



BIVV

Naar een rijbewijs met punten in België?

Verkennde literatuurstudie

Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennde literatuurstudie

Onderzoeksrapport nr. 2015-R-02-NL

D/2015/0779/6

Auteurs: Greet De Schrijver, Wouter Van den Berghe

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 4/03/2015

Gelieve naar dit document te refereren als: De Schrijver G., Van den Berghe W. S.(2015) Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennde literatuurstudie. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Vers un permis à points en Belgique ? Etude exploratoire de la littérature.

This report includes an English summary.

Inhoud

Samenvatting.....	4
Executive Summary	6
1 Inleiding	8
1.1 Doel.....	8
1.2 Onderzochte literatuur.....	8
2 Het rijbewijs met punten in een internationaal perspectief.....	9
2.1 Situering.....	9
2.1.1 Definities	9
2.1.2 Ontstaan en verspreiding van het rijbewijs met punten	9
2.1.3 Doelstellingen en functies van een puntensysteem.....	9
2.2 Actuele situatie in de Europese Unie	10
2.2.1 Overzicht.....	10
2.2.2 Gemeenschappelijke kenmerken van de systemen in Europa	11
2.2.3 Variatie tussen de systemen	12
3 De effecten van een rijbewijs met punten op de verkeersveiligheid	14
3.1 Algemeen effect op de verkeersveiligheid	14
3.1.1 De beperkte evidence base.