmet, 2019).

Volgens het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid gebruikt tussen de 1% en 11% van de bestuurders hun telefoon tijdens het rijden (ERSO, 2018). Die prevalentie varieert sterk van land tot land en de beschikbare gedragsmetingen zijn soms vijf jaar oud of nog ouder. Daarom hebben we in de enquête die in het kader van dit onderzoek naar de verschillende experten van de Europese landen werd gestuurd, gevraagd of het voor hen mogelijk was om de waargenomen prevalenties van het gebruik van de telefoon achter het stuur te verstrekken. Aldus blijkt dat de hoogste percentages werden waargenomen in Italië, Griekenland (9%, cijfers van 2009) en Kroatië (8%). Het laagste percentage werd waargenomen in Engeland en Schotland (1,6%). Voor Nederland dient het genoemde cijfer verduidelijkt te worden. In de 9% zit ook handsfree bellen ingesloten: "Tijdens de meting van 2020 gebruikte 91% van de waargenomen bestuurders niet actief een apparaat (bellen of scherm aanraken). Door 4% werd handheld gebeld: 1% had hierbij de telefoon aan het oor en 3% had de telefoon in de hand/op het stuur. Het scherm werd door 2% bediend en 3% belde handsfree." (Aarts et al., 2020).

Tabel 5. Prevalentie van het gebruik van de telefoon in de hand tijdens het rijden voor zeven Europese landen. Bronnen: (*) Vias Institute (2021), ERSO (2018) en (**) Riguelle & Roynard (2014)

BE (2014) **	3.3%
AT (2020)*	4% (Phone without hands-free equipment + typing)
CH (2020)*	3%
CZ (2011)	2.7%
CZ (2020)*	2.20%
EL (2009)*	9%
ES (2018)	3.0%
FR (2019)*	3.20%
GB + SCT (2014)	1.6%
HR (2016)*	8%
IE (2013)	4.0%
IT (2011)	9%
NL (2020)*	9% - handsfree gebruik inbegrepen
PL (2015)*	3%

Volgens de stand van zaken zoals opgesteld door Slootmans en Desmet (2019) houden jonge bestuurders zich vaker bezig met aandachtafleidende activiteiten. Meestal betreft het vormen van afleiding van technologische aard, zoals het gebruik van de mobiele telefoon, maar ook andere vormen van aandachtsafleidend gedrag (zoals de bediening van ruitenwissers of airconditioning, de aandacht die wordt besteed aan personen of gebeurtenissen buiten het voertuig …) worden vaker door jongeren gesteld.

Op Belgisch niveau bleek uit de in 2013 uitgevoerde meting (Riguelle en Roynard, 2014) dat 8% van de waargenomen bestuurders een handeling uitvoerde die een mogelijke bron van afleiding tijdens het rijden is. Bij 3,3% van hen ging het om het gebruik van de mobiele telefoon.

In termen van prevalentie bleek uit het onderzoek van dat:

- 3,2% van de waargenomen bestuurders was afgeleid door een gsm: 2,0% telefoneerde al rijdend en 1,2% was aan het texten of lezen met de telefoon in de hand.
- Het gebruik van de gsm achter het stuur sterk varieert, afhankelijk van het type voertuig. Zulk gedrag komt aanzienlijk vaker voor bij bestuurders van lichte vrachtwagens (5,6%) en vrachtwagens (6,3%) dan bij automobilisten (2,7%) (Slootmans & Desmet, 2019).

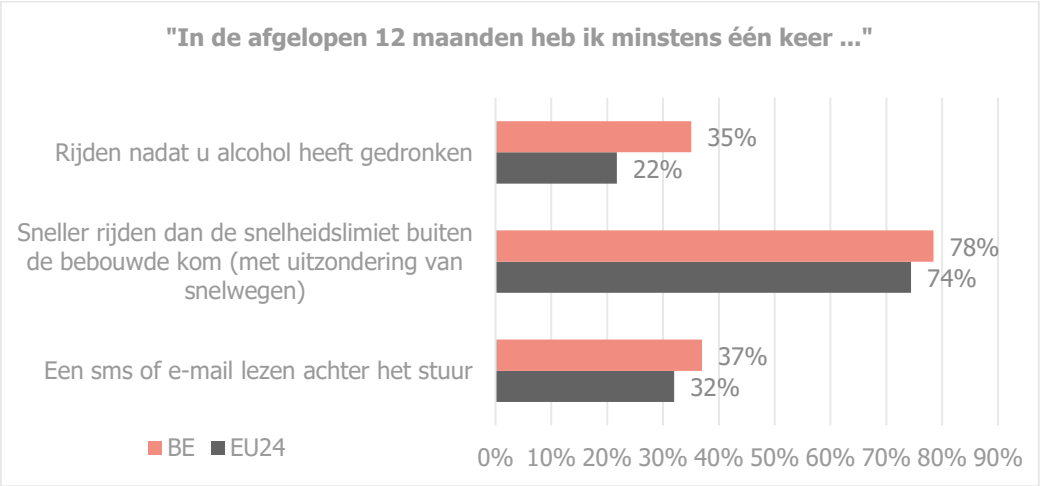
4.2 Prevalentie van zelfgerapporteerd gedrag

4.2.1 Inleiding

Het risicogedrag van weggebruikers is elk gedrag dat het ongevalsrisico en de ernst ervan voor weggebruikers verhoogt. De risicogedragingen die in dit hoofdstuk besproken worden zijn rijden onder invloed van alcohol en drugs, snelheidsovertredingen, het (niet-)gebruiken van beveiligingssystemen (gordel), en afleiding achter het stuur (gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur). Voor elk gedrag wordt de prevalentie besproken op basis van zelfgerapporteerd gedrag. Zelfgerapporteerde gegevens moeten echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat sociale wenselijkheid hier een rol kan spelen.

Alle resultaten van zelfgerapporteerd gedrag die in dit hoofdstuk worden voorgesteld, zijn de resultaten van het ESRA2-onderzoek dat in 2018 en 2019 in 24 Europese landen werd uitgevoerd. De gedragingen die in de afgelopen 12 maanden gerapporteerd werden tonen aan dat snelheidsovertredingen het vaakst worden gemeld door Europese respondenten (74%). Daarop volgt het gebruik van de mobiele telefoon achter het

stuur om een bericht of sociale netwerken te raadplegen (32%). En bijna 22% van de respondenten gaf ook aan met de auto te hebben gereden na alcohol te hebben gebruikt.



Figuur 15. Prevalentie van zelfgerapporteerd gevaarlijk gedrag van Europese bestuurders (% van de bestuurders dat aangeeft zulk gedrag in de afgelopen 12 maanden te hebben gehad). Gewogen gemiddelde van 24 Europese landen. Bron ESRA2 (2018 - 2019).

Zoals eerder aangegeven, neemt België een eerder middelmatige plaats in in vergelijking met zijn Europese buren op het gebied van mortaliteit. Om de positie van België op het gebied van gevaarlijk gedrag in het verkeer te kunnen onderzoeken, toont onderstaande Figuur 16de resultaten van zelfrapporteringen van respondenten uit de drie best presterende landen (Noorwegen, Zweden en Zwitserland) en uit de drie landen met prestaties die vergelijkbaar zijn met die van België (Frankrijk, Italië en Tsjechië) op het gebied van mortaliteit in 2019. Ter herinnering: Zweden en Zwitserland hebben geen systeem van rijbewijs met punten.

Het is verrassend dat de resultaten voor België voor zelfgerapporteerd gedrag in de afgelopen 30 dagen vergelijkbaar zijn met die van andere landen die beter presteren dan België op het gebied van mortaliteitspercentages. Wat betreft rijden onder invloed van alcohol heeft Zwitserland een percentage dat vergelijkbaar is met dat van België en zelfs iets hoger ligt voor autorijden na het gebruik van alcohol (34% vs. 33%). Frankrijk, met een lagere mortaliteit dan België (48 tegenover 56) in 2019, heeft ook percentages die vergelijkbaar zijn met die van België voor zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Tsjechië, met een hogere mortaliteit dan België, heeft aanzienlijk lagere percentages voor zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot rijden onder invloed van drugs of alcohol. Dat resultaat hangt nauw samen met de nultolerantie (BAC standard: 0,0g/l) die in het land van toepassing is. Noorwegen en Zweden, met de laagste mortaliteitspercentages in 2019, hebben de laagste percentages zelfgerapporteerd rijden onder invloed.

De resultaten van de geselecteerde landen liggen dichter bij elkaar en zijn zeer hoog voor snelheidsovertredingen, die een andere hoofdoorzaak van verkeersongevallen en -letsel vormen. Een onaangepaste of overdreven snelheid is nochtans erkend als een van de belangrijkste risicofactoren die van invloed zijn op het aantal verkeersongevallen en de ernst van letsels (Elvik, 2005; Kweon et al, 2005, geciteerd door Shen, 2012 in Dupont & Van Cutsem, 2015). Het Europese gemiddelde voor die gedragingen, over alle snelheidsregimes heen, bedraagt 62%. Alleen Italië heeft percentages die lager zijn dan het Europese gemiddelde voor alle geëvalueerde snelheidsregimes.

In de bebouwde kom hebben België en Tsjechië de hoogste percentages respondenten die aangeven de snelheidslimieten niet te hebben nageleefd, met respectievelijk 62% en 68% (het Europese gemiddelde bedraagt 56%). Buiten de bebouwde (uitgezonderd autosnelwegen of snelwegen) liggen alle geselecteerde landen op hetzelfde niveau , : Noorwegen (78%), Zweden (78%), Tsjechië (78%), Frankrijk (75%) en België (72%). Italië heeft hogere percentages dan het Europese gemiddelde (67%)

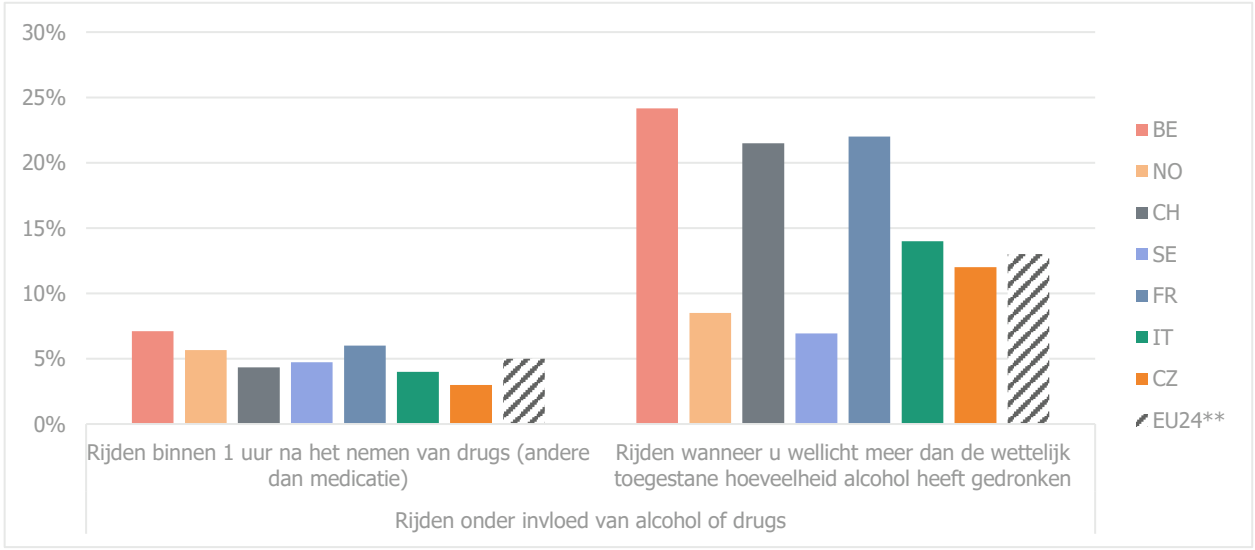
Ondanks de wettelijke verplichting in Europa om de veiligheidsgordel te dragen, werd in 2016 geschat dat slechts 90% van de automobilisten de veiligheidsgordel altijd draagt tijdens het rijden. Het gebruik van de

veiligheidsgordel en een aangepast kinderbeveiligingssysteem speelt nochtans een cruciale rol bij ongevallen (Nakamura et al., 2020). Uit zelfgerapporteerd gedrag blijkt dat mogelijk minder dan 90% van de automobilisten de veiligheidsgordel draagt tijdens het rijden. Met name in Tsjechië (28%), Italië (25%) en Zwitserland (21%) liggen de percentages hoger dan het Europese gemiddelde (17%). België heeft een percentage dat lager is dan het Europese gemiddelde. Frankrijk en Noorwegen hebben de beste resultaten. Met betrekking tot het vervoer van kinderen die niet zijn vrijgesteld (wettelijke details in bijlage) van het gebruik van een aangepast beveiligingssysteem, geven Italiaanse respondenten opnieuw aan dat ze vaker geen aangepast systeem gebruiken (18% tegenover 15% voor het Europese gemiddelde).

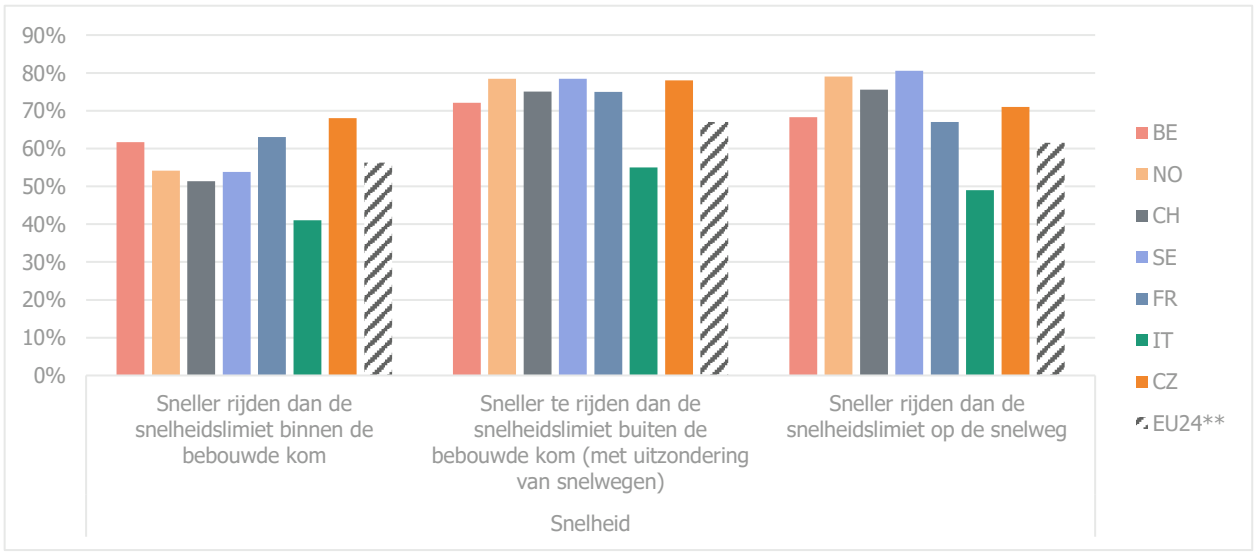
Ten slotte wijst de prevalentie van afleiding achter het stuur, door het gebruik van de telefoon om berichten of sociale netwerken te raadplegen of door te bellen zonder handenvrije kit, op een enigszins ongunstige positie voor Noorwegen en Zweden. Die twee landen kennen hogere percentages dan het Europese gemiddelde voor de twee geëvalueerde gedragingen, in het bijzonder Noorwegen, met een percentage van 36% (tegenover 24% EU24) met betrekking tot het gebruik van de telefoon om een bericht/sociaal netwerk te lezen of te raadplegen. België neemt een betere positie in met betrekking tot het gebruik van de telefoon zonder handenvrije kit om te telefoneren (22%) maar ligt boven het Europese gemiddelde voor het tweede gedrag (28%).

% "in de afgelopen 30 dagen heb ik minstens één keer ..."

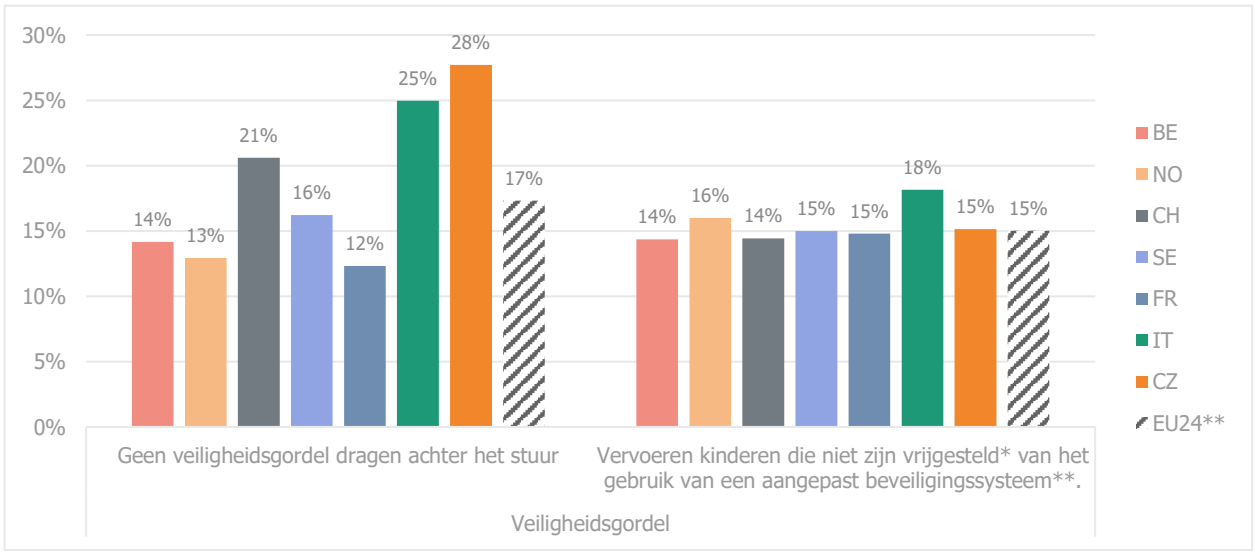
(a)



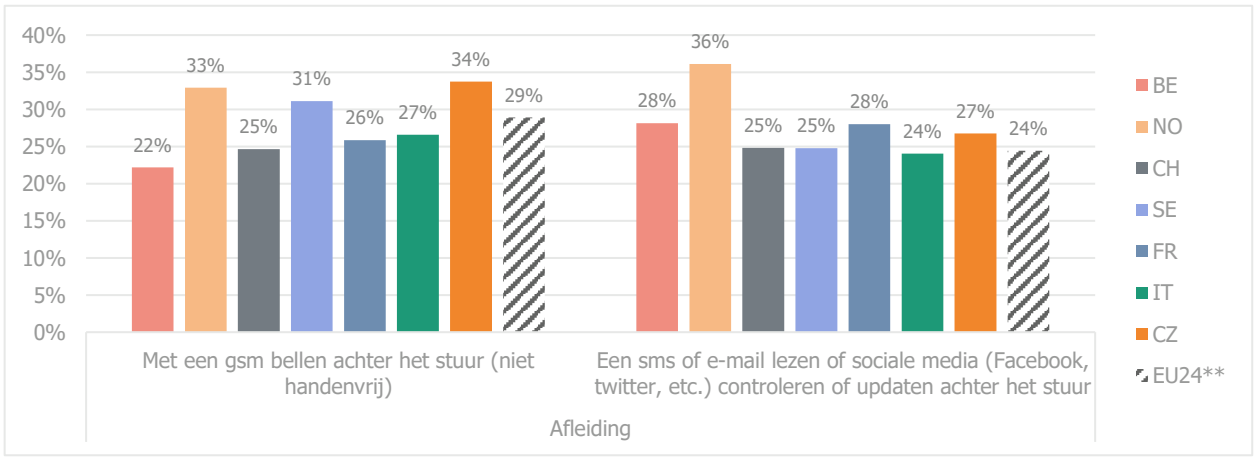
(b)



(c)



(d)



Figuur 16. De afgelopen 30 dagen minstens één keer (a) te hebben gereden onder invloed, (b) de snelheidslimieten te hebben overschreden, (c) te hebben gereden zonder gordel of zonder gebruik van een kinderbeveiligingssysteem, en (d) hun mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur. voor zeven Europese landen. Bron: ESRA2 (2018 - 2019).

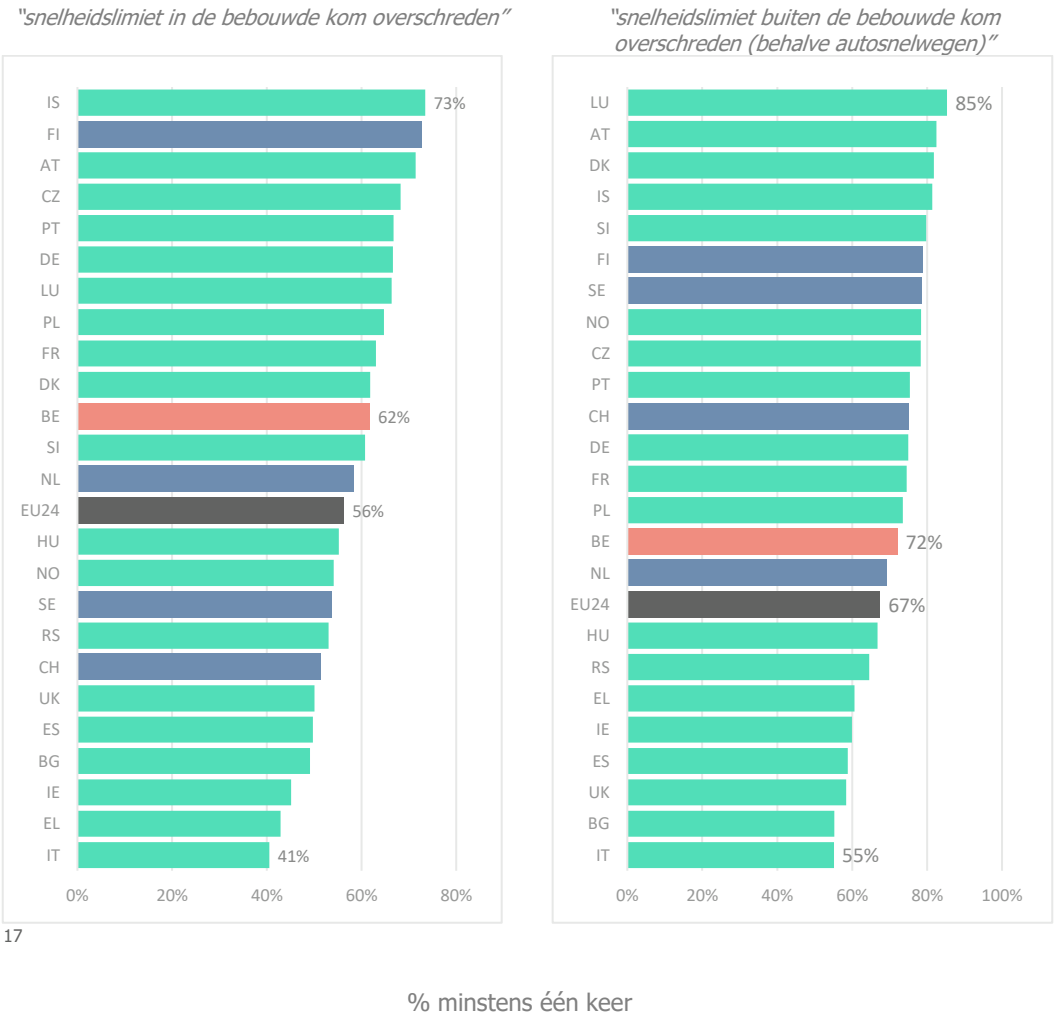
4.2.2 Snelheidsovertredingen

Op Europees niveau heeft de ESRA2-enquête het mogelijk gemaakt om drie snelheidsregimes te evalueren door zelfgerapporteerd gedrag van de afgelopen 30 dagen te analyseren: in de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen) en op autosnelwegen. België ligt boven het Europese gemiddelde voor snelheidsovertredingen in de bebouwde kom met 62% Belgische respondenten tegenover 56% EU24-gemiddelde en buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen) met 72% tegenover 67% EU24-gemiddelde. Ook voor zelfgerapporteerd gedrag op autosnelwegen presteert België minder goed dan het Europese gemiddelde: 68% tegenover 62%.

Over het algemeen hebben IJsland en Finland de hoogste percentages zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen in de bebouwde kom, en Griekenland en Italië de laagste percentages. IJsland is opnieuw een van de landen met een hoog percentage en staat op de vierde plaats voor snelheidsovertredingen

buiten de bebouwde kom. Het antwoordpercentage van de Luxemburgse respondenten geeft aan dat het land de eerste plaats inneemt buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen (met een regime van 130 km/u op autosnelwegen, teruggebracht tot 110 km/u bij regen of andere neerslag). Luxemburg is ook een van de landen met de laagste objectieve en subjectieve pakkans bij snelheidsovertredingen (voor meer details, zie deel 6.5).

Bulgarije kent daarentegen de laagste percentages zelfrapporteringen voor de drie snelheidsregimes. Servië presteert ook goed in de bebouwde kom en op autosnelwegen, Italië sluit aan bij de slechtst presterende landen in de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen.



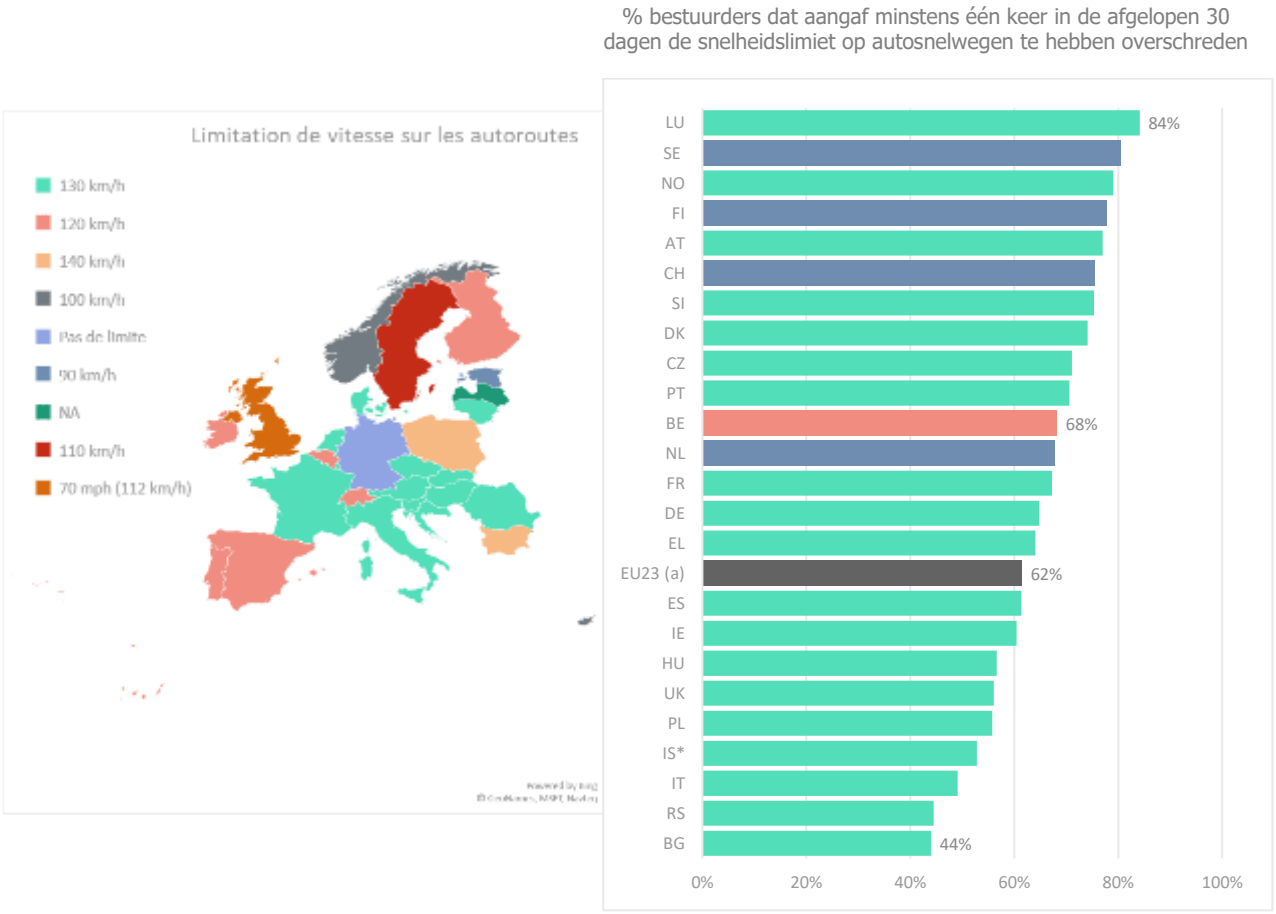
17

Figuur 17. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer de snelheidslimiet te hebben overschreden, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Op autosnelwegen heeft Zweden de tweede hoogste prevalentie van zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen (81%), net na Luxemburg. Noorwegen sluit zich aan bij de koplopers met 79% van de respondenten die verklaren dat ze de snelheidslimieten op autosnelwegen niet naleven. Het is bovendien een van de landen met de laagste snelheidslimiet op autosnelwegen (100 km/u, terwijl dat in Zweden 110 km/u is). Nederland en Frankrijk liggen dicht bij het

[17] Opmerking: (a) De gegevens voor IJsland zijn aangepast aan de nationale wetgeving.

Europese gemiddelde en de Belgische prevalenties voor de drie snelheidsregimes.



Figuur 18. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer de snelheidslimiet te hebben overschreden op autosnelwegen/snelwegen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

4.2.3 Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol

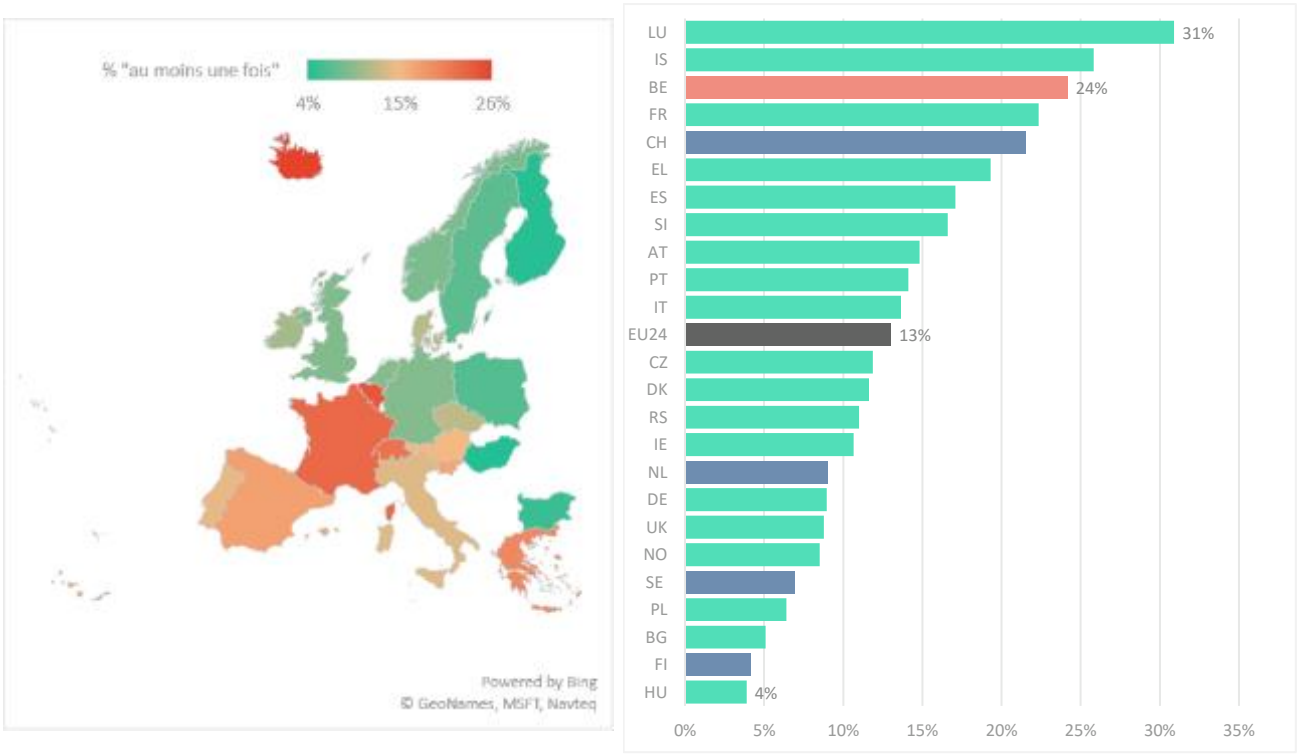
Op basis van zelfgerapporteerd gedrag stellen we vast dat België een zeer slechte score heeft op het gebied van rijden onder invloed van alcohol. In het kader van de ESRA2-enquête (2018 - 2019) werd de volgende vraag gesteld: "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen met de auto gereden met een alcoholgehalte dat waarschijnlijk boven de wettelijke limiet ligt?". 24% van de ondervraagde Belgen antwoordde bevestigend ("minstens één keer") (Figuur 20). Dat percentage is hoger dan tijdens de meting van 2016. Dat percentage ligt niet alleen ruim boven het Europese gemiddelde (13%), maar het is ook het op twee na hoogste percentage. Alleen Luxemburg (31%) en IJsland (26%) hebben hogere percentages. Andere landen met hoge percentages zijn Frankrijk (22%) en Zwitserland (22%), een hoger percentage dan tijdens de meting van 2016).

Sinds 2016 verloor Finland[18] (4,1%) zijn eerste plaats aan Hongarije (3,9%) om tweede te worden. De Noord- en Oost-Europese landen hebben lagere prevalenties, hetgeen kan worden verklaard door de toename van alcoholcontroles die worden uitgevoerd door sommige landen, zoals Polen, en hun vruchten lijken af te werpen. Bovendien hebben sommige[19] van die landen een alcohollimiet van 0,2 g/l ingevoerd voor alle bestuurders (in tegenstelling tot België dat een alcohollimiet van 0,5 g/l (ETSC, 2018) heeft voor alle bestuurders behalve professionele bestuurders en onervaren bestuurders – minder dan twee jaar rijbewijs).

Ter indicatie: metingen van alcoholgebruik in het verkeer in België in 2015 tonen aan dat 2,7% van de tegengehouden automobilisten een hoeveelheid alcohol op had waarmee ze boven de wettelijke limiet uitkwamen (0,22 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht, dat stemt overeen met 0,5 g alcohol per liter bloed). Ter vergelijking, in Finland en Noorwegen (die doorgaan voor goede leerlingen) vinden we resultaten in de grootteorde van 0,3%. Deze slechte relatieve positie van België voor rijden onder invloed dient dan ook een specifiek aandachtspunt te zijn in de optimalisatie van het systeem om recidive aan te pakken.

[18] Finland is een van de landen (samen met Estland en Polen) met een zeer actieve strategie op het gebied van alcoholcontroles (ETSC, 2018).
[19] Tsjechië, Hongarije, Roemenië, Slovakije, Estland, Polen, Zweden, Noorwegen en Servië (ETSC, 2019a).

% van de respondenten dat aangaf in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden terwijl ze mogelijk de wettelijke limiet voor alcohol achter het stuur hadden overschreden.



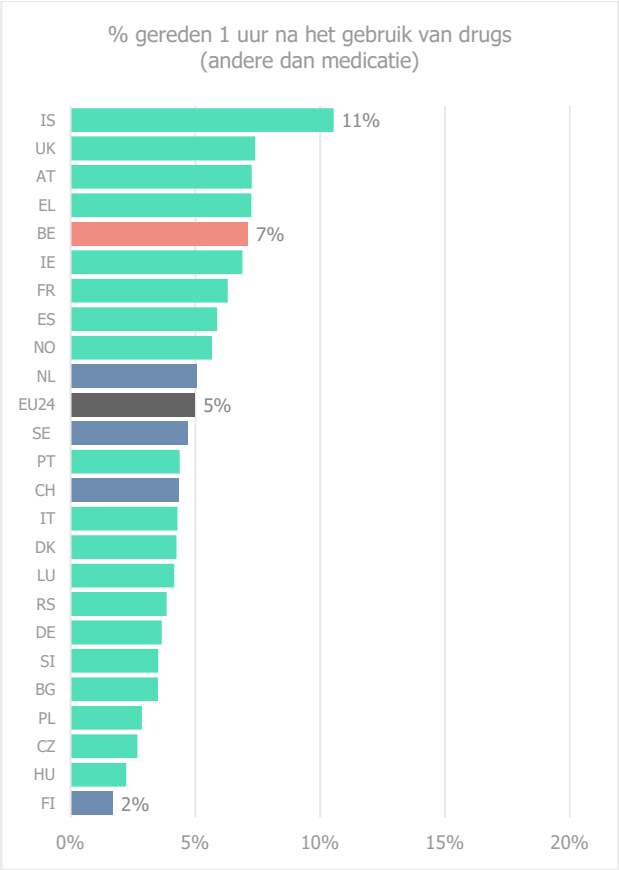
Figuur 19. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcohol achter het stuur: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden terwijl ze mogelijk de wettelijke limiet voor alcohol achter het stuur hadden overschreden. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Rijden onder invloed van drugs

De ESRA-enquête die tussen 2018 en 2020 in 24 Europese landen werd uitgevoerd, geeft informatie over rijden onder invloed van drugs op basis van zelfgerapporteerd gedrag. Gemiddeld gaf 5% van de ondervraagden in dat onderzoek aan in de afgelopen 30 dagen te hebben gereden onder invloed van drugs (Figuur 21). Met 11% heeft IJsland het slechtste resultaat voor die stelling, gevolgd door vijf andere landen, waaronder België, met 7%. Finland heeft daarentegen het beste resultaat (2%), gevolgd door Hongarije en Tsjechië.

Volgens Achermann Stürmer (2019) bestaat er een positieve relatie, zij het zwakker, tussen het percentage zelfrapporteringen van drugs achter het stuur en de prevalentie van illegale drugs in verkeersenquêtes. Net als bij alcohol zijn het percentage drugs achter het stuur en de prevalentie van drugs bijzonder laag in Finland, Hongarije, Tsjechië en Polen. In Denemarken, Zweden en vooral België zien we dat de gegevens niet congruent zijn. Hoewel de prevalentie van rijden onder invloed van drugs, gemeten in verkeersenquêtes, in die landen zeer laag is, is het percentage zelfrapporteringen van rijden onder invloed van drugs relatief hoog.

Bovendien is het zelfgerapporteerde percentage drugs achter het stuur, in vergelijking met de ESRA-enquête die in 2016 werd uitgevoerd, aanzienlijk afgenomen in Spanje en Polen, terwijl dat percentage in België is gestegen. De evolutie in België ligt in lijn met de resultaten van andere nationale enquêtes, zoals de nationale verkeersonveiligheidsenquête van het Vias Institute (2019) (Acherman Stürmer, Meesnmann, & Berbatovci, 2019)

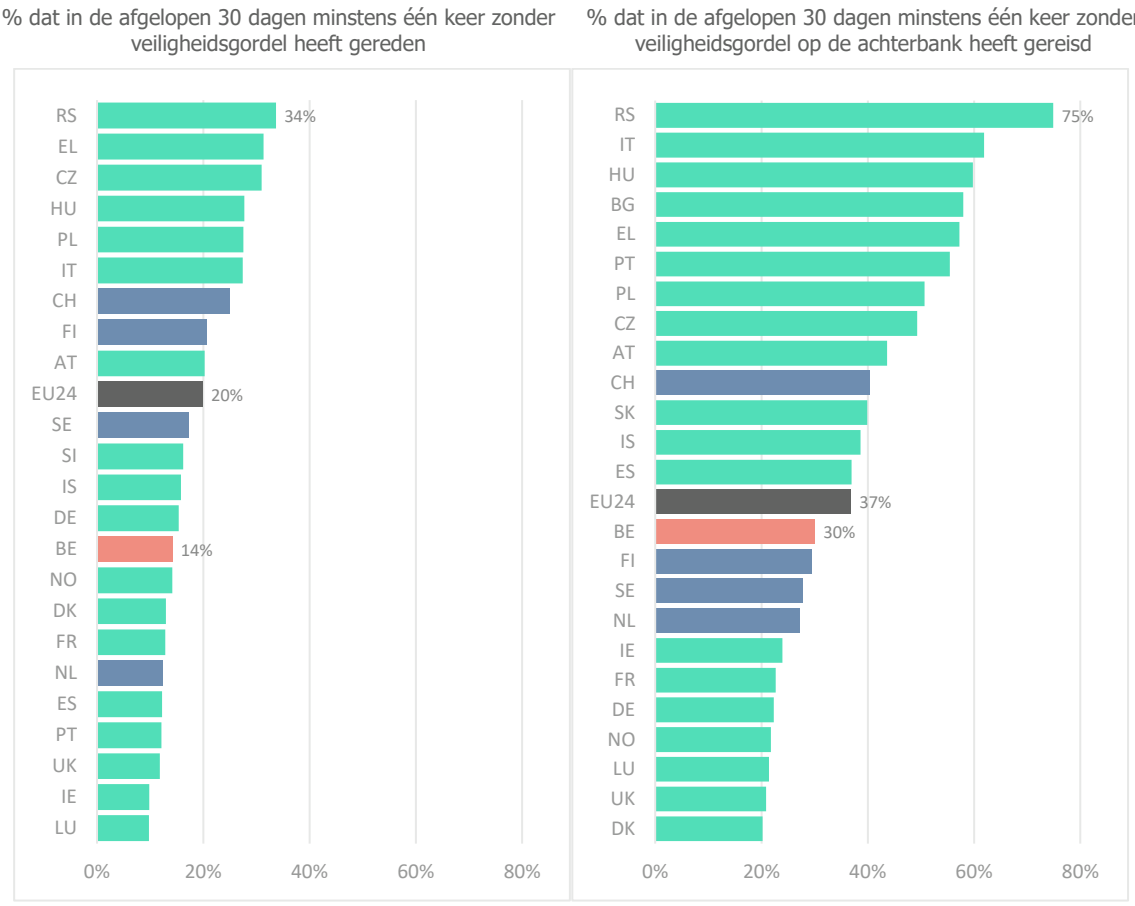


Figuur 20. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcohol achter het stuur: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden 1 uur na het gebruik van drugs. Bron: ESRA2 (2018-2019)

4.2.4 Beveiligingssysteem – Veiligheidsgordel en Kinderbeveiligingssysteem

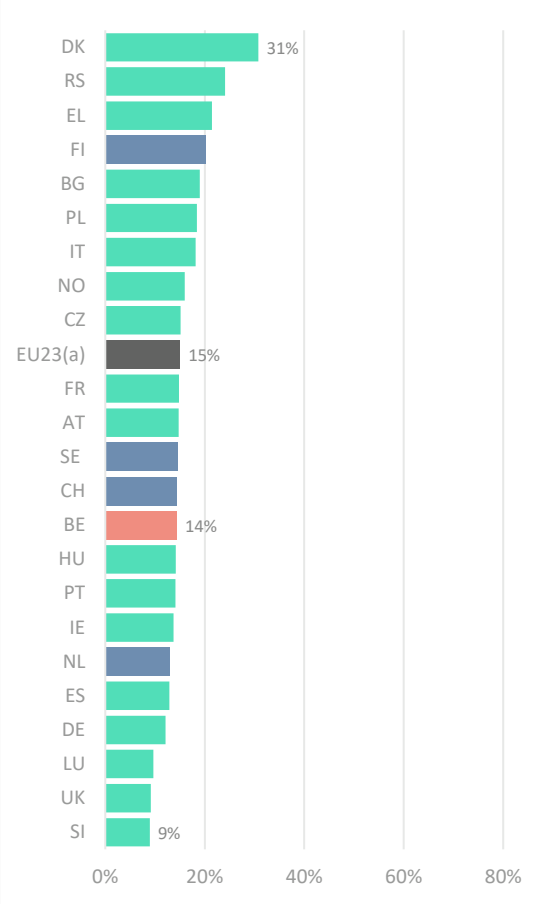
Met betrekking tot het gebruik van de veiligheidsgordel kan een vergelijking worden gemaakt op basis van zelfgerapporteerd gedrag door de resultaten van de ESRA-enquête die in 2018 en 2020 werd uitgevoerd te onderzoeken. Tijdens die enquête werd aan de ondervraagden gevraagd hoe vaak zij in de afgelopen 30 dagen als bestuurder hun gordel niet hadden gedragen (a) en op de achterbank zonder gordel hadden gereisd (b). Als bestuurder verklaarde 14% van de Belgische respondenten dat zij "minstens één keer [hadden] gereden zonder de veiligheidsgordel te dragen" als passagier voorin. Dat percentage ligt onder het Europese gemiddelde van 20% en ligt ver achter op Servië met 34%, Griekenland en Tsjechië (respectievelijk 31%). Luxemburg en Ierland (respectievelijk 10%) en het Verenigd Koninkrijk (12%) zijn de best presterende landen.

Met betrekking tot de passagiers achterin, verklaart 75% van de Kroatische respondenten dat ze hun veiligheidsgordel niet hebben gedragen, 62% in Italië en 60% in Hongarije. België (30%) ligt iets onder het Europese gemiddelde (37%) . Twee Noord-Europese landen (Denemarken en Noorwegen) en onze naaste buren (Verenigd Koninkrijk, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk) scoren beter, maar met een gemiddelde van 20%.



Figuur 21. Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage automobilisten en passagiers achterin dat verklaart dat ze in de afgelopen 30 dagen minstens één keer hun veiligheidsgordel niet hebben gedragen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

% dat in de afgelopen 30 dagen kinderen die niet zijn vrijgesteld* van het gebruik van een aangepast beveiligingssysteem** heeft vervoerd



Figuur 22. Zelfgerapporteerd niet-gebruik van een aangepast systeem voor niet-vrijgestelde kinderen in de afgelopen 30 dagen, voor 23 Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019)[20].

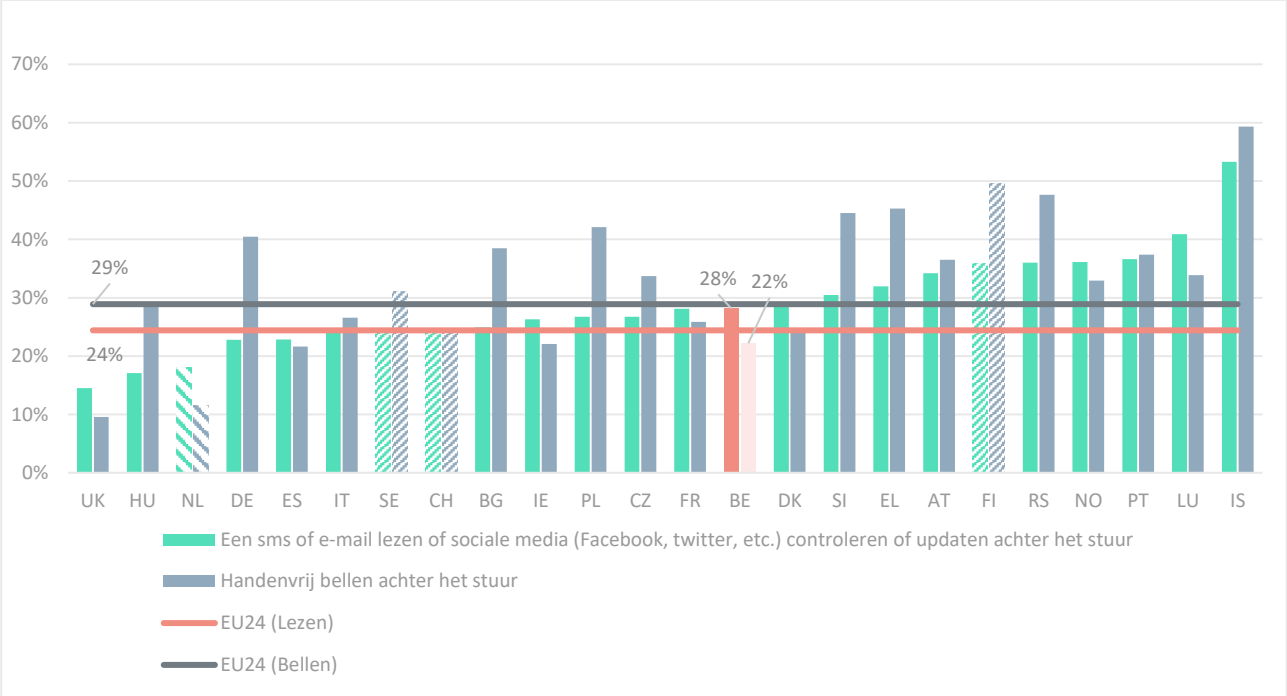
Figuur 22 hierboven toont het zelfgerapporteerd gebruik van een beveiligingssysteem voor kinderen die niet zijn vrijgesteld van het gebruik ervan (dat wil zeggen kinderen tot 150 cm voor sommige landen). Gemiddeld vervoert 15% van de respondenten kinderen zonder een aangepast systeem te gebruiken. Verrassend genoeg is het in Denemarken (31%) dat de prevalentie van het niet-gebruik van een systeem voor kinderen het hoogst is (Denemarken is nochtans een van de best presterende landen op het gebied van het gebruik van de veiligheidsgordel bij de bestuurders en de passagiers achterin), gevolgd door Servië (dat ook de hoogste percentages had voor het niet-gebruiken van de veiligheidsgordel bij de bestuurder en de achter passagier). België ligt in het Europese gemiddelde met 14% (15% voor EU23). Slovenië (9%), het Verenigd Koninkrijk (9%) en Luxemburg (10%) zijn de landen met de beste scores.

[20] Opmerking: (a) De gegevens voor IJsland zijn niet beschikbaar

4.2.5 Afleiding achter het stuur – Gebruik van de mobiele telefoon

Met betrekking tot het gebruik van de telefoon achter het stuur bij automobilisten heeft België relatief lage percentages zelfgerapporteerde prevalenties in vergelijking met andere Europese landen. Die gedragingen zijn opgenomen in Figuur 23: "gebruik van de telefoon in de hand tijdens het rijden" en "bericht lezen/sociale media raadplegen tijdens het rijden". Met betrekking tot bellen zonder handenvrije kit staat België (22%) in de top vijf van de landen met de laagste percentages ondervraagden die aangeven dat ze dat doen (de overige landen zijn het Verenigd Koninkrijk (10%) Nederland (12%) Spanje (22%) en Ierland (22%)).

België "daalt" echter in de ranglijst indien men rekening houdt met het raadplegen van berichten met de mobiele telefoon: met 28% van de ondervraagden dat verklaart dat ze soms een bericht lezen achter het stuur, ligt België dicht bij het Europese gemiddelde (24%). Het Verenigd Koninkrijk en Nederland behoren opnieuw tot de best presterende landen, samen met Hongarije, Duitsland en Spanje. De Franse buren hebben daarentegen hetzelfde percentage als België. De slechtst presterende landen zijn IJsland (53%), Luxemburg (41%) en Portugal (37%).



Figuur 23. Zelfgerapporteerde afleiding bij automobilisten: percentage automobilisten dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen soms de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur. Bron: ESRA2 (2018-2019).

4.3 Bespreking

Zowel op het gebied van snelheid als van rijden onder invloed van alcohol en drugs presteert België slecht. Hoewel de waargenomen gedragingen moeilijk vergelijkbaar zijn (met name wegens een gebrek aan uniforme methoden), hebben ze niettemin aangetoond dat ons land een matige tot middelmatige plaats inneemt voor die twee soorten gevaarlijk gedrag. Met betrekking tot afleiding achter het stuur en beveiligingsmiddelen (veiligheidsgordel en CRS) neemt België een gunstigere positie in. De algemene grote prevalentie van te snel rijden en rijden onder invloed die blijkt uit de zelfgerapporteerde gedragingen wijst erop dat dit type overtredingen in België niet toegeschreven kan worden aan een kleine groep hardnekkige veelplegers. Deze overtredingen worden door een te groot percentage bestuurders toegegeven. Dermate hoge percentages overtredingen wijzen er ook op dat deze overtredingen door een relatief grote groep herhaaldelijk begaan worden, wat oproept tot aangepaste strategieën om zowel het risicogedrag zelf als de herhalingen ervan te bestrijden.

Op het gebied van zelfgerapporteerde prevalenties:

- Voor snelheid:
  - Zelfgerapporteerde gedragingen wijzen erop dat men in België te hard rijdt, maar dat die prevalentie overeenkomt met het Europese gemiddelde voor de drie snelheidsregimes.
- Voor alcohol achter het stuur:
  - Samen met Luxemburg, IJsland, Frankrijk en Zwitserland maakt België deel uit van de landen waar men het vaakst rijdt onder invloed. In deze lijst zijn er dus drie landen met een systeem van rijbewijs met punten. Enkele Oost-Europese landen (Hongarije, Polen en Bulgarije) en de Noord-Europese landen hebben de laagste prevalentie.
  - De best presterende landen hebben een lage algemene alcohollimiet.
  - Finland en Zweden presteren overigens zeer goed op het gebied van zelfgerapporteerd gedrag voor rijden onder invloed. Dient te worden opgemerkt dat die twee landen, samen met Denemarken, boetes toepassen op basis van het inkomen. Die twee landen passen ook alcoholsloten toe.
- Voor de gordeldracht en het gebruik van een CRS:
  - België neemt een gunstigere positie in ten opzichte van het Europese gemiddelde.
  - Veiligheidsgordels bestuurders en passagiers achterin: de best presterende buren zijn het Verenigd Koninkrijk en Luxemburg. Nederland scoort ook beter dan België.
  - Voor het CRS zijn de best presterende landen Slovenië, het Verenigd Koninkrijk, Luxemburg en Duitsland.

  Voor afleiding achter het stuur:
  - Voor bellen achter het stuur behoort België tot de best presterende landen. Voor berichten achter het stuur presteert het land echter minder goed.
  - Het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Spanje behoren tot de best presterende landen voor die twee gedragingen.
  - Behalve Nederland onderscheidt geen van de landen zonder rijbewijs met punten zich.

5 Sociale normen en attitudes

5.1 Inleiding

Dit deel heeft betrekking op de attitudes en normen betreffende de vijf soorten risicogedrag in het verkeer. Volgens de theorie van gepland gedrag (Ajzen, 1991) wordt gedrag onder meer beïnvloed door houdingen en normen.

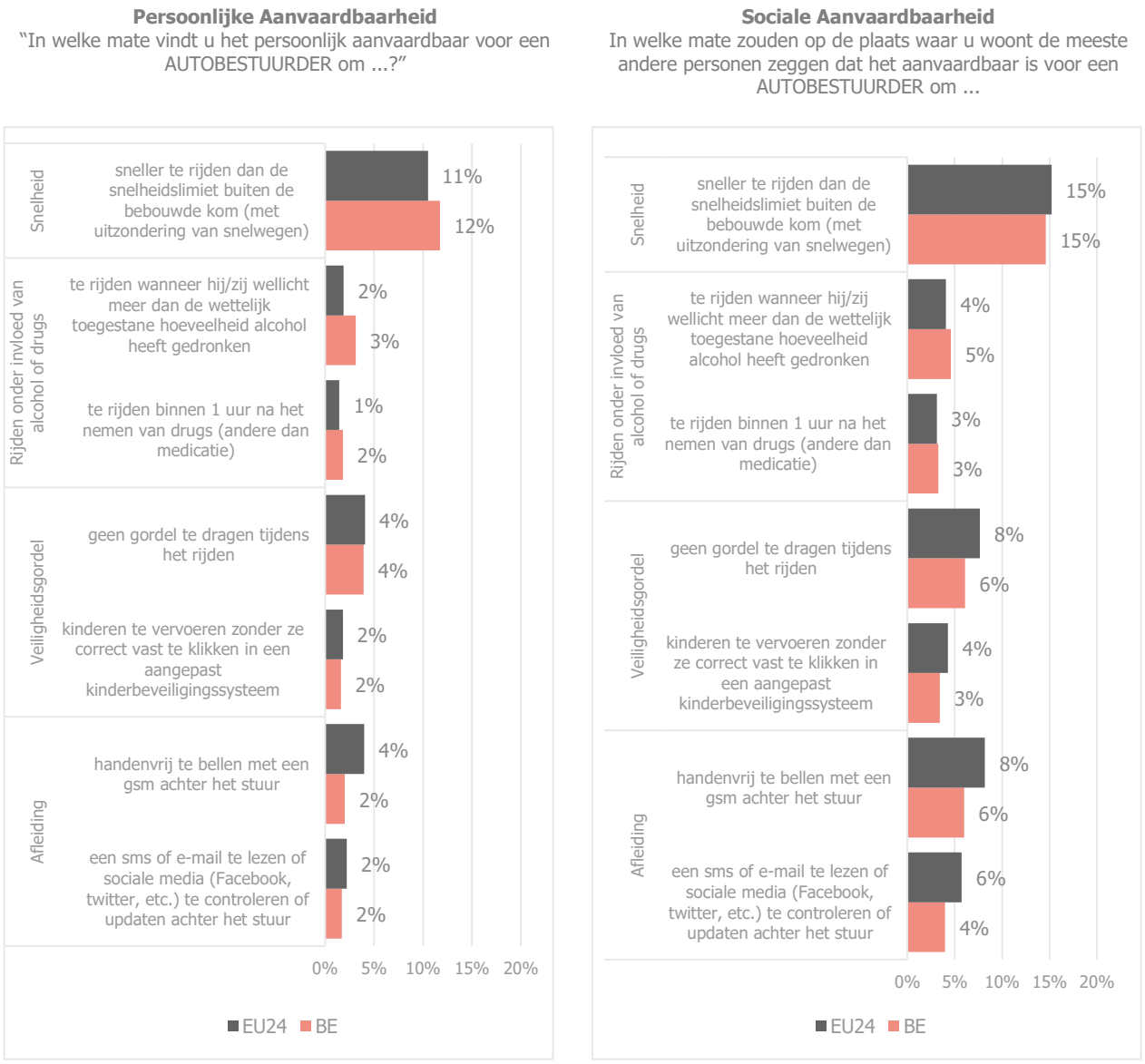
Om beter te begrijpen waarom weggebruikers snelheidslimieten overschrijden, met de auto rijden nadat ze gedronken hebben, hun veiligheidsgordel niet dragen of hun telefoon gebruiken achter het stuur, werd de aanvaardbaarheid van die gedragingen geëvalueerd aan de hand van verschillende stellingen. Tijdens de ESRA2-enquête werd aan respondenten gevraagd in welke mate ze die stellingen al dan niet aanvaarden en in welke mate, volgens hen, andere personen die aanvaarden. Die aanvaardbaarheid, zoals waargenomen door anderen, verwijst naar de injunctieve norm, die de opvattingen van personen beschrijft over wat de meeste anderen goed- of afkeuren (Cialdini, Reno, & Kallren, 1990 geciteerd in Pires et al., 2019). De waargenomen beschrijvende norm beschrijft wat een persoon als typisch of normaal beschouwt en wat de meeste mensen zouden doen (Cialdini et al., 1990 geciteerd in Pires et al., 2019). De persoonlijke aanvaardbaarheid kan daarentegen worden geïnterpreteerd als een individuele norm.

De sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed, snelheid, de gordeldracht (of een CRS) en het gebruik van de telefoon werden geëvalueerd aan de hand van de volgende vraag: "In welke mate zouden de meeste mensen op de plaats waar u woont het aanvaardbaar vinden voor een autobestuurder om ...?".

- te rijden terwijl hij of zij mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zit om te mogen rijden
- te rijden 1 uur nadat hij of zij drugs (andere dan medicatie) heeft gebruikt
- buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen en snelwegen) de snelheidslimiet te overschrijden
- een sms/e-mail te lezen of sociale media (bv. Facebook, Twitter, enz.) te raadplegen tijdens het rijden
- de veiligheidsgordel niet te dragen tijdens het rijden
- de veiligheidsgordel niet te dragen tijdens het rijden
- kinderen in de auto te vervoeren zonder ze vast te maken (kinderzitje, verhogingskussen, gordel, enz.)
- te telefoneren met een in de hand gehouden mobiele telefoon tijdens het rijden

De persoonlijke aanvaardbaarheid werd gemeten met de vraag "In welke mate vindt u het persoonlijk aanvaardbaar voor een bestuurder om ...?" met dezelfde voorstellen als voor sociale aanvaardbaarheid.

Alvorens gedetailleerd in te gaan op de vergelijkingen tussen Europese landen, toont Figuur 24 de sociale normen in België in vergelijking met de Europese gemiddelden voor de vijf soorten gevaarlijk gedrag. Over het algemeen zijn de Belgische gemiddelden vergelijkbaar met de Europese gemiddelden en zijn het doorgaans lage percentages, met uitzondering van gedragingen in verband met snelheid. Het is inderdaad niet verrassend dat snelheid buiten de bebouwde kom (behalve op autosnelwegen) het meest aanvaardbare gedrag is, zowel voor zichzelf als voor anderen, met percentages tot 15% voor de Belgische sociale aanvaardbaarheid en 12% voor de Belgische persoonlijke aanvaardbaarheid. Met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol of drugs zijn de percentages voor de sociale aanvaardbaarheid iets hoger dan voor persoonlijke aanvaardbaarheid. Dezelfde vaststelling geldt voor de gordeldracht, waarbij men tot het dubbele komt voor het Europese gemiddelde van sociale aanvaardbaarheid, en ook tot het dubbele (tot het driedubbele voor de Belgische gemiddelden), zowel voor de sociale aanvaardbaarheid als voor de persoonlijke aanvaardbaarheid, met betrekking tot het gebruik van de telefoon achter het stuur (twee gedragingen werden geëvalueerd).

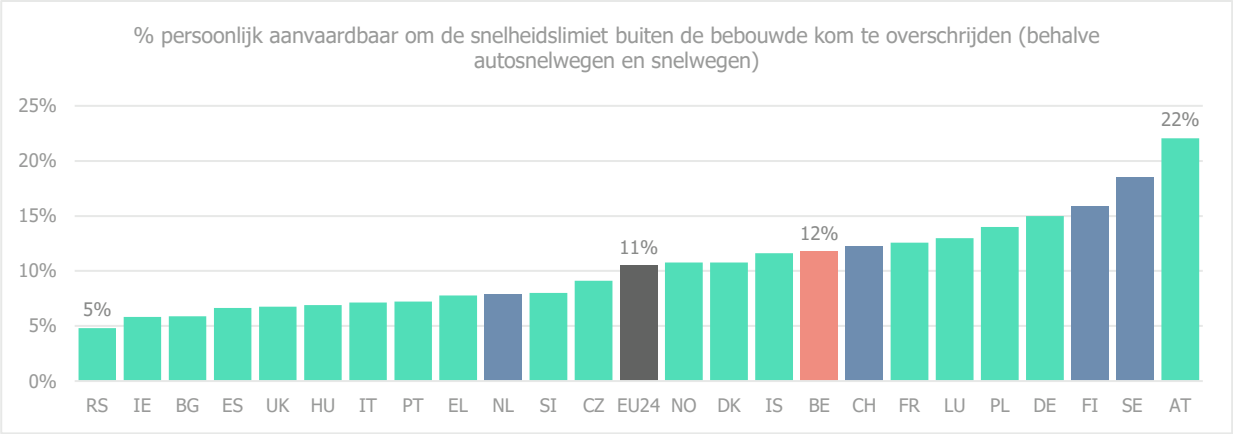


Figuur 24. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheden: percentages ondervraagden die de stellingen aanvaardbaar vinden, België en Europees gemiddelde. Bron: ESRA2 (2018-2019).

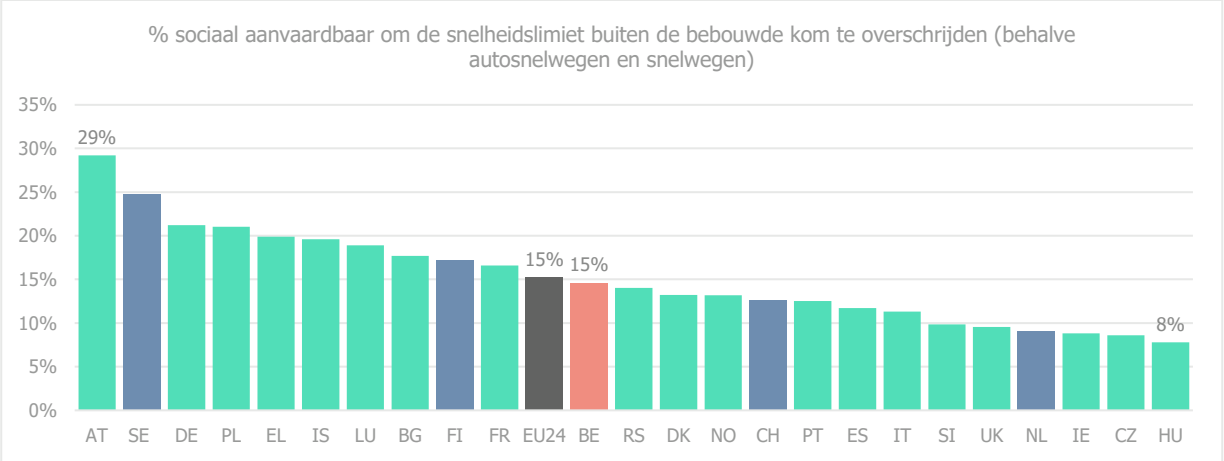
5.2 Individuele en descriptieve sociale normen

5.2.1 Snelheidsovertredingen

Voor 12% van de Belgische respondenten is het persoonlijk aanvaardbaar om de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom te overschrijden. Dat percentage komt overeen met het Europese gemiddelde (11%) en met het percentage van Zwitserland, IJsland, Denemarken en Noorwegen. In Servië, Ierland en Bulgarije is de prevalentie van de persoonlijke aanvaardbaarheid van die stelling aanzienlijk lager. Oostenrijk kent daarentegen de hoogste aanvaardbaarheid voor die stelling (22%). Dat land kent ook een van de hoogste zelfgerapporteerde prevalenties van snelheidslimietoverschrijdingen buiten de bebouwde kom (83% - zie Figuur 18). Daarna komt Zweden met een aanvaardbaarheidspercentage van 19% (78% van de respondenten verklaarde dat ze de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom hadden overschreden).



Figuur 25. De persoonlijke aanvaardbaarheid van te hard rijden: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om "de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen/snelwegen) te overschrijden", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).



Figuur 26. De persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van te hard rijden: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om "de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen/snelwegen) te overschrijden", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Wanneer men vraagt wat men denkt dat de meeste anderen aanvaardbaar vinden, liggen die percentages boven wat men zelf aanvaardbaar vindt. Figuur 25 geeft de sociale aanvaardbaarheid weer.

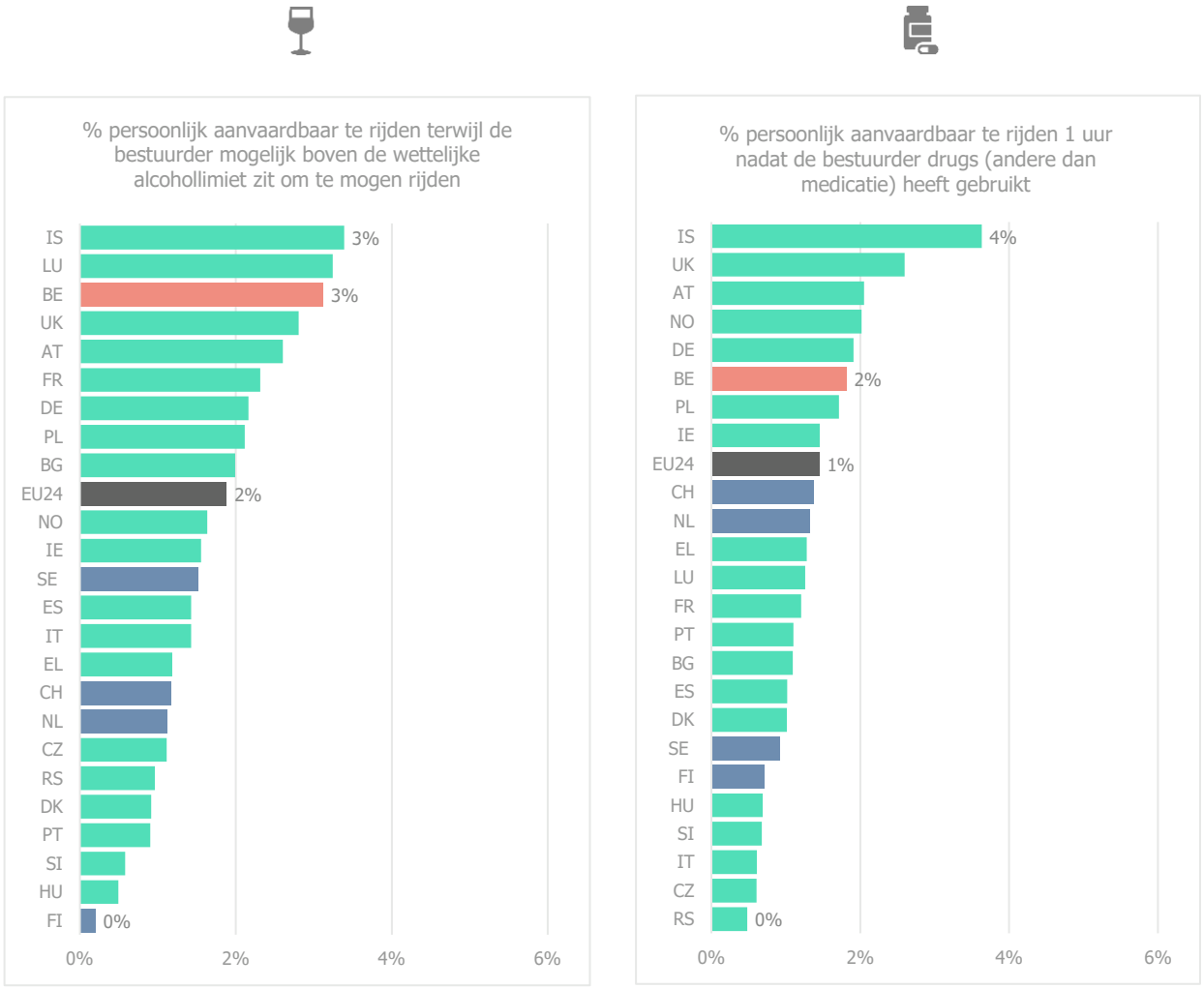
In Servië, Bulgarije, Griekenland en IJsland is het verschil tussen de sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid het grootst, terwijl Servië en Bulgarije de laagste percentages persoonlijke aanvaardbaarheid hadden. België ligt opnieuw dicht bij het Europese gemiddelde voor stellingen met betrekking tot zowel de sociale aanvaardbaarheid als de persoonlijke aanvaardbaarheid. Oostenrijk en Zweden blijven koploper met respectievelijk 29% en 25% sociale aanvaardbaarheid.

5.2.2 Rijden onder invloed

Tijdens de ESRA2-enquête werd gepeild naar de houdingen ten opzichte van rijden onder invloed. Wat het alcoholgehalte betreft, blijkt dat 3,1%[21] van de Belgen het persoonlijk aanvaardbaar vindt om te rijden onder invloed. Dat percentage ligt hoger dan het Europese gemiddelde (2%). De laagste persoonlijke aanvaardbaarheidsscores worden gevonden in landen die goed presteren op het gebied van zelfgerapporteerd verkeersgedrag (zie deel 4.2.3) zoals Finland (0,2%), Hongarije (0,5%) en Slovenië (0,6%), terwijl de hoogste scores worden gevonden in de minder goed presterende landen, namelijk IJsland en Luxemburg.

Met betrekking tot rijden onder invloed van drugs vinden zeer weinig ondervraagden dit gedrag persoonlijk aanvaardbaar (het Europese gemiddelde bedraagt 1,5%). In België vindt slechts 1,8% van de respondenten dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar. Servië (0,5%) en Tsjechië (0,6%) laten de laagste aanvaardbaarheid zien. IJsland is koploper op het gebied van aanvaardbaarheid voor rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs, met een gemiddelde van 3,5%.

[21]Aangezien de aanvaardbaarheidspercentages bijzonder laag zijn, maken we hier gebruik van decimalen om de gepresenteerde resultaten te verfijnen.



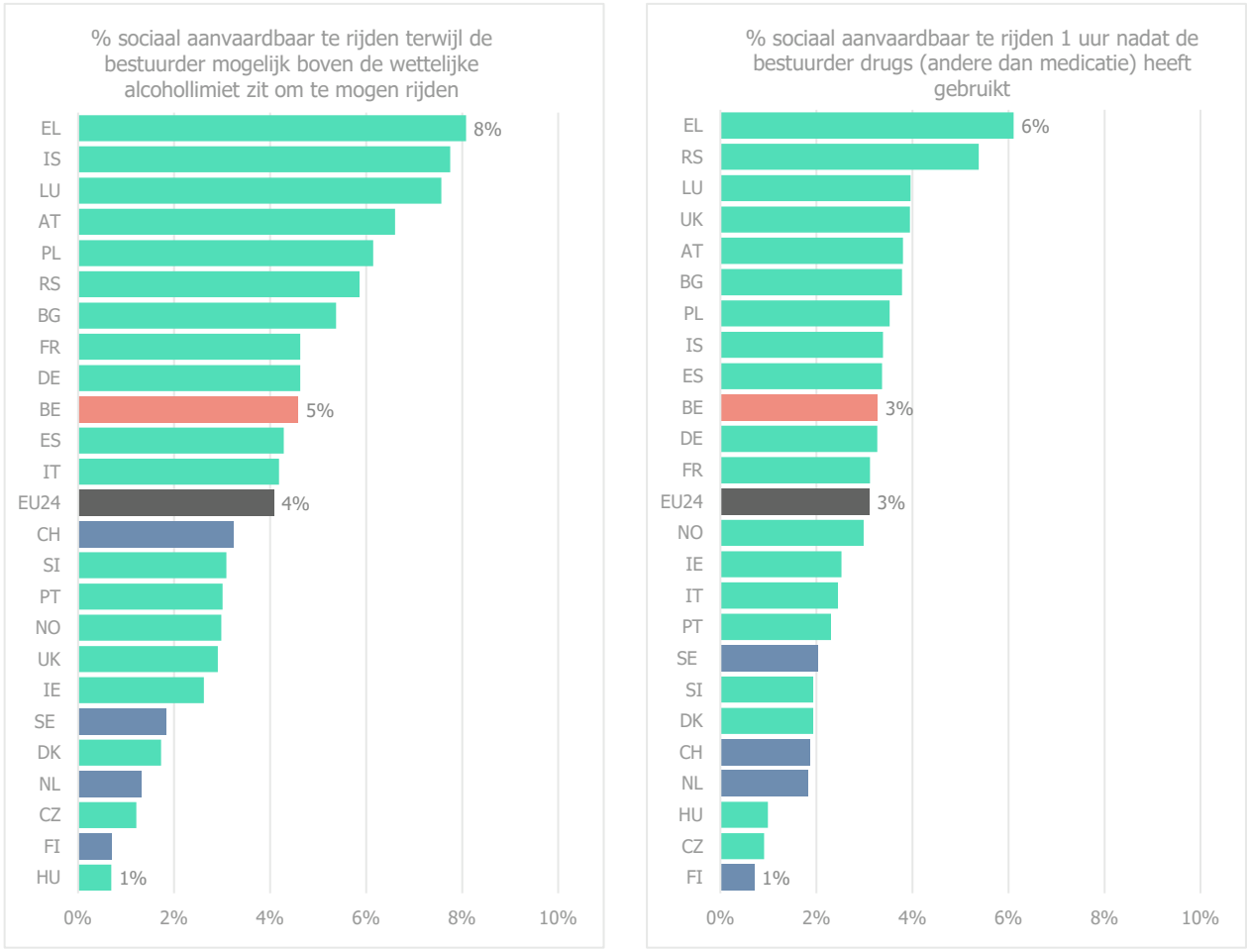
Figuur 27. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol en drugs (Bron: ESRA2).

De sociale aanvaardbaarheid laat daarentegen iets hogere niveaus zien voor alle deelnemende landen. Verrassend genoeg overtreft Griekenland, dat lagere percentages had dan het Europese gemiddelde op het gebied van persoonlijke aanvaardbaarheid, alle Europese landen qua sociale aanvaardbaarheid, met percentages die twee keer zo hoog zijn als het Europese gemiddelde (tot 8,1% voor de sociale aanvaardbaarheid op het gebied van alcohol achter het stuur). Dezelfde vaststelling geldt voor Servië, dat lagere percentages liet zien op het gebied van persoonlijke aanvaardbaarheid. Luxemburg blijft in de top drie voor de sociale aanvaardbaarheid op het gebied van alcohol en drugs.

Met betrekking tot de vraag over de mate waarin ondervraagden het aanvaardbaar vonden dat de meeste andere personen uit hun omgeving rijden onder invloed van alcohol of drugs, liggen de percentages hoger. België, met een van de hoogste persoonlijke aanvaardbaarheidspercentages (derde plaats voor alcohol en zesde voor drugs), is gedaald en bevindt zich rond het Europese gemiddelde voor de sociale aanvaardbaarheid op het gebied van het gebruik van alcohol en het gebruik van drugs achter het stuur. Voor drugs achter het stuur liggen ook de buurlanden Luxemburg (4%) en het Verenigd Koninkrijk (3,9%) boven het Europese gemiddelde, terwijl Nederland (1,8%) er onder ligt. Over het algemeen behouden de landen met lage persoonlijke aanvaardbaarheidspercentages ook lage sociale aanvaardbaarheidspercentages (met uitzondering van Griekenland en Servië).

Ter informatie: volgens de ETSC zouden de goede prestaties van Denemarken op het gebied van persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol te wijten kunnen zijn aan een

combinatie van verschillende factoren: "Sanctions, more efficient enforcement and a long-term communication strategy aimed at making drink-driving socially unacceptable. Repeated campaigns have also raised public disapproval of drink-driving" (ETSC, 2019a).



Figuur 28. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage van de ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om te rijden onder invloed van alcohol of drugs, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

5.2.3 Veiligheidsgordel

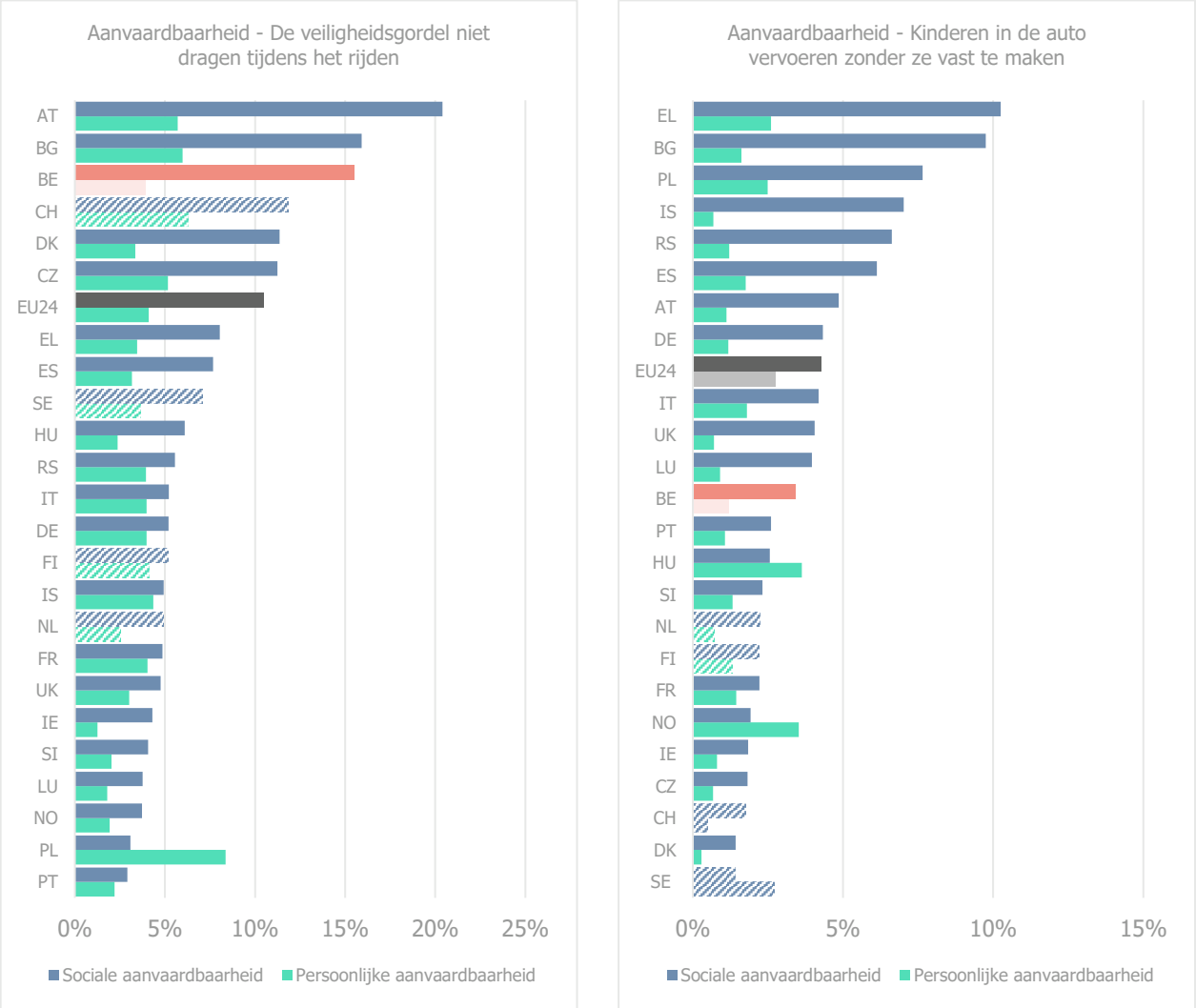
Aan de ondervraagden werd gevraagd om hun persoonlijke aanvaarding en perceptie van de sociale aanvaardbaarheid van gevaarlijk gedrag in verband met de gordeldracht tijdens het rijden aan te geven, zoals weergegeven in

Figuur 29.

In de Europese regio vindt gemiddeld 4% van de respondenten het aanvaardbaar om geen veiligheidsgordel te dragen tijdens het rijden, ondanks de wettelijke verplichting in Europa om een veiligheidsgordel te dragen op elke plaats in de auto. Kennelijk denken de meeste respondenten dat andere personen het aanvaardbaarder vinden om geen veiligheidsgordel te dragen tijdens het rijden. De resultaten laten zien dat het niveau van

normatieve sociale aanvaardbaarheid voor sommige landen bijna twee keer zo hoog is als het niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid. Op nationaal niveau laten de resultaten een grote variabiliteit zien in het percentage aanvaardbaarheid per land. Zo varieert de persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel achter het stuur van 1,3% in Ierland tot 8,4% in Polen. België ligt op hetzelfde niveau als het Europese gemiddelde voor de persoonlijke aanvaardbaarheid en laat lagere percentages zien voor de sociale aanvaardbaarheid.

De persoonlijke aanvaarding van het vervoeren van kinderen zonder ze vast te maken laat een veel lager niveau van aanvaardbaarheid zien met een Europees gemiddelde van 1,8%. Polen (3,5%) heeft opnieuw het hoogste niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid, gevolgd door IJsland (3,6%). Op het gebied van sociale aanvaardbaarheid hebben Griekenland (10,2%), Bulgarije (9,8%), Polen (7,7%) en IJsland (7%) de hoogste niveaus van aanvaardbaarheid voor het vervoer van kinderen zonder het gebruik van een CRS, terwijl het Europese gemiddelde 4,3% bedraagt. België heeft voor zowel de sociale als de persoonlijke aanvaardbaarheid percentages die onder het gemiddelde liggen.



Figuur 29. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid gordeldracht tijdens het rijden en gebruik van een CRS voor kinderen: percentage ondervraagden dat die stellingen aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

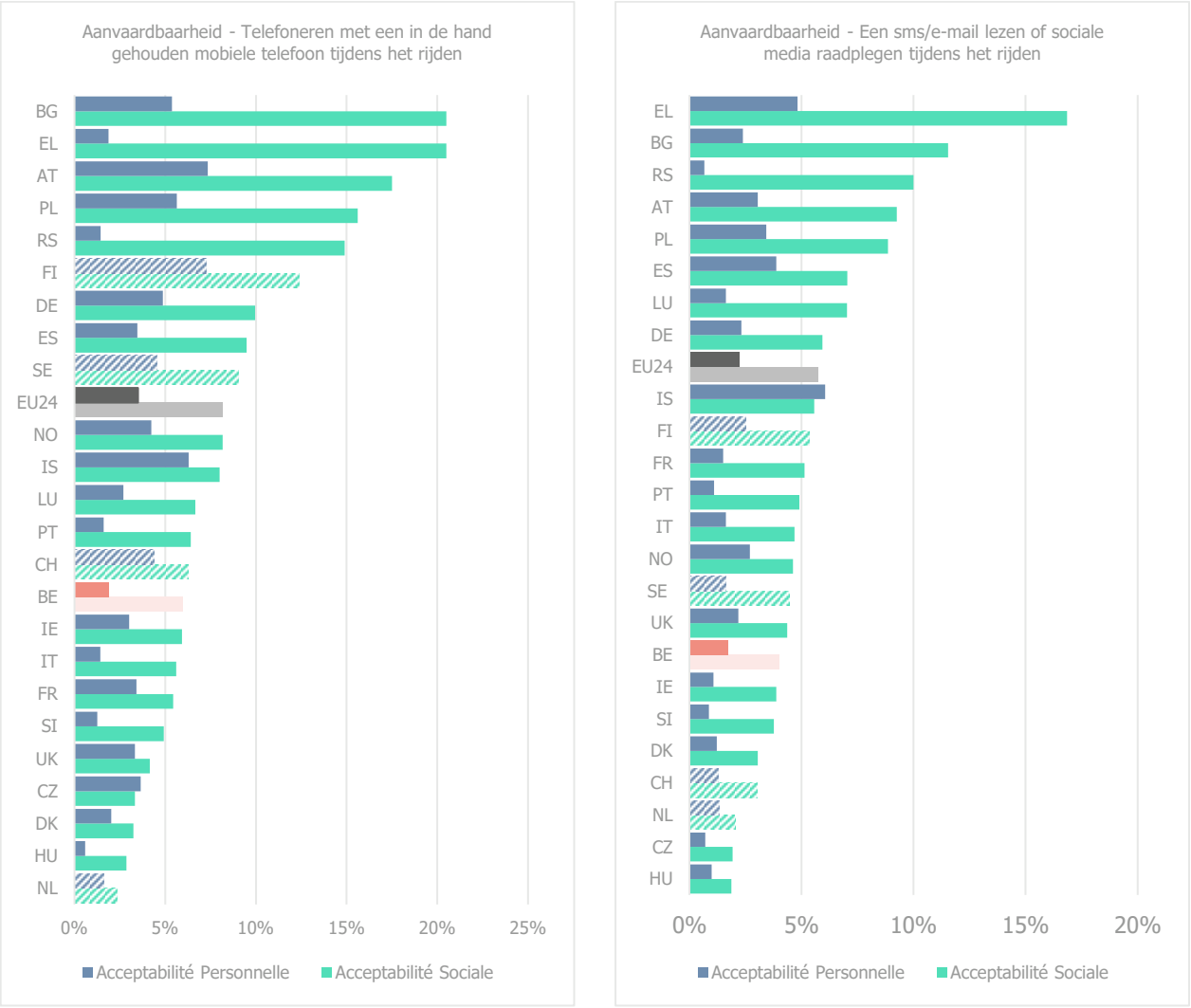
5.2.4 Afleiding achter het stuur

Bellen zonder handenvrije kit achter het stuur wordt door slechts 3% van de Belgen als aanvaardbaar beschouwd, terwijl het Europese gemiddelde 4% bedraagt. Oostenrijk, Finland, IJsland en Polen hebben iets hogere percentages (6% tot 7%). Bovendien onderscheidt België zich niet van de andere landen met betrekking tot de aanvaardbaarheid van het schrijven van een bericht of het raadplegen van sociale netwerken achter het stuur. De landen met de laagste percentages zijn Servië, Tsjechië en Slovenië.

Op de vraag wat men denkt dat anderen aanvaardbaar vinden, verklaren een groter deel van de ondervraagde Belgen dat bellen zonder handenvrije kit door anderen wordt aanvaard (6%), hetzij een percentage dat lager ligt dan het Europese gemiddelde (8%). Bulgarije, Griekenland en Oostenrijk onderscheiden zich duidelijk van het Europese gemiddelde met percentages tussen 18% en 21%.

Ter informatie: in alle landen van de Europese Unie is het verboden om een mobiele telefoon zonder handenvrije kit te gebruiken achter het stuur. Voor maart 2018 was Zweden het enige land waar het gebruik van de mobiele telefoon zonder handenvrije kit niet expliciet verboden was (Schoeters et al., 2018). Op het gebied van zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot de telefoon achter het stuur had Zweden een

prevalentie van 31% (percentages vergelijkbaar met het Europese gemiddelde) en op het gebied van sociale aanvaardbaarheid heeft Zweden opnieuw een percentage dat vergelijkbaar is met het Europese gemiddelde.



Figuur 30. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afleiding achter het stuur: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om de telefoon te gebruiken achter het stuur, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

5.3 Subjectieve normen

Naast de beschrijvende en individuele normen werd tijdens de ESRA2-enquête ook gepeild naar andere houdingen ten opzichte van verschillende gedragingen in het verkeer. In het vervolg van dit deel zullen we onze aandacht richten op de subjectieve normen met betrekking tot snelheid en alcohol achter het stuur en de houdingen en overtuigingen van Europese automobilisten.

Om de "subjectieve norm" te evalueren werden twee stellingen aan de respondenten voorgesteld. Zij dienden op een schaal van 1 (afkeur) tot 5 (goedkeur) aan te geven in welke mate ze de volgende stellingen goedkeurden:

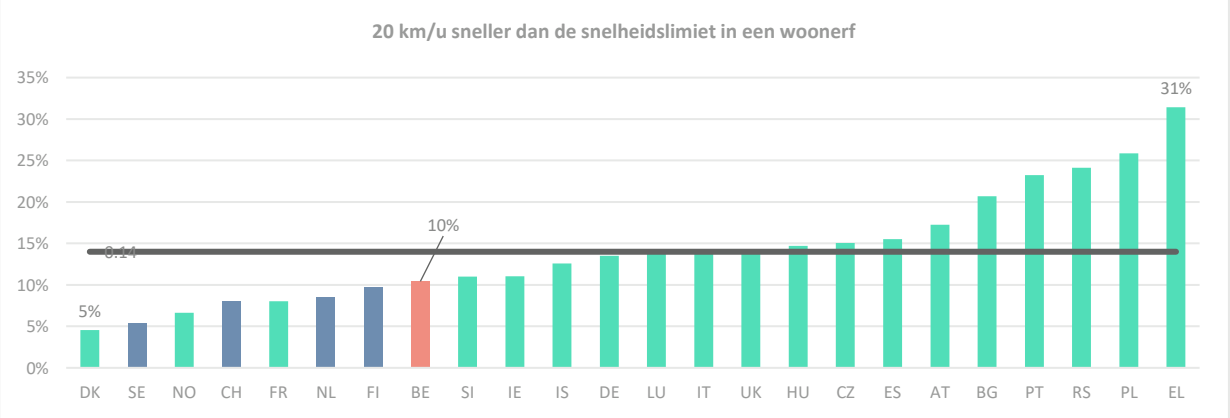
- De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u sneller dan de snelheidslimiet in een woonerf.
- De meeste van mijn vrienden rijden nadat ze alcohol hebben gedronken.

Gezien deze subjectieve norm verwijst naar het gedrag dat men in zijn (sociale) omgeving kan observeren wordt deze ook wel benoemd als een descriptieve sociale norm. Deze verwijst naar wat men anderen in zijn omgeving ziet doen en verschilt in die zin van de subjectieve sociale norm, die traditioneel verwijst naar wat met denkt dat belangrijke anderen van een bepaald gedrag vinden.

5.3.1 Snelheidsovertredingen

Voor de stelling met betrekking tot snelheid bedraagt het Europese gemiddelde 14%. Griekenland heeft een score van 31% en Polen van 26% (Polen heeft een zelfgerapporteerde prevalentie die hoger ligt dan het Europese gemiddelde en beide landen hebben percentages van sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid op het gebied van snelheid die hoger liggen dan het Europese gemiddelde).

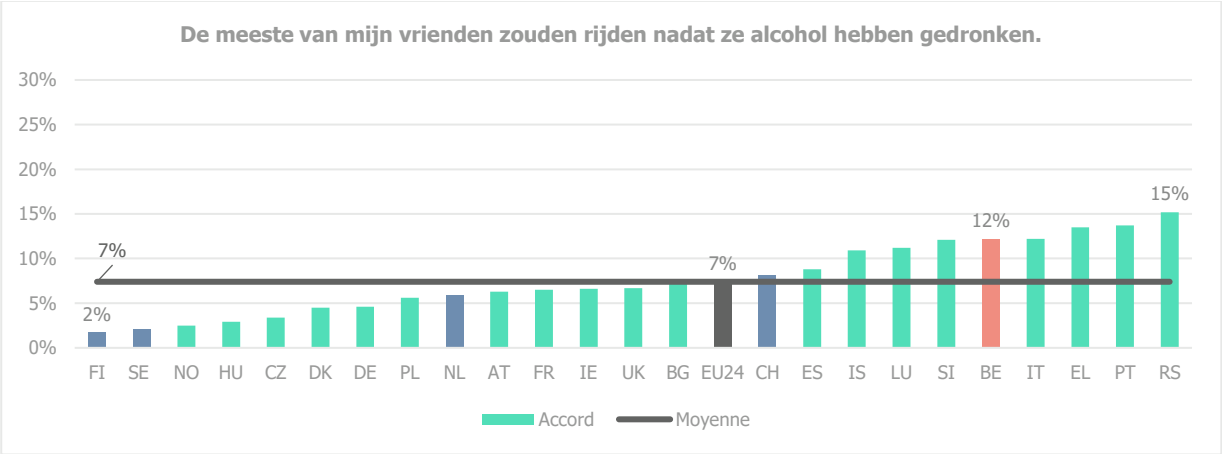
Denemarken heeft een zelfgerapporteerde prevalentie die hoger ligt dan het Europese gemiddelde maar heeft niettemin het laagste percentage met betrekking tot de subjectieve norm van snelheid in de bebouwde kom. Hetzelfde geldt voor België en Finland, die een goedkeuringsniveau van 10% hebben (terwijl beide landen zelfgerapporteerde prevalenties met betrekking tot snelheid hebben die boven het Europese gemiddelde liggen).



Figuur 31. Subjectieve norm ten opzichte van te hard rijden: Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u sneller dan de snelheidslimiet in een woonerf.", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

5.3.2 Rijden onder invloed van alcohol

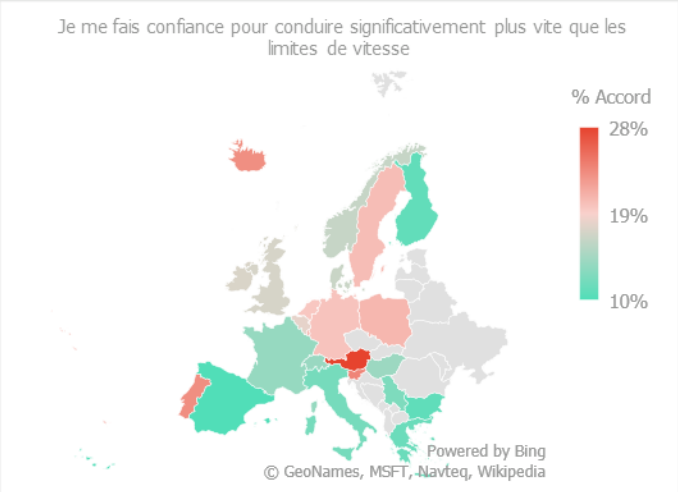
België scoort vrij slecht met betrekking tot de subjectieve norm van alcoholgebruik achter het stuur (Figuur 32). Bijna 12% van de Belgen is het eens met de stelling "De meeste van mijn vrienden zouden rijden nadat ze alcohol hebben gedronken", terwijl het Europese gemiddelde 7% bedraagt. Evenzo stelt men in Servië (15%), Portugal (14%) en Griekenland (14%) een ongunstige subjectieve norm vast. Het is interessant op te merken dat de landen die werden geïdentificeerd als de best presterende landen op het gebied van zelfgerapporteerde prevalenties, ook gunstig scoren op de subjectieve norm: Finland, Zweden, Noorwegen en Hongarije.



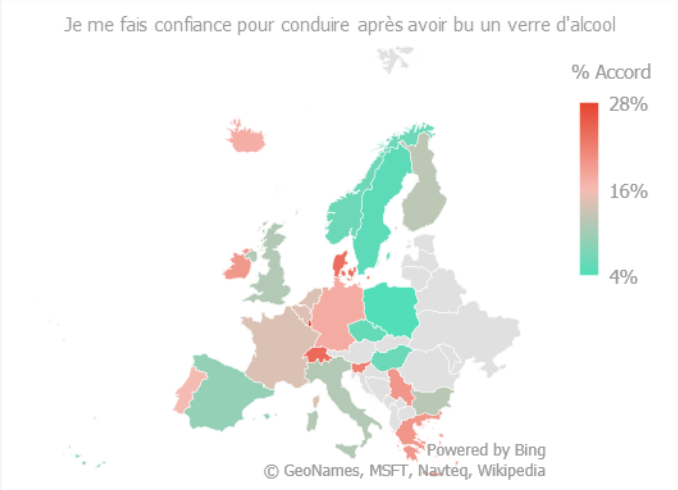
Figuur 32. Subjectieve norm ten opzichte van rijden onder invloed : Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden zouden rijden nadat ze alcohol hebben gedronken.", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Om dit hoofdstuk over normen en houdingen af te sluiten: de ESRA2-enquête evalueerde ook houdingen op het gebied van waargenomen gedragscontrole. In het kader van dit rapport zullen we ons beperken tot drie stellingen waarvoor de Europese respondenten moesten aangeven in welke mate ze deze goedkeurden. Deze stellingen zijn bijzonder interessant omdat ze sterk verbonden zijn met zelfgerapporteerd gedrag:

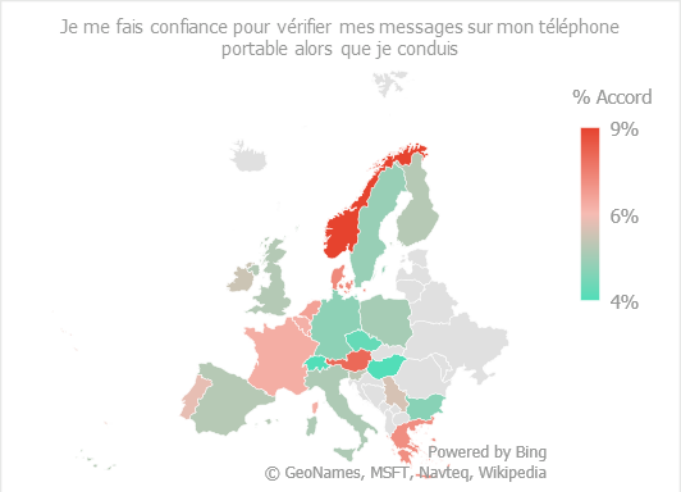
- Ik vertrouw mezelf om te rijden nadat ik een glas alcohol heb gedronken
- Ik vertrouw mezelf om aanzienlijk harder te rijden dan de snelheidslimieten
- Ik vertrouw mezelf om mijn berichten op mijn mobiele telefoon te controleren terwijl ik aan het rijden ben



Terwijl sommige landen hoge zelfgerapporteerde prevalenties laten zien op het gebied van snelheid, stellen we vast dat op het gebied van waargenomen gedragscontrole, bepaalde interessante vaststellingen kunnen gedaan worden. Oostenrijk (28%), Slovenië (24%), Portugal (23%) en IJsland (23%) laten de hoogste percentages zien voor waargenomen gedragscontrole. IJsland, Oostenrijk en Portugal behoren tot de top vijf van landen met de hoogste zelfgerapporteerde prevalenties.
Met een percentage van 18% heeft België een percentage dat gelijkaardig is aan het Europese gemiddelde (16%).



Dezelfde vaststelling geldt voor het percentage respondenten dat verklaart zichzelf te vertrouwen om te drinken en te rijden. Dat percentage is bijzonder hoog voor Oostenrijk (28%), Luxemburg (28%), Zwitserland (24%) en Denemarken (24%). Polen (4%), Zweden (5%), Tsjechië (5%) en Hongarije (6%) hebben daarentegen een vrij laag percentage. België (14%) heeft een percentage dat gelijkaardig is aan het Europese gemiddelde (13%), terwijl België een zelfgerapporteerde prevalentie laat zien die aanzienlijk boven het gemiddelde ligt (24% tegenover 13%).



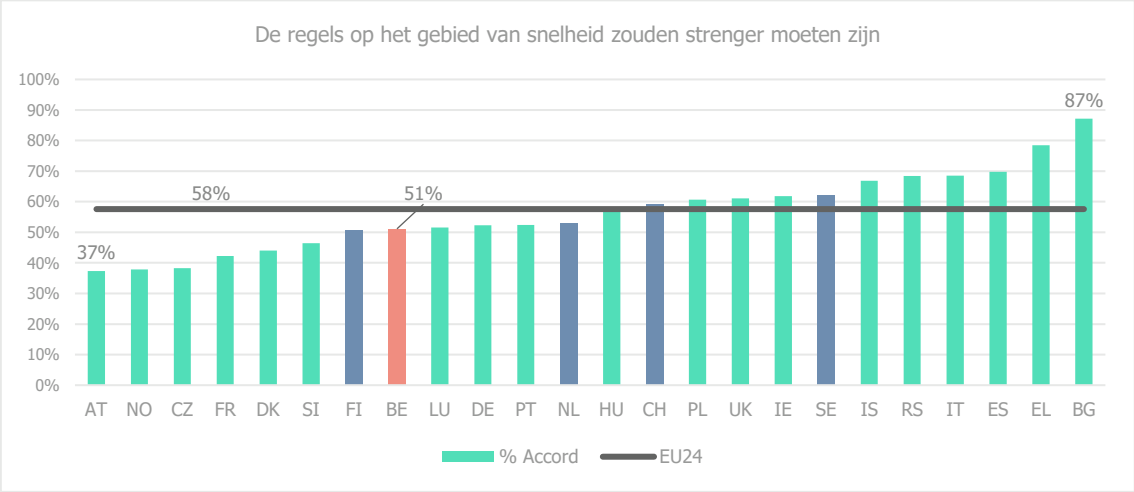
Met betrekking tot het gebruik van de telefoon achter het stuur, hebben IJsland (11%), Noorwegen (9%) en Oostenrijk (8%) de hoogste percentages, terwijl Zwitserland (4%), Hongarije (4%) en Tsjechië (4 %) de laagste hebben. De drie eerste landen behoren tot de zeven landen met de hoogste zelfgerapporteerde prevalenties.
België heeft opnieuw een percentage dat gelijkaardig is aan het Europese gemiddelde.

Figuur 33. Attitudes (waargenomen gedragscontrole) ten opzichte van snelheid, alcohol achter het stuur en afleiding, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019)

5.4 Draagvlak voor regels en sancties

Strengere regels?

In de ESRA2-enquête (2018-2019) werd aan de respondenten gevraagd of zij vinden dat de regels op het gebied van snelheid en alcohol achter het stuur strenger zouden moeten zijn. Met betrekking tot snelheid is 51% van de ondervraagde Belgen voorstander van strengere regels, iets minder dan het Europese gemiddelde (58%). In Oostenrijk (37%), Noorwegen (38%) en Tsjechië (38%), zijn er weinig ondervraagden die voorstander zijn van strengere regels op het gebied van snelheid, terwijl in Griekenland, 79% van de ondervraagden vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn. Naast Griekenland is in Bulgarije (87%) en Spanje (70%) de steun voor strengere regels het grootst.

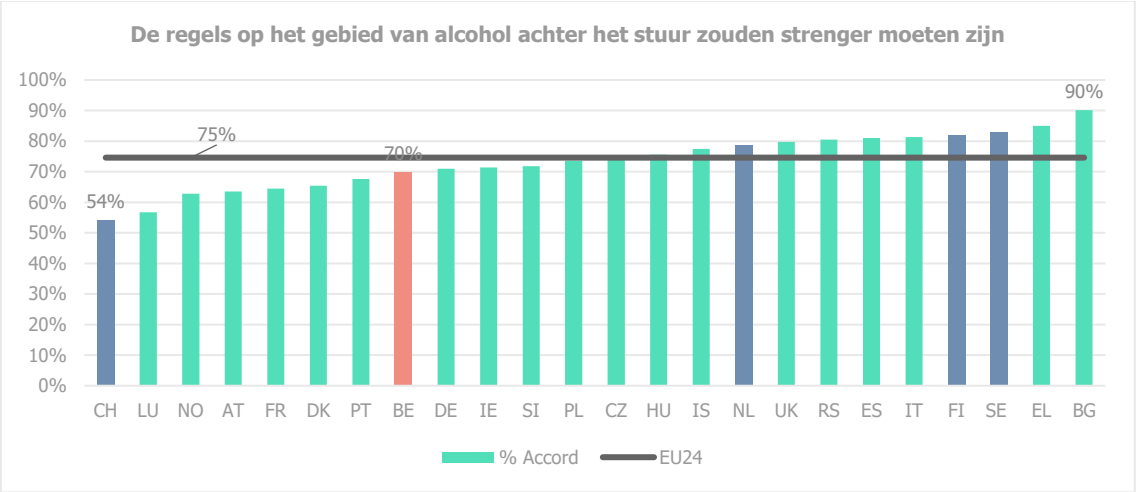


Figuur 34. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De regels op het gebied van snelheid zouden strenger moeten zijn", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

In de meeste Europese landen, waaronder België, is de algemene wettelijke alcohollimiet 0,5 g/l BAC. Slechts twee landen hanteren een wettelijke alcohollimiet van 0,8 g/l BAC: het Verenigd Koninkrijk (buiten Schotland) en Malta. Verschillende Oost-Europese landen hanteren daarentegen een nultolerantie (limiet van 0 g/l BAC) (Tsjechië, Hongarije, Roemenië en Slovakije) of een limiet van 0,2 g/l BAC (Estland en Polen) of 0,4 g/l BAC (Litouwen). In de Noord-Europese landen hanteren Noorwegen en Zweden ook een limiet van 0,2 g/l BAC. In België is de limiet van 0,2 g/l BAC van toepassing op onervaren bestuurders (rijbewijs afgeleverd sinds minder dan twee jaar) en professionele bestuurders.

De percentages steun voor strengere regels zijn nog hoger met betrekking tot alcohol achter het stuur. Het Europese gemiddelde ligt op 58% voor snelheid, tegenover een gemiddelde van 75% voor alcohol achter het stuur. Bulgarije, met het laagste percentage zelfgerapporteerde prevalentie, heeft het hoogste percentage (90%) steun voor strengere regels op het gebied van alcohol achter het stuur. Verrassend genoeg is Griekenland, als zesde land op het gebied van zelfgerapporteerde prevalenties met betrekking tot rijden met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijdt, de op een na grootste voorstander van strengere regels.

Zwitserse (54%) en Luxemburgse respondenten (57%) lijken daarentegen het minst overtuigd van de noodzaak om de regelgeving inzake alcohol achter het stuur te versterken. Dient te worden opgemerkt dat Luxemburg op de eerste plaats staat op het gebied van zelfgerapporteerde prevalentie met betrekking tot rijden met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijdt, en Zwitserland op de vijfde plaats. Voor België is maar liefst 70% van de respondenten voorstander van strengere regels (maar 25% van hen verklaarde dat ze hadden gereden met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschreed).

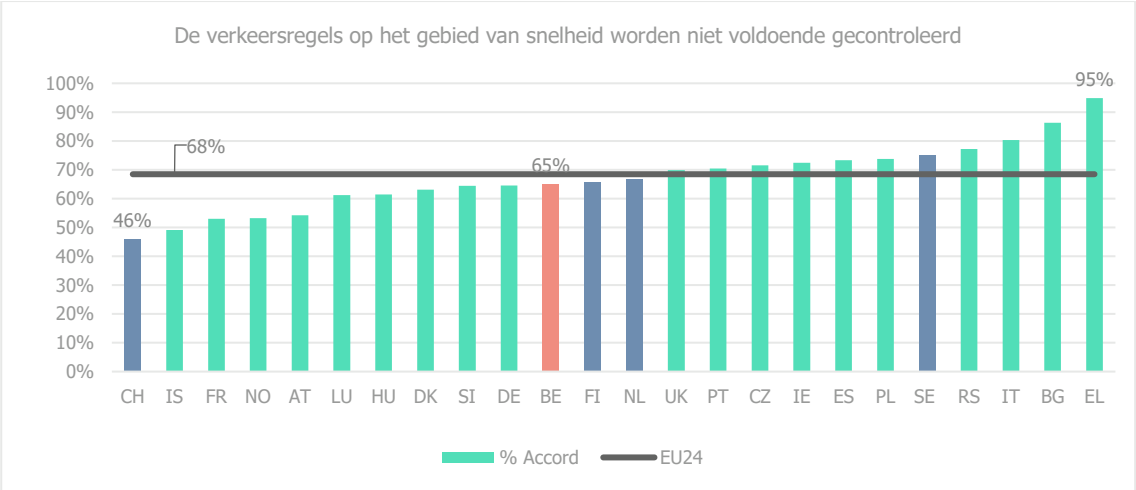


Figuur 35. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De regels op het gebied van alcohol achter het stuur zouden strenger moeten zijn", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Meer frequente controles?

Op het gebied van snelheidscontroles, met of zonder politieagenten (met camera's, radars ...), blijkt uit door het ETSC (2018) verzamelde cijfers dat België in 2016 op één land na het hoogste aantal boetes voor te hard rijden per 1.000 inwoners (292) had van de 17 Europese landen waarvoor die gegevens beschikbaar waren. Alleen Nederland had een (veel) hoger aantal (470). Ook Frankrijk heeft een groot aantal boetes per 1.000 inwoners (252), maar in de andere landen ligt dat aantal beduidend lager. In de Noord-Europese landen Zweden en Noorwegen en in de Zuid-Europese landen Griekenland en Portugal is het aantal boetes voor te hard rijden het laagst: in die landen werden minder dan 20 boetes voor te hard rijden per 1.000 inwoners geregistreerd (Schoeters et al., 2018).

Uit de zelfgerapporteerde gegevens op het gebied van snelheidscontroles (zie deel 6.5.1) blijkt dat bijna 39% van de Belgische respondenten in de afgelopen 12 maanden minstens één keer werd gecontroleerd. Het Europese gemiddelde bedraagt 37%. In IJsland, Servië en Polen is de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen het hoogst.



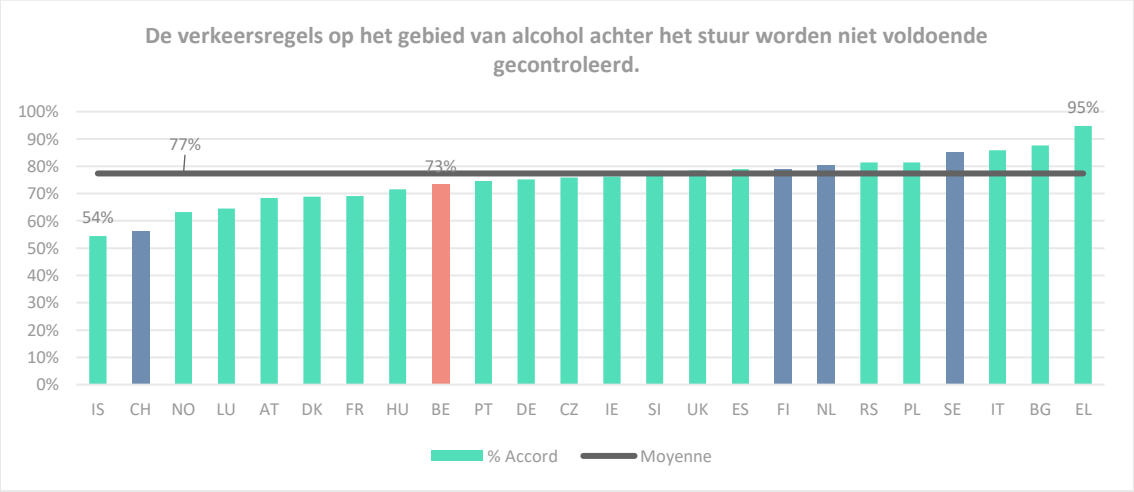
Figuur 36. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De verkeersregels op het gebied van snelheid worden niet voldoende gecontroleerd", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Met betrekking tot controles, vindt 65% van de Belgen dat snelheidslimieten niet voldoende worden gecontroleerd. Dat komt overeen met het Europese gemiddelde (68%). In Griekenland is de steun voor meer controles het hoogst (95%), terwijl in Zwitserland en IJsland slechts de helft van de ondervraagden vindt dat het aantal snelheidscontroles onvoldoende is. IJsland laat zelfgerapporteerde prevalenties in de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom zien die hoger zijn dan de Europese gemiddelden.

In de meeste Europese landen kan de politie willekeurige ademtests uitvoeren, hetgeen niet het geval is in Duitsland, Malta en Groot-Brittannië. Sommige landen onderscheiden zich door hun alcoholcontrolestrategie. Tot die landen behoren Polen en Estland die sinds 2014 een relatief groot aantal alcoholtesten uitvoeren (meer dan 400 alcoholtesten per 1.000 inwoners). Ook in Finland, Oostenrijk en Zweden worden relatief vaak controles uitgevoerd (meer dan 200 alcoholtesten per 1.000 inwoners). In Litouwen en Roemenië daarentegen zijn controles minder frequent (minder dan 80 alcoholtesten per 1.000 inwoners). (ETSC, 2019a).

Ter informatie: met betrekking tot de subjectieve pakkans ("Hoe waarschijnlijk is het dat u als automobilist op een normaal traject door de politie wordt gecontroleerd op alcohol, met andere woorden, dat u wordt onderworpen aan een alcoholtest"), is in Polen, Servië en Tsjechië het risico het hoogst. België laat een subjectief risico zien dat overeenkomt met het Europese gemiddelde (voor meer details, zie deel 6.5.2).

Uit de percentages met betrekking tot controles op het gebied van alcohol achter het stuur blijkt dat IJslandse, Zwitserse en Noorse respondenten veel minder overtuigd lijken van de noodzaak om de controles op het gebied van alcohol achter het stuur te versterken. Griekenland, Bulgarije en Italië zijn de meest kritische landen en meer dan 86% van de respondenten vindt dat de regels op het gebied van alcohol achter het stuur niet voldoende worden gecontroleerd. Polen (81%) komt op de vijfde plaats met een percentage dat overeenkomt met het Europese gemiddelde (77%). En 73% van de Belgen is het eens met de stelling "de regels op het gebied van alcohol achter het stuur worden niet voldoende gecontroleerd".



Figuur 37. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De verkeersregels op het gebied van alcohol achter het stuur worden niet voldoende gecontroleerd", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

Zwaardere sancties?

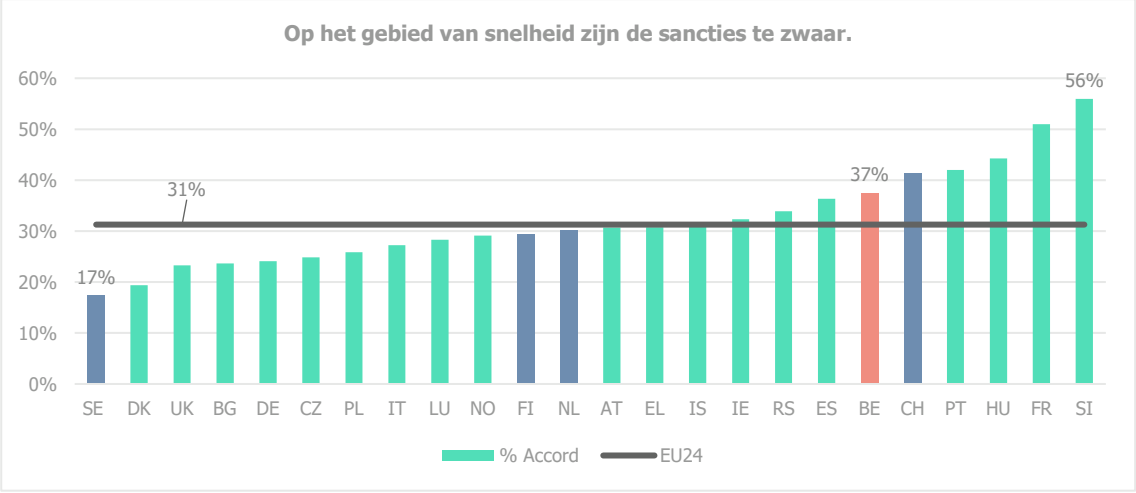
In alle Europese landen wordt een boete opgelegd voor het overschrijden van snelheidslimieten (Schoeters, Daniels en Wahl ,2018). Hoe hoger de overschrijding, hoe zwaarder de sanctie. Daarnaast wordt boven een bepaalde snelheid het rijbewijs ingetrokken en kan in sommige gevallen zelfs een gevangenisstraf worden opgelegd. In sommige landen, zoals België, is het ook mogelijk om een rehabilitatiecursus te volgen, die specifiek is gericht op snelheidsovertreders. De sanctie in de bebouwde kom is vaak zwaarder dan op de autosnelweg en bij wegwerkzaamheden zijn de sancties zwaarder (Schoeters et al., 2018).

In België bedraagt de boete € 53 bij een overschrijding van 10 km/u en wordt deze verhoogd met € 11 (op wegen in de bebouwde kom en op wegen beperkt tot 30 km/u) of € 6 (op andere wegen) voor elke bijkomende

kilometer boven de 10 km/u[22]. Vanaf een overschrijding van 30 km/u in de bebouwde kom en een overschrijding van 40 km/u op andere wegen legt de rechtbank een boete op en wordt het rijbewijs voor een bepaalde periode ingetrokken.

Met die boetetarieven behoort België tot de landen met middelmatige snelheidsboetes, samen met Frankrijk, Finland, Italië, Ierland, Spanje, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Sommige landen leggen relatief lage snelheidsboetes op, waaronder Duitsland, Griekenland, Luxemburg, Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Estland, Polen en Roemenië. In Denemarken, Zwitserland, Portugal, Spanje en Noorwegen worden hoge boetes opgelegd. Dient te worden opgemerkt dat in Finland, Zweden en Denemarken de boetes voor rijden onder invloed gebaseerd zijn op het inkomen (en het alcoholgehalte) van de overtreder en dus zeer hoog kunnen zijn. In andere landen kunnen gevangenisstraffen worden opgelegd: in Frankrijk, Spanje en Noorwegen.

Over het algemeen vindt een derde van de Europese respondenten dat de sancties te zwaar zijn. In Slovenië, Frankrijk en Hongarije lijkt de bevolking het meest kritisch te zijn ten opzichte van de regelgeving van hun land op het gebied van snelheid. Men vindt er een relatief hoog percentage respondenten dat de sancties te zwaar vindt (tussen 44% en 56%). In België vindt 37% van de respondenten de sancties te zwaar, met een percentage dat iets hoger is dan het gemiddelde. In Zweden (17%) en Denemarken (19%) zijn de respondenten het het minst eens met die stelling.



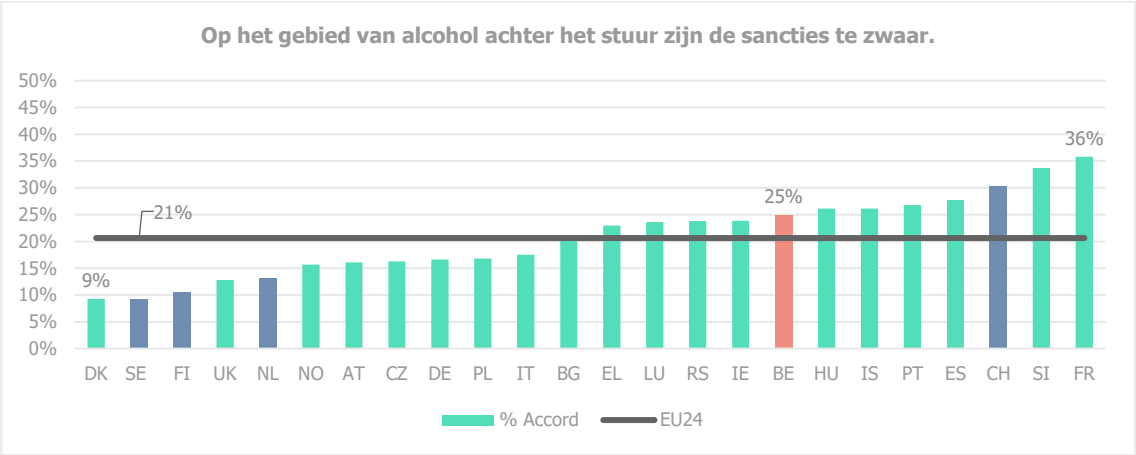
Figuur 38. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "Op het gebied van snelheid zijn de sancties te zwaar", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019)

Rijden onder invloed van alcohol wordt in alle Europese landen bestraft met boetes of de intrekking van het rijbewijs. Bovendien kunnen ook gevangenisstraffen opgelegd worden of kan beslist worden om het voertuig te immobiliseren of in beslag te nemen. De meeste landen hanteren vaste boetetarieven en in sommige landen zoals Denemarken, Finland en Zweden hangt de hoogte van de boetes af van het inkomen van de overtreder (ETSC, 2018; Schoeters et al., 2018). Naast die klassieke maatregelen bestaan er andere alternatieve maatregelen waarvan de toepassingsregels verschillen van land tot land. Tot die maatregelen behoren met name de rehabilitatiemaatregelen en alcoholsloten.

Op basis van de ESRA2-enquête blijkt dat in België voor 25% van de respondenten de sancties te zwaar zijn (percentage dat gelijk is aan het Europese gemiddelde), maar in Frankrijk en Slovenië, met meer dan een derde van de respondenten, is het percentage het hoogst. De Denen lijken het het minst eens te zijn met die stelling, terwijl in Denemarken alle bestuurders met een alcoholgehalte boven de 0,5 g/l een verplichte cursus over alcohol en verkeersveiligheid van 12 uur moeten betalen en volgen om hun rijbewijs terug te kunnen krijgen. Bovendien wordt bij de boetes die worden opgelegd in het geval van alcohol achter het stuur rekening gehouden met het alcoholpercentage en het persoonlijk inkomen. Wanneer een bestuurder wordt betrapt met

[22] Zie daaromtrent de wettelijke bepalingen: https://wegcode.be/strafbepalingen

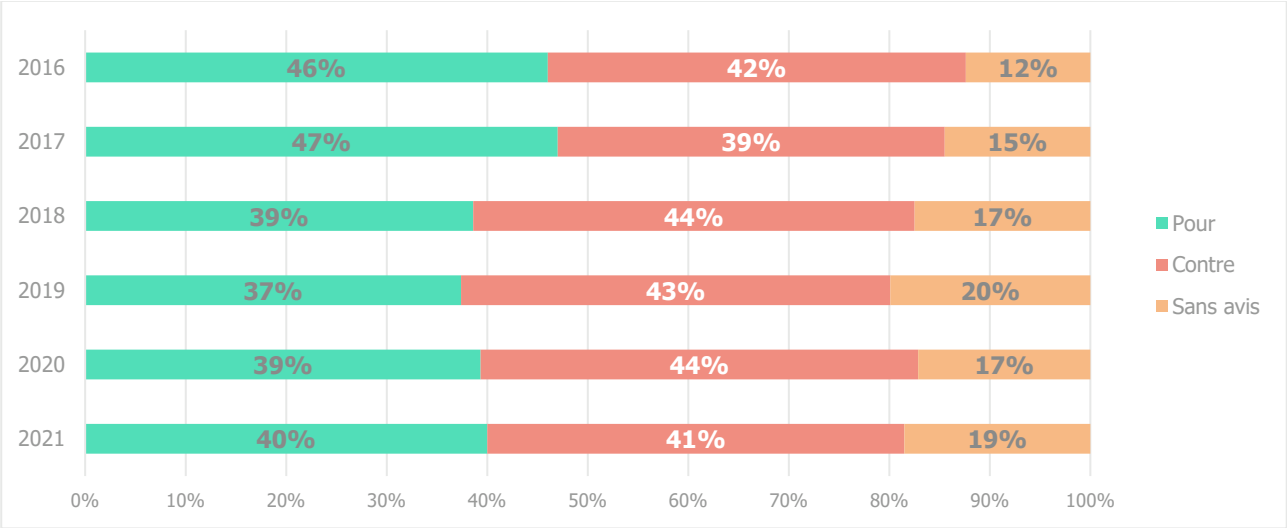
een alcoholgehalte boven de 1,2 g/l, wordt een onvoorwaardelijk rijverbod van minimaal drie jaar opgelegd (ETSC, 2018).



Figuur 39. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "Op het gebied van alcohol achter het stuur zijn de sancties te zwaar", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019).

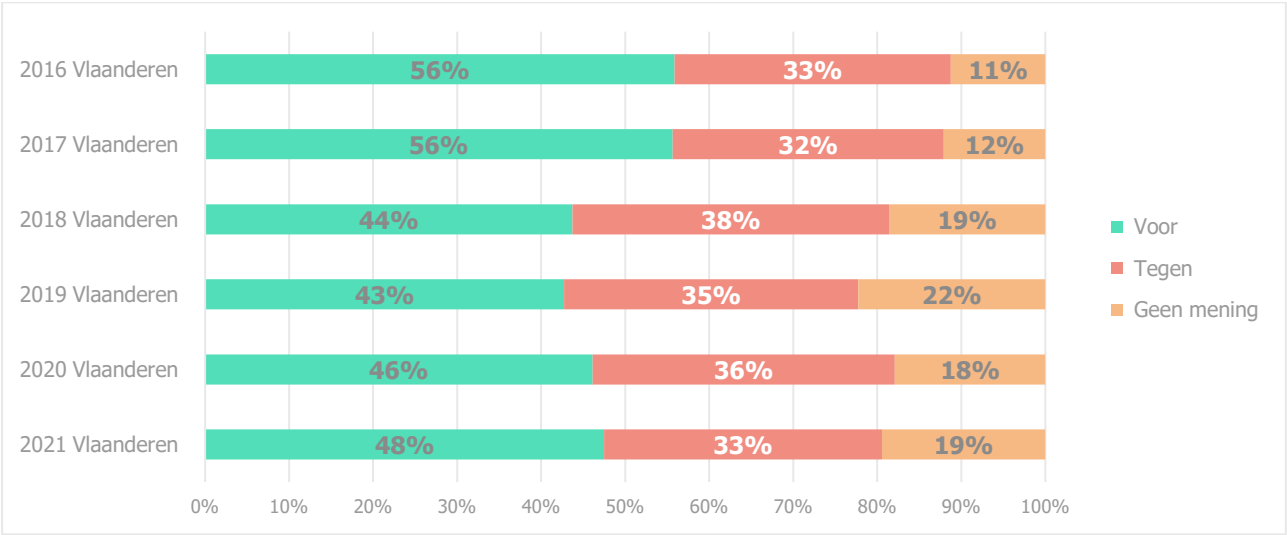
5.5 Evolutie van het draagvlak voor een rijbewijs met punten - Belgische situatie

Sinds 2013 peilt de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête van VIAS Institute naar de mening van de bevolking om te weten wat het niveau van aanvaarding is van bepaalde maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Vanaf 2016 werden Belgische respondenten uitgenodigd om zich "voor", "tegen" of "geen mening" uit te spreken met betrekking tot het rijbewijs met punten, een maatregel waarvoor tijdens de enquête geen context over de werking ervan werd verstrekt. De volgende figuren laten de evolutie van het aanvaardingspercentage zien op nationaal niveau en per gewest. Op nationaal niveau was in 2016 bijna 46% van de respondenten "voor" het rijbewijs met punten, maar in 2021 daalde dat percentage tot 40%, ten gunste van een toename van het aantal respondenten zonder mening. Het percentage meningen "tegen" bleef daarentegen vrij stabiel.



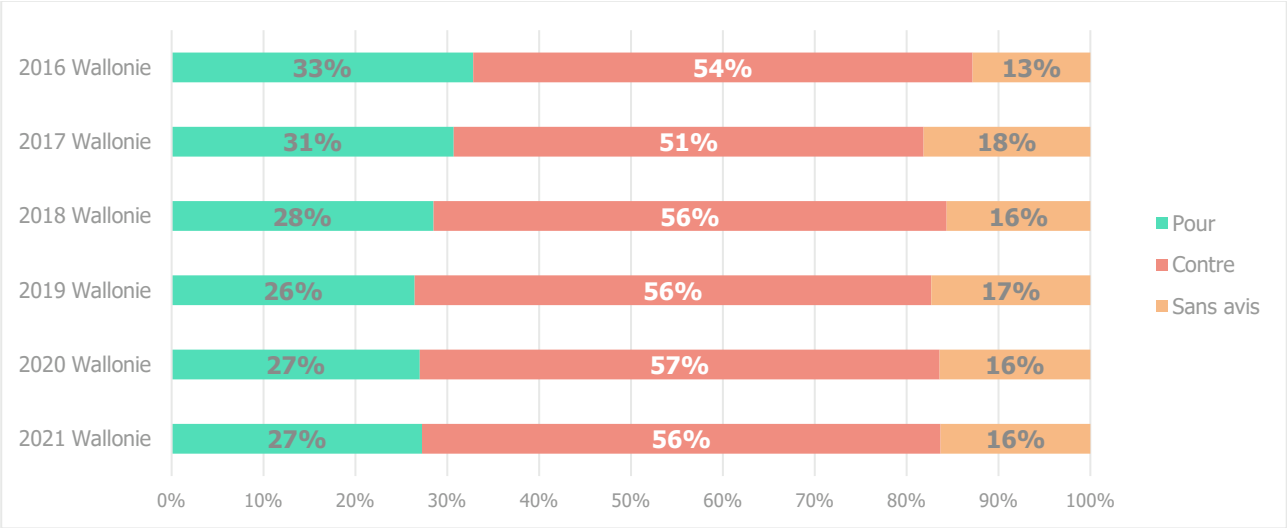
Figuur 40. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Nationale resultaten. Bron: Vias institute (2020).

Het aanvaardingspercentage is in Vlaanderen het hoogst. In 2021 is 48% van de respondenten voor, 33% tegen en 19% geen mening. Tussen 2016 en 2021 daalde het niveau van aanvaarding ook, van 56% naar 48%, ten gunste van een toename van de antwoorden "geen mening".



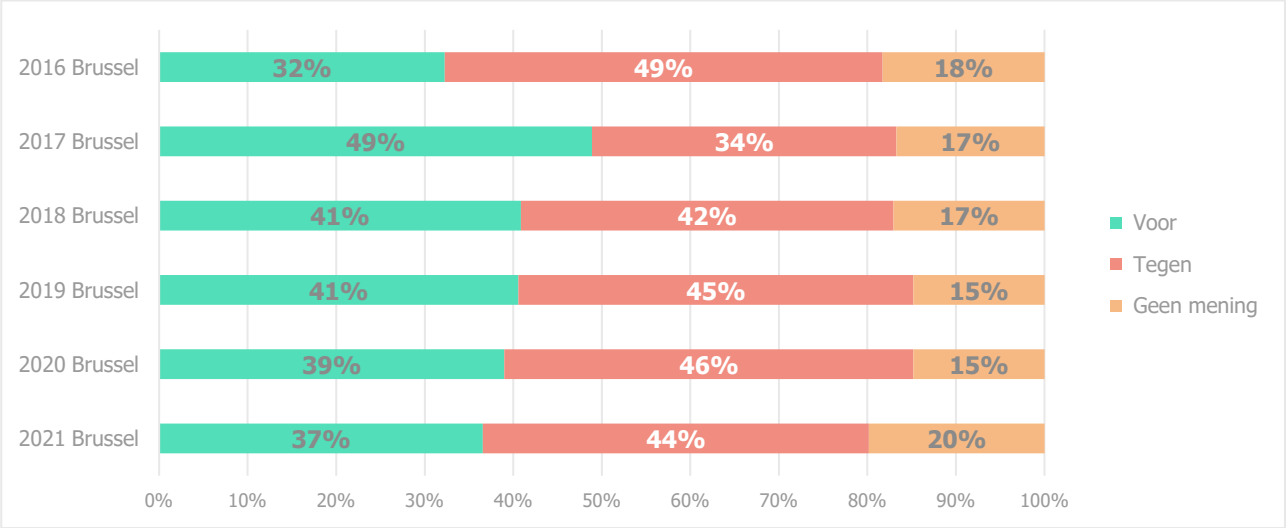
Figuur 41. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Vlaanderen. Bron: Vias institute (2020).

In 2021 heeft Wallonië de laagste aanvaardingspercentages met slechts 27% van de respondenten die "voor" zijn. Sinds 2016 is dat percentage alleen maar gedaald tot in 2019, toen het een minimum van 26% bereikte. Het percentage respondenten dat "tegen" is, is sinds 2013 het hoogste van de drie gewesten.



Figuur 42. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Wallonië. Bron: Vias institute (2020).

Brussel bevindt zich meer in het midden, met over het algemeen aanvaardingspercentages die hoger liggen dan in Wallonië, maar lager dan in Vlaanderen. In 2021 is 44% van de respondenten "tegen" het rijbewijs met punten en 37% "voor". In 2017 was het percentage antwoorden "voor" het hoogst met 49% positieve antwoorden.



Figuur 43. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Brussel. Bron: Vias institute (2020).

5.6 Bespreking

Op het gebied van sociale normen met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed, gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen en afleiding achter het stuur, neemt België een gemiddelde plaats in met percentages die dicht bij het Europese gemiddelde liggen. Hetzelfde geldt voor de sancties en verkeersregels op het gebied van snelheid en rijden onder invloed van alcohol, waarbij de percentages bij de Belgische bevolking vrij gelijkaardig zijn aan de Europese percentages.

Voor snelheid:

- De houdingen van Belgische bestuurders ten opzichte van snelheidsovertredingen zijn over het algemeen identiek aan het Europese gemiddelde. Voor de subjectieve norm presteert België beter;

relatief weinig Belgen vinden dat hun kennissen en vrienden in de bebouwde kom harder rijden dan de snelheidslimieten.
- Ongeveer de helft van de Belgen vindt dat de verkeersregels op het gebied van snelheid strenger zouden moeten zijn, en meer dan 60% van hen vindt dat de verkeersregels niet voldoende worden gecontroleerd. Minder dan een derde vindt de sancties te zwaar.

Voor rijden onder invloed:
- Terwijl de zelfgerapporteerde prevalenties aangeven dat Belgen vaker onder invloed rijden dan het Europese gemiddelde, stelt men die tendens ook vast op het gebied van persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid, waarbij de Belgische bevolking meer geneigd lijkt te zijn om rijden onder invloed van alcohol als aanvaardbaar te beschouwen. België laat opnieuw prestaties zien die iets boven het gemiddelde liggen met betrekking tot de subjectieve norm voor alcohol achter het stuur.
- 35% van de Belgische respondenten vindt dat de regels op het gebied van alcohol achter het stuur strenger zouden moeten zijn, een percentage dat iets boven het Europese gemiddelde ligt, terwijl iets minder dan een derde vindt dat ze niet voldoende gecontroleerd worden. Met betrekking tot de sancties, vindt een vijfde van de ondervraagde bevolking deze te streng.

Uit de nationale Verkeersonveiligheidsenquête blijkt dat de Belgische niveaus van aanvaarding van het rijbewijs met punten vrij sterk verschillen tussen de drie gewesten. Het percentage positieve antwoorden is in Vlaanderen het hoogst, met bijna de helft van de respondenten die aangeeft "voor" te zijn. In Wallonië bedraagt dat percentage slechts 27%. Voor de drie gewesten is het relevant op te merken dat het percentage antwoorden "geen mening" aanzienlijk is toegenomen sinds 2016.

6 Handhaving van overtredingen door de politie

6.1 Inleiding

Het identificeren van herhaalde overtredingen berust op de vaststelling van specifieke overtredingen tijdens politiecontroles. In dit hoofdstuk evalueren we daarom de handhavingsdruk voor verschillende types verkeersovertredingen. De meest objectieve indicatoren van de handhavingsdruk betreffen de inzet van verkeerspolitie op het terrein en van specifieke technologie om overtredingen via camera's en radars vast te stellen. Officiële statistieken over handhavingsactiviteiten van de politie zijn maar voor een zeer beperkt aantal activiteiten beschikbaar. Voor zover wij konden nagaan zijn er internationaal gezien maar voor twee indicatoren directe politionele gegevens beschikbaar:

- gegevens over het aantal snelheidsradars dat in verschillende landen ingezet wordt
- statistieken over het aantal ademalcoholtests die door de politie afgenomen worden

Een indirecte indicator van de handhavingsdruk kan gevonden worden in het percentage respondenten dat in enquêteonderzoek rapporteert door de politie gecontroleerd geweest te zijn voor bepaalde overtredingen. Gezien weggebruikers meestal pas kunnen inschatten of ze gecontroleerd werden indien ze in overtreding waren en bijgevolg een boete of dagvaarding kregen, is deze indicator alleen relevant voor controles die niet impliciet in het kader van algemene patrouilleactiviteiten gedaan worden. Twee relatief ondubbelzinnige indicatoren daarvan zijn:

- het percentage bestuurders dat rapporteert door de politie aan een ademtest onderworpen geweest te zijn
- het percentage bestuurders dat rapport door de politie te zijn gestopt voor een controle.

Als secundaire indicator wordt vaak gekeken naar het aantal door de politie vastgestelde overtredingen. Deze indicator geeft slechts een zeer beperkt inzicht in de reële handhavingsdruk, gezien deze niet enkel bepaald wordt door de handhavingsdruk op zich (lees: het aantal controles), maar evenzeer door variaties in de frequentie van overtredingen, door variaties in de mate van selectiviteit van de controles en variaties in verkeersvolumes.

Om te peilen naar een rechtstreekse indicator van de handhavingsdruk hebben we in de expertenbevraging gevraagd "*What is the total yearly cost for traffic enforcement activities (police staff hours, equipment, ICT, management, ...)? Costs for specific parts of enforcement activities are also of interest*."

De meeste landen hebben hierover geen data. Alleen Slovenië was in staat om de kosten te becijferen en kwam uit op 26.959.479 €, voor een populatie van ongeveer 2 miljoen inwoners. Ook voor België zijn geen gegevens beschikbaar over de jaarlijks gespendeerde budgetten voor verkeershandhaving. De indicatoren voor de relatieve handhavingsdruk in de verschillende Europese landen moeten dan ook afgeleid worden uit indirecte indicatoren van de handhavingsactiviteiten.

Een tweede indicator voor de handhavingsdruk betreft de vraag *What is the total number of working hours the police dedicate to traffic enforcement*? Alleen Nederland bleek in staat een gedeeltelijk antwoord te geven op deze vraag:

> *659 FTEs are annually deployed for police traffic enforcement. These 659 represent the capacity of the traffic enforcement teams. Besides this capacity it can be expected that general police also spends some of it's time on traffic surveillance. Therefore the estimate of 659 is a minimum estimate; the total capacity will be higher. In 2000-2010 traffic enforcement in the Netherlands was at peak level. In 2010-2020 traffic enforcement has been reduced due to other priorities within police (such as cybercrime, human trafficking, terrorism, drugs, youth gangs, safety at public event). (https://www.swov.nl/en/facts-figures/fact/traffic-enforcement-what-traffic-enforcement-capacity-netherlands)*

Voor België zijn voor zover kon worden nagegaan geen cijfers bekend over de voltijds equivalente personeelskost bij de federale en lokale politie die wordt besteed aan verkeershandhaving.

6.2 Doelstellingen en strategieën voor politionele handhaving

We peilden naar het bestaan van officiële doelstellingen en strategieën inzake politionele handhaving van verkeersovertredingen met de vragen

> *Is there a predefined objective for the level of traffic enforcement activities? If so, what is the target for the total number of working hours/full time equivalent the police has to dedicate to traffic enforcement in one year? Does your country have any other targets for enforcement?*

en

> *Is there a predefined objective for the number of drivers to be stopped by the police for a check (regardless of the reason)?*

Slechts voor twee landen (Cyprus en Portugal) gaven de experten aan dat er specifieke handhavings-objectieven bestaan (volgens de Poolse expert zouden er plannen bij de politie kunnen bestaan, maar deze konden niet gerapporteerd worden).

In Cyprus zijn de doelstellingen vrij gedetailleerd uitgewerkt:

> *The only quantitative target, which is stated in the national Road Safety Strategic Plan for 2021-2030, is the following:*
>
> *- Performing annually at least one drink-drive roadside test per registered driver.*
>
> *Furthermore, in the 2021-2030 Strategic Plan, the following are stated:*
>
> *- Setting of yearly national targets for enforcement activities.*
>
> *- Implementation of effective enforcement strategies, in accordance to the relevant EU Recommendation EC2004.*
>
> *And in the Police Strategy Document for 2020-2022, the following are stated:*
>
> *- Contemporary technological means will be used for traffic enforcement at locations and road sections where serious road crashes occur.*
>
> *- Targeted law enforcement will be affected at blackspots and areas where road crashes due to speeding, drink-driving, non-use of seatbelts and crash helmets, and use of mobile phones, occur.*
>
> *No targets for the total number of working hours/full time equivalent to be allocated to traffic enforcement have been set.*

In Portugal wordt verwezen naar een handhavingsplan, maar daarvoor kon geen referentie opgegeven worden.

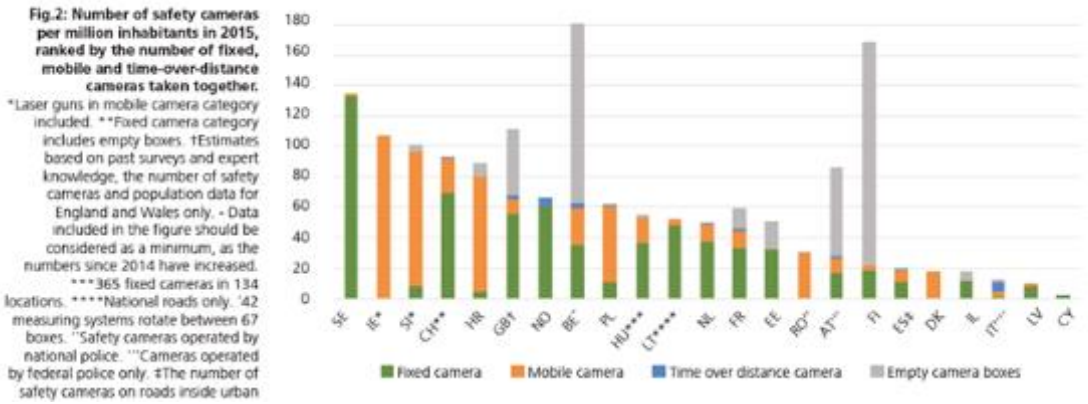
Zoals bekend is in België in het regeerakkoord opgenomen om jaarlijks één bestuurder op drie te controleren. Hoe deze doelstelling operationeel gedefinieerd moet worden is niet duidelijk. In vergelijking daarmee valt wel op dat Cyprus zeer ambitieus is.

6.3 Officiële statistieken over politiecontroles

6.3.1 Snelheid

De handhavingsdruk voor snelheidsovertredingen wordt zowel bepaald door fysieke vaststellingen van agenten op het terrein (al dan niet door middel van mobiele snelheidsmeters of speedguns) als door het gebruik van camera's, radars en sectiecontroles. Internationale gegevens over patrouilleactiviteiten zijn niet beschikbaar.

Uit een inventarisatie van ETSC uit 2016 (data 2015) blijkt dat in België relatief vaak gebruik gemaakt wordt van installaties voor snelheidscontrole waarin niet altijd een operationele camera actief is:



Figuur 44. Aantal snelheidscamera's per miljoen inwoners (ETSC, 2016)

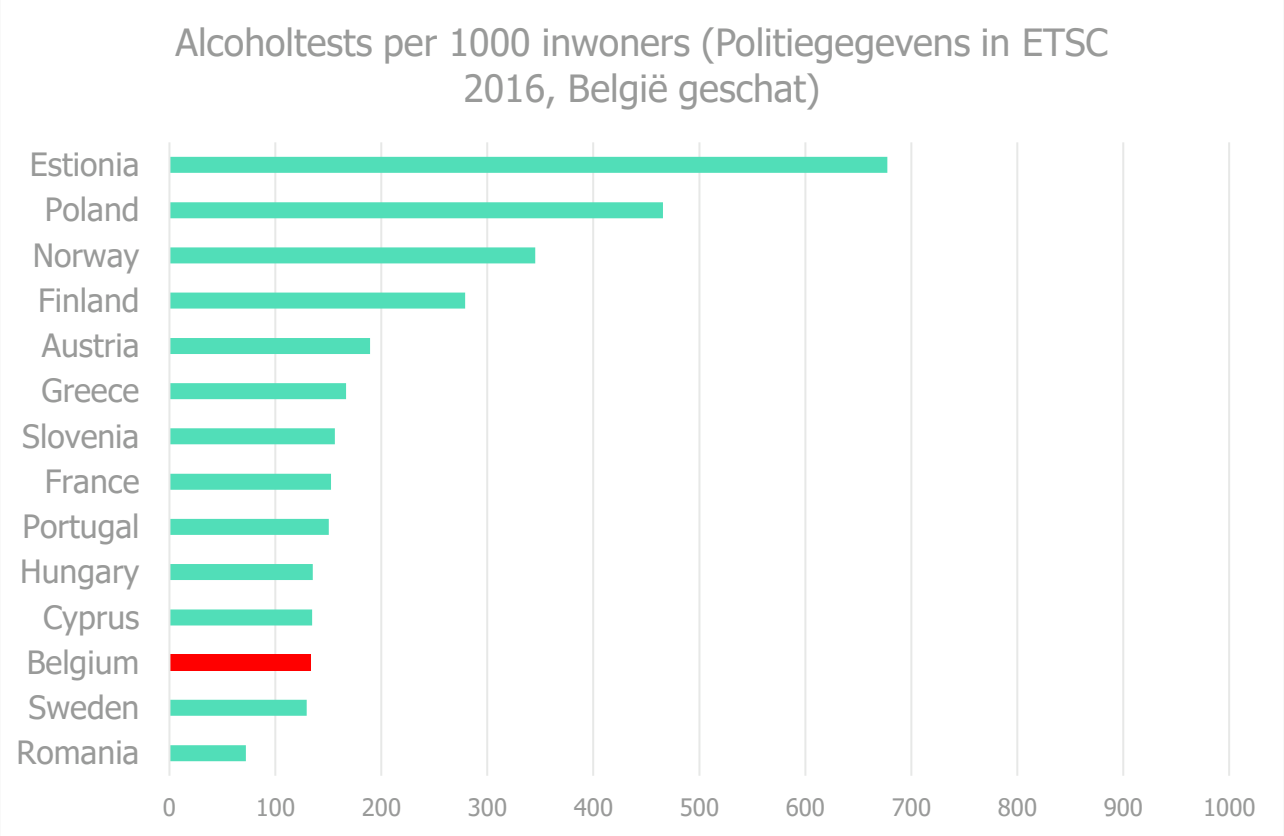
Wanneer geen rekening gehouden wordt met de zogenaamde lege installaties lijkt België zich internationaal gezien in de buik van het peloton op te houden. Volgens deze inventaris van het ETSC waren er in het jaar 2015 272 mobiele camera's opgesteld in België, 394 vaste camera's en 44 trajectcontrolecamera's (710 in totaal). Op een weggennet van in totaal 153.000 kilometer kwam dit in 2015 neer op 1 snelheidscamera per 215 kilometer weg. Inmiddels is zowel het aantal trajectcontroles als het aantal vaste snelheidsradars toegenomen, maar we konden tot dusver geen exacte cijfers hierover achterhalen.

Verschillende landen gaven in de expertsurvey een specifiek antwoord op de vraag naar hoeveel vaste camera's en systemen voor trajectcontrole gebruikt worden. Omwille van de specificiteit van de aangeleverde informatie vergt een analyse van het aantal van elk type snelheidsradars per inwoner een gedetailleerde inhoudelijke analyse.

6.3.2 Alcohol

Variaties in het aantal per inwoner afgelegde aantal alcoholtests vormen een van de meest duidelijke indicatoren van het handhavingsniveau. Het enige nadeel van deze indicator is dat deze weliswaar een goede graadmeter vormt voor de handhavingsinspanningen voor rijden onder invloed van alcohol, maar daarom niet van handhaving gericht op andere fenomenen waaraan misschien minder prioriteit gegeven wordt.

Voor België zijn geen politiegegevens beschikbaar over het jaarlijks zowel door de federale als de lokale politie aantal afgenomen alcoholtests. Voor Europa zijn de meest uitgebreide recent beschikbare politiegegevens overgenomen uit ETSC (2016). Het aantal voor België is daarbij gebaseerd op de attitudemeting van 2015, waarin bleek dat 20% van de bestuurders rapporteerde getest geweest te zijn op rijden onder invloed, wat op basis van de rijbewijsgegevens van 2015 neerkomt op ongeveer 1.5 miljoen ademtests uitgaande van de veronderstelling dat elke bestuurder exact één keer getest werd (cf. Silverans et al. 2018).



Figuur 45. Alcoholtests per 1000 inwoners volgens politiegegevens ETSC (2016)

Op basis van de gegevens van de landen die officiële politiegegevens rapporteerden in 2015 lijkt de handhavingsdruk in België met 133 tests per 1000 inwoners per jaar relatief laag te liggen, al liggen de cijfers van ongeveer de helft van de landen in de grafiek op ongeveer hetzelfde niveau.

Volgens de cijfers van ETSC (2018) registreerden Estland en Polen in 2014 en 2015 een relatief hoog aantal alcoholtests (meer dan 400 alcoholtests per 1.000 inwoners). Finland, dat ook zeer actief is in de strijd tegen rijden onder invloed, heeft 279 alcoholtesten per 1.000 inwoners uitgevoerd. Het is in Roemenië dat de kans om getest te worden op alcohol het laagst is (minder dan 80 bloedalcoholtesten per 1.000 inwoners).

Gezien de zelfgerapporteerde alcoholcontroles sterk correleren met de politiegegevens (cf. infra) en er voor veel meer landen zelfgerapporteerde dan politiegegevens beschikbaar zijn kan het niveau van handhaving voor rijden onder invloed volledi ger geëvalueerd worden op basis van zelfgerapporteerde gegevens (cf. volgend hoofdstuk). Onderstaande tabel geeft het aantal alcoholcontroles per 1000 inwoners voor de landen waarvoor politiecijfers bekend zijn voor het jaar 2019 of (corona-jaar) 2020. De cijfers voor België zijn geschat op basis van 24 procent van de bestuurders die in ESRA 2018 rapporteerden op alcohol getest geweest te zijn (bij een totaal van 7.8 miljoen rijbewijsbezitters).

Tabel 6. Alcoholtests per land volgens expertenbevraging 2021 (België geschat)

Land	Alcoholroadsidebreathtests	Per1000	Jaar
België	1 870 000	160	2018 (geschat)
Cyprus	43 376	36	2020
Frankrijk	9 033 797	138	2019
Oostenrijk	1 222 681	136	2020

Polen	16 844 530	445	2019
Portugal	1 778 142	174	2019
Slovenië	361 767	174	2020
Tsjechië	1 300 000	121	2019

België haalt een gemiddeld tot hoog niveau in vergelijking met deze selectie van landen. In vergelijking met hun strategische doelstelling om jaarlijks alle bestuurders te testen haalt Cyprus in 2020 een zeer zwak niveau (maar dit zou aan de Covid-pandemie te wijten kunnen zijn). Polen spant de kroon met jaarlijks bijna één op twee inwoners getest op alcohol.

6.3.3 Staandehoudingen door de politie

Over staandehoudingen door de politie zijn nagenoeg geen cijfers beschikbaar. In de expertenbevraging zijn alleen cijfers beschikbaar voor Nederland en Portugal. Per 1000 inwoners werden in Nederland slechts 31 bestuurders staande gehouden in 2020, wat op basis van zelfgerapporteerde cijfers uit 2014 een effect van de coronabeperkingen lijkt te zijn. In Portugal rapporteert men in 2019 244 staandehoudingen per 1000 inwoners.

Internationale vergelijkingen voor staandehoudingen zijn dus alleen mogelijk op basis van zelfgerapporteerde gegevens (cf. volgende secties). In België rapporteerden 19% van de autobestuurders in 2014 gestopt geweest te zijn door de politie voor een controle. Uitgaande van 7.8 miljoen rijbewijsbezitters en een populatie van 11.6 miljoen Belgen komt dit neer op 128 staandehoudingen per 1000 bestuurders.

6.4 Zelfgerapporteerde politiecontroles

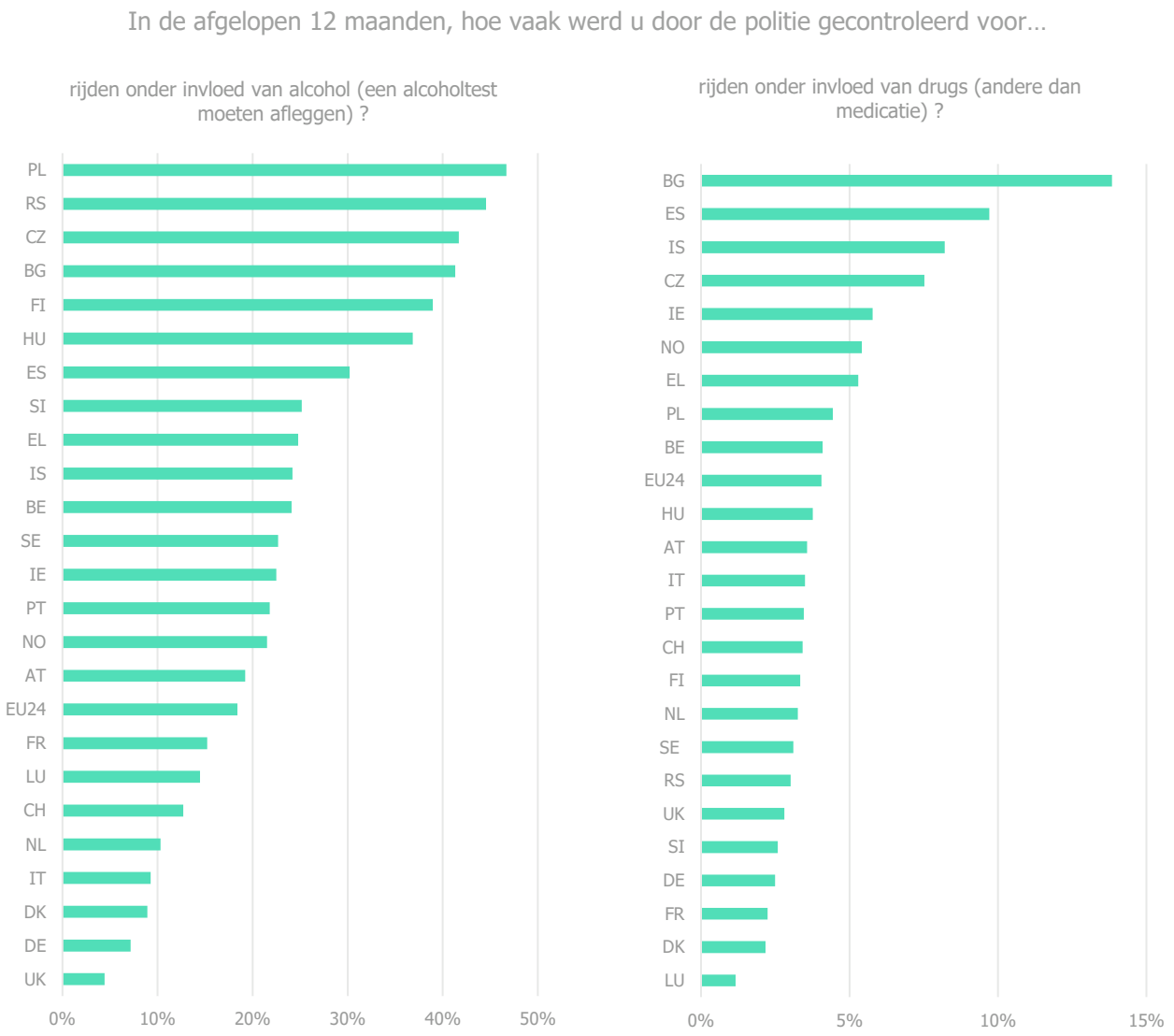
6.4.1 Zelfgerapporteerde alcoholcontroles

In de meeste Europese landen kan de politie willekeurige ademtests uitvoeren, wat niet het geval is in Duitsland, Malta en Groot-Brittannië. Willekeurige tests betekenen dat elke bestuurder (auto of motorfiets) dezelfde kans heeft om te worden geselecteerd voor een alcoholtest. Voor België zijn er geen officiële cijfers beschikbaar van de politie over het aantal uitgevoerde alcoholcontroles.

Daarnaast kunnen zelfgerapporteerde gegevens een beeld geven van het controleniveau in verschillende Europese landen. In de ESRA 2_2018-enquête werd het objectieve risico om betrapt te worden op het rijden onder invloed van alcohol en drugs geëvalueerd door de vraag "In de afgelopen 12 maanden, hoe vaak bent u door de politie gecontroleerd voor:

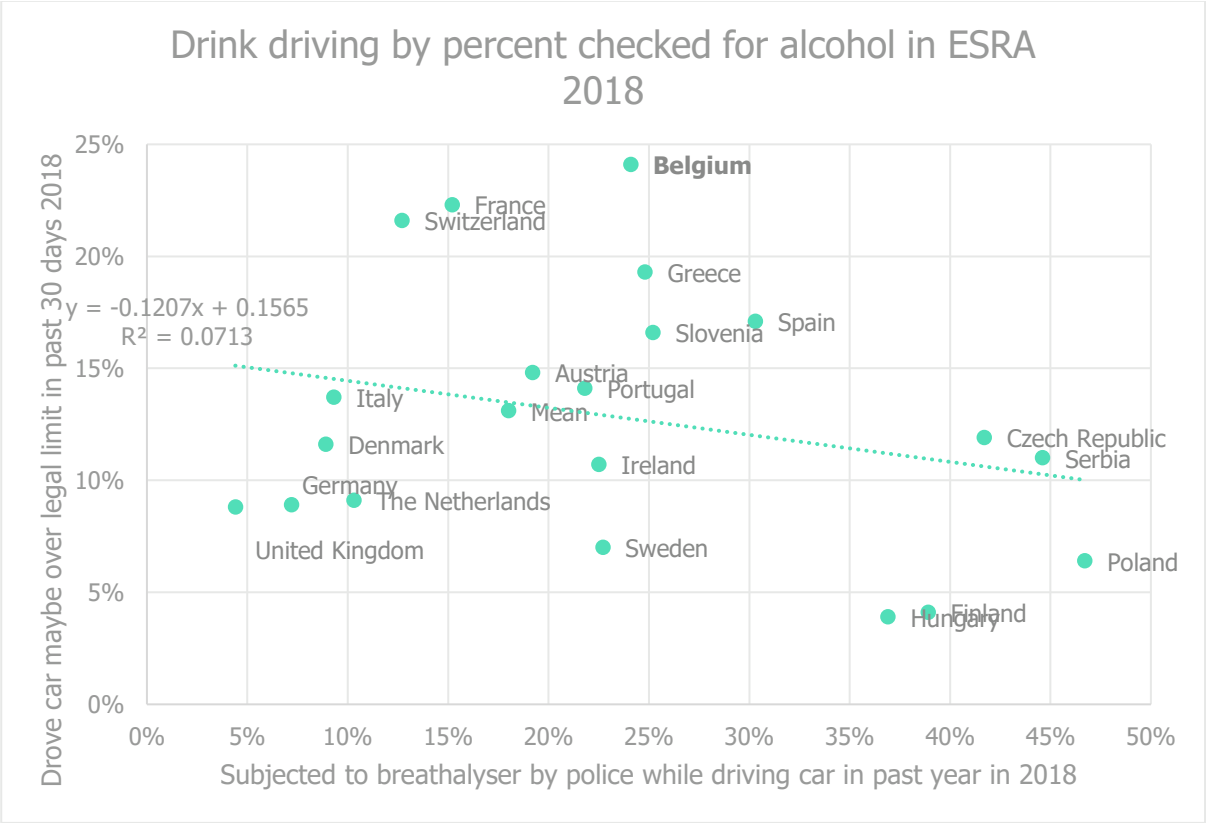
- alcoholgebruik tijdens het besturen van een auto (d.w.z. onderworpen aan een blaastest)
- het gebruik van drugs (anders dan medicatie) tijdens het autorijden? »

24% van de ondervraagde Belgen zegt het voorbije jaar minstens één keer een ademtest te hebben ondergaan. Dat is boven het Europese gemiddelde van 19%. De kans om onder invloed getest te worden is hoger in Polen (47%), een land dat zijn controlestrategie sinds 2015 heeft aangescherpt (ETSC, 2018) en Servië (45%). Finland voert ook een groot aantal alcoholtests in het bloed uit, het percentage respondenten dat aangeeft te zijn gecontroleerd ligt er op 39%. Bovendien is het niveau van zelfgerapporteerde controles relatief hoog in Tsjechië (42%), Bulgarije (41%) en Hongarije (37%). De laagste controlecijfers worden geregistreerd in het Verenigd Koninkrijk (4%) en Duitsland (7%), landen waar geen willekeurige ademtests kunnen wordenuitgevoerd, evenals Denemarken (9%).



Figuur 46. Zelfgerapporteerde alcoholcontroles tijdens het afgelopen jaar. 24 Europese landen. Bron ESRA2 (2018)

In de grafiek hieronder relateren we het in 2018 zelfgerapporteerde percentage op alcohol gecontroleerde bestuurders aan het zelfgerapporteerde gedrag. In België werd zoals gezegd ongeveer een kwart van alle autobestuurders in het afgelopen jaar aan een ademtest onderworpen (ESRA, 2018). België ligt daarmee ongeveer op het niveau van Portugal, Ierland en Zweden. De grafiek van 2018 komt op lichte variaties na zeer goed overeen met de grafiek van 2014 gerapporteerd in Silverans et al (2018).

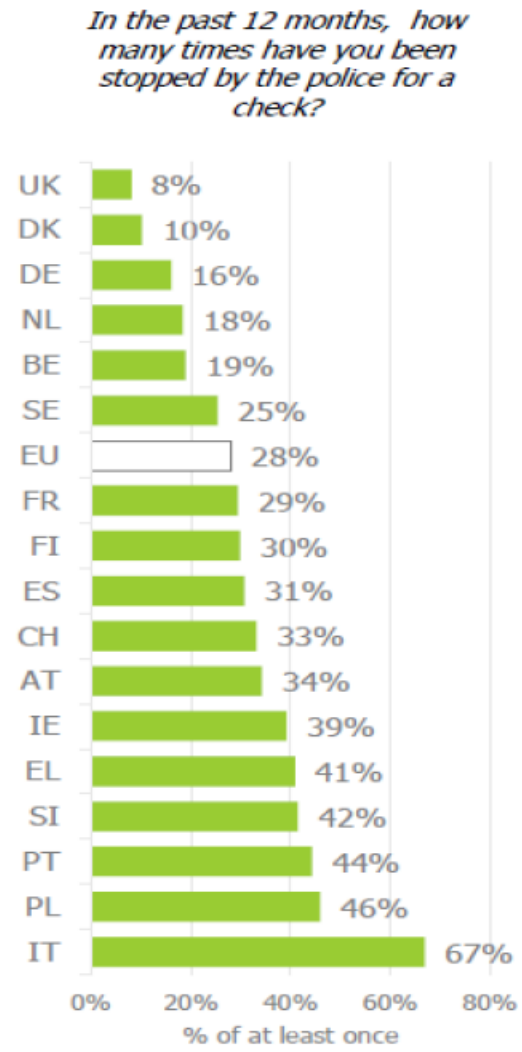


Figuur 47. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in functie van percentage bestuurders getest per land per jaar

Globaal genomen is er een duidelijke negatieve correlatie tussen het aantal op alcohol gecontroleerde bestuurders en het percentage bestuurders dat toegeeft in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben. Landen waarin 40 à 50 procent van de bestuurders getest werden per jaar doen het duidelijk beter dan België. Er zijn evenwel ook een aantal landen die het eveneens beter doen dan België ondanks een veel kleiner aantal alcoholtests. In landen als Duitsland en het Verenigd Koninkrijk is dit duidelijk gerelateerd aan de controlestrategie (vooral controles op basis van afwijkend rijgedrag), voor landen als Nederland en Denemarken zou moeten onderzocht worden waardoor zij zo goed presteren ondanks een kleinere handhavingsdruk.

6.4.2 Zelfgerapporteerde staandehoudingen

Over staandehoudingen door de politie zijn geen recente gegevens beschikbaar gezien deze vraag niet in de ESRA enquête van 2018 opgenomen werd. Uit de cijfers van 2014 blijkt dat in België relatief weinig bestuurders staande gehouden worden ten opzichte van andere landen.



Figuur 48. Percentage bestuurders gestopt door de politie per jaar (ESRA 2014)

6.5 Subjectieve pakkans: gepercipieerde kans om gecontroleerd te worden door de politie

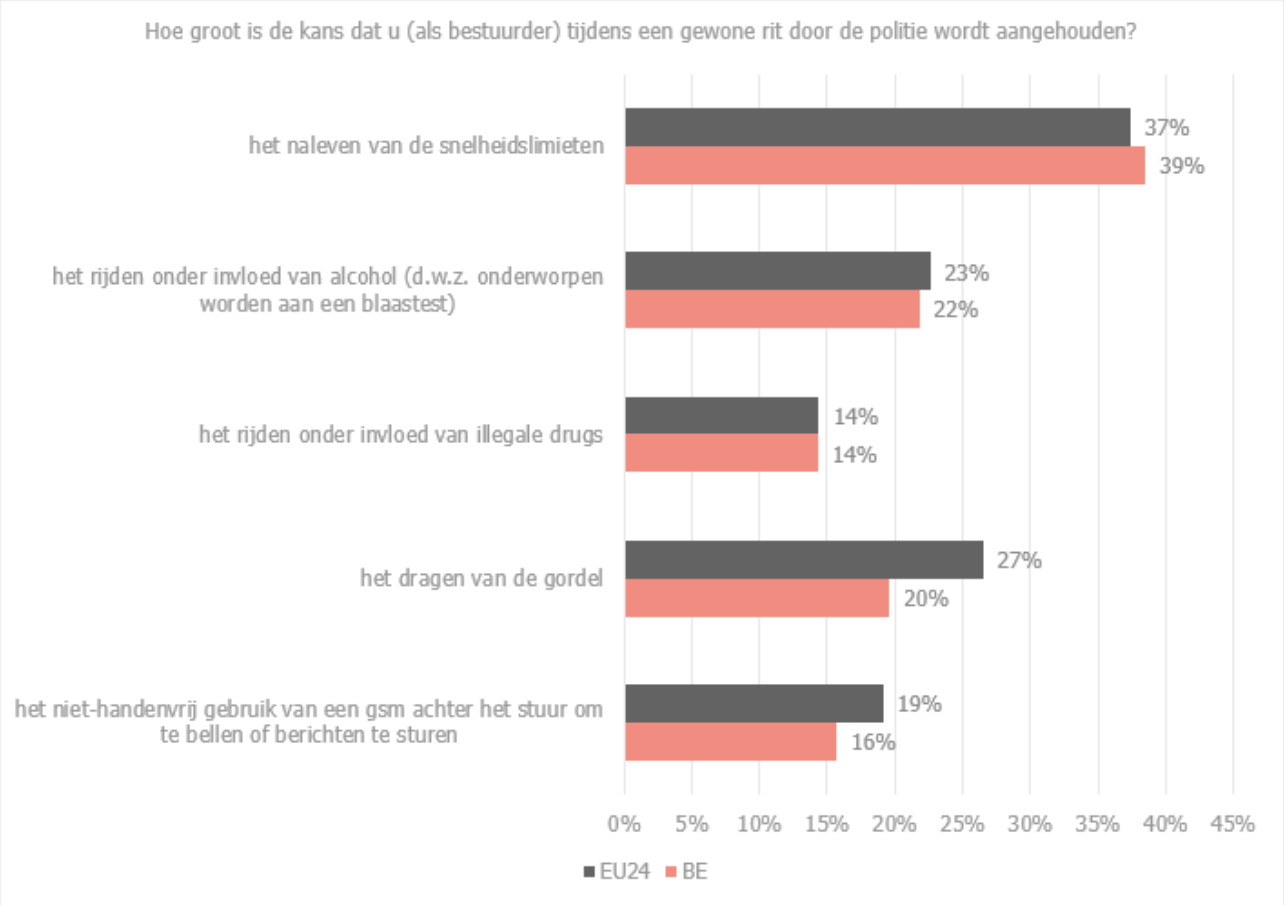
6.5.1 Overzicht

Het subjectieve risico om betrapt te worden is bepalend voor het gedrag van weggebruikers, meer nog dan het objectieve risico. Met "subjectief risico om gepakt te worden" bedoelen we de perceptie van de weggebruiker van het risico dat hij betrapt kan worden.

Deelnemers aan de ESRA2_2018-enquête werd gevraagd om de kans in te schatten, als automobilist, om tijdens een typisch traject door de politie te worden gecontroleerd op ...

- "alcohol, met andere woorden, om te worden onderworpen aan een blaastest"
- "het gebruik van illegale drugs"
- "naleving van snelheidsbeperkingen (met inbegrip van controles uitgevoerd door een politieauto met radar, vaste radars, mobiele radars en sectiecontrole-radars)"
- "het dragen van een veiligheidsgordel"
- "het gebruik van een mobiele telefoon"

Over het algemeen ligt het Europese gemiddelde niet veel hoger dan het Belgische gemiddelde. België onderscheidt zich nauwelijks van de andere Europese landen voor de gepercipieerde kans om gecontroleerd te worden op het naleven van snelheidslimieten (39% tegen 37% voor het Europese gemiddelde). Wat het dragen van veiligheidsgordels betreft, acht slechts 20% van de Belgische respondenten het waarschijnlijk dat men zou worden gecontroleerd op het dragen van veiligheidsgordels, tegen een Europees gemiddelde van 27%.



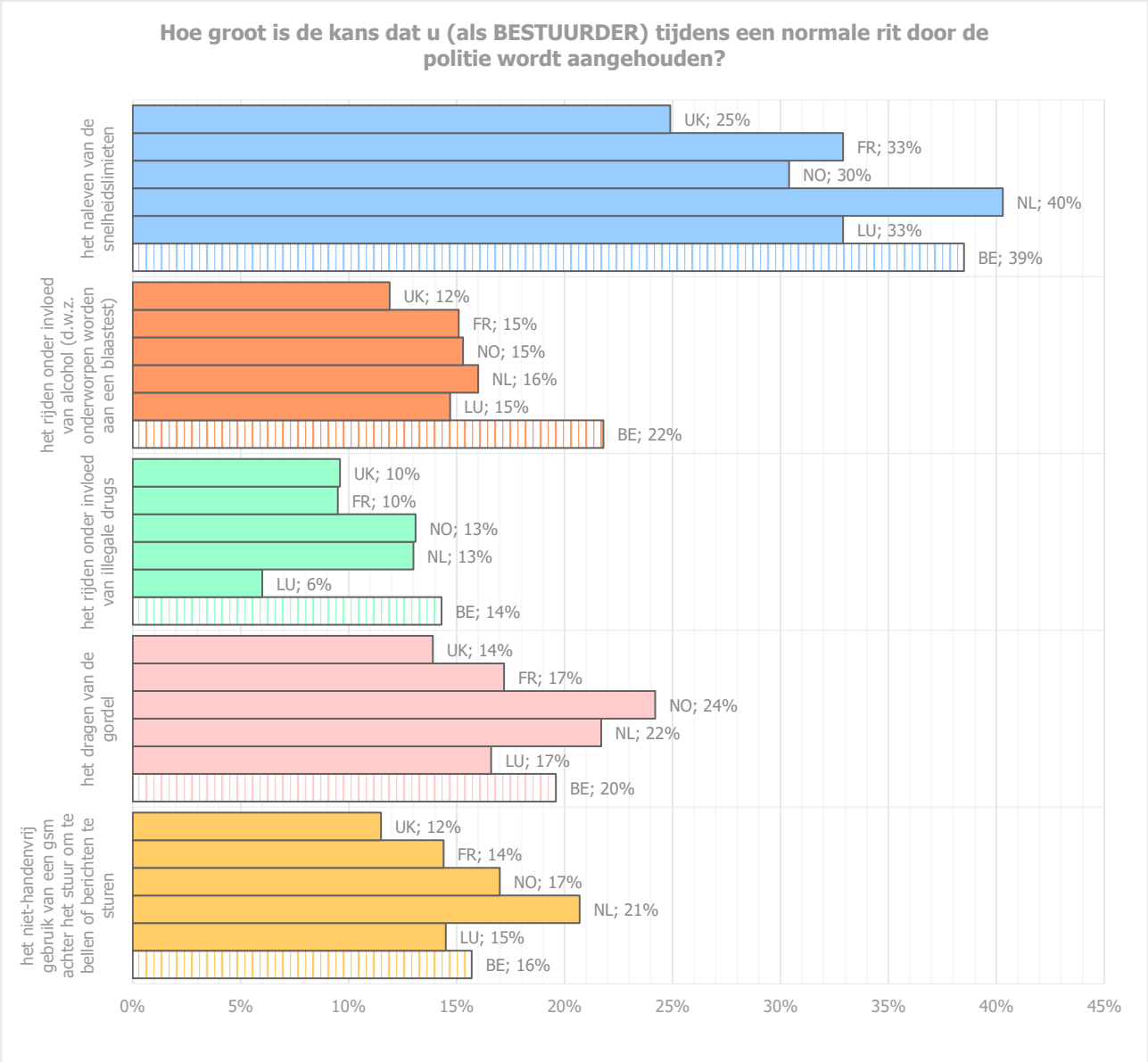
Figuur 49. Subjectieve pakkans voor verschillende types verkeersovertredingen. België en de EU24. Bron ESRA2 (2018-2019).

In de tabel hieronder wordt de subjectieve pakkans in België vergeleken met de buurlanden en een aantal andere landen die deelnamen aan het ESRA2 project. België komt pas op de derde plaats wat betreft de kans om gecontroleerd te worden op het gebruik van de telefoon tijdens het rijden (16% voor België tegen 21% voor Nederland en 17% voor Noorwegen) en voor het dragen van veiligheidsgordels (20% in België tegen 24% in Noorwegen en 22% in Nederland).

Wat de naleving van de snelheidslimieten betreft, is de waargenomen kans om te worden gecontroleerd vergelijkbaar tussen België (39%) en Nederland (40%), maar lager in het Verenigd Koninkrijk (25%) en Noorwegen (30%). Ter indicatie: het Europese land met de hoogste subjectieve kans om gecontroleerd te worden op snelheid is IJsland met een percentage van 58%, op de voet gevolgd door Servië (57%) en Polen (56%).

Voor het gebruik van illegale drugs heeft België opnieuw het hoogste percentage (14%), op de voet gevolgd door respectievelijk Nederland en Noorwegen (13%). De laagste kans om gecontroleerd te worden op drugsgebruik tijdens het rijden is in Luxemburg (slechts 6%). Wat betreft de kans om onderworpen te worden aan een ademtest, rapporteerden Belgische respondenten de hoogste subjectieve kans om gecontroleerd te worden (22%). Met betrekking tot het subjectieve risico om betrapt te worden voor rijden onder invloed, is het interessant om op te merken dat de vier landen met het grootste subjectieve risico om te worden gepakt,

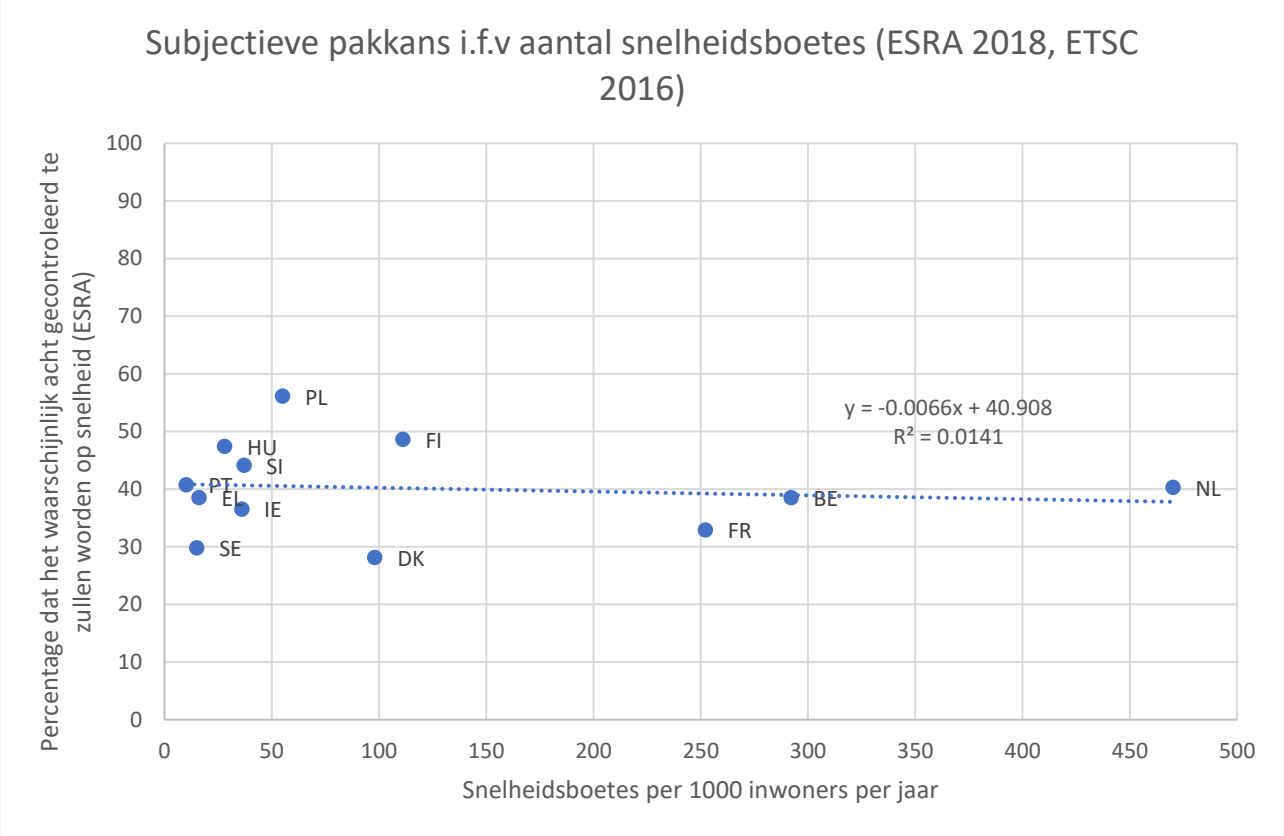
ook de landen zijn die het grootste objectieve risico hebben om te worden gepakt (Polen, Servië, Tsjechië en Bulgarije met een percentage tussen 53-36%).



Figuur 50. Subjectieve pakkans voor een verschillende overtredingen. België, Noorwegen, Nederland, Frankrijk, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk. Bron ESRA2 (2018).

6.5.2 Snelheid

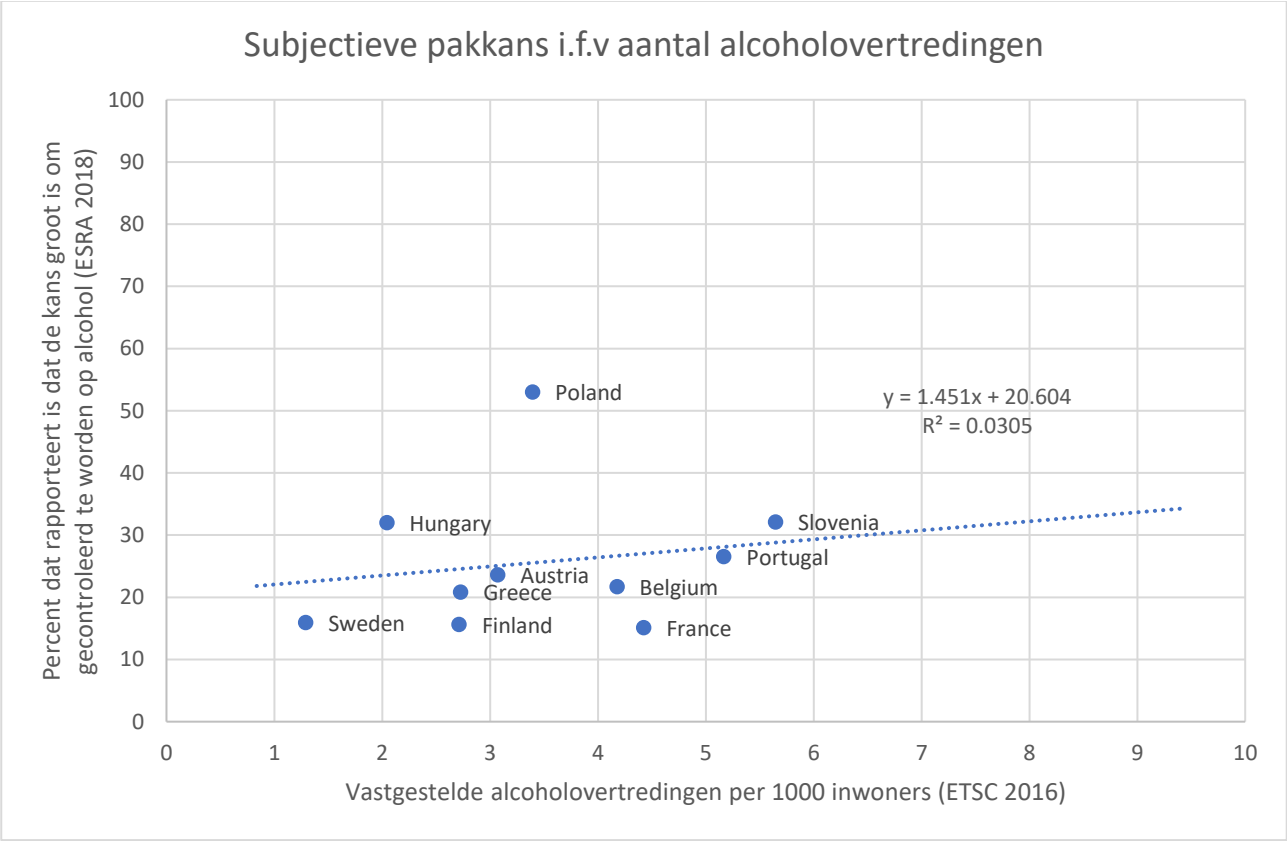
In onderstaande figuur tonen we aan dat de subjectieve kans om op snelheid gecontroleerd te worden quasi ongerelateerd is aan het aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners. Kijkend naar alle Europese landen die deelnamen aan ESRA is de subjectieve pakkans gemiddeld in België, terwijl het aantal vastgestelde overtredingen relatief hoog ligt. De vastgestelde overtredingen worden besproken in het volgende hoofdstuk.



Figuur 51. Subjectieve pakkans voor snelheid in functie van aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar (ETSC, ESRA).

6.5.3 Alcohol

De subjectieve kans om op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd te worden wordt op onderstaande grafiek afgebeeld op de y-as. Met 22 procent van de Belgen die de kans om gecontroleerd te worden groot of zeer groot vindt ligt de subjectieve pakkans in vergelijking met de andere Europese landen laag tot gemiddeld. De correlatie met het aantal vastgestelde overtredingen ligt vrij laag (R^2 van 0.03), wat een zeer zwak verband tussen subjectieve pakkans en vastgestelde overtredingen inhoudt.

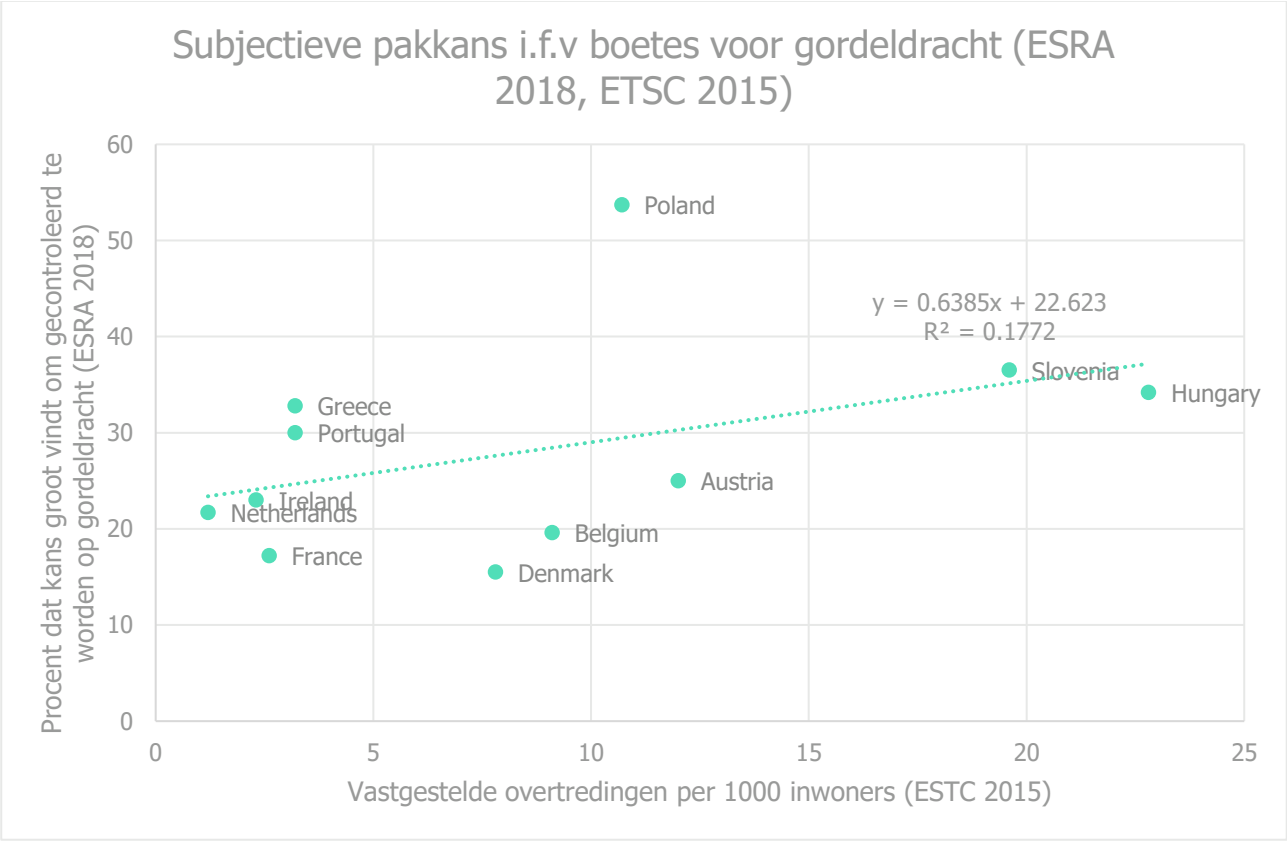


Figuur 52. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed in functie van vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners (ESRA, ETSC).

6.5.4 Gordeldracht

Een type overtreding waarbij de subjectieve pakkans vrij goed correleert met het aantal vastgestelde overtredingen is het niet dragen van de gordel. Hoe meer overtredingen hiervoor door de politie vastgesteld worden, hoe hoger de subjectieve pakkans. In het geval van België ligt de subjectieve pakkans relatief laag en het aantal overtredingen per 1000 inwoners rond de mediaan van de landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn.

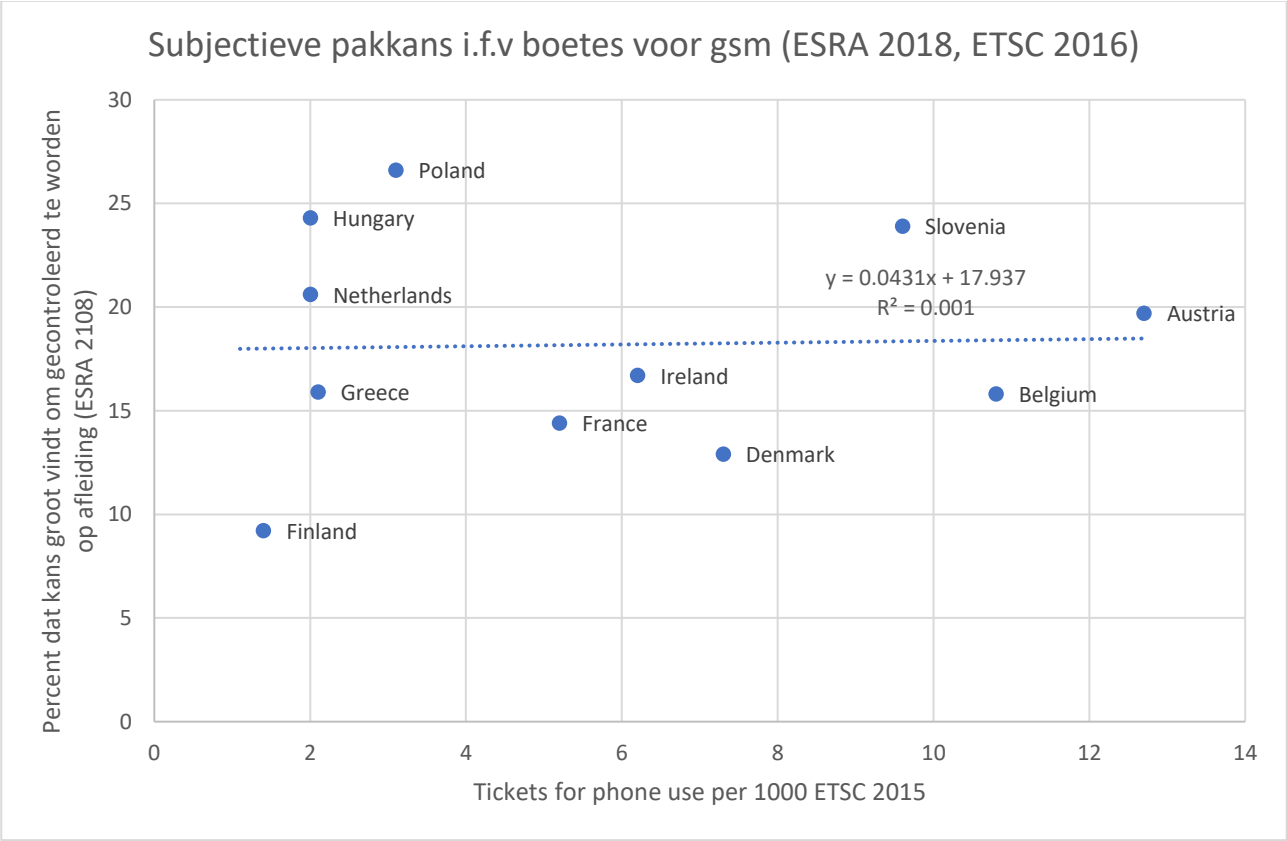
Gezien het belang van de subjectieve pakkans als gedragsdeterminant zou moeten geëvalueerd worden in hoeverre winst kan worden geboekt in de subjectieve pakkans, door relatief meer prioriteit te geven aan de handhaving van gordeldracht.



Figuur 53. Subjectieve pakkans voor het niet dragen van de gordel in functie van aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC).

6.5.5 Afleiding

Uit de x-as van onderstaande grafiek kan afgelezen worden dat in 2015 (het laatste jaar waarvoor rechtstreeks vergelijkbare internationale cijfers beschikbaar zijn), in België relatief veel overtredingen geregistreerd werden door de politie voor het niet handenvrij bellen achter het stuur. De subjectieve pakkans volgt dit gegeven niet en ligt relatief laag. Ook internationaal gezien kan er niet veel samenhang tussen vastgestelde overtredingen en de subjectieve pakkans vastgesteld worden.



Figuur 54. Subjectieve pakkans voor gsm-gebruik achter het stuur in functie van aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC).

6.6 Door de politie vastgestelde overtredingen

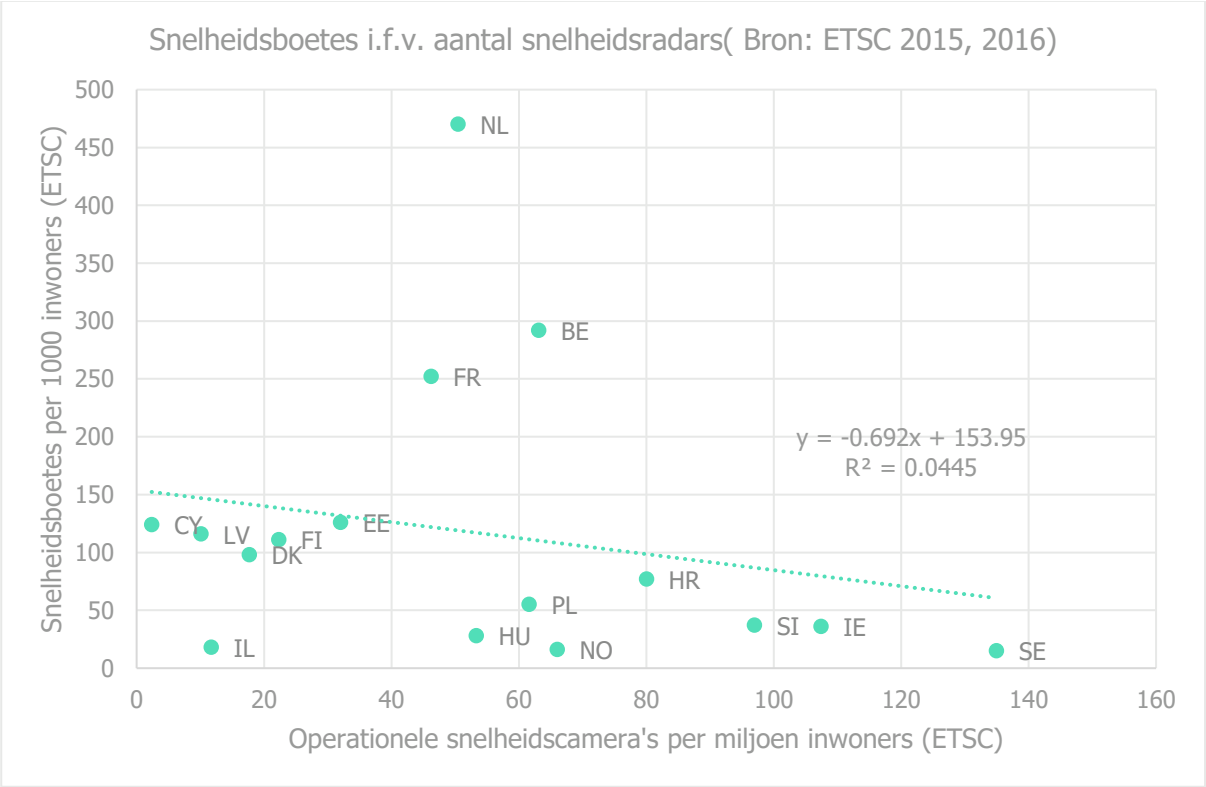
Zoals in de inleiding vermeld is er geen ideale of allesomvattende indicator van de handhavingsdruk. Het aantal door de politie vastgestelde overtredingen wordt beschouwd als een interessante proxy voor handhavingsdruk. Bij de interpretatie van deze statistieken dient wel voor ogen gehouden te worden dat het aantal vastgestelde overtredingen niet alleen de handhavingsdruk weerspiegelt, maar ook bepaald is door variaties in de frequentie van overtredingen, variaties in de (a)selectiviteit van de controleactiviteiten, handhavingsprioriteiten van de politie, verkeersvolumes enz...

In dit hoofdstuk maken we een analyse van de beschikbare gegevens over verkeersovertredingen en proberen we deze waar mogelijk te relateren aan indicatoren op het vlak van gedrag.

6.6.1 Vastgestelde snelheidsovertredingen

Ondanks de gemiddelde positie op gebied van het aantal snelheidsradars staat België aan de kop van Europa wat het aantal snelheidsboetes per inwoner betreft. Zoals blijkt uit de grafiek hieronder bijna 300 snelheidsboetes uitgeschreven per 1000 inwoners. Alleen Nederland scoort met 470 snelheidsboetes per 1000 inwoners nog extremer.

Wanneer we het aantal snelheidsboetes per inwoner afzetten tegenover het aantal actieve snelheidscamera's per inwoner (cf. Figuur 55 hieronder) stellen we geen duidelijk verband vast tussen beide indicatoren.



Figuur 55. Vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar in functie van aantal operationele snelheidscamera's per miljoen inwoners (ETSC).

Binnen de groep met tussen de 50 en 70 camera's per miljoen inwoners stellen we een grote variatie vast van het aantal snelheidsboetes per inwoner. Frankrijk bevindt zich ongeveer op het niveau van België, maar voor eenzelfde aantal camera's worden er in landen als Polen, Noorwegen en Hongarije vijf keer minder overtredingen vastgesteld. Het zou interessant zijn om te evalueren of er in deze landen effectief minder vaak snelheidsovertredingen gepleegd worden dan wel of andere factoren bepalend zijn voor dit relatief kleine aantal overtredingen (e.g. plaatsing van radars op risicolocaties, zichtbaarheid van de controle, selectiviteit in de plaatsing van radars enz...).

De cijfers van de expertenbevraging bevestigen de relatief hoge pakkans voor snelheidsovertredingen in België. Voor die landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn doen alleen Oostenrijk en Nederland het "beter" dan België:

Tabel 7. Snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar.

Land	Snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar	Jaar
België	349	2019
Cyprus	57	2020
Finland	0	
Frankrijk	198	2019
Griekenland	22	2019
Kroatië	72	
Letland	193	2020
Nederland	371	2020
Oostenrijk	553	2020
Roemenië	35	2020
Slovenië	54	2020

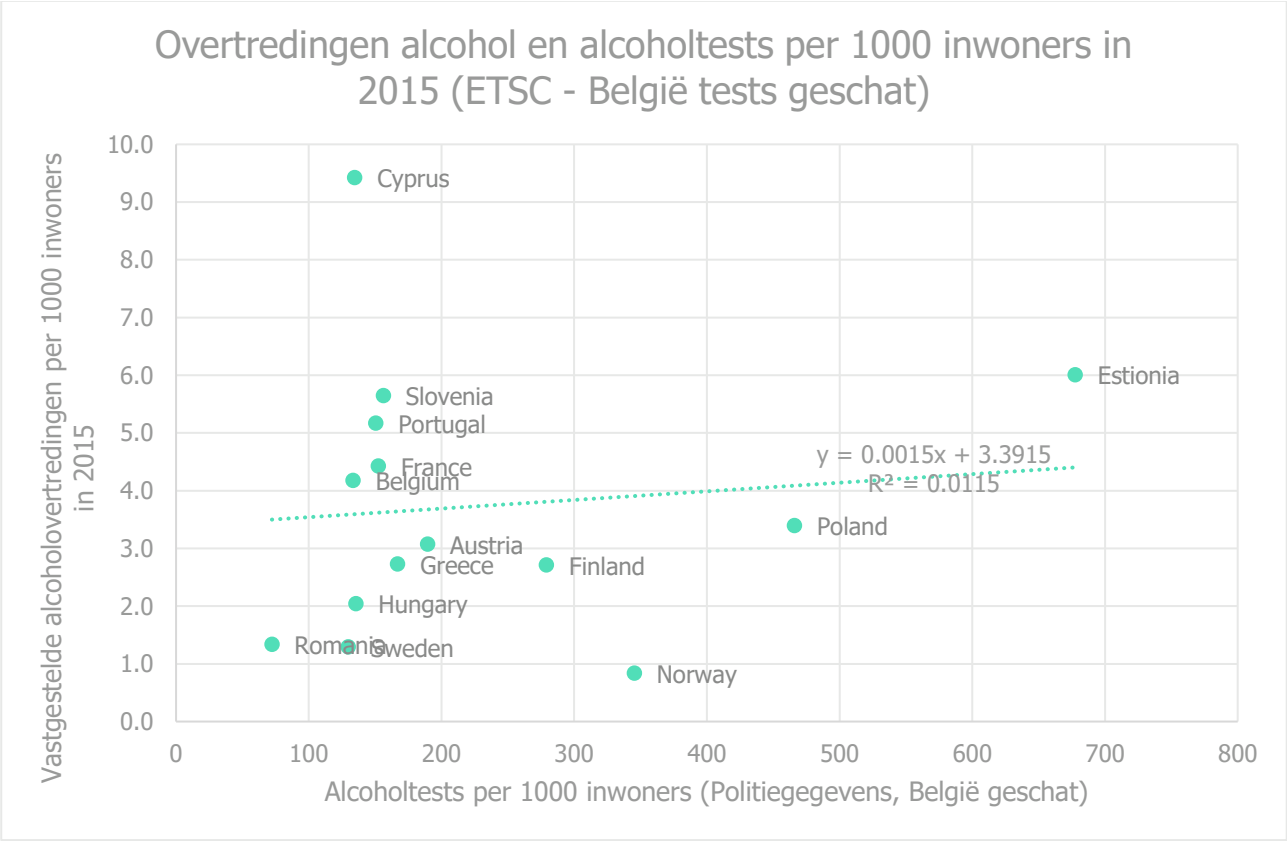
6.6.2 Vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol

In de onderstaande grafiek zijn de vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol per 1000 inwoners (bron: ETSC, 2016) weergegeven op de y-as. In België worden per 1000 inwoners jaarlijks 4.1 overtredingen vastgesteld. België ligt daarmee in de buurt van het Europese gemiddelde.

Als we deze gegevens uitzetten tegenover het aantal jaarlijks door de politie per 1000 inwoners uitgevoerde alcoholtests stellen we geen statistisch verband vast tussen beide indicatoren (voor België zijn deze cijfers niet beschikbaar, maar geschat op basis van 20% van de bestuurders die in 2015 rapporteerden getest geweest te zijn op rijden onder invloed - Silverans et al. 2018).

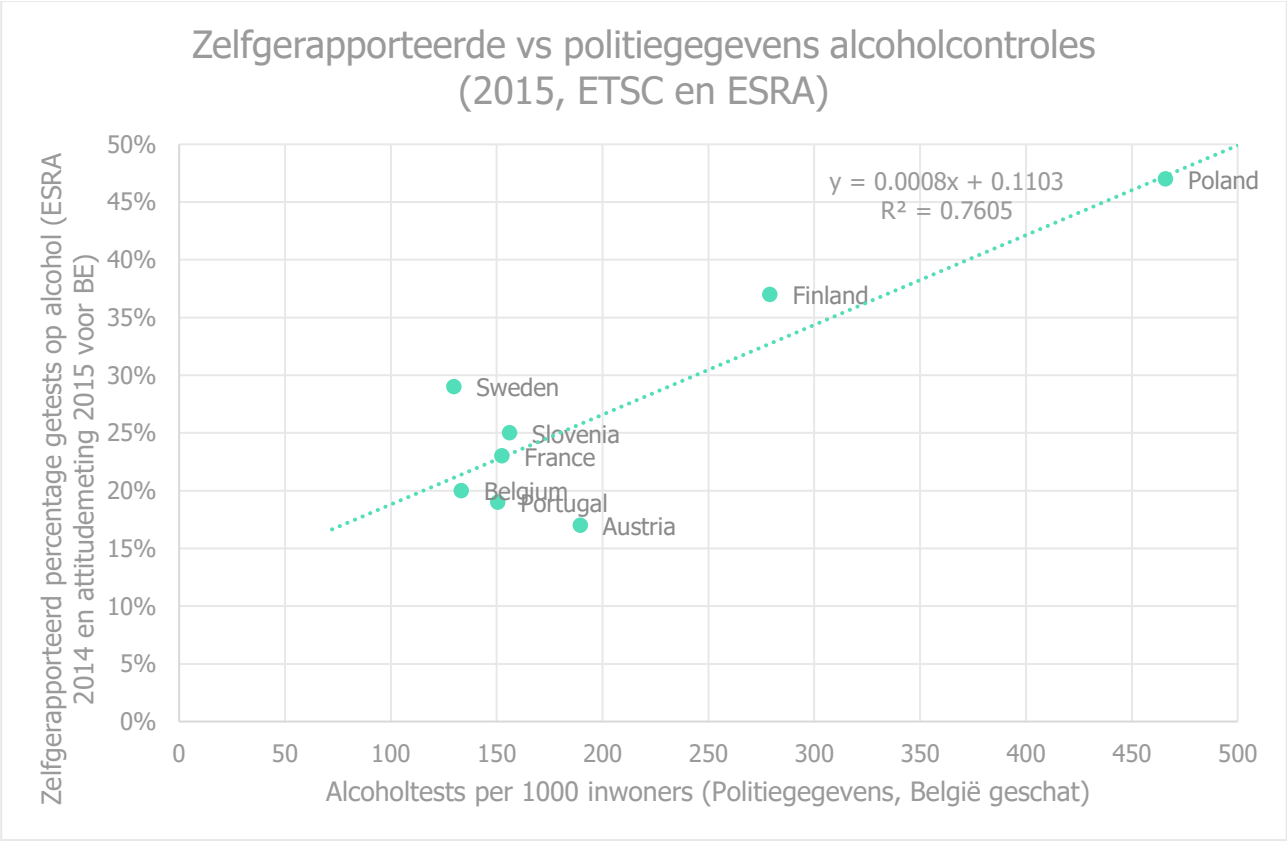
Net zoals bleek uit de zelfgerapporteerde alcoholcontroles, ligt België ook in de vergelijking op basis van politiegegevens voor beide landen in de buurt van het Europese gemiddelde van de landen waarvoor politiegegevens beschikbaar zijn.

Het ontbreken van een verband tussen het aantal vastgestelde overtredingen en het aantal uitgevoerde alcoholtests is niet onverwacht. Dit verband is immers het resultaat van twee mekaar tegenwerkende (in dit geval opheffende) effecten. Enerzijds is het evident dat hoe meer alcoholtests er uitgevoerd worden, hoe meer overtredingen op basis van deze controles zullen vastgesteld worden (alle andere variabelen gelijk gelaten). Anderzijds weten we dat hoe meer alcoholcontroles er uitgevoerd worden, hoe minder bestuurders geneigd zijn onder invloed te rijden.



Figuur 56. Vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners in functie van aantal alcoholtests per 1000 inwoners (België geschat)

Ter controle van de zelfgerapporteerde data over alcoholcontroles hebben we voor die landen waarvoor zowel ETSC (2015) als ESRA 2014 data rapporteren beide databronnen met mekaar vergeleken. Uit onderstaande grafiek blijkt dat beiden quasi perfect correleren, wat het gebruik van zelfgerapporteerde gegevens voor deze indicator valideert.



Figuur 57. Zelfgerapporteerd percentage gecontroleerde bestuurders in functie van aantal alcoholtests per 1000 inwoners (ETSC, ESRA, alcoholtests voor België geschat)

In tegenstelling tot de grafiek met louter zelfgerapporteerde gegevens ligt België in deze grafiek aan de staart van het peloton, wat op het eerste gezicht een relatief lage handhavingsdruk voor rijden onder invloed van alcohol kan suggereren. De reden daarvoor is dat in deze grafiek alleen de data van landen die zowel politiegegevens als zelfgerapporteerde gegevens aanleverden zijn opgenomen.

Voor een volledig beeld moeten we naar Figuur 46 in paragraaf 6.4.1 verwijzen, waaruit op basis van de veel grotere groep landen die zelfgerapporteerde gegevens rapporteren, blijkt dat de handhavingsdruk in België voor alcohol eerder gemiddeld is.

De cijfers van de enquête hebben zowel betrekking op 2019 als 2020 (corona bias), maar liggen globaal genomen in lijn van de cijfers voor 2015:

Tabel 8. Alcoholovertredingen per 1000 inwoners per jaar.

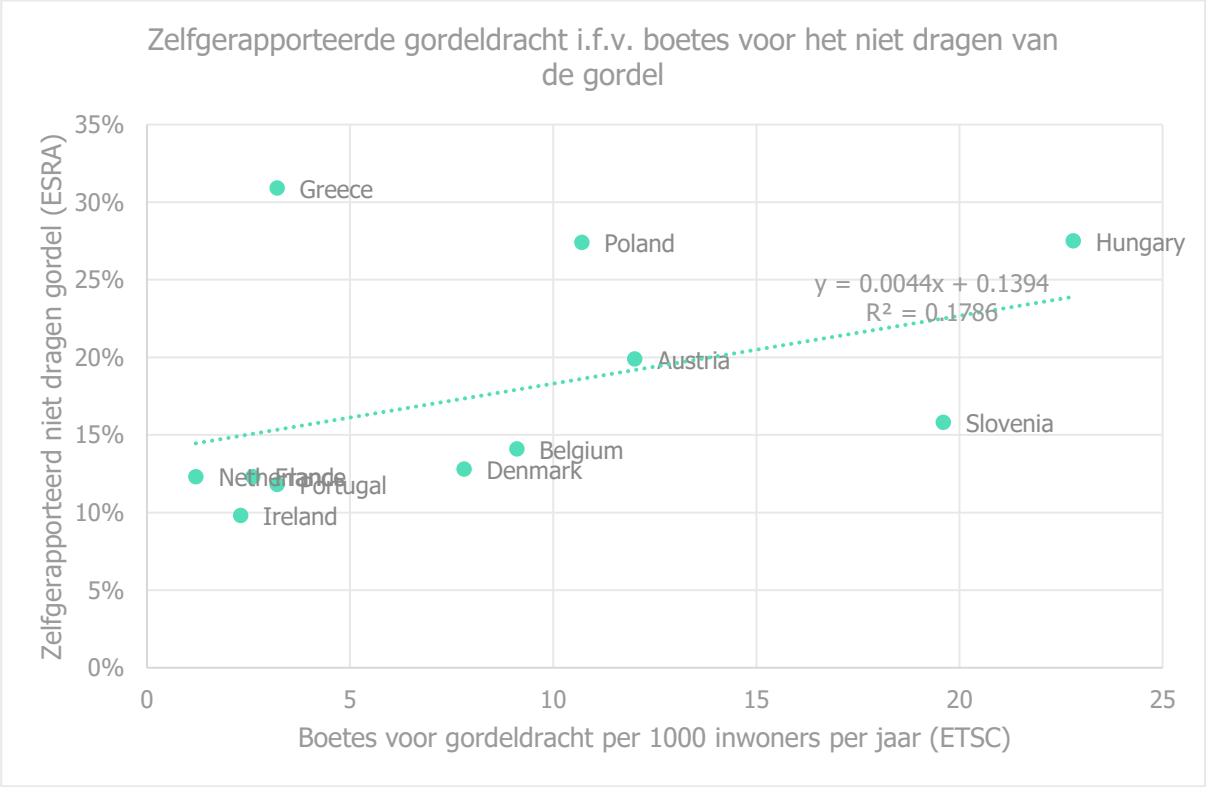
Land	Alcoholovertredingen per 1000 inwoners per jaar	Year
België	4.5	2019
Cyprus	3.2	2020
Frankrijk	2.7	2019
Griekenland	3.0	2019
Kroatië	7.6	
Letland	1.5	2020
Nederland	1.7	2020
Oostenrijk	0.6	2020
Polen	2.9	2019
Portugal	3.7	2019
Roemenië	1.4	2020
Slovenië	5.6	2020
Tsjechië	1.8	2020
Zwitserland	1.2	2019

6.6.3 Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel

Gezien overtredingen voor gordeldracht (op enkele uitzonderingen na, waarbij gebruik gemaakt wordt van intelligente camera's om de vaststellingen te ondersteunen) meestal het gevolg zijn van patrouille-activiteiten en vaststellingen van agenten op het terrein, lijkt het aantal overtredingen hiervoor op het eerste gezicht een mogelijke proxy voor het handhavingsniveau. Aangezien het gedrag van bestuurders inzake gordeldracht en gsm gebruik achter het stuur eveneens sterk internationaal variëren (cf. e.g. ESRA 2018) dienen ook deze cijfers met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden.

In de grafiek hieronder geven we het aantal vastgestelde overtredingen per jaar voor het niet dragen van de gordel voor op de X-as. In België ligt dit met 9 vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar in de buurt van het Europese gemiddelde. Op basis van deze indicator lijkt de handhavingsdruk voor het niet dragen van de gordel in België op relatief gemiddeld niveau in Europa te liggen. Het percentage bestuurders dat in 2018 in ESRA rapporteerde wel eens zonder gordel te rijden ligt internationaal gezien ook in de buurt van het gemiddelde. Door in dezelfde figuur op de Y-as dit percentage weer te geven komen we tot een interessante vaststelling over de relatie tussen beide indicatoren voor gordeldracht.

Op basis van het afschrikkend effect van verkeershandhaving kan men verwachten dat - net zoals bij bijvoorbeeld rijden onder invloed kan vastgesteld worden - hoe meer boetes er uitgeschreven worden, hoe minder bestuurders geneigd zijn om overtredingen te begaan. Op basis van gedragsgegevens van ESRA stellen we voor gordeldracht echter vast dat hoe meer boetes er uitgeschreven worden, hoe vaker bestuurders toegeven geen gordel te dragen. In sommige gevallen lijkt de theoretisch te verwachten relatie tussen beide dan ook verstoord door het feit dat indien er veel overtredingen voorkomen het voor de politie gemakkelijker is om overtredingen vast te stellen.



Figuur 58. Zelfgerapporteerde frequentie van het niet dragen van de gordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC)

Op basis van de expertenbevraging zien we dat in België ook in 2019/2020 significant meer overtredingen voor het niet dragen van de gordel (de cijfers voor België omvatten de overtredingen voor kinderzitjes) telt dan Frankrijk en Nederland. Daarbij valt wel op dat in een aantal Oost-Europese landen meer dan het dubbele aantal overtredingen per 1000 inwoners vastgesteld worden dan in België (met name in Roemenië en Slovenië).

Tabel 9. Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar volgens de expertenbevraging

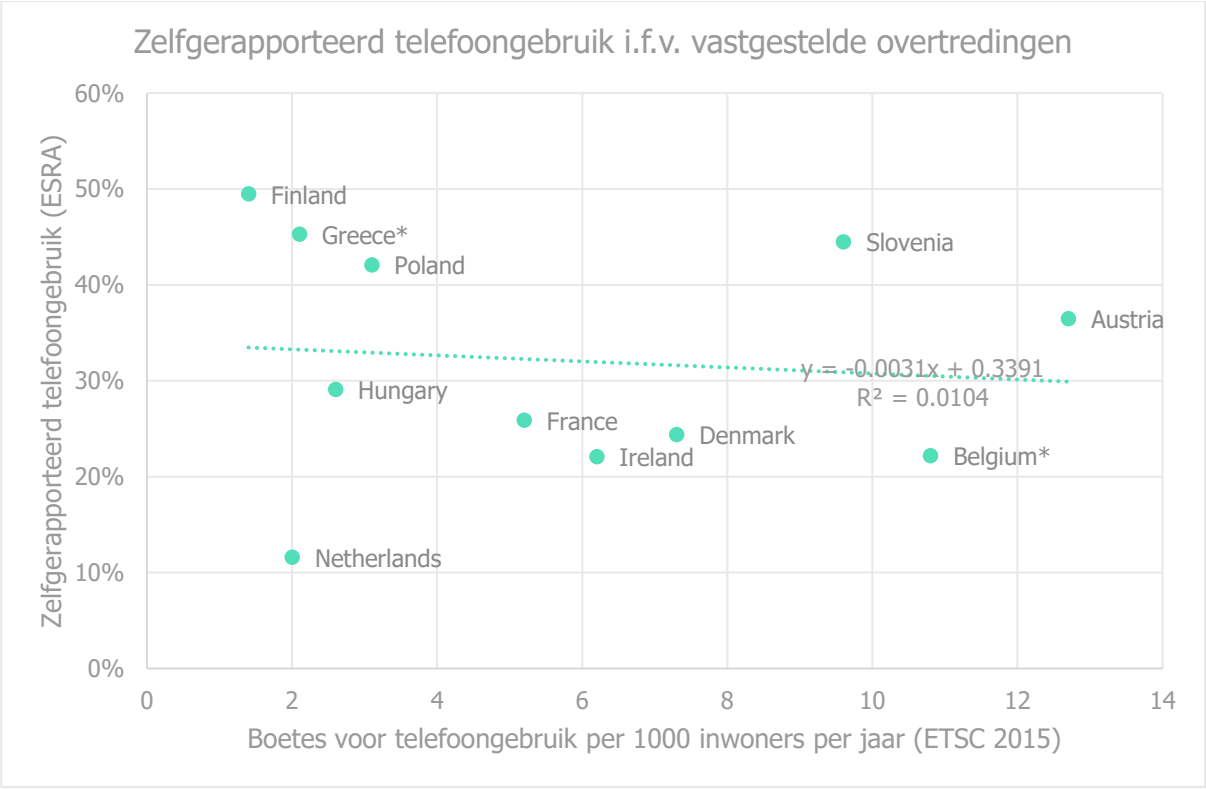
Land	Overtredingen gordeldracht per 1000 inwoners per jaar	Year
België*	4.5	2019
Cyprus	7.3	2020
Finland	0.0	
Frankrijk	2.3	2019
Griekenland	3.3	2019
Kroatië	17.7	
Nederland	2.3	2020
Oostenrijk	8.7	2020

Portugal	2.6	2019
Roemenië	10.0	2020
Slovenië	17.9	2020

6.6.4 Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik

Zoals blijkt uit de x-as van onderstaande grafiek blijken in België met 11 vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar relatief veel verkeersboetes uitgeschreven te worden voor gsm-gebruik achter het stuur. Op basis van deze indicator kunnen we de handhavingsdruk voor afleiding in het verkeer dan ook als hoog tot zeer hoog inschatten. Daarbij valt wel op dat het absolute aantal overtredingen zeer laag ligt (gemiddeld rond de 11 overtredingen per 1000 inwoners per jaar, waardoor deze indicator wellicht niet stabiel genoeg is om harde conclusies aan te verbinden. Uit de gedragsmeting afleiding van 2014 bleek bijvoorbeeld dat in België 3.3% van alle gereden kilometers afgelegd worden met een GSM in de hand (Tabel 5). In België geeft 22 procent van de bestuurders toe in het afgelopen jaar minstens één keer gereden te hebben terwijl men een niet handenvrij telefoongesprek voerde (cf. Figuur 23).

Zoals blijkt uit de relatie van het overtredingen met het op de y-as weergegeven zelfgerapporteerd gedrag, blijkt er voor telefoongebruik achter het stuur geen relatie te zijn tussen het aantal boetes en de zelfgerapporteerde frequentie van overtredingen.

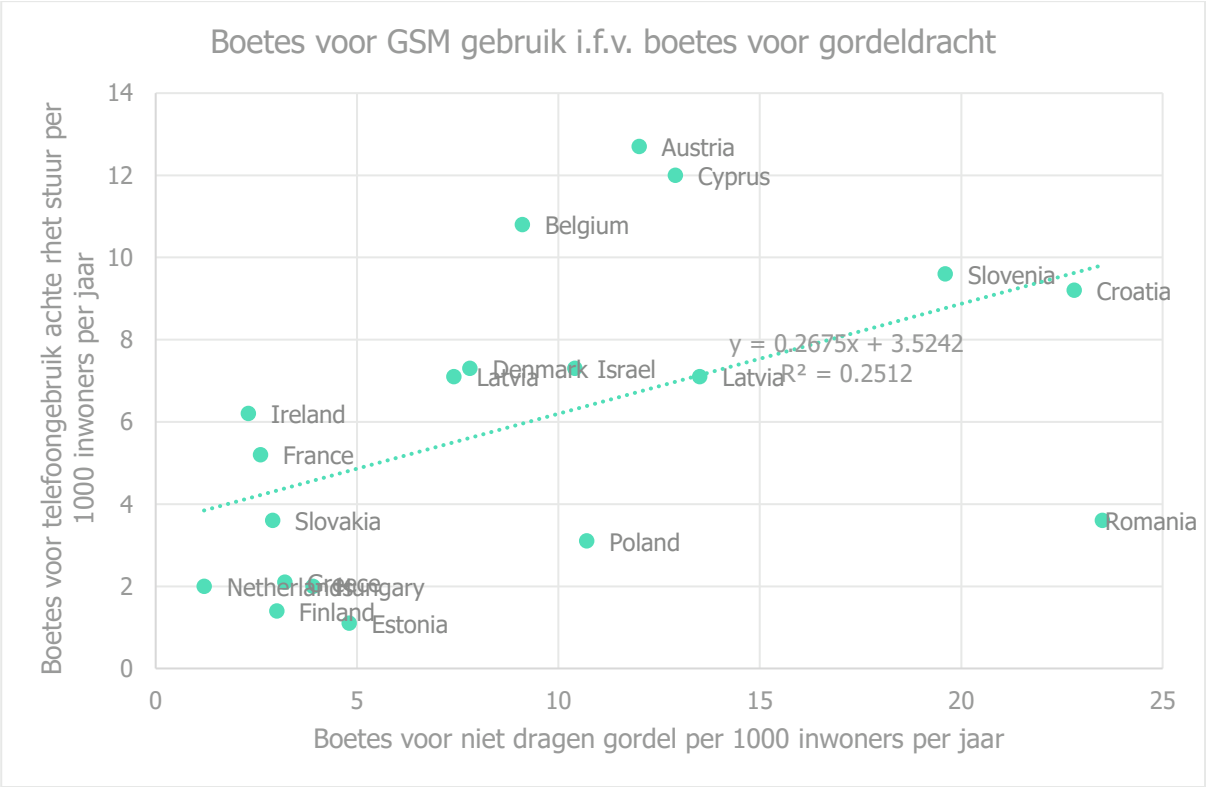


Figuur 59. Zelfgerapporteerde frequentie van gsm-gebruik in functie van het aantal vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik per 1000 inwoners per jaar.

Een interessante casus lijkt in dit verband Nederland te zijn, waar slechts zeer weinig bekeuringen worden uitgeschreven maar waar de bestuurders zich toch relatief goed aan de regels lijken te houden.

Gezien zowel overtredingen voor gordeldracht als overtredingen voor telefoongebruik zouden kunnen beschouwd worden als indicatoren van de handhavingsdruk (van patrouille-activiteiten van de politie), zou

men kunnen verwachten dat beide indicatoren sterk zouden correleren. Zoals blijkt uit de onderstaande grafiek blijkt het verband tussen beide indicatoren relatief zwak.



Figuur 60. Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik in functie van vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel (ESTC 2015).

Dit zou kunnen teruggaan op internationale verschillen in prioritisering van deze overtredingen. Indien het aantal overtredingen vooral of alleen het gevolg zouden zijn van verschillen in handhavingsdruk zou men een veel sterker verband tussen beide verwachten. Deze analyse moet dan ook opgevat worden als een waarschuwing tegen het gebruik van overtredingsgegevens als een directe en ondubbelzinnige indicator van de handhavingsdruk.

Zoals verwacht liggen de cijfers voor 2019/2020 voor die landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn in de expert-survey meestal in dezelfde lijn. Deze bevestigen dat België relatief sterk inzet op een hoge pakkans voor afleiding in het verkeer. Opvallend zijn de cijfers voor Nederland, dat in 2015 nog onderaan de groep lag maar nu ongeveer op hetzelfde niveau als België. Indien het wetgevend kader in die tussentijd niet zou veranderd zijn (moet nog bij experts gecheckt worden) kan dit betekenen dat variaties in de prioriteiten van verschillende types verkeersovertredingen zicht sterk reflecteren in variaties in het aantal vastgestelde overtredingen.

Tabel 10. Aantal overtredingen voor gsm-gebruik achter het stuur per 1000 inwoners per jaar volgens expertenbevraging

Land	Overtredingen gsm per 1000	Year
België	9.1	2019
Cyprus	6.6	2020
Finland	0.0	

Frankrijk	6.2	2019
Griekenland	1.5	2019
Kroatië	9.5	
Nederland	9.8	2020
Oostenrijk	13.5	2020
Portugal	3.4	2019
Roemenië	1.8	2020
Slovenië	17.7	2020

6.7 Bespreking handhaving van overtredingen

Een efficiënte verkeershandhaving wordt algemeen erkend als een cruciale pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. Met het oog op het evalueren van het potentieel van puntensystemen als element in de handhavingsketen werd in de evaluatie van 2018 (Silverans et al., 2018) vooral aandacht besteed aan een evaluatie van de grootte van de kans om per kilometer in overtreding gecontroleerd - en dus gepakt - te worden door de politie. Deze kans blijkt niet alleen in België, maar ook in landen met een hoog handhavingsniveau in absolute aantallen in zeer laag te liggen. Dit is logisch gezien uiteraard niet op elke straathoek een agent of camera kan geplaatst worden. Daarom legden we in de huidige studie de klemtoon op een evaluatie van de relatieve kans om in België gecontroleerd te worden voor de belangrijkste overtredingen ten opzichte van andere Europese landen. Hiervoor keken we zowel naar officiële statistieken van de politie als naar zelfgerapporteerde gegevens, met inbegrip van de subjectieve pakkans. Objectieve statistische indicatoren die zouden toelaten een volledige evaluatie te maken van het handhavingsniveau blijken noch in de literatuur noch in de expertenbevraging beschikbaar.

Op basis van de indicatoren op het vlak van politiegegevens over handhavingsinspanningen, zelfgerapporteerde gegevens en statistieken over het aantal overtredingen per 1000 inwoners kunnen we wel de volgende tendensen vaststellen:

- België staat aan de top van Europa wat betreft het aantal flitspalen en snelheidsovertredingen.
- De pakkans voor rijden onder invloed blijkt in België op een gemiddeld niveau te liggen, al volgt de subjectieve pakkans, die relatief laag ligt, deze situatie niet helemaal.
- De subjectieve pakkans en het aantal overtredingen voor het niet dragen van de gordel blijken in België relatief laag te liggen. Deze kans ligt in lijn van het relatief laag aantal staandehoudingen in België in 2014; helaas zijn voor deze indicator geen recente internationale gegevens beschikbaar
- De kans om in België beboet te worden voor het gebruik van een (handheld) telefoon achter het stuur ligt relatief hoog. De subjectieve pakkans volgt dit niet helemaal en is gemiddeld.
- Op basis van het zwakke verband tussen boetes voor telefoongebruik en gordeldracht kan geen enkele indicator geschikt geacht worden om een duidelijke indicatie te geven van het handhavingsniveau van patrouilleactiviteiten door de politie. Verschillende landen lijken in de bestraffing en vaststelling van overtredingen verschillende klemtonen te leggen. Een cruciale indicator voor het handhavingsniveau blijkt daarom het aantal staandehoudingen door de politie. In 2014 bleek België wat dat betreft bij de staart van het peloton te liggen, maar nieuwe gegevens zouden moeten verzameld worden om de huidige handhavingsdruk te evalueren.
- Strategische doelstellingen over de handhavingsdruk konden slechts door enkele van de bevraagde experts aangeven worden. Dat in België wel enkele kerndoelstellingen geformuleerd werden lijkt dan ook relatief positief.

Grof samengevat kan gesteld worden dat de handhavingsdruk in België voor alle types overtredingen samengenomen zich internationaal gezien op een gemiddeld niveau situeert. Met name op het vlak van gordeldracht, alcohol en staandehoudingen door de politie is nog vooruitgang nodig om aansluiting te vinden bij de best presterende landen in termen van handhavingsdruk.

7 Het identificeren en bestraffen van veelplegers

7.1 Identificatie van veelplegers

Zoals werd aangehaald in hoofdstuk 1, is het van belang om bestuurders die zich herhaaldelijk schuldig maken aan verkeersinbreuken te detecteren, op te volgen en te bestraffen. In België worden sinds 2018 de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en uitspraken door de politierechter opgenomen in de MaCH database. De geldigheid van het rijbewijs wordt geregistreerd in de Mercuriusdatabank. De nieuwe Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS) zijn niet in MaCH opgenomen.

Internationaal gezien dient men twee belangrijke systemen van elkaar te onderscheiden: enerzijds bepaalde inbreuken die gekoppeld zijn aan het toekennen van strafpunten binnen een rijbewijs met punten en een klassieke straf (zoals het betalen van een geldboete) en anderzijds inbreuken die losstaan van het bijtellen of aftrekken van punten maar waarbij wel een klassiekere vorm van bestraffing wordt toegepast.

7.1.1 Systemen om veelplegers te identificeren

Tabel 11. Overzicht van het aantal en de aard van de systemen om verkeersinbreuken te registeren.

Land	Aantal systemen om verkeersinbreuken te registreren	Nadere uitleg van de systemen	Puntenstelsel?
België	4	• MaCH: nationale database voor de registratie van verkeersinbreuken. • Mercurius: nationale database voor de geldigheid van rijbewijzen • Centraal Strafregister: nationale database voor alle strafrechtelijke vervolgingen waar een (politie)rechter uitspraak deed. Deze database omvast dus zowel niet-verkeersgerelateerde als verkeersgerelateerde feiten en opgelegde straffen. • Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS): lokale besturen kunnen (lichtere) (verkeers)inbreuken bestraffen.[23] Er bestaat ook een database waarin deze GAS zijn opgelijst.	Nee
Cyprus	4	"We hebben vier verschillende databanken die worden gebruikt om verkeersovertredingen te registreren. De eerste wordt gebruikt voor vaste bekeuringen die ter plaatse worden uitgeschreven, (vergelijkbaar met ons systeem van onmiddellijke inningen, nvdr). De tweede wordt gebruikt voor zaken die worden voorbereid voor de rechtbank. Als het vaste boetebedrag niet binnen de termijn wordt	Ja

[23] Zie daartoe https://www.vlaanderen.be/gemeentelijke-administratieve-sancties-voor-bepaalde-snelheidsinbreuken-gas-snelheid, geraadpleegd op 31 mei 2021.

		betaald, wordt de zaak, in deze databank opgenomen. De derde is de gegevensbank waarin alle rijbewijzen worden bewaard, met de strafpunten die de laatste drie jaar voor elke overtreder zijn verzameld. Zowel de politie als de dienst wegvervoer hebben toegang tot deze gegevensbank. In de vierde databank worden de gerechtelijke veroordelingen van elke bestuurder bijgehouden en ook de buitengerechtelijke straffen die zijn opgelegd."	
Griekenland	1	"Gegevens over verkeersovertredingen zijn opgenomen in de databank van de verkeerspolitionele diensten"	Ja
Kroatië	1	"We hebben maar één database, voor het hele land (gecentraliseerd systeem)."	Ja
Nederland	2	"Verkeersinbreuken worden doorgegeven aan het Centraam Justitieel Incassobureau (CJIB) en de delicten worden geregistreerd in de Justitiële documentatie. De overtredingen van de beginnend bestuurdersregeling worden daarnaast bijgehouden in het register overtredingen beginnend bestuurder. Een systeem om de punten die meetellen voor het beginnersrijbewijs te registreren."	Alleen voor beginnende bestuurders
Oostenrijk	1	"Rijbewijzenregister: Overtredingen die leiden tot maatregelen met betrekking tot het rijbewijs (d.w.z. zware overtredingen) worden geregistreerd in het rijbewijzenregister. Het gaat onder meer om overtredingen in het kader van het rijbewijs met punten, ernstige overtredingen van beginnende bestuurders die leiden tot een verlenging van de proefperiode en van de cursus ter verbetering van de rijvaardigheid, en overtredingen die leiden tot intrekking van het rijbewijs. Andere overtredingen: Er is in Oostenrijk geen centrale gegevensbank waarin de overige verkeersovertredingen worden geregistreerd. De autoriteiten hebben geen toegang tot overtredingen die buiten hun eigen rechtsgebied zijn begaan en zijn daarom vaak niet in staat recidivisten te identificeren."	Ja
Portugal	1	"Eén database: The Administrative Offences and Infractions Portal [Het portaal voor administratieve overtredingen en inbreuken]"	Ja
Slovenië	4	"In Slovenië beschikken verschillende instellingen over verschillende databanken voor verkeersinbreuken. De politie heeft één gegevensbank, het ministerie van justitie en het ministerie van infrastructuur hebben ook elk hun eigen gegevensbank. Het ministerie van	Ja

		infrastructuur beschikt over een register van bestuurders, dat ook aantekeningen bevat over straffen, sancties en intrekking van het rijbewijs, gegevens over de schorsing van het rijbewijs, enz."	
Tsjechië	1	"Register van bestuurders en hun overtredingen"	Ja
Zwitserland	1	"De databank die wordt gebruikt om verkeersovertredingen te registreren, wordt de Verkeersinformatiedienst (SIAC) genoemd. De SIAC, die in januari 2019 is ingevoerd, combineert drie registers die voorheen meer dan dertig jaar werden beheerd: MOFIS (voertuigregistratie), FABER (toelating van bestuurders) en ADMAS (administratieve maatregelen). Het SIAC verwerkt gegevens over verkeerstoelating en verkeerscontroles in Zwitserland en het Vorstendom Liechtenstein."	Nee

Op basis van Tabel 12 blijkt dat zes van de negen landen slechts één systeem heeft om verkeersovertredingen te registreren. Verder kunnen Slovenië en Zwitserland interessant zijn om in een latere fase meer in detail te bestuderen. Net zoals België kennen beide landen meerdere databases voor de registratie van verkeersovertredingen. Slovenië kent een puntensysteem sinds 1998 en Zwitserland heeft geen puntensysteem maar wel één nationale database om meervoudige overtreders te identificeren.

Er werd ook aan de respondenten gevraagd hoe deze systemen met elkaar zijn verbonden maar deze vraag werd door niemand beantwoord.

In België zijn er meerdere databases van belang. Er is echter slechts één systeem waarin de overtredingen zijn vervat, namelijk MaCH.

Tabel 12. Overzicht van methoden om veelplegers te identificeren en het aantal systemen om verkeersinbreuken te registreren.

Land	Aantal systemen om verkeersinbreuken te registreren	Hoe worden veelplegers geïdentificeerd?
België	4	Veelal manueel wordt nagegaan of de bestuurder eerder is bestraft en of men te maken heeft met een wettelijke recidivist, in staat van herhaling, of men eerdere een minnelijke schikking betaalde etc.
Cyprus	4	A repeat traffic offender may be identified through the first and the fourth databases
Griekenland	1	Based on the number of the driving license
Kroatië	1	Onbekend
Nederland	2	Most offences are registered using the license plate of a vehicle. The formal owner of the vehicle (as registered with the Dutch Central Vehicle Register) is fined (although he/she might very well not have been the driver at the moment of the violation)
Oostenrijk	1	The number of violations PER INDIVIDUAL PERSON is a simple summarization of the number of times this person is found in the database with the CJCA
Portugal	1	Onbekend
Slovenië	4	Onbekend

Tsjechië	1	Onbekend
Zwitserland	1	The SIAC - administrative measures section - contains all measures taken as a result of traffic violations. The SIAC - driving licence section - contains measures that are being implemented (e.g. withdrawal of licence). It therefore allows the police to identify a person who is driving despite a withdrawal. In the SIAC - administrative measures section - entries are deleted within ten years after the expiry or lifting of a measure, such as a licence withdrawal. The data are automatically deleted after this period has expired. Exception: in the event of a new offence before the deadline, entries will only be deleted once the deadline for deleting the last measure has expired

In Tabel 12 zien we dat de identificatie van veelplegers veelal gebeurt in landen waar er maar één systeem is om inbreuken te registeren.

7.1.2 Het verwerken van automatisch geregistreerde overtredingen

Grofweg kunnen verkeersinbreuken op twee manieren worden vastgesteld: of door een manuele observatie of door een automatische detectie. Voor de eerste groep geldt dat een bevoegd ambtenaar vaststelt dat de bestuurder zich niet conform de regels gedraagt. Deze inbreuk wordt veelal gedocumenteerd in een officieel rapport (bijvoorbeeld: een proces-verbaal) en later verwerkt. Met betrekking tot de automatische detectie geldt dat op automatische (vaak technische) vaststellingen, duidelijk wordt dat een verkeersinbreuk is begaan (bijvoorbeeld: sneller rijden dan is toegelaten aan de hand van een radar).

Wanneer automatisch wordt vastgesteld dat een verkeersinbreuk is begaan dient nog een vertaalslag te worden gemaakt tussen het voertuig dat de inbreuk beging en wie het voertuig heeft bestuurd. Daartoe is het van belang om te weten of de kentekenhouder (op wiens naam het voertuig is geregistreerd) aansprakelijk wordt gesteld voor deze inbreuk en hoe de eigenaar kenbaar kan maken dat niet hij of zij reed maar iemand anders. Deze vertaalslag van voertuig naar bestuurder is van belang voor de bestraffing en antecedentenbeheer van de bestuurder.

Tabel 13. Verwerking van automatisch geregistreerde verkeersinbreuken

Land	Verplichting om naam bestuurder door te geven? (ja/nee)	Is het strafbaar om de naam van de bestuurder NIET op te geven?	Is er een mogelijkheid om bezwaar te maken wie verantwordelijk wordt gesteld?	Bijkomende informatie
België	Ja (als bestuurder iemand anders is dan kenteken-houder)	Ja	Ja	
Cyprus	Ja	Ja	Ja	The driver is identified through a certain procedure. We investigate who is the owner of the motor vehicle and if the owner accepts the violation, we proceed with further steps and issue an out-of court fine ticket or prepare a case for the court, depending on the total number of penalty points accumulated by the owner/driver.

Frankrijk	Ja, anders wordt de kentekenhouder bestraft	Ja, met name ingevoerd voor bedrijfswagens	Ja, eerst buiten de rechtbank en later ook in de rechtbank als de betwisting is goedgekeurd	
Griekenland	Ja	Onbekend	Onbekend	If the verification of the violation is based only on the registration number of the vehicle, then in case that the owner claims that he/she was not the offender driver, is obliged to report the name and address of the specific driver, to whom he/she had granted the vehicle's use. In case of non-submission of the above declaration within the set deadline, the owner of the vehicle is considered the offender.
Kroatië	Ja	Ja	Ja	We send a letter to the owner of the vehicle
Letland	Nee	Ja	Is niet bekend bij respondent	
Nederland	Nee (Mulder), ja (strafrecht)	/	Ja	In Nederland geldt de kentekenaansprakelijkheid voor zogenaamde Mulderfeiten. Op basis van het kenteken krijgt de eigenaar van het voertuig een beschikking. Voor strafrechtsfeiten dient de identiteit bekend te zijn.
Oostenrijk	Ja, binnen de twee weken	Ja	Ja	
Portugal	Ja	Onbekend	Ja	
Roemenië	Ja	Onbekend	Ja	The owner must provide the name of the driver
Slovenië	Nee	Ja	Ja	
Tsjechië	Ja	Nee	Onbekend	
Zweden	Nee	Ja	Vermoedelijk wel (respondent is niet zeker)	The driver is identified by photo in combination with the name of the owner
Zwitserland	Nee	Nee	Ja, maar is beperkt tot inbreuken binnen "Law on Public fines" waaronder ook parkeerretributies.	

Uit Tabel 13 blijkt dat de meeste landen een systeem kennen waarbij de bestuurder van het voertuig zich moet melden wanneer een verkeersinbreuk automatisch werd vastgesteld. Tevens is het in de meeste landen strafbaar wanneer de naam van de bestuurder niet wordt opgegeven. Er bestaat veelal ook een mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen met betrekking tot deze identificatie.

7.1.3 Puntensysteem

Algemene eigenschappen

Tabel 14. Algemene beschrijving van de puntensystemen

Land	Beschrijving van het systeem
België	Nvt
Cyprus	"Penalty points are issued to holders of driving licences and are kept electronically. The Police keep electronic records of penalty points, so that the relevant data may be accessed by authorised officers and up-dated centrally, even without the physical presence of a licence. Any authorised police officer who is at the roadside may check the Police National Computer for the penalty points record. If there is no such record, or the points on the record are not or will not be more than 12, then the police officer will complete and issue a fixed penalty notice to the offender, but will record all the licence details on the fixed penalty notice, together with other evidence of identification, such as an identity card or passport number, date of birth and postal address. The fixed penalty notice is then sent to the Central Electronic System which will update any existing record. Where no licence is shown, the police officer checks the record in the same way, according to the identity card no. If the record shows that the driver has a driving licence, then the officer will issue a fixed penalty notice together with the demand (if he wishes to do so) to produce the licence at the nearest police station. If, however, there is no driving licence, then the driver is driving without a licence and, consequently, without insurance. It would be appropriate for the police officer to issue, in this occasion, a fixed penalty notice for any traffic offence that may be regulated without a court procedure, but for the lack of a driving licence and insurance cover, a separate case will be prepared and submitted to court, in due course. Any penalty points electronically on a driver's licence, after the payment of out-of-court penalty notices, are not considered to be convictions. Only court decisions against the accused driver are considered to be convictions. For those offences that a police officer or the court may impose penalty points, there are legal provisions in article 20A, of the Motor Vehicles Law (Law 86/1972, as amended). Among these offences are the following: 1. Driving under the influence of alcohol. 2. The driver has refused / or avoided to give a breath sample for preliminary or final testing of driving under the influence of alcohol. 3. Speed limit violations. 4. Not wearing a seat-belt. 5. Not wearing a helmet. 6. Overtaking over a continuous white line. 7. Omission to obey the traffic signals. If a driving licence is revoked or repealed after a court decision, then it can be regained and be valid again, after the period ordered by the court expires. "
Frankrijk	The driving licence's validity is based on a demeritpoints system where points can be deducted or recovered. The maximum number of points is 12. After the driving licence is obtained, new drivers start with an allocation of 6 points for three years after passing their test, two years if they've followed an anticipated driving apprenticeship (AAC). If they do not commit driving offences, they obtain 2 points after the 1st, 2nd, 3rd year (or 3 points after the 1st and 2nd year if AAC). All driving licences are based on a demerit points system. No points can be deducted for an offence committed by a moped driver, a cyclist or a pedestrian. However, a point can be deducted for every vehicles whose driving is authorized by the licence of the concerned holder.
Griekenland	The penalty point system has been included in the Greek Traffic Code since 1977 as an extra motivation for drivers in Greece to follow the rules. The penalty point system monitors the driving behaviour of all drivers who hold a valid license which has been issued by a Greek or

	foreign authority (officially recognised in Greece). A series of violations of the Traffic Code - if confirmed by the traffic police - result in a three-year period of penalty entries in the individual register of each driver kept at the Point System. Penalties range from 3 to 9 points depending on the severity of each offense, while increased by +3 points for new drivers (those who have a license less than three years). At 25 penalty points, the driving license is removed.
Nederland	"There is no general point system in the Netherlands such as there is in other counties like Germany, UK, France. There is only a limited points system for beginning drivers. The driving skills of those who, in the five years after having obtained their driving license, commit three serious offences, are tested. This test is compulsory. If the driving skills prove to be insufficient, the driving test must be taken again."
Roemenië	It includes ca. 15 offences that are regarded as severe, but not severe enough to lead to immediate license withdrawal. Each offence leads to 1. The first offence or point is only recorded, the second offence within 2 years leads to an educational measure, the 3rd offence within 3 years leads to license withdrawal of minimum 3 months. The "lifetime" of the 1st point is extended from 2 to 3 years if a second offence is recorded within 2 years.
Slovenië	Amandment in that year provided DPS for certain traffic offences. In Slovenia drivers can get penalty points for driving under influence of alcohol or illicit drugs, speeding, driving into red light etc. When driver gets 18 penalty points (max.), his driving license is withdrawn.
Tsjechië	Limit 12 points, points are added, successively minor modifications of point assigning
Zweden	No not in the way many other countries have it, but repeated offences may affect the penalties.

Tabel 15. Kenmerken van de puntensystemen per land

Land	Puntensysteem (ja/nee)	Toekennen van punten (Optellen / Aftrekken)[24]	Organisatie op lokaal of nationaal niveau?	Zijn er educatieve maatregelen in dit kader?
België	Nee	Nvt		
Cyprus	Ja	Optellen	Nationaal en punten zijn gecentraliseerd	Nog niet, wordt binnenkort opgestart
Frankrijk	Nee	Aftrekken	Nationaal, punten worden bijgehouden bij FOD BiZa	
Griekenland	Ja	Optellen	Nationaal	Nee, na intrekking dient houder rijbewijs minimaal 50% van theoretisch examen te halen en te slagen voor praktische proeven.
Kroatië	Ja		Nationaal en punten zijn gecentraliseerd	Nee
Letland	Ja	Optellen		
Nederland	Ja	Optellen		
Oostenrijk	Ja	Optellen	Punten worden toegekend door lokale autoriteiten maar geregistreerd in centraal rijbewijsregister	Ja, driver improvement cursus, feedback van rijschool, ervaring op circuit, training in ladingzekerheid en hoe kinderen veilig vervoeren
Portugal	Ja	Aftrekken	Nationaal	Ja zowel binnen als buiten het puntensysteem.

[24] Op basis van Tabel 1 in Bestpoint (2012).

				- Binnen puntensysteem: voor alle bestuurders die vier of vijf punten hebben. Cursus is uitsluitend gericht op kennisoverdracht. - Buiten puntensysteem: een vrijwillige cursus als alternatief voor een rijverbod. Cursus is gerelateerd aan aard van de inbreuk en richt zicht primair op alcohol en snelheidsovertredingen maar ook specifieke cursussen bv. gsm-gebruik, kinderbeveiligingssystemen, parkeren op het voetpad.
Roemenië	Ja	Optellen	Nationaal	
Slovenië	Ja	Optellen	Nationaal	Voor ROI niet enkel punten optellen en boete maar ook rehabilitatieprogramma, voor snelheid ook punten optellen en boete maar ook training om veilig te rijden
Tsjechië	Ja	Optellen	Nationaal	Ja, educatieve lessen.
Zweden	Nee	Nvt		
Zwitserland	Nee	Nvt		

Toekennen van punten aan inbreuken

Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, worden er strafpunten toegekend. Veelal staan deze punten vooraf vast. De inbreuken die gekoppeld zijn aan het toekennen van punten verschillen tussen landen en landen kennen ook verschillende punten toe aan dezelfde verkeersinbreuk. Gelet op deze differentiatie is het moeilijk om de systemen duidelijk te vergelijken. Daartoe werd in Bestpoint (2012) gewerkt met een soort heatmap om de meest courante inbreuken weer te geven gecombineerd met percentage van punten dat wordt toegekend. Zie Figuur 61. Zo worden in de meeste landen punten toegekend voor te snel rijden, negeren van een rood licht en niet verlenen van voorrang. Tevens adviseert ETSC (2021) ook aan om minimaal acht inbreuken op te nemen in een puntensysteem: snelheidsovertredingen, niet dragen van een gordel, niet stoppen voor een rood licht, rijden onder de invloed van alcohol, rijden onder de invloed van drugs, niet dragen van een veiligheidshelm, gebruik van een verboden rijbaan en illegaal gebruik van een telefoon tijdens het rijden.

Table 3.1 *Pointing characteristics by offence category in 20 DPS countries*

Offence	Number of Countries	Lowest pointing	Average of minimum	Highest pointing	Average of highest	Average points	Pointing index
Post-accident misbehaviour	16	15%	38%	83%	48%	43%	100%
Speeding	20	5%	25%	58%	34%	30%	86%
Dangerous behaviour	13	12%	31%	92%	52%	42%	79%
Alcohol	11	17%	37%	92%	57%	47%	76%
Red light running	17	5%	26%	50%	29%	28%	68%
Priority rules	17	6%	26%	58%	27%	27%	66%
Causing accident	11	8%	29%	92%	53%	41%	65%
Driving license offences	12	10%	30%	50%	36%	33%	57%
Vehicle license offences	10	6%	37%	67%	41%	39%	57%
Pedestrian crossing	11	13%	34%	58%	34%	34%	54%
Trajectory violation	15	6%	23%	58%	25%	24%	52%
Technical condition	12	13%	29%	58%	30%	30%	52%
Overtaking	14	5%	24%	42%	27%	25%	52%
Alcohol/drugs	9	17%	33%	92%	41%	37%	48%
Cell phone	12	12%	24%	58%	31%	27%	48%
Other	11	6%	24%	92%	28%	26%	42%
Railway crossing	10	10%	30%	42%	31%	31%	45%
Time headway	11	6%	25%	33%	27%	26%	41%
Seat belt	13	4%	19%	50%	24%	22%	41%
Wrong way driving	9	6%	29%	50%	30%	30%	39%
Drugs	5	17%	41%	92%	60%	51%	37%
Parking	7	8%	23%	42%	23%	23%	23%
Cargo securing	8	5%	20%	50%	20%	20%	23%
Child restraint	6	8%	24%	33%	24%	24%	21%
Helmet wearing	8	8%	15%	33%	20%	17%	20%
Vehicle lights	7	6%	19%	33%	19%	19%	19%
Formal	4	5%	29%	50%	29%	29%	17%
Endangering passengers	5	6%	22%	33%	23%	23%	16%
Driving hours	2	33%	46%	58%	46%	46%	13%

Figuur 61. Overzicht van de inbreuken waarvoor strafpunten worden toegekend alsook het percentage van strafpunten. Bron: Bestpoint (2012).

Tabel 16. Overzicht van verschillen in de toekenning van strafpunten naargelang het type bestuurder

Land	Beginnende bestuurders	Professionele bestuurders	Punten effect op alle categorieën rijbewijs	Inbreuken begaan zonder motorvoertuig	Bestuurders die (nog) geen rijbewijs hebben
Cyprus	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee
Frankrijk	Ja, rijbewijs voor beginnende bestuurders heeft een limiet van 6 punten i.p.v. 12 punten.	Nee	Ja	Nee	Nee
Griekenland	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
Kroatië	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee
Nederland	Ja	Nee			

Oostenrijk	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja maar enkel van toepassing voor bestuurders die motorvoertuig bestuurden zonder geldig rijbewijs
Portugal					
Roemenië	/	/	Nee	Nee	Nee
Slovenië	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee
Tsjechië	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee

Tabel 17. Verdere specificaties van de puntensystemen

Land	Mogelijkheid tot terugverdienen punten?	Deelname verplicht of vrijwillig?	Verschil in lifetime of points naargelang ernst van de inbreuk?	Lifetime of points	Wordt lifetime of points aangepast bij toekennen van nieuwe strafpunten?	Meer zaken in beroep door introductie puntensysteem?
Cyprus	Momenteel nog niet maar wellicht in nabije toekomst		Nee	Drie jaar	Nee	Nee
Griekenland	Ja		Ja	Verschillend gelet op de ernst van de inbreuk - variatie tussen zes maanden en 36 maanden	Ja	
Kroatië			Nee	Punten worden na drie jaar gewist tenzij het maximum van 25 punten eerder wordt bereikt	Nee	
Letland			Nee	Twee jaar	Nee	Weet niet
Portugal			Nee		Ja	
Tsjechië				Zes maanden	Nee	

7.2 Bestraffen van veelplegers

7.2.1 Intrekken van het rijbewijs

Om het aantal ingetrokken rijbewijzen tussen landen te kunnen vergelijken, moet men het aantal in omloop zijnde rijbewijzen kennen. In Tabel 18 is een overzicht weergegeven van het aantal in omloop zijnde rijbewijzen per miljoen inwoners.

Tabel 18. Overzicht van het aantal in omloop zijnde rijbewijzen

Land	Totaal aantal in omloop zijnde rijbewijzen per miljoen inwoners	Jaar
België	647 130	2017
Cyprus	543 078	2021
Finland	681 941	2019
Kroatië	576 617	2020
Letland	461 475	2020
Portugal	629 935	2020
Slovenië	649 274	2019
Tsjechië	638 519	2020
Zweden	666 484	Onbekend
Zwitserland	699 692[25]	2020

Om een zicht te krijgen op de indicator intrekken van het rijbewijs, werd de volgende vraagstelling gebruikt in de expertenbevraging: *"How many drivers licenses are withdrawn per year? Please indicate latest year for which the data are available. Which proportion of them are withdrawn as a direct result of the DPS?".*

In Tabel 19 is een overzicht weergegeven van het totaal aantal ingetrokken rijbewijzen per miljoen inwoners en het totaal aantal ingetrokken rijbewijzen als gevolg van het puntensysteem per miljoen inwoners. In België werden in 2016 10613 rijbewijzen ingetrokken per miljoen inwoners. België scoort behoorlijk hoog op deze indicator in vergelijking met andere Europese landen die deze data aanleverden voor de expertenbevraging. Roemenië (9570 per miljoen inwoners in 2020) en Zwitserland (8166 per miljoen inwoners in 2020) hebben een vergelijkbaar aantal ingetrokken rijbewijzen per miljoen inwoners. Voor twee Europese landen, namelijk Kroatië en Portugal, kennen we het totaal aantal ingetrokken rijbewijzen als gevolg van het puntensysteem per miljoen inwoners. 48 ingetrokken rijbewijzen als gevolg van het puntensysteem per miljoen inwoners in Portugal is laag in vergelijking met 551 ingetrokken rijbewijzen als gevolg van het puntensysteem per miljoen inwoners voor Kroatië.

Tabel 19. Totaal aantal ingetrokken rijbewijzen per miljoen inwoners, totaal aantal ingetrokken rijbewijzen als gevolg van een puntensysteem en jaartal van de meest recente beschikbare data per land.

Land	Totaal aantal ingetrokken rijbewijzen per miljoen inwoners	Totaal aantal ingetrokken rijbewijzen als gevolg van puntensysteem per miljoen inwoners	Jaar
België	10613	Niet van toepassing	2016
Kroatië	1334	551	Ongekend
Oostenrijk	785	Ongekend	2019
Portugal	Ongekend	48	2019

[25] Enkel betrekking op categorie B

Roemenië	9570	Ongekend	2020
Slovenië	2648	Ongekend	2020
Zweden	4159	Niet van toepassing	2020
Zwitserland	8166	Niet van toepassing	2020

Inzicht in de verplichting om het rijbewijs fysiek in te leveren en de instantie die hiervoor verantwoordelijk is werd verworven via de volgende vraag: *"Is there an obligation to hand in the driver's license when it is withdrawn? Where?".*

Tabel 20 biedt een overzicht van de verplichting om het rijbewijs al dan niet fysiek in te leveren gekoppeld aan de instantie die verantwoordelijk is voor de (fysieke) intrekking van het rijbewijs per land. Op basis van de beschikbare data afkomstig uit de expertenbevraging, zijn er minstens 11 andere Europese landen waarbij de verplichting geldt om het rijbewijs fysiek in te leveren in het geval van een intrekking van het rijbewijs. In Griekenland, Kroatië en Roemenië is de politie hiervoor de bevoegde instantie. In Nederland, Polen en Zwitserland is de procedure gelijkaardig als deze in België. De politie is bevoegd voor de intrekking van het rijbewijs bij een onmiddellijke intrekking tijdens een politiecontrole. In het geval dat het rijbewijs niet onmiddellijk wordt ingetrokken door de politie, is een andere administratieve autoriteit hiervoor verantwoordelijk. In Nederland is de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) bevoegd voor een intrekking van rechtswege. In Polen en Zwitserland is dit georganiseerd per departement of kanton. In Frankrijk wordt de verplichting om het rijbewijs in te leveren eveneens georganiseerd op regionaal niveau. In Tsjechië wordt dit op lokaal of gemeentelijk niveau georganiseerd. Voor de Europese landen Oostenrijk en Portugal is het onduidelijk welke instantie precies bevoegd is voor het fysiek inleveren van het rijbewijs bij intrekking.

Tabel 20. Verplichting om het rijbewijs fysiek in te leveren bij intrekking en de bevoegde instantie die verantwoordelijk is per land

Land	Verplichting rijbewijs fysiek in te leveren bij intrekking (ja/nee)	Bevoegde instantie
België	Ja	Politie bij onmiddellijke intrekking rijbewijs Griffie van de rechtbank bij rijverbod
Frankrijk	Ja	Administratieve autoriteit per departement
Griekenland	Ja	Politie
Kroatië	Ja	Politie
Letland	Ja	Road Traffic Safety Directorate
Nederland	Ja	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) bij ongeldig verklaring Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) bij ongeldigheid van rechtswege
Oostenrijk	Ja	Autoriteit
Polen	Ja	Politie bij onmiddellijke intrekking rijbewijs Administratieve autoriteit per departement
Portugal	Ja	Ongekend
Roemenië	Ja	Politie
Tsjechië	Ja	Lokale authoriteit (gemeentebestuur)
Zwitserland	Ja	Politie bij onmiddellijke intrekking rijbewijs (cf. art. 31 Road Traffic Control Regulation

		(ordonnance sur le contrôle de la circulation routière – OCCR)) Administrative autorititeit per departement

Om te peilen naar welke maatregelen worden genomen vooraleer het rijbewijs opnieuw te activeren na een intrekking, werd de volgende vraag gesteld: *"What does a driver need to do to get the license reinstated after withdrawal?".* Tabel 21 geeft een overzicht weer van de maatregelen die genomen worden per land om een rijbewijs opnieuw te activeren. Net zoals in België, is er in een aantal Europese landen de mogelijkheid om herstelexamens op te leggen. Dit is onder andere het geval in Griekenland, Kroatië, Letland, Oostenrijk, Slovenië en Tsjechië. De specifieke omstandigheden waarin herstelexamens kunnen opgelegd worden om het rijbewijs terug te activeren na een intrekking zijn niet duidelijk op basis van de resultaten van de expertenbevraging. In Griekenland kunnen herstelexamens opgelegd worden in het geval dat het aantal strafpunten binnen het puntensysteem overschreden wordt.

Tabel 21. Maatregelen om rijbewijs opnieuw te activeren na intrekking per land

Land	Rijbewijs opnieuw activeren na intrekking
België	In bepaalde gevallen leidt een overtreding van de wegcode tot een rijverbod (intrekking van het rijbewijs voor een bepaalde periode door een juridische instantie). Na de vooropgestelde periode van rijverbod is het rijbewijs opnieuw geldig. Theoretische, praktische, medische en/of psychologische herstelexamens.
Frankrijk	*Nothing. It's automatically.*
Griekenland	*Some penalties of the Traffic Code result in the removal of the driving license for certain days. After this period, the driver can get his license back. In case of removal of the driving license due to the exceeding of the points system, the driver must pass the foreseen driving examinations.*
Kroatië	*Pass driving test, both theoretical and practical.*
Letland	*Make driver test.*
Nederland	Voor de recidiveregeling van 123b WVW1994: inleveren rijbewijs bij Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), aanvragen echtheidsverklaring Rijksdienst voor het Wegverkeer, verklaring van geschiktheid en van rijvaardigheid van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Voor de beginnersregeling een rijvaardigheidsonderzoek en/of eventueel een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) afhankelijk van de overtreding en of er voor hetzelfde feit al een mededeling bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is uitgebracht door de politie.
Oostenrijk	*If measures such as driver improvement course or medical examination were imposed, the driver must complete these measures. If not, the license will be restored without further requirements.*
Polen	*Fill in an application form, pay the fee, provide a medical certificate (if the current one is no longer valid or a person is referred for such examination), provide a psychological report (if the test is no longer valid or a person is referred for such a test).*
Slovenië	*It depends on the specific offence and the total number of points.*
Tsjechië	*After one year he can apply, after passing an examination of professional competence, a medical examination and a traffic psychological examination.*
Zweden	*It depends on the type of crime, the severity of the crime and for how the long the driving license is withdrawn.*
Zwitserland	*Nothing needs to be done. The driving licence will be sent by the authority.*

7.2.2 Zwaarte van de straffen

Om een zicht te krijgen op de zwaarte van de straffen, werd de volgende tweeledige vraag gesteld aan de Europese experten:

"*Can you provide your best estimate for an average sanction for the following two offences for a first offence with no prior offences.*

- *Driving under the influence of alcohol with a BAC of 0.5 g/l?*
- *Speeding more than 30 km/h above the speed limit in an urban area?"*

Tabel 22 biedt een overzicht van de antwoorden afkomstig uit tien Europese landen op het eerste deel van bovenstaande vraag.

Tabel 22. Zwaarte van de straf per land: rijden onder invloed van alcohol met een BAC van 0.5 g/l

Land	Wettelijke alcohollimiet	Context	Strafpunten	geldboete	Periode intrekking rijbewijs
België	0.5 g/l		Niet van toepassing	€179	3 uur
Cyprus	0.5 g/l	Professionele bestuurders Niet gerechtelijke straf	1 strafpunt	€125	
Kroatië	0.5 g/l	Professionele bestuurders		€93	
Letland	0.5 g/l	BAC: 0.5 – 1.0 g/l	8 strafpunten	€430 – €640	12 maanden
Nederland	0.5 g/l			€300	
Oostenrijk	0.5 g/l		1 strafpunt	€300	
Polen	0.2 g/l			€1135	6 maanden – 3 jaar
Slovenië	0.5 g/l	BAC: 0.5 – 0.8 g/l	8 strafpunten	€600	
Tsjechië	0.0 g/l		7 strafpunten	€96 – €766	6 maanden – 1 jaar
Zweden	0.2 g/l		Niet van toepassing		60 dagen
Zwitserland	0.5 g/l	*This offence is considered as minor (art. 16a RTA)*	Niet van toepassing	€543	

In Tabel 23 is een overzicht weergegeven van de antwoorden van experten uit negen landen op het tweede deel van de vraag.

Tabel 23. Zwaarte van de straf per land: 30 km/h te snel rijden binnen de bebouwde kom

Land	Context	Strafpunten	Geldboete	Periode intrekking rijbewijs

België		Niet van toepassing	€273	
Cyprus	51% – 75% boven de snelheidslimiet Niet gerechtelijke straf	3 strafpunten	€5/km boven snelheidslimiet	
Kroatië	30 km/u – 50 km/u Eén overtreding		€400 – €933	
Letland	31 km/u – 40 km/u	2 strafpunten	€160	
Nederland			€346	
Oostenrijk			€70 – €120	
Slovenië		9 stafpunten	€1000	
Tsjechië		3 strafpunten	€96 - €191	1 maand – 6 maanden
Zweden		Niet van toepassing	€390	
Zwitserland	*This offence is considered as severe (art. 90, al 2 RTA).*	Niet van toepassing	*The amount of the financial penalty depends on the severity of the offence and the financial situation of the offender (art. 91 para. 2 RTA or art. 91a para. 1 RTA).*	Minstens 3 maanden

7.2.3 Wettelijk kader bestraffing veelplegers

Om na te gaan of er een naast het puntensysteem een ander wettelijk kader om veelplegers te bestraffen bestaat stelden we de vraag: *"Is there a specific legal framework for sanctioning repeat offenders besides the DPS?".* Tabel 24 biedt een overzicht van het gangbaar wettelijk kader voor de bestraffing van veelplegers naast het puntensysteem.

Tabel 24. Wettelijk kader bestraffing veelplegers naast het puntensysteem

Land	Wettelijk kader bestraffing veelplegers (ja/nee)	Beschrijving wettelijk kader bestraffing veelplegers
België	Ja	Sinds 1 januari 2015 beschouwt de wet 'recidive' breder zodat ook combinaties van de zwaarste overtredingen bestraft kunnen worden. Voordien konden enkel gelijke overtredingen meegenomen worden voor de beoordeling van een recidive. Met deze nieuwe maatregelen worden chauffeurs geviseerd die ondanks een eerste veroordeling toch opnieuw een zware overtreding begaan.
Cyprus	Nee	
Frankrijk	Ja	*The penal sanction.*
Kroatië	Ja	*We have special safety measures, but not only for repeat offenders. For some offences it is a prescribed additional safety measure, ban to drive even if offence was committed for the first time. In addition, those offences if committed for the second, third or more time within 3 years lead to ban to drive in double or triple time. E.g., for the offence, committed for the first time driver will get ban to drive in duration of one month, but if driver commits*

		the same offence again, ban to drive would be doubled and third or more time tripled. Every time driver would collect, negative penalty points if they are prescribed for that offence, which lead to driving licence withdrawal when threshold of points is reached.
Nederland	Ja	Afhankelijk van of de beginnend bestuurder registratie en de recidiveregeling van artikel 123b WVW1994 als puntensysteem worden gezien of niet. Daarnaast wordt recidive meegenomen in de strafmaat, meer recidive hogere strafeis. Tevens bestaat de veelplegersregeling in het verkeer.
Oostenrijk	Ja	*For alcohol and speeding offences, there are detailed rules on the duration of the license withdrawal, driver improvement courses and the requirement of a medical/psychological examination for repeat offenders.*
Polen	Ja	*As a result of court order.*
Slovenië	Nee	
Zweden	Ja	*We do not know the details.*
Zwitserland	Ja	*The approach chosen in Switzerland is not a demerit point system but the so-called "cascade system". This system was introduced on 1 January 2005.* *In Switzerland, a traffic offence basically entails both criminal and administrative proceedings, whereby the two procedures are largely independent of each other. The type and number of offences committed in road traffic are recorded in two registers (administrative measures and criminal records) and are relevant for the wider legal consequences. The administrative procedure (it includes warnings, suspension of driving license and driver re-education courses) has similarities with a typical penalty point system. The Swiss Road Traffic Act provides for progressively stricter minimum measures for each repeated case. The gradation is based on the current offence and depends on the number and severity of previous offences (within certain time limits) which have led to administrative measures.*

Om een zicht te krijgen op de mogelijkheid om educatieve maatregelen in te zetten als maatregel voor veelplegers, werd de volgende vraag gesteld aan de experten: "*What types of educational measures for repeat offenders are applied? Are educational measures tailored to the type of offence?*". In Tabel 25 wordt een overzicht gegeven van de antwoorden van experten uit zeven landen.

Tabel 25. Beschrijving educatieve maatregelen voor veelplegers en educatieve maatregelen per type overtreding

Land	Educatieve maatregelen veelplegers (ja/nee)	Beschrijving educatieve maatregelen veelplegers	Educatieve maatregelen per type overtreding
België	Ja	Educatieve maatregelen gelden ter vervanging van de hoofdstraf of de dagvaarding. Indien de hoofdstraf volledig met uitstel wordt verleend, kan zowel de hoofdstraf als de bijkomende straf als voorwaarde worden opgelegd binnen de Probatiewet (Hof van Cassatie, 2018)[26].	- Rijden Onder Invloed van Alcohol - ROI Drugs - Opgedreven brommer - Verkeersagressie - Algemene module voor overtreders van snelheid,

[26] Cass. 22 mei 2018, AR P.18.0198.N, noot

			verkeersongevallen, vluchtmisdrijf,…
Cyprus	Nee	*Educational measures are not applied for repeat offenders.*	Niet van toepassing
Nederland	Ja	*In the Netherlands, there are rehabilitation courses for alcohol offenders: EMA (Educational Measure Alcohol) and LEMA (Light Educational Measure Alcohol). LEMA targets novice drivers caught at drink driving with a BAC of 0.2 to 0.5 ‰ and experienced drivers with a BAC of 0.8. to 1.0 ‰. EMA is imposed in case of still higher BACs or in case of repeat offences. Both courses address the risks of alcohol use in traffic and the need to decouple alcohol use and traffic participation. During the courses, participants exchange experiences and complete assignments, both at home and at the training location. The course ends with a two-hour conversation with the trainer. LEMA takes two afternoons or two mornings with a two-week interval. The two-day EMA course spans a period of seven weeks.* *Apart from (L)EMA, there is also an Educational Measure Behaviour and Traffic (Dutch abbreviation EMG). This measure is specifically intended for drivers who have repeatedly displayed inappropriate driving behaviour during one drive. A one-off serious overspeeding offence may also result in the road user's referral to EMG.*	- Lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA) - Educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA) - Cursus over verantwoord rijgedrag (EMG)
Oostenrijk	Nee	*For other offenders, driver improvement courses are applied.*	- Alcohol - Drugs - Snelheid - …
Portugal	Ja	*Two types of educational measures are applied to traffic offenders:* *1- As part of the DPS system, a mandatory general road safety training is applied to all traffic offenders when they reach 5 or 4 points. The course consists exclusively in knowledge transfer.* *2- A voluntary training for traffic offenders, as an alternative to driving disqualification.* *This aims at changing their behaviour, in order to prevent new offenses.*	*Therefore, there are three different programs, targeting three different types of training modules:* *a) "Alcohol" offenses;* *b) "Speed" offenses;* *c) "Other offenses" (a specific module whose contents are tailored to address specific topics, such as mobile phone use, child restraint systems, or parking on crosswalks, for example).*

		Rehabilitation traffic offenders training aims at encouraging people to adopt a responsible behaviour. *The intervention of clinical psychology with experience in group dynamics/management is justified by the need to deal and manage group phenomena and the ability to identify drivers with unsafe behaviour for driving task.* *punctual, and participate actively in the dynamics proposed by the trainer.*	*Each participant must attend 12 hours of training, be assiduous and punctual, and participate actively in the dynamics proposed by the trainer.*
Slovenië	Ja	*For driving under influence, beside the fine and Demerit Point System there are obligatory rehabilitation programs (education, psycho-social workshops, addiction programs). For excessive speeding, beside the fine and Demerit Point System they are obligatory safe driving training.*	Niet van toepassing
Zweden	Nee	*No mandatory educational measures after offences.*	Niet van toepassing
Zwitserland	Ja	*General information about educational measures in Switzerland:* *- Driver education courses for offending drivers according to art. 40ff OAC* *- Voluntary driving education courses in order to get an earlier reinstatement of the driver's license based on art. 17 RTA* *- Driving aptitude test according to Art. 28a OAC* *- Driving license under conditions, e.g. in the case of addiction problems: regular medical checks* *- Requirement of a test drive*	

Vervolgens, werd er gepeild naar het aantal deelnemers aan een Driver Improvement cursus aan de hand van de volgende vraagstelling:

"How many offenders participated in each of the following measures in the last year for which complete data are available?

- *Driver improvement course outside the scope of a DPS;*
- *Driver improvement course to recover points;*
- *Driver improvement course to recover driving licence."*

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de antwoorden op deze bovenstaande vraag.

Tabel 26. Overzicht deelnemers Driver Improvement cursus buiten het bereik van het puntensysteem, als onderdeel van het puntensysteem en om het rijbewijs terug te activeren na intrekking

Land	Driver Improvement buiten het bereik van het puntensysteem	Driver Improvement als onderdeel van het puntensysteem	Driver Improvement om rijbewijs terug te activeren na intrekking	Jaar
België	- 6242 (nationaal)	Niet van toepassing	Niet van toepassing	2019
Nederland	- Lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA): 1456 - Educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA): 5505 - Cursus over verantwoord rijgedrag (EMG): 2827	- Rijvaardigheidsonderzoek na twee strafpunten of bij zware overtredingen: 245	Niet van toepassing	2020
Portugal	4456			2020
Tsjechië			1315	2020

7.2.4 Herstelexamens en alcoholslotprogramma

Tot slot werd gepeild naar het aantal deelnemers aan herstelexamens en een alcoholslotprogramma via de volgende vraagstelling:

"How many offenders participated in each of the following measures in the last year for which complete data are available?
- *Medical examination;*
- *Psychological examination;*
- *Alcohol interlock programme"*

Onderstaande tabel geeft een overzicht weer van de antwoorden op deze vraag. Dergelijke herstelexamens en alcoholslotprogramma's worden ook toegepast in andere Europese landen. Op het moment van de expertenbevraging werd hiervoor de nodige informatie niet aangeleverd. Er zal hierop dieper ingegaan worden tijdens het tweede luik van dit onderzoek.

Tabel 27. Overzicht deelnemers herstelexamens en alcoholslotprogramma

Land	Medische herstelexamens	Psychologische herstelexamens	Alcoholslotprogramma	Jaar
België			265 voertuigen met een alcoholslot	2019

Nederland	Medical psychological assessment alcohol: 3.164 Medical psychological assessment drugs: 4.158 Medical psychological assessment alcohol and drugs: 5			2020

7.3 Discussie

Alle verkeersinbreuken worden in België sinds 2018 geregistreerd in de MaCH database op het niveau van de landelijke politieparketten. Deze database vormt de basis voor andere databases (zoals: Mercurius, het Centraal Strafregister). Op basis van de internationale expertenbevraging blijkt dat de meeste landen maar één systeem gebruiken waarbij de data centraal worden bewaard en verwerkt. Aangezien in België meerdere systemen zijn aangesloten op de MaCH database zijn de voorbeelden van Slovenië en Zwitserland interessant voor verdere analyse. Beide landen hanteren ook meerdere databases op verschillende niveaus voor de registratie en identificatie van veelplegers in hun landen. In Zwitserland maakt men geen gebruik van een rijbewijs met punten en in Slovenië werd dit systeem in 1998 geïntroduceerd. In beide gevallen is het daarom interessant te bekijken hoe deze databases op elkaar zijn aangesloten en hoe de data worden verwerkt ter identificatie en opvolging van veelplegers. Mogelijk kennen deze landen vergelijkbare structureren met de Belgische context om mogelijk lessen uit te trekken om het antecedentenbeheer en bijbehorende bestraffing verder te optimaliseren.

De meeste bevraagde landen hanteren een systeem van een rijbewijs met punten. De invulling ervan verschilt van land tot land. Bepaalde landen tellen strafpunten op, andere trekken punten af. Gemeenschappelijk in deze systemen is dat eens een bepaalde drempelwaarde wordt bereikt, het rijbewijs (tijdelijk) kan worden ingetrokken. Het toekennen van deze punten gebeurt veelal op basis van de waargenomen ernst van de verkeersinbreuk en/of nationale doelstellingen. Zo geldt bijvoorbeeld in Polen dat er sinds 2011 aanzienlijke inspanningen zijn gedaan om de problematiek van rijden onder invloed van alcohol aan te pakken[27]. Dit heeft ertoe geleid dat de drempelwaarde voor alcohol achter het stuur voor alle bestuurders is gezet op 0,2 g/l, gekoppeld aan een intensifiëring van de staandehoudingen en blaastesten alsook zwaardere straffen die kunnen worden opgelegd wanneer men onder invloed van alcohol rijdt.

Voor de meeste landen geldt dat de punten op een nationaal niveau worden verzameld en gecentraliseerd. Niet alle landen maken gebruik van educatieve maatregelen in het kader van een rijbewijs met punten. Wanneer er wel zo'n aanbod is, zijn deze lessen vooral gericht op kennisoverdracht en toegespitst op rijden onder invloed van alcohol en snelheid. De keuze voor deze twee vormen van verkeersinbreuken hoeft niet te verbazen aangezien het twee belangrijke factoren zijn die bijdragen tot de verkeersonveiligheid in vele landen. Tevens geldt voor bijna alle landen dat (ernstige) snelheids- en/of alcoholinbreuken zijn opgenomen in de lijst met verkeersovertredingen waarvoor er strafpunten worden toegekend.

Binnen de landen met een puntensysteem kan er een onderscheid worden gemaakt naar het type bestuurder: beginnend en professioneel en de reikwijdte van deze strafpunten: effect op alle categorieën van het rijbewijs, bestuurders die (nog) geen rijbewijs hebben of wanneer de inbreuk werd begaan zonder motorvoertuig (bijvoorbeeld: door rood fietsen). Hier geldt dat sommige landen een ander systeem hanteren voor beginnende bestuurders. In Frankrijk geldt, bijvoorbeeld, een lagere drempelwaarde voor de intrekking van het rijbewijs en in Nederland geldt het puntenstelsel alleen voor beginnende bestuurders. In de meeste landen wordt er geen onderscheid gemaakt voor professionele bestuurders maar hebben de strafpunten wel een effect op alle categorieën van het rijbewijs. Veelal hebben de inbreuken begaan zonder motorvoertuig of door een bestuurder zonder rijbewijs weinig tot geen gevolgen op de punten.

[27] Zie: https://etsc.eu/issues/drink-driving/drink-driving-in-poland/ voor een overzicht, geraadpleegd op 29 maart 2021.

8 Evaluatiestudies

Het doel van het volgende hoofdstuk is het beschrijven van de stand van de huidige kennis inzake rijbewijs-met-punten systemen. Dit hoofdstuk begint met een samenvatting van eerdere studies over de effectiviteit van dergelijke systemen. Een eerste samenvattende studie gebeurde in 2015 (de Schrijver & van den Berghe, 2015). Deze werd gecomplementeerd in 2018 (Silverans et al. (2018)). Met een recent literatuuronderzoek gingen we na of de conclusies betreffende de effectiviteit van rijbewijs-met-punten systemen uit voorgaande studies nog steeds staande blijven of kunnen herzien worden. Dit hoofdstuk beperkt zich dus hoofdzakelijk tot effectiviteitsstudies van deze systemen in het algemeen. Het bevat geen overzicht van andere systemen of maatregelen gericht tegen veelplegers, noch is het toegespitst op één of meerdere specifieke soorten overtredingen.

8.1 Een eerste overzicht: de Schrijver & Van den Berghe (2015)

Het installeren van een rijbewijs-met-puntensysteem is gebaseerd op de aanname dat deze maatregel het begaan van overtredingen voorkomt. In 2015 voerde het toenmalige Belgisch Instituut Voor Verkeersveiligheid (BIVV) een eerste literatuurstudie uit met betrekking tot de effecten van een dergelijk systeem met punten (de Schrijver & van den Berghe, 2015).

Zowel het belang, de moeilijkheid, maar ook de beperkingen van evaluatiestudies worden er besproken. Allereerst wijst men erop dat de resultaten van dergelijke studies in perspectief moeten geplaatst worden. Men stelt er duidelijk dat bij elke evaluatie van een handhavingsmaatregel er rekening dient gehouden te worden met de toestand van de verkeersveiligheid vóór het instellen van de maatregel. De mate van succes hangt hier immers mee samen: een initieel relatief goede situatie is moeilijker nog te verbeteren dan een bestaande ongunstige situatie (Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012). Met andere woorden: hoe verkeersveiliger de situatie is, des te moeilijker wordt het om die nog te verbeteren. Het resultaat van een evaluatiestudie moet dus geïnterpreteerd worden in het licht van de algemene bestaande verkeersveiligheids-situatie.

De auteurs van de studie besloten toen dat er relatief weinig wetenschappelijke publicaties te vinden waren over de effecten van puntensystemen op de verkeersveiligheid. Ze verklaren ook de oorzaken hiervoor. De hoofdoorzaak wordt geïdentificeerd als de methodologische (on)mogelijkheid om de effecten van het puntensysteem te onderscheiden van andere flankerende maatregelen. Het invoeren van het puntensysteem gaat immers bijna altijd gepaard met andere maatregelen, waardoor enige effect niet aan één bepaalde factor meer kan toegewezen worden. Daarnaast evolueren nog andere factoren steeds mee: de infrastructuur, de voertuigtechnologie, de verkeersdensiteit enzovoort. Ook hierdoor wordt het moeilijk om enig effect aan één bepaalde factor toe te wijzen. De evaluatie dient eigenlijk beschouwd te worden als zijnde een evaluatie van alle verkeersveiligheidsmaatregelen en -factoren samen.

Verder benadrukken de Schrijver en van den Berghe (2015) dat de invoering van een puntensysteem ook perverse effecten met zich mee kan brengen, bijvoorbeeld een toename van het rijden zonder geldig rijbewijs. Elke evaluatie dient dus rekening te houden met zowel gunstige als ongunstige effecten.

De toen gerapporteerde studies variëren zowel in hun methodologische aanpak, als in de manier waarop de effecten geëvalueerd worden. Het ging vooral over studies die bepaalde parameters vergelijken voor en na de invoering van het puntensysteem. In sommige landen werd bijvoorbeeld een daling vastgesteld in het aantal verkeersdoden (bijvoorbeeld in Tsjechië), of het aantal ongevallen en het aantal ziekenhuisopnames (bijvoorbeeld Ierland). Er zijn echter ook landen, zoals Noorwegen, waar deze parameters niet veranderden. De auteurs vermelden een Spaanse meta-analyse (Castillo-Manzano & Castro-Nuño, 2012) op basis van 26 studies uit 11 verschillende landen waarin geconcludeerd wordt dat er toch 'over het algemeen' goede resultaten geboekt kunnen worden onmiddellijk na de invoering van het puntensysteem. Deze invloeden zijn op meerdere manieren te kwantificeren: ziekenhuisparameters, risicovol gedrag, en overtredingen. De auteurs vermelden dat de meeste gunstige effecten echter bijna verdwenen zijn anderhalf jaar na invoering. De langst durende effecten werden vastgesteld bij de landen met een initieel ongunstige verkeersveiligheidssituatie. De Schrijver en van den Berghe (2015) besluiten dat een puntensysteem initieel meestal een positieve impact heeft op de verkeersveiligheid, maar dat deze effecten niet duurzaam zijn: meestal zijn ze binnen anderhalf

jaar verdwenen. Deze resultaten en conclusies werden reeds geformuleerd in het BestPoint project (Van Schagen & Machata, 2012) en werden dus in deze studie bevestigd.

De verklaring voor deze resultaten wordt gezocht in het samenspel van drie effecten: een afschrikkend, selectief, en corrigerend effect van de maatregel. Het afschrikkende effect van de maatregel wordt als hoofdfactor beschouwd. Het selectieve en corrigerende effect worden als beperkt qua impact bestempeld. Het afschrikeffect is het hoogst onmiddellijk na de invoering, want dan wordt er meestal uitvoerig gecommuniceerd en gesensibiliseerd. Dat verklaart dus ook het initieel gunstige effect. Zonder specifieke acties vervaagt dit effect echter met de tijd. Bijkomend lijkt dit tanend effect verschillend te zijn voor verschillende types overtredingen en kan het zelfs verschillen naargelang het soort overtreder. Bij zware overtredingen lijkt het schrikeffect sneller uitgewerkt, en de meer 'hardleerse' bestuurders lijken veel minder vatbaar voor het schrikeffect.

De selectiviteit van het systeem van het rijbewijs met punten bestaat eruit om die bestuurders, die regelmatig verkeersovertredingen begaan, zo snel mogelijk uit het verkeer te verwijderen. Hierbij steunt men op het verband tussen overtredingen en ongevallen, namelijk de zogenaamde voorspellende waarde van overtredingen met betrekking tot ongevallen. Men argumenteert echter dat, op individueel niveau, de link tussen overtredingen en ongevallen eerder zwak is. De geringe selectieve functie van het rijbewijs met punten wordt verder beperkt door de relatieve vergevingsgezindheid van de systemen, gekoppeld aan een relatief lage pakkans.

Het corrigerende effect van maatregelen wordt bepaald door het effect van de educatieve (corrigerende) flankerende initiatieven. Het effect blijkt af te hangen van verschillende variabelen, waaronder de doelgroepkenmerken, de aard van de overtredingen, en de aanpak van de vormingen. Vormingen gericht op verandering van attitudes en gedrag, differentieel toegepast op specifieke doelgroepen lijken het meeste kans op succes te hebben. De auteurs vermelden ook dat de 'probleembestuurders', namelijk zij die de meeste punten verzamelen, het minst receptief zijn voor gedragsverandering of andere corrigerende maatregelen. Met andere woorden: het is hoofdzakelijk het afschrikkende effect van het rijbewijs met punten dat op dat moment het succes van het systeem lijkt te bepalen.

8.2 Een tweede overzicht: Silverans et al. (2018)

In een nieuwe studie hebben Silverans et al. (2018) deze informatie aangevuld met nieuwe gegevens, onder meer beschikbaar gesteld in het SafetyCube project (Goldenbeld, 2017). Silverans stelt vast dat de review in het kader van dit EU-project hoofdzakelijk gebaseerd is op de eerder besproken studies. Uit de zeer beperkte nieuwe informatie, gebaseerd op drie studies, werd geconcludeerd dat zelfgerapporteerd risicogedrag bij Spaanse universiteitsstudenten daalde na introductie van het rijbewijs met punten (Gras et al., 2014). Bij bestuurders met het maximaal aantal stafpunten in Italië werd bevestigd dat de kans op bijkomende overtredingen daalde naarmate het aantal resterende punten eveneens afnam (Basili et al., 2015). Een gelijkaardig effect werd gezien in Denemarken, namelijk dat snelheidsovertredingen die bestraft werden met punten leidden tot een daling van toekomstige snelheidsovertredingen (Abay, 2018).

Silverans et al. concludeerden opnieuw dat indien er, zelfs tijdelijke, gunstige effecten gevonden worden van puntensystemen, het nog steeds niet duidelijk is of deze effecten verklaard kunnen worden door het systeem zelf, of tenminste mee bepaald worden door de flankerende initiatieven. Tenminste wat betreft de voorwaarde betreffende een voldoende handhavingsniveau is er een algemene consensus dat deze zeer bepalend is. De meeste studies kunnen dus methodologisch het onderscheid niet maken tussen effecten van verhoogde handhaving, hogere boetes, sensibiliseringscampagnes enerzijds, en het puntensysteem anderzijds. Het besluit was dus dat er nog steeds geen sluitende wetenschappelijke evidentie is voor enige langetermijneffecten van het puntensysteem zelf. Er kan hoogstens gesteld worden dat er indicaties zijn dat het rijbewijs met punten risico's in het verkeer kan reduceren, maar dat het gunstige effect snel afneemt. Drie randvoorwaarden voor succes blijken te zijn:

1. Er moet een blijvende en hoge pakkans zijn, die ondersteund wordt met communicatiecampagnes
2. Er moeten gedifferentieerde sensibiliseringsacties zijn, waaronder waarschuwingsbrieven en rehabilitatiecursussen
3. De puntentoekenning moet duidelijk, eenvoudig, en vooral op een snelle manier gebeuren.

8.3 Gegevens uit de uitgevoerde expertenbevraging

In de huidige expertbevraging peilden we ook of de respondenten over (recente) evaluatiestudies beschikten. De vragen waren de volgende:

56. *Are there any evaluations of your system to identify multiple traffic offenders? If you have a DPS, was the DPS evaluated? If so, please include references*

57. *Is there an evaluation of the educational measures used for traffic offenders? Please include references*

58. *What measures are taken to optimize the system to identify repeat offenders?*

De vraag naar evaluatie van het identificeringsmechanisme voor recidive werd enkel positief beantwoord door Nederland. Een evaluatiestudie uit 2015 is beschikbaar (Goedvolk et al., 2015). De vraag naar evaluatiestudies over educatieve maatregelen werd positief beantwoord door Portugal en Nederland. Portugal vermeldt dat men op dit moment enkel cliënttevredenheid meet, maar dat een evaluatiestudie gepland wordt. Nederland verwijst naar een studie uit 2017 (Blom et al., 2017).

De vraag naar evaluatiestudies van het puntensysteem werd enkel positief beantwoord door Nederland en Oostenrijk. Oostenrijk vermeldt dat het puntensysteem geëvalueerd werd twee jaar na invoering. De invoering dateert van 2005. De evaluatiestudie is dus 15 jaar oud. Men voegt echter geen referenties toe. Het is ook geen recente evaluatie, en dus valt ze buiten het bestek van dit rapport. Nederland geeft aan dat hun 'beginnersrijbewijs' relatief recent werd geëvalueerd, namelijk in de periode 2017-2018 door Smit en collega's (2018).

Deze auteurs verklaren dat de 'beginnersregeling' in Nederland geïntroduceerd werd in 2002, met als doel ernstige verkeersovertredingen en betrokkenheid bij verkeersongevallen bij beginnende bestuurders te voorkomen. Deze regeling is van toepassing op iedereen die als 16-, 17-, of 18-jarige een rijbewijs behaalt. Men blijft een 'beginnende bestuurder' voor vijf of zeven jaar, afhankelijk van het opleidingsmodel. Deze regeling wordt geïmplementeerd als een puntenrijbewijs, vandaar de relevantie van vermelding voor dit rapport. Na het begaan van bepaalde overtredingen wordt een strafpunt toegekend. Na twee strafpunten volgt een rijvaardigheidsonderzoek door het CBR. Ondertussen wordt het rijbewijs geschorst. Na een ongunstige evaluatie wordt het rijbewijs ongeldig verklaard.

Het evaluatierapport geeft, naast enkele praktische verbeterpunten, aan dat bestuurders met een beginnersrijbewijs in de onderzochte periode minder overtredingen begingen dan bestuurders zonder een beginnersrijbewijs. Hoewel dit resultaat in lijn ligt met het doel van het puntensysteem geven de auteurs aan omwille van methodologische beperkingen, dat dit niet noodzakelijk betekent dat het puntensysteem (zelf) heeft geleid tot minder verkeersovertredingen.

De analyse van de ongevalsbetrokkenheid geeft echter een ander beeld. Bestuurders met beginnersrijbewijs zijn, in de onderzochte periode, vaker betrokken geweest bij een verkeersongeval dan bestuurders zonder beginnersrijbewijs. Dit resultaat ligt dus niet in lijn met het beoogde doel. De auteurs besluiten dat het onaannemelijk is dat het puntensysteem aanleiding geeft tot een hogere ongevalsbetrokkenheid, maar dat er andere bepalende factoren zijn, zoals gebrekkige vaardigheden en andere leeftijdsspecifieke kenmerken, verminderde impulscontrole, risico-onderschatting, en 'peer pressure'.

Tot slot vermelden Smit en collega's (2018) dat het niet uit te sluiten valt dat personen van wie het rijbewijs ongeldig werd verklaard, alsnog als bestuurder aan het verkeer deelnemen. Ze besluiten dat deze louter administratieve beslissing meer dan waarschijnlijk niet volstaat om deze bestuurders uit het verkeer te halen.

Dit onderzoek bevestigt dus niet dat het puntensysteem, dat enkel van toepassing is op beginnende bestuurders, het aantal overtredingen bij deze doelgroep vermindert. Een causaal verband kan immers niet aangetoond worden. Het effect op de ongevalsbetrokkenheid bij de doelgroep lijkt zelfs tegen de doelstelling in te gaan. Maar ook daar kan de causaliteit niet worden bevestigd.

8.4 Recente evidentie

Om een beeld te kunnen bieden van de huidige kennis over puntensystemen werd de literatuur opnieuw geconsulteerd. Met het huidige literatuuronderzoek gingen we na of de voorheen gemaakte conclusies betreffende de effectiviteit van rijbewijs-met-punten systemen blijven gelden, dienen herzien te worden of genuanceerd. In februari 2021 werd de PubMed[28] database bevraagd met de volgende zoekcriteria: *(penalty point[Title]) OR (penalty points[Title]) OR (demerit point[Title]) OR (demerit points[Title]) OR (license sanction[Title]) OR (license sanctions[Title]) OR (licence sanction[Title]) OR (license sanctions[Title]).* Deze informatie werd aangevuld met ons bekende en toegestuurde nieuwe bronnen. Hieronder volgt de samenvatting van een aantal relevante publicaties en gegevensbronnen die nog niet eerder besproken werden.

Een belangrijke en relevante recente studie met betrekking tot het systeem van het rijbewijs met punten is die van Sagberg en Ingebrigtsen (2018). Zoals hierboven werd beargumenteerd, lijkt uit vorige studies geconcludeerd te worden dat de meeste indicatoren die gebruikt worden om het succes van puntensystemen te evalueren wel degelijk een positief effect kunnen aantonen. Echter, dit effect is relatief beperkt in de tijd. Sagberg trekt deze conclusie in twijfel. Hij beweert dat de gunstige effecten op populatieniveau misschien niet sterk genoeg zijn om ze te kunnen objectiveren, maar dat op individueel niveau dat anders kan liggen. Vandaar dat hij een alternatieve benadering hanteert. Hij stelt immers dat een analyse van het verloop van het verzamelen van de strafpunten (door het individu) betere inzichten kan geven over de effectiviteit van het puntensysteem. Een analyse op individueel niveau betekent niet dat de auteurs als het ware 'individueel' personen gaan volgen in het systeem, maar wel 'groepen' van personen die gelijkaardige kenmerken hebben, namelijk een welbepaald aantal strafpunten. Om de vraagstelling naar effectiviteit van het systeem te beantwoorden, gebruikt hij een methodologie die nagaat of het aantal strafpunten verzameld in een bepaalde periode van invloed is op de kans op het verkrijgen van nieuwe strafpunten in de toekomst.

In hun onderzoek stellen de auteurs twee mogelijke hypotheses voor. Enerzijds, indien het puntensysteem een afschrikeffect heeft, dan zou de kans om een verkeersovertreding te begaan moeten afnemen in functie van de reeds verzamelde strafpunten. Met andere woorden, de algemene veronderstelling is de volgende: hoe meer strafpunten men reeds verzameld heeft, hoe minder nieuwe strafpunten men nog zal verzamelen. Hoe dichter men bij het punt komt om het rijbewijs te verliezen, hoe kleiner de kans op nieuwe punten zal zijn. Een eenvoudige vergelijking van het aantal behaalde strafpunten voor een gegeven periode tussen groepen bestuurders met een verschillend aantal strafpunten is echter irrelevant omdat bestuurders met een verschillend aantal strafpunten mogelijks een verschillend rij- of risicogedrag vertonen, en dus daarom al een verschillende 'gevoeligheid' hebben voor meer en nieuwe strafpunten. Hieruit volgt de tweede gestelde hypothese: bestuurders met vorige strafpunten hebben meer kans om nieuwe strafpunten te verzamelen dan bestuurders zonder vorige strafpunten. Als enkel de eerste hypothese klopt, dan verwachten ze een monotoon dalende functie (kans op nieuwe punten tegenover reeds verzamelde punten). Als enkel de tweede hypothese klopt, dan verwachten ze een monotoon stijgende functie.

In het Noorse systeem (sinds 2004) worden punten verzameld over een periode van drie jaar. Voor de meeste overtredingen verliest men drie punten. Voor de bestuurders met een voorlopig rijbewijs worden de strafpunten altijd verdubbeld. Het toekennen van de strafpunten wordt gecombineerd met een geldelijke boete. Na acht strafpunten wordt het rijbewijs voor zes maand ingetrokken. Bestuurders die vier strafpunten verzameld hebben, krijgen een waarschuwingsbrief.

Sagberg en Ingebrigtsen (2018) voeren analyses uit op officiële politionele data die bekomen werden tussen 2011 en 2014 voor categorie B rijbewijzen (personenauto voor privégebruik). De data werden geaggregeerd op groepsniveau voor wat betreft het aantal verzamelde strafpunten.[29] De dataset bestond uit 2 797 696 volwaardige-rijbewijshouders, en 68 191 voorlopige-rijbewijshouders. Ze vermelden dat ongeveer 4% van de rijbewijshouders jaarlijks strafpunten verzamelt. De auteurs tonen aan dat de kans op het krijgen van nieuwe strafpunten verkleint naargelang men een bepaald aantal strafpunten reeds heeft gekregen, namelijk na vier strafpunten. In het Noorse systeem krijgt de bestuurder na vier strafpunten een waarschuwingsbrief waarop de huidige puntensituatie toegelicht wordt, inclusief de consequenties voor de toekomst. Daarna, na één of twee bijkomende overtredingen wordt het rijbewijs voor zes maand geschorst. Dus na de waarschuwingsbrief

[28] https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/

[29] Een sampling criterium was dat de bestuurders geen strafpunten verzameld hadden in de laatste drie jaar voor de geanalyseerde periode.

observeert men het afschrikeffect van het systeem, met name een afname in de kans op nieuwe strafpunten. Echter, vooraleer het systeem het afschrikkend effect produceert, observeert men een fase waar dit effect niet aanwezig is, het tegendeel zelfs. Met name, vóór vier strafpunten stijgt de kans op een nieuw puntenverlies als men daarvóór al punten verzameld had. Dit is het zogenaamde 'omgekeerd U'-verband tussen het aantal verzamelde strafpunten in één periode, en de kans om in een volgende periode nieuwe strafpunten te krijgen. Dit effect is iets minder prominent voor de personen met een voorlopig rijbewijs. Sagberg en Ingebrigtsen (2018) interpreteren dit verloop als het resultaat van twee tegenovergestelde effecten, die elkaar opvolgen in de tijd. Dus zowel hun eerste als tweede hypothese wordt bevestigd, echter op een verschillend moment in de tijd. Wat eerst geobserveerd wordt (het eerste deel van de curve), is het resultaat van een bepaalde rijstijl die gevoelig is voor het verzamelen van punten: de kans op nieuwe punten stijgt, naargelang men reeds punten verzameld heeft. Daarna speelt het afschrikeffect (het tweede deel van de curve): de kans op nieuwe overtredingen neemt af, naarmate men reeds punten verzameld heeft. Het omslagpunt lijkt op vier strafpunten te liggen: het moment dat de bestuurder gewaarschuwd wordt.

De auteurs geven aan dat hun bevindingen conclusies uit voorgaande literatuur tegenspreekt, als zouden de gunstige effecten van puntensystemen klein en zeer tijdelijk zijn. Er werd inderdaad algemeen aangenomen dat de initieel gunstige effecten na anderhalf jaar meestal verdwijnen. De evidentie uit hun studie levert volgens hen 'hard bewijs' voor de effectiviteit van het Noorse puntensysteem, dat ten tijde van de dataverzameling bijna 10 jaar in werking is. Ze verwijzen hierbij naar het tweede deel van de curve waar het afschrikeffect speelt voor een 'duidelijk omlijnde' groep, namelijk zij die al veel punten verzameld hebben.

Een kritische bedenking is dat de auteurs voorbij lijken te gaan aan het tegenovergestelde effect, namelijk het eerste deel van de curve, waar de risicobestuurders nieuwe overtredingen blijven begaan, eerder dan dat ze ontmoedigd worden. In die fase is het systeem helemaal niet doeltreffend. De auteurs geven inderdaad ook aan dat hun conclusie enkel opgaat voor de bestuurders die op het punt staan hun rijbewijs te verliezen. De auteurs besluiten verder dat er geen reden is om aan te nemen dat de geobserveerde effecten van voorbijgaande aard zouden zijn. Met aan te tonen dat, op een termijn van drie jaar, men gunstige effecten boekt voor de gewaarschuwde veelplegers die dreigen hun rijbewijs te verliezen, heeft men echter nog niet effectief aangetoond dat de effecten blijvend en robuust zijn. Of het puntensysteem hetzelfde schrikeffect heeft op bestuurders met slechts enkele of geen strafpunten kan immers met dit onderzoek niet aangetoond worden. Verder heeft men ook geen idee welk effect het systeem heeft op bestuurders die het rijbewijs voor zes maand moesten inleveren. Indien de kans op nieuwe overtredingen (in hun nieuwe cyclus) blijvend lager zou liggen dat in hun oude cyclus, dan zou dit een indicatie kunnen zijn van de robuustheid van het effect. Tenslotte beweren de auteurs ook dat het schrikeffect vooral te wijten zou zijn aan het puntensysteem zelf, en niet aan de relatief hoge boetes die (bijkomend) gekoppeld zijn aan de overtredingen. Harde evidentie voor deze stelling ontbreekt echter.

Een recente studie over de effectiviteit van een puntensysteem over een langere periode is die van Downey en Donnelly (Downey & Donnelly, 2018). Zij rapporteren een evaluatiestudie van het puntensysteem in Ierland. In het Ierse systeem worden strafpunten toegekend (samen met een boete) wanneer men een bepaalde overtreding begaat. In 2017 waren er 63 dergelijke overtredingen. Sommige overtredingen worden strenger bestraft dan andere. Wanneer de bestuurder op een periode van drie jaar 12 punten verzamelt, resulteert dit automatisch in een rijverbod van zes maand. Voor de nieuwe bestuurders wordt de grens van 12 punten verlaagd naar zeven punten. De introductie van het puntensysteem kaderde in het Ierse 'Closing the Gap' initiatief, waarbij op vier verschillende domeinen actiegevoerd werd om de Ierse verkeersveiligheidssituatie in lijn te brengen met internationale goede praktijken.

Het succes van de introductie van het puntensysteem in 2002 werd gemeten aan de hand van twee verschillende medische parameters (Donnelly et al., 2005). Vooreerst gebruikte men het aantal femurschachtfracturen of, met andere woorden, bovenbeenbreuken. Het is aangetoond dat dit soort letsel hoog correleert met verkeersgerelateerde hoge impact letsels (Salminen et al., 2000). De tweede parameter werd gedefinieerd als de werklast in ziekenhuizen ten gevolge van verkeersongevallen. Deze werd geoperationaliseerd als het aantal ontslagen uit het ziekenhuis omwille van een verkeersongevalsgerelateerde opname. Beide parameters kunnen berekend worden aan de hand van ICD-codes[30] uit de patiëntendossiers en werden geteld voor een periode van zes maand. Bij de initiële pre-post evaluatie van het systeem (Donnelly et al., 2005) werd gekozen voor

[30] https://icd.who.int/browse10/2019/en

het ziekenhuisnetwerk in en rond Dublin (6 ziekenhuizen) en 1 perifeer ziekenhuis, om ook een meer rurale dekking te hebben.

De resultaten van deze initiële pre-post evaluatie waren dat bovenbeenbreuken licht, maar dat de werklast in de ziekenhuizen dramatisch, afnam, pre- versus post-introductie van het puntensysteem. Ook borst- en hoofdletsels werden gehalveerd; er was geen effect op het aantal verwondingen van de ledematen.

In 2015-2016, 14 jaar later, werden de dezelfde metingen herhaald in dezelfde ziekenhuizen en in dezelfde periode van het jaar (oktober-april). De resultaten van deze metingen toonden het volgende resultaat. Het totaal aantal bovenbeenbreuken nam verder af in vergelijking met de post-introductie meting voor de Dublin-ziekenhuizen. Bij de pre- en postmeting werden respectievelijk 25 en 16 bovenbeenbreuken geregistreerd. De herevaluatie toonde een verdere afname naar zeven bovenbeenbreuken. Voor het perifere ziekenhuis lagen de aantallen op zes, vijf, en vijf respectievelijk. De afname werd hier dus niet geobserveerd. Het aantal verkeersgerelateerde ontslagen (in één ziekenhuis gemeten) daalde ook verder van 125 pre, 70 post, naar 57 bij herevaluatie. Dit komt overeen met incidentie ratio ziekenhuisontslagen van 12.3/1000 pre, 6.9/1000 post en 4.5/1000 bij herevaluatie (significante verschillen). De significante afname (pre versus post) in opnames op de diensten orthopedie (37 versus 33) en neurochirurgie (52 versus 22) zette zich door bij herevaluatie (24 en 15 respectievelijk). De opnames op de dienst algemene heelkunde daalden van 29 pre naar 13 post, maar bleven stabiel bij herevaluatie (13).

Naast het totaal aantal opgenomen patiënten, bleef ook het totaal aantal geregistreerde letsels dalen (pre 196, post 120, herevaluatie 96). Ook de opnameduur van de traumapatiënten vertoonde dezelfde trend. In de periode van de introductie van het puntensysteem bedroeg die 11 en 13 dagen gemiddeld. Ze daalde naar 7.7 dagen bij herevaluatie. Van het soort letsels die afnamen van pre naar post meting (namelijk lichte en ernstige hoofdletsels, borstletsels, letsels aan boven en onderste ledematen, letsels aan bekken en heup, gezicht, buik, en rug) bleven de lichte en ernstige hoofdletsels dalen tijdens de herevaluatie, alsook de breuken van de onderste ledematen en de gezichtsletsels. De buik- en rugletsels namen daarentegen toe. De auteurs besluiten dat het Ierse puntensysteem een robuust en blijvend succes kent, gegeven de zich voortzettende dalende trend (14 jaar interval) in meerdere medische parameters. Ze wijzen hierbij vooral op de verdere afname van zowel de bovenbeenbreuken als op de medische werklast in de ziekenhuizen ten gevolge van verkeersongevallen.

We nuanceren dit besluit omdat deze 'indirecte' maten wel sensitief zijn, maar niet noodzakelijk specifiek. Met andere woorden, deze medische maten zijn gevoelig (sensitief) want ze pikken de verandering (c.q. verbetering) goed op. De metingen zijn echter niet specifiek want niet enkel het puntensysteem kan verantwoordelijk zijn voor deze resultaten, maar ook andere factoren zoals een verbeterd traumamanagement, behandel- en chirurgische technieken, actieve en passieve veiligheid van de voertuigen, en andere verkeerveiligheidsparameters zoals een grotere graad van gordeldracht en meer helmdracht bij fietsers. Verder is het ook niet duidelijk of en hoe het puntensysteem zelf in tussentijd niet aangepast werd, bijvoorbeeld de lijst van overtredingen en het aantal strafpunten per overtreding. Daarenboven kunnen ingrepen op de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het invoeren van meer gescheiden busrijstroken, het gunstige resultaat mee beïnvloeden. Kortom, deze medische parameters geven eerder een beeld van het succes van alle verkeersveiligheidsinitiatieven en -verbeteringen samen, dan van enkel het effect van het puntensysteem.

Een aantal (vermeende) succesindicatoren van het puntensysteem kan afgeleid worden van een recente Chinese studie. Dong en collega's (2019) bestuderen welke factoren het succes van het Chinese puntensysteem bepalen. Het doel van de studie was om een inzicht te krijgen of het puntensysteem effectief is om riskant rijgedrag te reduceren, en welke cognitieve en andere factoren het succes beïnvloeden. In hun discussie relateren ze een aantal van hun bevindingen aan die van de eerder vermelde studie van Sagberg en Ingebrigtsen (2018).

China kent sinds 2014 het rijbewijs met punten. Elke bestuurder begint er jaarlijks met 12 punten. Bij elke jaarcyclus worden de punten hernieuwd. Afhankelijk van de ernst van de overtreding wordt het totaal verminderd. Het rijbewijs wordt onmiddellijk geschorst na verlies van 12 of meer punten op jaarbasis. Om het rijbewijs terug te krijgen dient men binnen de 15 dagen een cursus te volgen die zeven dagen duurt. Binnen de 20 dagen na beëindiging van de cursus dient men te slagen voor een examen.

Dong vermeldt dat het totaal aantal ongevallen in China in 2016 13.5% hoger lag dan in 2015 en dat het totaal aantal verkeersovertredingen in 2016 21.9% hoger lag dan het jaar ervoor. Niettegenstaande het één jaar lang bestaande Chinese puntensysteem kan men dus niet spreken van een consistente algemene daling of stabilisatie van deze verkeersveiligheidsparameters, gegeven dat het aantal verkeersovertredingen zelfs stijgt van 2015 naar 2016. Deze stijging kan eventueel deels verklaard worden door een nog steeds stijgend aantal nieuwe bestuurders.

Om een idee te krijgen van het profiel van de overtreders werden ongevallengegevens verzameld in 2017 in één Chinese stad. Er waren er op dat moment iets meer dan twee miljoen voertuigen geregistreerd en ongeveer evenveel rijbewijshouders. Van de voertuigen betrokken bij overtredingen, was 9.87% (8910) betrokken bij meerdere overtredingen. Na correctie, waarbij meerdere overtredingen binnen 24 uur als één overtreding werden beschouwd, bleef dit percentage op 8.85% (7995). Uit verdere analyse bleek dat 54.83% van deze voertuigen meerdere keren dezelfde overtreding beging. Na dezelfde 24uurs-correctie bleef dit percentage op 48,22%. In termen van evaluatie van de effectiviteit van het puntensysteem kan dus geconcludeerd worden dat, niettegenstaande het rijbewijs met punten, bijna 10% van de overtreders nog steeds multi-overtreders waren. Meer nog, zelfs de helft van de multi-overtreders begingen nog identiek dezelfde overtreding, niettegenstaande ze reeds punten hierdoor in het voorbije jaar verloren hadden.[31] De onderzoekers verklaren dit gegeven door te verwijzen naar de gevonden positieve correlatie tussen het accumuleren van strafpunten ('penalty experience') en riskant rijgedrag. Dit verband wordt volgens de onderzoekers grotendeels verklaard door het mediërende effect van een belangrijke cognitieve factor, namelijk 'self-efficacy'. De term duidt op het concept dat expressie geeft aan het individuele geloof in het eigen kunnen om een uitdagende situaties of taken tot een goed einde te brengen. De aanwezigheid van dit concept strookt verder ook met de vooral masculiene cultuur die China typeert.

Dong en collega's geven aan dat deze resultaten met betrekking tot het positieve verband tussen aantal strafpunten en gevaarlijk rijgedrag overeenkomen met die van Sagberg en Ingebrigtsen (2018). Zoals eerder aangegeven rapporteren deze auteurs een omgekeerd U-verband tussen het aantal verzamelde strafpunten en de waarschijnlijkheid om nieuwe strafpunten te verzamelen. De resultaten van Dong komen overeen met het eerste deel van dit verband. Wat Sagberg en Ingebrigtsen verklaren door een typische rijstijl, verklaren Dong en collega's door het cognitieve concept van de 'self-efficacy'. Dong voegt als versterkend element toe dat in Noorwegen de accumulatieperiode van punten er drie jaar bedraagt en dat op die manier dit systeem minder vergevingsgezind is. Beide studies, en hun vergelijkingen, tonen dus aan dat zowel persoonlijk-cognitieve als procedurele factoren het succes en effectiviteit van een puntensysteem kunnen bepalen. De belangrijkste verschillen tussen het Chinese en het Noorse systeem zijn de tussentijdse waarschuwingen (enkel Noorwegen) alsook de periode waarin de punten verzameld worden (één versus drie jaar), en de al dan niet differentiële aanpak van nieuwe bestuurders (enkel in Noorwegen).

Vanuit de observatie in China, namelijk dat een aanzienlijk aantal voertuigen in het puntensysteem nog steeds betrokken zijn bij meerdere en zelfs dezelfde overtredingen, concluderen Dong en collega's (2019) dat het puntensysteem, in de huidige implementatie, niet in staat is om voldoende en duurzame gedragsverandering tot stand te brengen. Doordat er zowel cognitieve of persoonsgebonden aspecten (bijvoorbeeld het concept 'self-efficacy' of rijstijl) als procedurele effecten (bijvoorbeeld tussentijdse waarschuwing) het succes van een puntensysteem mee bepalen, suggereren ze dan ook procedurele acties ter verhoging van het schrikeffect als acties om de cognitieve en persoonlijke factoren te mediëren.

Wat betreft procedurele kenmerken wijzen ze op het belang van een hoge pakkans, het onmiddellijk informeren over de overtreding en de sancties, het regelmatig informeren over het totaal aantal punten, en het steeds harder bestraffen van herhaalde overtredingen. Naast het cognitieve concept van de 'self-efficacy' suggereren de Chinese onderzoekers dat genderidentiteit[32], meer dan geslacht, een medebepalende factor kan zijn in het bepalen en toepassen van flankerende maatregelen.

Het belang van persoonskenmerken voor de effectiviteit van puntensystemen werd ook bevestigd bij onderzoek naar recidivisme bij Australische bestuurders (McDonald et al., 2020). McDonald en collega's gingen er na welke factoren bepalen of een bestuurder herhaalde overtredingen begaat en wat de rol van het rijbewijs

[31] in welke mate de herhaalde overtreders reeds op de hoogte waren van hun eerste overtreding is echter niet duidelijk.
[32] Gender zelf is een breed begrip, en heeft betrekking op alles omtrent de identiteit en het uiterlijk van personen tot gedragingen, objecten, kleuren en alle andere zaken waaraan we de eigenschap mannelijk of vrouwelijk toekennen.

met punten daarin kan spelen. In longitudinaal onderzoek waarbij 13 jaar rijbewijsdata uit de staat Victoria geanalyseerd kon worden, selecteerden ze de personen die een (geregistreerde) overtreding begingen. Vervolgens analyseerden ze de 'vervolgovertredingen' binnen 12 maanden, vergelijkbaar met de methodiek gebruikt in de studie van Sagberg en Ingebrigtsen (2018). Zo werd er 'gevolgd' tot zes overtredingen. Alle overtredingen die aanleiding gaven tot onmiddellijk verlies van het rijbewijs of gevangenisstraf werden geëxcludeerd; enkel de 'gewone boetes' die aanleiding gaven tot puntenverlies werden opgenomen in de studie. In Victoria worden punten opgebouwd voor een periode van drie jaar. De sancties worden opgelegd vanaf meer dan 12 strafpunten.

Ook in deze studie blijkt recidivisme prominent aanwezig te blijven. Na de eerste overtreding beging 27.4% een tweede overtreding binnen de 12 maanden. Na de tweede overtreding beging 33.2% een derde overtreding. Na de derde, vierde, en vijfde overtreding begingen respectievelijk 37.1%, 40.3%, 43.2% een volgende overtreding. De gemiddelde duur tussen de overtredingen was vier maand. Er was een duidelijk effect van de puntentoekenning. Na de eerste overtreding was er een duidelijk toenemend 'schrikeffect' wanneer er onmiddellijk meerdere strafpunten tegelijkertijd toegekend werden: bij de eerste overtreding is de kans op een tweede overtreding binnen de 12 maanden kleiner bij een grotere puntentoekenning, dan wanneer er slechts met één punt bestraft werd. De toename van het schrikeffect vlakt echter af vanaf vier tegelijkertijd bestrafte punten. Echter ook hier blijkt het schrikeffect niet robuust. Dit blijkt immers uit de (afwezigheid van) invloed van reeds verzamelde punten. Voor bestuurders met meerdere overtredingen en met een hoog aantal verzamelde strafpunten bleek er niet langer een schrikeffect te zijn. Voor bestuurders met zeven of meer strafpunten was de gemiddelde duur tot de volgende overtreding beduidend korter dan voor bestuurders met minder punten.

Uit de analyse van de factoren geassocieerd aan recidivisme blijkt dat, onafhankelijk van type van overtreding, mannelijke bestuurders over het algemeen een grotere kans hebben dan vrouwelijke bestuurders om, na een overtreding, opnieuw een overtreding te begaan binnen 12 maanden. De mogelijke gender-effecten werden eerder al bevestigd door Dong en collega's (2019). Dit effect is overduidelijk voor één of twee vorige overtredingen. Vanaf drie overtredingen vervaagt dit effect. Een andere duidelijke conclusie was dat nieuwe bestuurders altijd een hogere herovertredingskans (binnen 12 maanden) hebben dan personen die het rijbewijs al een geruime tijd hebben. De onderzoekers maken duidelijk dat hierbij gecorrigeerd werd voor het effect van leeftijd. Leeftijd op zich blijkt toch ook een bepalende factor te zijn: de tijd tot de volgende overtreding, na de eerste en tweede overtreding, was langer voor personen die hun rijbewijs behaalden op latere leeftijd.

McDonald en collega's (2020) opperen de wenselijkheid voor een gedifferentieerde aanpak en besluiten dan ook dat geslacht, 'tijd-sinds-rijbewijs', en in mindere mate ook leeftijd, factoren kunnen zijn waarop deze gebaseerd kan worden. Ze wijzen ook op een aantal cognitieve beïnvloedende processen. Het feit dat met toenemend aantal recidives, de resultaten ook minder consistent zijn en een aantal gunstige effecten zelfs verdwijnen, duidt er volgens de onderzoekers op dat dit mogelijk een 'speciale groep' van overtreders zijn, op wie gedragsveranderende maatregelen op basis van een puntensysteem geen vat hebben. Ze opperen de hypothese dat ten minste een deel van deze overtreders misschien onderhevig is aan de 'gamblers fallacy'. Dit houdt in dat men gelooft dat de kans op opnieuw beboet te worden kort na een vorige boete zeer klein is. Indien bevestigd zou dit het succes van een puntensysteem ten minste gedeeltelijk hypothekeren.

Uit de reeds gerapporteerde studies in dit rapport blijkt dat zowel procedurele, als persoonlijke en cognitieve aspecten het succes van een puntensysteem kunnen bepalen. Verder bleken studies ook moeilijk het onderscheid te kunnen bepalen tussen het effect van het puntensysteem en dat van flankerende maatregelen. Het relatieve belang van flankerende en financiële aspecten was het onderwerp van de studie door Chen en collega's (Chen et al., 2020). Zij onderzochten welke methoden de meest effectieve zijn om snelheids-overtredingen te bestrijden in Hong Kong. Het puntensysteem met betrekking tot het rijbewijs werd er geïntroduceerd in 1984. Meer dan 50 overtredingen geven aanleiding tot puntenverlies. Ze worden tevens gekoppeld aan een (geldelijke) boete. Het aantal punten en het bedrag van de boete wordt bepaald door de ernst van de overtreding: hoe meer boven de limiet van de toegelaten snelheid, des te hoger het aantal verliespunten en de boete. Bestuurders met 15 strafpunten (of meer) in een periode van twee jaar verliezen hun rijbewijs. De auteurs vergeleken het effect van het puntensysteem met het effect van de boetes, met dat van de (automatische) snelheidscamera's, al dan niet gecombineerd met waarschuwingsborden. Gegeven de verkeersituatie in Hong Kong lag de focus enkel op professionele bestuurders; er is bijna geen persoonlijk

vervoer in Hong Kong. Aan de hand van vragenlijstonderzoek bij 401 professionele mannelijke bestuurders ging men na wat de gekozen snelheid zou zijn in op voorhand bepaalde situaties. De afhankelijke variabele is dus de gekozen gerapporteerde snelheid, en niet een feitelijk geobserveerde snelheid. Uit analyse van de resultaten blijkt dat van alle maatregelen het puntensysteem het hoogste ontmoedigende effect heeft op 'virtuele' snelheidsovertredingen, gevolgd door de boetes. Het effect van de boetes was veel minder sterk en duidelijk: er was slechts een klein positief verband tussen de hoogte van de boetes en de neiging om sneller dan de limiet te rijden. Aan de hand van modelleringsanalyses konden ze de grootteorde van de effecten kwantificeren. Een toename van één extra strafpunt in sanctionering resulteerde in meer dan 4% toename in de naleving van de snelheidslimieten. Dit in tegenstelling tot slechts 1.73% meer naleving bij een toename van 10% in de boetes. Er werden wel interactie-effecten gevonden: de bestuurders die net een boete hadden gekregen, werden gevoeliger voor het verlies van punten dan hun collega's die niet recent een boete hadden gekregen.

De auteurs nuanceren de veralgemeenbaarheid van hun bevindingen. Gegeven dat de onderzoekspopulatie exclusief professionele bestuurders betreft, stijgt natuurlijk het belang van het hebben van een rijbewijs. Zo wint het puntensysteem aan belang, want met dit systeem kunnen de bestuurders hun rijbewijs, en dus hun kostwinning, verliezen. Het relatieve belang van de boetes daalt dan weer, omdat de hoogte van de boetes, proportioneel aan het gemiddelde inkomen, in Hong Kong veel lager ligt dan in Westerse landen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het afschrikkende effect relatief laag is.

Samenvattend geven Chen en collega's (2020) aan dat leeftijd, opleidingsniveau, en inkomen een rol kunnen spelen in hoe bestuurders omgaan met de snelheidshandhavingsmaatregelen en hoe 'receptief' ze zijn voor het puntensysteem. De impact van financiële aspecten werd benadrukt als blijkend uit meerdere observaties. Enerzijds observeert men dat bestuurders die per rit vergoed worden, feitelijk meer snelheidsovertredingen begaan, in vergelijking met bestuurders die een vast salaris hebben. Ze staan immers onder een grotere tijdsdruk. Anderzijds, hebben de boetes bij de per-rit betaalde bestuurders een groter ontmoedigend effect. De boetes hebben immers een meer directe (negatieve) invloed op hun (rit)inkomen. Uit het vragenlijstonderzoek bleek verder dat chauffeurs met de hogere inkomens een hogere bereidheid vertoonden om de snelheidslimieten niet te respecteren. De potentiële impact van een boete is voor hen immers minder prominent.

Zoals elke studie over het rijbewijs met punten identificeerden de onderzoeker ook een groep 'problematische' professionele bestuurders. Men zag immers dat de bestuurders die net een boete hadden gekregen, ook die bestuurders waren die meer geneigd waren om bij de bevraging ook de snelheidslimieten niet te respecteren. Los van het algemene ontmoedigende effect van punten en boetes, zelfs bij de hoogste boetes en hoogste verlies van punten vertoonden deze bestuurders nog steeds een hogere neiging om te snel te rijden. Men besluit dat de combinatie van punten en boetes niet volstaat om deze probleemgroep te beteugelen, en dat andere maatregelen met een meer psychologische aanpak meer soelaas kunnen brengen.

8.5 Voorlopige conclusies op basis van het literatuuroverzicht

Reeds na de eerste evaluatiestudies werd er geconcludeerd dat de meest gunstige effecten van een puntensysteem bijna altijd verdwijnen anderhalf jaar na invoering van het puntensysteem. Er werd besloten dat er geen duidelijk langetermijneffect van het puntensysteem zelf kon worden aangetoond. Na de doornemen van de laatste evidentie wordt deze conclusie wel in beperkte mate genuanceerd.

De resultaten van elke evaluatiestudie moeten in perspectief geplaatst worden. De interpretatie van de resultaten dient te gebeuren in het licht van de algemene bestaande verkeersveiligheidssituatie. In de landen met een initieel ongunstige verkeersveiligheidssituatie worden doorgaans betere resultaten gerapporteerd in vergelijking met landen waar de verkeersveiligheidsstatistieken reeds gunstig zijn. Verder dient elke evaluatie rekening te houden met zowel gewenste als ongewenste effecten. Deze laatste worden zelden in kaart gebracht. Voor een totaalevaluatie van een volledig verkeersveiligheidssysteem waarin alle maatregelen vervat zijn, is dit echter wel nodig.

De meeste evaluatiestudies van puntensystemen kunnen om methodologische redenen niet het onderscheid maken tussen de effecten van het puntensysteem zelf en dat van andere flankerende maatregelen of mee-evoluerende gebeurtenissen of situaties. Dat wil zeggen dat de meeste evaluaties dienen beschouwd te

worden als die van alle verkeersveiligheidsmaatregelen en -factoren samen. Het is nog steeds niet duidelijk wat de relatieve aandelen zijn van de verschillende factoren. Deze relatieve aandelen, puntensysteem versus boetes bijvoorbeeld, kunnen verschillen naargelang de doelpopulatie (bijvoorbeeld privé versus professionele bestuurders) en economische situatie (hoogte van de boete versus inkomen). Daarbij komt dat de meest gebruikte afhankelijke variabelen voor succesmeting indirecte maten zijn, zoals medische parameters of ongevallenstatistieken. Ze pikken veranderingen wel goed op, maar men is nooit zeker dat het puntensysteem de enige reden is voor de verandering, waardoor een eenduidige conclusie met betrekking tot de geïsoleerde impact van het puntensysteem niet langer mogelijk is.

Door enkele experts is geopperd dat de effecten van een puntensysteem misschien niet op populatieniveau te meten zouden zijn, maar wel op individueel niveau. Om die reden werd de onderzoeksmethodologie aangepast, en werden de mechanismen bestudeerd die spelen bij de bestuurders die 'in het puntensysteem zitten'. Door deze verschuiving in paradigma focust men zich minder op een totaalevaluatie van het puntensysteem, maar wel op de factoren die het (relatieve) succes van het systeem bepalen. Deze methodiek laat dus toe om inzicht te krijgen in hoe personen die als het ware 'in' het puntensysteem zitten er 'verder in opschuiven'. Het laat dan weer niet toe om na te gaan wat het effect is op de (veel grotere) populatie, die niet 'in het systeem komt, of die niet 'opschuift' in het systeem.

Uit deze studies kan besloten worden dat het (relatieve) succes multifactorieel bepaald is. Er zijn belangrijke procedureel-structurele, maar ook persoonlijk-cognitieve elementen die meespelen. Er worden ook belangrijke interactie-effecten geobserveerd tussen deze factoren. Gegeven dat deze elementen verschillend geïmplementeerd zijn in de verschillende landen met een puntensysteem, en gegeven de verschillende onderzoeksmethodieken en gebruikte afhankelijke variabelen, kunnen studies onderling moeilijk met elkaar vergeleken worden.

Uit vorige evidentie bleek dat de gunstige effecten meestal niet blijvend waren. Uit de laatste evidentie blijkt dat er toch blijvende gunstige effecten van een rijbewijs met punten kunnen vastgesteld worden. Deze positieve resultaten gelden echter enkel voor de bestuurders die op het punt staan om hun rijbewijs te verliezen; een gelukkig relatief beperkte, maar belangrijke groep van bestuurders. Een toegevoegde randvoorwaarde blijkt te zijn dat deze bestuurders (op het juiste moment) gewaarschuwd worden over hun precaire situatie. Dan nog is het niet uitgemaakt of dit een effect is van enkel het puntensysteem, dan wel van (de combinatie met) de geassocieerde boete.

Alvorens het puntensysteem dit positieve effect teweegbrengt (op individueel niveau), wordt dit meestal voorafgegaan door een periode waarin een aantal bestuurders in plaats van afgeschrikt te worden, eerder onderhevig zijn aan invloeden waardoor ze, in de plaats van minder, meer overtredingen zullen begaan. Dit complexe beeld, het zogenaamde omgekeerde U-verband tussen het aantal verzamelde strafpunten en de kans om nieuwe strafpunten te verzamelen, wordt doorgaans verklaard door twee tegenovergestelde effecten met een verschillend tijdsverloop. Er wordt dan ook aanbevolen om op beide factoren in te spelen om op die manier het succes van het puntensysteem te verhogen.

De initieel ongunstige effecten worden doorgaans verklaard door te verwijzen naar persoonlijk-cognitieve factoren: een risicovolle rijstijl typerend voor een bepaalde groep van bestuurders, bepaalde persoonlijkheidskenmerken (bijvoorbeeld 'self-efficacy') die maken dat bestuurders blijvend overtredingen begaan niettegenstaande voorgaande bestraffingen. Deze ongunstige trend maakt op een bepaald moment plaats voor het gewenste effect, namelijk nadat men beseft dat men op het punt staat ernstig bestraft te worden, door het feit dat men hiervoor gewaarschuwd werd. Wanneer de gunstige trend in werking treedt wordt bepaald door structurele kenmerken van het systeem, als bijvoorbeeld het moment dat men gewaarschuwd wordt, het kritieke punt waarop de sancties volgen, het feit dat men één of meerdere strafpunten tegelijkertijd kan verdienen, maar ook door de mate van vergevingsgezindheid van het systeem. Dit laatste wordt onder meer bepaald door de lengte van de periode waarin de punten worden opgeteld, de eventuele mogelijkheid om strafpunten ongedaan te maken, de hogere sancties bij herhaalde overtredingen, de grotere ernst van de overtreding, en tijd sinds behalen van het rijbewijs. Het samenspel, en de aan- of afwezigheid van deze factoren verklaart enerzijds de mogelijke maskering van gunstige effecten op populatieniveau enerzijds, en anderzijds de schijnbare tegenstellingen in gevonden resultaten tussen de verschillende studies.

Deze nieuwe inzichten dienen toegevoegd te worden aan de reeds eerder bekende succesfactoren van een puntensysteem: voldoende hoge pakkans, ondersteuning door sensibiliserende campagnes, duidelijke en snelle manier van puntentoekenning.

Elke evaluatiestudie brengt aan het licht dat er een harde kern van probleembestuurders blijkt te zijn die veel minder, of zelfs niet, 'receptief' zijn voor gedragsveranderende of andere corrigerende maatregelen. Of nog anders gesteld: de evaluatiestudies tonen aan dat de binnen puntensystemen toegepaste gedragsveranderende of andere corrigerende maatregelen beperkt in staat zijn om het gedrag van specifieke probleemgroepen overtreders te veranderen. Uit sommige studies blijkt dat bijna 10% van de overtreders na puntenbestraffing nog steeds meerdere overtredingen begingen, en bijna de helft daarvan beging zelfs identiek dezelfde overtreding. Sommige auteurs geven aan dat deze recidieven aantonen dat puntensystemen niet in staat zijn om duurzame gedragsverandering tot stand te brengen. Deze conclusie lijkt ons streng. Enerzijds gaat het om een eerder beperkte groep van overtreders, en anderzijds kan men ook besluiten dat deze bestuurders een andere aanpak vergen, vandaar ook hier de suggestie voor een aangepaste, differentiële aanpak. De gerapporteerde studies geven een eerste overzicht van kenmerken waarop een gedifferentieerde aanpak kan gebaseerd zijn: gender-identiteit, leeftijd, tijd-sinds-rijbewijs, financiële implicaties, professionele bestuurders. De meest voor de hand liggende insteek voor de differentiële aanpak is uiteraard de aard van de overtreding. We weten uit de literatuur dat het alcoholslot een goede maatregel is om recidive voor rijden onder invloed te verminderen en er zijn ook studies die aangeven dat medische begeleiding van deze groep kan helpen om een gunstig effect in stand te houden zelfs na het beëindigen van het alcoholslotprogramma (Houwing, 2016; Nieuwkamp et al., 2017). Hieraan gerelateerd dient ook opgemerkt te worden dat indien de overtreding gerelateerd is aan een rijgeschiktheidsproblematiek, de differentiatie uiteraard ook kan gebeuren vanuit een medische en/of psychologische invalshoek. Het potentieel van maatregelen met zowel educatieve, maar ook medische en therapeutische componenten werd ook elders onderstreept (Delannoy et al., 2021).

Met de huidige evidentie treden we de conclusie van Shinar (2017) bij met betrekking tot het rijbewijs met punten: 'Although labeled as "best practice" only time (and further[33] program evaluation research) will tell if it is.'

[33] toegevoegd door de auteurs van dit rapport

9 Conclusie

In dit onderzoek hebben we ons niet uitsluitend gericht op de identificatie en bestraffing van veelplegers op zich. Om een volledig analyse te maken van de mogelijke impact en potentieel van alternatieve scenario's voor de identificatie van herhaalde overtreders (ook voor lichte overtredingen) dient immers rekening gehouden te worden met de context waarbinnen deze wijzigingen doorgevoerd zouden worden. In de eerste plaats gaat het over de bestaande situatie op gebied van verkeersveiligheid. Uit de literatuur blijkt immers dat van wijzigingen in handhaving in de eerste plaats relatief sterkere effecten kunnen verwacht worden in landen met een relatief laag verkeersveiligheidsniveau (Van Schagen & Machata, 2012).

In 2019 ligt België, met een mortaliteitspercentage van 56 doden per miljoen inwoners, boven het Europese gemiddelde. Een aantal Zuid- en Oost-Europese landen, met een hogere verkeersgerelateerde mortaliteit, presteren nog minder goed dan België. Onze buren doen het beter, vooral het Verenigd Koninkrijk en Nederland, die behoren tot de best presterende landen. De verkeersmortaliteit in België is in 15 jaar bijna gehalveerd en de positie van ons land blijft tussen 2005 (17e plaats van 31 landen) en 2019 (20e plaats van 31 landen) nagenoeg ongewijzigd, of gaat zelfs achteruit.

Naar aanleiding van de vergelijkingen van de evolutie van de mortaliteit tussen landen met een systeem van rijbewijs met punten en zonder systeem van rijbewijs met punten, is het voor ons moeilijk om duidelijke conclusies te trekken. Er dient rekening te worden gehouden met een aantal bijkomende factoren (zoals controlestrategieën, sensibiliseringscampagnes ...) om de evolutie van de prestaties van landen met en zonder rijbewijs met punten te kunnen interpreteren. Het mortaliteitscijfer alleen maakt het niet mogelijk om te bepalen of landen met of zonder rijbewijs met punten beter presteren, aangezien bijvoorbeeld Zweden, dat niet beschikt over een rijbewijs met punten, een van de best presterende Europese landen is.

Zowel op het gebied van snelheid als van rijden onder invloed van alcohol en drugs presteert België slecht. Hoewel de gedragsmetingen moeilijk vergelijkbaar zijn (met name wegens een gebrek aan uniforme methoden), hebben ze niettemin aangetoond dat ons land een matige tot middelmatige plaats inneemt voor die twee soorten gevaarlijk gedrag. Wat snelheidsovertredingen betreft is het moeilijk of onmogelijk om België internationaal te positioneren aangezien de indicatoren moeilijk onderling vergelijkbaar zijn en in de meeste landen een zéér hoge prevalentie van snelheidsovertredingen vastgesteld wordt. Met betrekking tot afleiding achter het stuur en beveiligingsmiddelen (veiligheidsgordel en kinderzitjes) neemt België een gunstigere positie in.

Voor de subjectieve norm presteert België beter; relatief weinig Belgen vinden dat hun kennissen en vrienden in de bebouwde kom harder rijden dan de snelheidslimieten. Het grootste normatieve probleem in België stelt zich voor rijden onder invloed, waar Belgen een laksere attitude hebben dan de meeste andere Europese landen. Die risicofactor verdient dan ook prioritaire aandacht in het uitwerken van maatregelen om zowel overtredingen als herhaalde overtredingen te bestrijden.

Er bestaan geen objectieve indicatoren die toelaten om een volledige evaluatie te maken van het handhavings-niveau. Op basis van de indicatoren op het vlak van politiegegevens over handhavingsinspanningen, 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. Samengevat geldt dat de handhavingsdruk in België voor alle types overtredingen samen zich internationaal gezien op een gemiddeld tot hoog niveau situeert. Zeker op basis van de geregistreerde overtredingen per duizend inwoners kan gesteld worden dat de handhavingsdruk relatief hoog ligt, al is dit voor een groot deel het gevolg van de koppositie die België inneemt wat betreft het handhaven van snelheidsovertredingen. Op gebied van gordeldracht, alcohol en staandehoudingen door de politie is nog vooruitgang nodig om aansluiting te vinden bij de best presterende landen in termen van handhavingsdruk.

Op basis van de internationale expertenbevraging konden een aantal landen geïdentificeerd worden met een interessant systeem om veelplegers te identificeren. Alle verkeersinbreuken worden in België sinds 2018 geregistreerd in de MaCH database op het niveau van de politieparketten. Deze database vormt de basis voor andere databases (zoals: Mercurius, het Centraal Strafregister). Op basis van de bevraging blijkt dat de meeste landen maar één systeem gebruiken waarbij de data centraal worden bewaard en verwerkt. Aangezien in

België meerdere systemen zijn aangesloten op de MaCH database zijn de voorbeelden van Slovenië en Zwitserland voor latere analyse interessant. Beide landen hanteren ook meerdere databases op verschillende niveaus voor de registratie en identificatie van veelplegers in hun landen. In Zwitserland maakt men geen gebruik van een rijbewijs met punten en in Slovenië werd dit systeem in 1998 geïntroduceerd. In beide gevallen is het daarom interessant te bekijken hoe deze databases op elkaar zijn aangesloten en hoe de data worden verwerkt ter identificatie en opvolging van veelplegers. Mogelijk kennen deze landen vergelijkbare structureren met de Belgische context waardoor er mogelijk lessen uit te trekken zijn om het antecedentenbeheer en bijbehorende bestraffing verder te optimaliseren.

De meeste bevraagde landen hanteren een systeem van een rijbewijs met punten, al verschilt de invulling van deze systemen van land tot land. Voor de meeste landen geldt dat de punten op een nationaal niveau worden verzameld en gecentraliseerd. Niet alle landen maken gebruik van educatieve maatregelen in het kader van een rijbewijs met punten. Wanneer er wel zo'n aanbod is, zijn deze lessen vooral gericht op kennisoverdracht en toegespitst op rijden onder invloed van alcohol en snelheid. Tevens geldt voor bijna alle landen dat (ernstige) snelheids- en/of alcoholinbreuken zijn opgenomen in de lijst met verkeersovertredingen waarvoor er strafpunten worden toegekend. Veelal hebben de inbreuken begaan zonder motorvoertuig of door een bestuurder zonder rijbewijs weinig tot geen gevolgen op de punten in het puntensysteem.

Wat de bestraffing en aanpak van herhaalde overtreders betreft laten de resultaten van de expertenbevraging niet toe om duidelijke conclusies te formuleren. Op basis van de beschikbare cijfers lijken in België per miljoen inwoners relatief veel rijbewijzen ingetrokken te worden als sanctie. Het is echter onmogelijk om op basis van de beschikbare data een inzicht te verkrijgen in het aantal rijbewijzen dat in verschillende landen ingetrokken wordt zowel binnen als buiten het kader van het puntensysteem. Een essentieel element in de bestraffing van herhaalde overtreders in landen met puntensystemen is hoe een dergelijk systeem gerelateerd wordt aan bestraffing binnen andere wettelijke kaders. Onze poging om op basis van de expertenbevraging hierover informatie te verkrijgen, leverde vooralsnog weinig op. Deze vragen zullen dan ook een prioritair element vormen voor het tweede luik van dit onderzoek, waarin de systemen in een beperkter aantal landen in detail zullen bekeken worden.

In eerdere studies werd geconcludeerd dat de meest gunstige effecten van een puntensysteem bijna altijd verdwijnen anderhalf jaar na invoering van het puntensysteem. Er werd besloten dat er geen duidelijk lange-termijneffect van het puntensysteem zelf kon worden aangetoond. Na de doornemen van de laatste evidentie wordt deze conclusie enigszins genuanceerd. Uit recente wetenschappelijke publicaties over de functionering van het puntensysteem in Noorwegen blijkt met name dat er toch gunstige effecten van een rijbewijs met punten kunnen vastgesteld worden. Deze positieve resultaten gelden echter enkel voor de bestuurders die op het punt staan om hun rijbewijs te verliezen. Een toegevoegde randvoorwaarde blijkt te zijn dat deze bestuurders (op het juiste moment) gewaarschuwd worden van hun precaire situatie. Dit complexe beeld wordt doorgaans verklaard door twee tegenovergestelde effecten met een verschillend tijdsverloop: enerzijds persoonlijk-cognitieve elementen, en anderzijds procedureel-structurele kenmerken van systeem. Er wordt dan ook aanbevolen om op beide factoren in te spelen om op die manier het succes van het puntensysteem te verhogen. Een methodologische open vraag blijft of de effecten het resultaat zijn van enkel het systeem zelf of van de combinatie met flankerende maatregelen.

Een ander methodologisch aandachtspunt is dat de gerapporteerde effecten enkel van toepassing zijn op de bestuurders die meerdere punten verliezen en ze verder blijven verliezen. De effecten van een puntensysteem op de bestuurders die geen of weinig punten verliezen blijven hierdoor onderbelicht. Om een populatie-effect in te kunnen schatten kan dit echter wel van belang zijn.

Deze nieuwe inzichten dienen toegevoegd te worden aan de reeds eerder bekende succesfactoren van een puntensysteem: voldoende hoge pakkans, ondersteuning door sensibiliserende campagnes, duidelijke en snelle manier van puntentoekenning. Daarbij dient er rekening mee gehouden te worden dat verschillende evaluatiestudies aan het licht brengen dat er een harde kern van probleembestuurders blijkt te zijn die veel minder, of zelfs niet, 'receptief' zijn voor gedragsveranderende of andere corrigerende maatregelen. Uit sommige studies blijkt dat bijna 10% van de overtreders na puntenbestraffing nog steeds meerdere overtredingen begaan, en bijna de helft daarvan zelfs identiek dezelfde overtreding begaat. Dit wijst erop dat deze groep bestuurders een andere aanpak vergen, wat pleit voor een aangepaste, differentiële aanpak. Er zijn landen waar er reeds een differentiële aanpak is voor nieuwe of jonge bestuurders (bijvoorbeeld Noorwegen en Nederland). Er zijn indicaties dat een aangepast beleid ook nuttig kan zijn voor bijvoorbeeld professionele bestuurders.

Op basis van deze uitgebreidere en geüpdatete analyse van zowel de beschikbare informatie in de literatuur als van de input op basis van een expertenbevraging blijkt dat er potentiële winst te boeken valt op het vlak van verkeersveiligheid door een adequaat beheer van de antecedenten van zware en herhaalde overtreders. Om te evalueren welk scenario van antecedentenbeheer hiervoor het meest geschikt is binnen de Belgische context is het evenwel noodzakelijk om een meer diepgaande analyse te maken van hoe dit systeem in verschillende goed presterende landen in de praktijk functioneert. Daarbij dient zowel gekeken te worden naar het antecedentenbeheer in landen met een puntensysteem (al dan niet gekoppeld aan een uitgekiend systeem van educatieve maatregelen; e.g. Noorwegen, Ireland, Portugal, Slovenië) als naar landen met een alternatief systeem om herhaalde overtreders aan te pakken (e.g. Nederland, Zweden, Finland, Zwitserland). Een doorgedreven begrip van deze elementen is noodzakelijk omdat een 'eenvoudige' copy van het systeem geen garantie geeft op dezelfde impact, gegeven dat de randvoorwaarden niet noodzakelijk dezelfde zijn. In de tweede fase van dit project zullen we daarom concreter en in detail evalueren hoe de identificatie van herhaalde overtreders verloopt en welke straffen en alternatieve maatregelen daar gehanteerd worden. Voldoende aandacht dient besteed te worden aan de noodzakelijke randvoorwaarden.

10 Referenties

Aarts, L.T.; Schepers, J.P.; Goldenbeld, Ch.; Decae, R.J.; Bos, N.M.; Bijleveld, F.D.; Doumen, M.J.A.; Dijkstra, A.; Mons, C.; Commandeur, J.J.F.; Hermens, F. (2020). Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2020. R-2020-27A. SWOV, Den Haag.

Abay, K. A. (2018). How Effective Are Non-Monetary Instruments for Safe Driving? Panel Data Evidence on the Effect of the Demerit Point System in Denmark. The Scandinavian Journal of Economics, 120(3). https://doi.org/10.1111/sjoe.12235

Acherman Stürmer, Y., Meesnmann, U., & Berbatovci, H. (2019). Driving Under the Influence of Alcohol and Drugs. ESRA2 Thematic report NR. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In Journal of forensic medicine (Issue 5). https://doi.org/10.1002/9781118519639.wbecpx098

Basili, M., Belloc, F., & Nicita, A. (2015). Group attitude and hybrid sanctions: Micro-econometric evidence from traffic law. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 78, 325–336.

Blom, M., Blokdijk, D., & Weijters, G. (2017). Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma. WODC. http://hdl.handle.net/20.500.12832/193

Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique - Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool." 46. Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transport Policy, 21, 191–201. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.02.003

Chen, T., Sze, N. N., Saxena, S., Pinjari, A. R., Bhat, C. R., & Bai, L. (2020). Evaluation of penalty and enforcement strategies to combat speeding offences among professional drivers: A Hong Kong stated preference experiment. Accident Analysis and Prevention, 135. https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105366

de Schrijver, G., & van den Berghe, W. (2015). Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Delannoy, S., Silverans, P. en Nieuwkamp, R. (2021). Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief plaatsen – Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties, Brussel: Vias institute.

Dong, H., Jia, N., Tian, J., & Ma, S. (2019). The effectiveness and influencing factors of a penalty point system in China from the perspective of risky driving behaviors. Accident Analysis and Prevention, 131, 171–179. https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.06.005

Donnelly, M., Murray, P., & Cleary, S. (2005). Changes in trauma service workload since the introduction of the penalty points system. Irish Medical Journal, 98(2), 53–54.

Downey, C., & Donnelly, M. (2018). The penalty points system in Ireland – Does it remain effective 14 years on? Surgeon, 16(3), 141–145. https://doi.org/10.1016/j.surge.2017.04.002

Dupont, E., & Van Cutsem, M. (2015). La Belgique dans le contexte Européen : Analyse comparée des performances de Sécurité Routière. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

ERSO. (2018). Cell Phone Use While Driving (Issue February). http://www.independent.org/issues/article.asp?id=380

ETSC. (2016). PIN Flash Report 31. How traffic law enforcement can contribute to safer roads. (Issue 31). http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_Final-1.pdf%0Ahttps://trid.trb.org/view/1416707

ETSC. (2019a). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/

ETSC. (2019b). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf

ETSC. (2020a). How safe is walking and cycling in Europe? PIN Flash Report 38. January, 73. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf

ETSC. (2020b). Ranking EU Progress on road safety - 14th Road Safety Performance Index Report (Issue June).

European Commission. (2018). Speed and Speed Management. February(European Commission, Directorate General for Transport.), 121.

European Transport Safety Council (ETSC) (2021). Rijbewijs met punten. Uiteenzetting door dhr. Frans Mütze op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op 12 februari 2021.

Goedvolk, M., Doumen, M., & Walberg, A. (2015). Evaluatie Recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten. Significant. http://hdl.handle.net/20.500.12832/2163

Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.) (2012). Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, C. (2017). Demerit point system, European Road Safety, Decision Support Systems, developped by the H2020 project SafetyCube.

Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Planes, M., & Sullman, M. J. M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. Safety Science, 70, 270–275. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.06.014

Holocher, S., & Holte, H. (2019). Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes), 2, 56. https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf

Houwing, S. (2016). Alcohol interlock and drink driving rehabilitation in the European Union: Best practice and guidelines for Member Strates. Brussels, European Transport Safety Council.

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K. H., … Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results (No Deliverable D2.2.3). Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.

Klipp S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E. et al. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. Deliverable 1 of the EC project BestPoint. Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt), Bergisch Gladbach.

Klipp, S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., Loranc, M. D., Farrugia, B., Jost, G., Møller, M., Munnelly, M., Kallberg, V. P., Larsen, L., Luoma, J., Runda, K., Skladany, P., Slezak, J. W., & Assailly, J. P. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. October, 1–237.

McDonald, H., Berecki-Gisolf, J., Stephan, K., & Newstead, S. (2020). Traffic offending and deterrence: An examination of recidivism amongst drivers in Victoria, Australia born prior to 1975. PLOS ONE, 15(10). https://doi.org/10.1371/journal.pone.0239942

Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière

Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y., Timmermans, C., & Kakinuma, T. (2020). Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) (Issues 2-6-20 Yaesu).

Nieuwkamp, R., Martensen, H., Meesmann, U (2017), Alcohol interlock, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 28 02 2021

Nieuwkamp, R., & Slootmans, F. (2020). Statistisch rapport 2019. Handhaving: controle en sancties. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

OMS. (2019). Status report on alcohol consumption, harm and policy responses in 30 European countries 2019. In Sustainability (Switzerland). http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI

Pelssers, B., & De Vos, N. (2020). Indicateurs clés de la sécurité routière 2020. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Sagberg, F., & Ingebrigtsen, R. (2018). Effects of a penalty point system on traffic violations. Accident Analysis and Prevention, 110, 71–77. https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002

Salminen, S. T., Pihlajamäki, H. K., Avikainen, V. J., & Böstman, O. M. (2000). Population based epidemiologic and morphologic study of femoral shaft fractures. Clinical Orthopaedics and Related Research, 372, 241–249. https://doi.org/10.1097/00003086-200003000-00026

Schagen, I., & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project BestPoint. Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV, Vienna.

Shinar, D. (2017). *Traffic Safety and Human Behavior : Second Edition*. Emerald Publishing Limited.

Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Smit, W., Hulst, J. van der, & Homburg, G. (2018). Evaluatie van de beginnersregeling. WODC Rapport 2828. Regioplan, Amsterdam.

SWOV. (2021). Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. In SWOV-Factsheet, Januari 2021. SWOV

Pires, C., Areal, A., & Trigoso, J. (2019). Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). 3.

Schinckus, L., & Schoeters, A. (2018). Rapport Statistique 2018 - Comportement dans le trafic. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Schoeters, A., Daniels, S., & Wahl, J. (2018). La Belgique dans le contexte Européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Slootmans, F., & Desmet, C. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n° 5. Distraction (Vol. 5). Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Temmerman, P. (2016). Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l ' IBSR en 2015. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.

Van den Berghe W., Sgarra, V., Usami D. S., González Hernández B. & Meesmann, U. (2020) Public support for policy measures in road safety. ESRA2 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute and Rome, Italy: CTL – Research Centre for Transport and Logistics.

Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement

Expert survey on repeat traffic offender enforcement

The purpose of this expert survey is to collect information on how enforcement for repeat traffic offenders is organised. The data will be used to benchmark the performance of Belgium concerning repeat traffic offence management against the other EU Member States to formulate recommendations to improve repeat traffic offence management in Belgium.

This survey covers different aspects of traffic enforcement. It can be difficult to provide information about all the topics. When there are no data available about specific topics, just leave the answer blank. We realize this is a long questionnaire that covers a lot of topics. Obviously, different chapters can be completed by different experts. Partially completed questionnaires will also be of help and we would be grateful for any information provided.

To complete the questionnaire just provide the answer in the word document after the question in any format of your convenience (no need to track changes). All questions refer to the information available for your country.

Since we are under a strict time schedule, please e-mail your completed questionnaire to Peter.Silverans@vias.be by Monday March 15th. Any questions can be sent to the same address.

The project team of Vias institute thanks you already in advance for your time and collaboration!

1. For which country are you filling in this survey as an expert?
2. Please provide your name and contact information (name, organisation, e-mail, this information will only be used in the case we need to contact you for more information).

I. POLICE ENFORCEMENT

For each question, please indicate the latest year for which statistics are available.

A. Statistics on police checks

3. Speeding
   a. What is the total number of mobile speed camera's currently in use?
   b. What is the total number of fixed speed camera's currently in use, excluding empty speed camera boxes?
   c. What is the total number of time over distance camera's currently in use?
   d. What is the total number of empty speed camera boxes currently in use?
   e. Can you estimate the annual number of cars checked for compliance with the speed limit?
4. Driving under the influence
   a. What is the total annual number of alcohol roadside breath tests performed by the police?
   b. What is the total annual number of toxicological tests for driving under the influence of drugs performed by the police?
5. Stopped drivers

   What is the total number of drivers stopped for a police check regardless of the reason?

B. Statistics on infractions

6. What is the total annual number of registered speed offences?
7. For driving under the influence,
    a. What is the total annual number of registered drink-driving offences?
    b. What is the total annual number of registered drug-driving offences?
8. What is the total annual number of registered offences for not wearing a seatbelt?
9. What is the total annual number of registered offences for the mobile phone use while driving?

C. Road safety performance indicators

The following questions regard estimates of the observed frequency of offences (based on observations of representative samples of drivers in roadside surveys)? For each indicator, please include the year of the most recent measurement.

10. For speed, what is the percentage of drivers that …
    a. Drive faster than the speed limit inside built-up areas?
    b. Drive faster than the speed limit outside built-up areas (but not on motorways/freeways)?
    c. Drive faster than the speed limit on motorways/freeways?
11. For driving under the influence, what is the percentage of drivers that …
    a. Drive after drinking alcohol above the legal limit?
    b. Drive after using drugs (other than medication)?
12. For seatbelt use, what is the percentage of car drivers that drive without wearing a seatbelt?
13. For distraction, what is the percentage of drivers that are holding a hand-held mobile phone while driving?

D. Enforcement intensity

14. What is the total yearly cost for traffic enforcement activities (police staff hours, equipment, ICT, management, ...)? Costs for specific parts of enforcement activities are also of interest.
15. What is the total number of working hours the police dedicate to traffic enforcement?

E. Enforcement objectives

16. Is there a predefined objective for the level of traffic enforcement activities? If so, what is the target for the total number of working hours/full time equivalent the police has to dedicate to traffic enforcement in one year? Does your country have any other targets for enforcement?
17. Is there a predefined objective for the number of drivers to be stopped by the police for a check (regardless of the reason)?

II. IDENTIFICATION AND SANCTIONING OF REPEAT OFFENDERS

A. Systems to identify repeat offenders

18. What is the total number of registered drivers with at least one valid driving license? Please indicate between brackets the latest year for which the data is available.
19. Please describe the (different) database(s) used to register traffic infractions. In case more than one database is used to register infractions, please explain how these systems interact.
20. How is a repeat traffic offender (at least two infractions within a certain period) identified on the base of the (different) database(s)?
21. Were there any important recent modification(s) in the legal framework for traffic offences (after 2010)? Please provide the year and type of these modification(s) or a reference to the law.

B. Processing of automatically detected offences

22. How do you ensure that a driver is identified (held liable) if the offence is automatically detected (e.g., in the case of speed cameras, …) and the driver is not caught on the spot?
    a. Is it mandatory to report the name of the driver committing the offence?
    b. Is it an offence if the owner refuses to provide the name of the driver?
    c. Is the owner of the car held liable if the driver cannot be identified?
    d. Is it possible to contest who the driver was?

C. Demerit point systems

23. Do you have a Demerit Point System (DPS)? If yes, please proceed. If no, go to the chapter D.

1. General characteristics

24. Can you briefly describe your Demerit Point System (DPS)? Please insert a link to a webpage (any language) where the DPS is described and indicate when the DPS was introduced?
25. Were there any important modifications in the DPS after 2010? Please insert a link to a webpage with the legislation for these modifications.
26. Which educational measures are used in your DPS?
27. Under which conditions will a driver be sanctioned according to the legal penal system (by a judge) rather than by automatically attributing points according to the DPS?
28. Is the DPS organised on a national or local level? Are points centralized on a national level?
29. Could you provide a list of offences that are included in your DPS and the number of points linked to each offence?
30. What were the criteria to decide about how many points are linked to an offence?
31. How are simultaneous offences dealt with (committing two or more offences at the same time)?
32. At which moment are points registered? Is it based on the date of the offence or the decision of an authority (e.g. ruling by a judge)?
33. How is it ensured that a driver cannot be punished twice for the same offence through sanctions inside and outside the DPS?
34. Do you have information on the public support for the demerit point system?

2. Attribution of points

35. Does the DPS deal differently with novice drivers? If yes, who is considered as a novice driver?
36. Does the DPS deal differently with professional drivers? If yes, please describe who is considered as a professional driver?
37. Do the lost/attributed points apply immediately to all driving license categories (e.g. license B, C and D) or is there some differentiation?
38. Are points assigned to road users not driving a motor vehicle (e.g., as a passenger not wearing seat-belts or for infractions as a cyclist)?
39. Are points assigned to people who don't own a license (e.g. pedestrians, underage cyclists,...)?
40. Are points assigned to foreign drivers? Is there a database registering DPS for foreign drivers? What are the consequences for them?
41. Are points assigned for offences committed abroad by your citizens?
42. How are drivers informed on the number of penalty points (e.g., e-mail or post letter)?
43. Are other measures than license suspension possible when the threshold of the DPS has been reached (e.g., alcohol interlock, mandatory educational, driver rehabilitation,…)?

44. How can points be recovered? Can one follow educational courses in order to regain points? Is this course mandatory or voluntary?
45. What is the lifetime of points? Do points have different lifetimes according to offence severity?
46. Does gaining/loosing new points lead to a longer lifetime of other points? If yes, explain how it works.
47. Did the introduction of a DPS system increase the number of appeals to a higher court?

3. Statistics

48. What is currently the total number of drivers …
    a. … who have no penalty points on their license?
    b. … who have one or more penalty points but are still entitled to drive?
    c. … who have passed the threshold and lost their license?
49. If the DPS was introduced after 2000, what was the impact of introducing the DPS on the number of license withdrawals in the years following the introduction?

D. License withdrawal

50. How many drivers licenses are withdrawn per year? Please indicate latest year for which the data are available. Which proportion of them are withdrawn as a direct result of the DPS?
51. Is there an obligation to hand in the driver's license when it is withdrawn? Where?
52. What does a driver need to do to get the license reinstated after withdrawal?

E. Sanction severity

53. Can you provide your best estimate for an average sanction for the following two offences for a first offence with no prior offences.
    a. Driving under the influence of alcohol with a BAC of 0.5 g/l?
    b. Speeding more than 30 km/h above the speed limit in an urban area?
54. Is there a specific legal framework for sanctioning repeat offenders besides the DPS?

F. Educational measures and assessments

55. What types of educational measures for repeat offenders are applied? Are educational measures tailored to the type of offence?
56. How many offenders participated in each of the following measures in the last year for which complete data are available?
    a. Medical examination
    b. Psychological examination
    c. Driver improvement course outside the scope of a DPS
    d. Driver improvement course to recover points
    e. Driver improvement course to recover driving licence
    f. Alcohol interlock programme
57. How many offenders were sentenced to a form of community service?

G. Evaluation

58. Are there any evaluations of your system to identify multiple traffic offenders? If you have a DPS, was the DPS evaluated? If so, please include references
59. Is there an evaluation of the educational measures used for traffic offenders? Please include references
60. What measures are taken to optimize the system to identify repeat offenders?

---------- thank you very much for your collaboration ----------

Lijst van figuren

Figuur 1. Overzicht van de landen met een (gedeeltelijk) puntensysteem. Bron: ETSC uiteenzetting Frank Mutze voor het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op 12 februari 2021 15
Figuur 2. Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019. 17
Figuur 3. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen (2005-2019, 2010-2019, 2015-2019). Bron: Europese Commissie & Care 2020. 19
Figuur 4. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, België en Europees gemiddelde (31 landen) van 2003 - 2019. Bron IRTAD en EUROSTAT. 20
Figuur 5. Cartografie van de landen met een systeem van rijbewijs met punten en inwerkingtredingsdata. 21
Figuur 6. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 1972 en 1999). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021. 22
Figuur 7. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2000 en 2002). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021 22
Figuur 8. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2003 en 2005). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021. 23
Figuur 9. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met rijbewijs met punten (ingevoerd tussen 2006 en 2016). Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021. 23
Figuur 10. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen zonder rijbewijs met punten. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021. 24
Figuur 11. Vergelijking van de evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners - Landen met en landen zonder rijbewijs met punten. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021 25
Figuur 12. Evolutie van het totaal aantal verkeersdoden en het aantal verkeersdoden in verband met alcohol, België en EU van de 25 (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018 30
Figuur 13. Waargenomen percentage automobilisten dat rijdt onder invloed van medicatie of illegale drugs (eenmalig gebruik), 13 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011..... 31
Figuur 14. Gordeldracht bij bestuurders en passagiers; Bron: IRTAD (2020). 32
Figuur 15. Prevalentie van zelfgerapporteerd gevaarlijk gedrag van Europese bestuurders (% van de bestuurders dat aangeeft zulk gedrag in de afgelopen 12 maanden te hebben gehad). Gewogen gemiddelde van 24 Europese landen. Bron ESRA2 (2018 - 2020). 35
Figuur 16. De afgelopen 30 dagen minstens één keer (a) te hebben gereden onder invloed, (b) de snelheidslimieten te hebben overschreden, (c) te hebben gereden zonder gordel of zonder gebruik van een kinderbeveiligingssysteem, en (d) hun mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur. voor zeven Europese landen. Bron: ESRA2 (2018 - 2020). 38
Figuur 17. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer de snelheidslimiet te hebben overschreden, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 39
Figuur 18. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer de snelheidslimiet te hebben overschreden op autosnelwegen/snelwegen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 40
Figuur 19. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcohol achter het stuur: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden terwijl ze mogelijk de wettelijke limiet voor alcohol achter het stuur hadden overschreden. Bron: ESRA2 (2018-2019). 42
Figuur 20. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcohol achter het stuur: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden 1 uur na het gebruik van drugs. Bron: ESRA2 (2018-2019)..... 43
Figuur 21. Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage automobilisten en achterpassagiers dat verklaart dat ze in de afgelopen 30 dagen minstens één keer hun veiligheidsgordel niet hebben gedragen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 44
Figuur 22. Zelfgerapporteerd niet-gebruik van een aangepast systeem voor niet-vrijgestelde kinderen in de afgelopen 30 dagen, voor 23 Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 45

Figuur 23. Zelfgerapporteerde afleiding bij automobilisten: percentage automobilisten dat aangeeft in de afgelopen 30 dagen soms de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur. Bron: ESRA2 (2018-2019). 46
Figuur 24. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheden: percentages ondervraagden die de stellingen aanvaardbaar vinden, België en Europees gemiddelde. Bron: ESRA2 (2018-2019). 49
Figuur 25. De persoonlijke aanvaardbaarheid van te hard rijden: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om "de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen/snelwegen) te overschrijden", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 50
Figuur 26. De persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van te hard rijden: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om "de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen/snelwegen) te overschrijden", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 50
Figuur 27. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol en drugs (Bron: ESRA2). 52
Figuur 28. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage van de ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om te rijden onder invloed van alcohol of drugs, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 53
Figuur 29. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid gordeldracht tijdens het rijden en gebruik van een CRS voor kinderen: percentage ondervraagden dat die stellingen aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 55
Figuur 30. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afleiding achter het stuur: percentage ondervraagden dat het aanvaardbaar vindt om de telefoon te gebruiken achter het stuur, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 56
Figuur 31. Subjectieve norm ten opzichte van te hard rijden: Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u sneller dan de snelheidslimiet in een woonerf.", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 57
Figuur 32. Subjectieve norm ten opzichte van rijden onder invloed : Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden zouden rijden nadat ze alcohol hebben gedronken.", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 58
Figuur 33. Attitudes (waargenomen gedragscontrole) ten opzichte van snelheid, alcohol achter het stuur en afleiding, Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019) 59
Figuur 34. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De regels op het gebied van snelheid zouden strenger moeten zijn", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 60
Figuur 35. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De regels op het gebied van alcohol achter het stuur zouden strenger moeten zijn", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 61
Figuur 36. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De verkeersregels op het gebied van snelheid worden niet voldoende gecontroleerd", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 61
Figuur 37. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "De verkeersregels op het gebied van alcohol achter het stuur worden niet voldoende gecontroleerd", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 62
Figuur 38. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "Op het gebied van snelheid zijn de sancties te zwaar", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019) 63
Figuur 39. Percentage ondervraagden dat het eens is met de stelling "Op het gebied van alcohol achter het stuur zijn de sancties te zwaar", Europese landen. Bron: ESRA2 (2018-2019). 64
Figuur 40. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Nationale resultaten. Bron: Vias institute (2020). 65
Figuur 41. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Vlaanderen. Bron: Vias institute (2020). 65
Figuur 42. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Wallonië. Bron: Vias institute (2020). 66
Figuur 43. Evolutie van de percentages antwoorden "voor", "tegen" en "geen mening" voor het rijbewijs met punten, Resultaten voor Brussel. Bron: Vias institute (2020). 66
Figuur 44. Aantal snelheidscamera's per miljoen inwoners (ETSC, 2016) 70
Figuur 45. Alcoholtests per 1000 inwoners volgens politiegegevens ETSC (2016) 71
Figuur 46. Zelfgerapporteerde alcoholcontroles tijdens het afgelopen jaar. 24 Europese landen. Bron ESRA2 (2018) 73
Figuur 47. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in functie van percentage bestuurders getest per land per jaar 74

Figuur 48. Percentage bestuurders gestopt door de politie per jaar (ESRA 2014) 75
Figuur 49. Subjectieve pakkans voor verschillende types verkeersovertredingen. België en de EU24. Bron ESRA2 (2018-2019). 76
Figuur 50. Subjectieve pakkans voor een verschillende overtredingen. België, Noorwegen, Nederland, Frankrijk, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk. Bron ESRA2 (2018). 77
Figuur 51. Subjectieve pakkans voor snelheid in functie van aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar (ETSC, ESRA). 78
Figuur 52. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed in functie van vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners (ESRA, ETSC). 79
Figuur 53. Subjectieve pakkans voor het niet dragen van de gordel in functie van aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC). ... 80
Figuur 54. Subjectieve pakkans voor gsm-gebruik achter het stuur in functie van aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC). 81
Figuur 55. Vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar in functie van aantal operationele snelheidscamera's per miljoen inwoners (ETSC). 82
Figuur 56. Vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners in functie van aantal alcoholtests per 1000 inwoners (België geschat) 84
Figuur 57. Zelfgerapporteerd percentage gecontroleerde bestuurders in functie van aantal alcoholtests per 1000 inwoners (ETSC, ESRA, alcoholtests voor België geschat) 85
Figuur 58. Zelfgerapporteerde frequentie van het niet dragen van de gordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar (ESRA, ETSC) 87
Figuur 59. Zelfgerapporteerde frequentie van gsm-gebruik in functie van het aantal vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik per 1000 inwoners per jaar. 88
Figuur 60. Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik in functie van vasgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel (ESTC 2015). 89
Figuur 61. Overzicht van de inbreuken waarvoor strafpunten worden toegekend alsook het percentage van strafpunten. Bron: Bestpoint (2012). 100

Lijst van tabellen

Tabel 1. Overzicht van de respondenten en jaartal introductie puntensysteem 12
Tabel 2. Gedragsmetingen in het Verkeer voor de landen die deelnamen aan de experten-enquête 2021. Bron: Vias Institute. 28
Tabel 3. "Rijden onder invloed van alcohol en drugs": Gedragsmetingen in het verkeer voor de landen die deelnamen aan de expertenbevraging. Bron: Vias Institute. 29
Tabel 4. Waargenomen prevalentie van rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke medicatie: percentage bestuurders in de totale bevolking ingedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van het gebruik van een of meer stoffen en totaal percentage per stof, België en Europa (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011 30
Tabel 5. Prevalentie van het gebruik van de telefoon in de hand tijdens het rijden voor zeven Europese landen. Bronnen: (*) Vias Institute (2021), ERSO (2018) en (**) Riguelle & Roynard (2014) 34
Tabel 6. Alcoholtests per land volgens expertenbevraging 2021 (België geschat) 71
Tabel 7. Snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar. 83
Tabel 8. Alcoholovertredingen per 1000 inwoners per jaar. 86
Tabel 9. Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar volgens de expertenbevraging 87
Tabel 10. Aantal overtredingen voor gsm-gebruik achter het stuur per 1000 inwoners per jaar volgens expertenbevraging 89
Tabel 11. Overzicht van het aantal en de aard van de systemen om verkeersinbreuken te registeren. 92
Tabel 12. Overzicht van methoden om veelplegers te identificeren en het aantal systemen om verkeersinbreuken te registreren. 94
Tabel 13. Verwerking van automatisch geregistreerde verkeersinbreuken 95
Tabel 14. Algemene beschrijving van de puntensystemen 97
Tabel 15. Kenmerken van de puntensystemen per land 98
Tabel 16. Overzicht van verschillen in de toekenning van strafpunten naargelang het type bestuurder 100
Tabel 17. Verdere specificaties van de puntensystemen 101
Tabel 18. Overzicht van het aantal in omloop zijnde rijbewijzen 102
Tabel 19. Totaal aantal ingetrokken rijbewijzen per miljoen inwoners, totaal aantal ingetrokken rijbewijzen als gevolg van een puntensysteem en jaartal van de meest recente beschikbare data per land. 102
Tabel 20. Verplichting om het rijbewijs fysiek in te leveren bij intrekking en de bevoegde instantie die verantwoordelijk is per land 103
Tabel 21. Maatregelen om rijbewijs opnieuw te activeren na intrekking per land 104
Tabel 22. Zwaarte van de straf per land: rijden onder invloed van alcohol met een BAC van 0.5 g/l 105
Tabel 23. Zwaarte van de straf per land: 30 km/h te snel rijden binnen de bebouwde kom 105
Tabel 24. Wettelijk kader bestraffing veelplegers naast het puntensysteem 106
Tabel 25. Beschrijving educatieve maatregelen voor veelplegers en educatieve maatregelen per type overtreding 107
Tabel 26. Overzicht deelnemers Driver Improvement cursus buiten het bereik van het puntensysteem, als onderdeel van het puntensysteem en om het rijbewijs terug te activeren na intrekking 110
Tabel 27. Overzicht deelnemers herstelexamens en alcoholslotprogramma 110



Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be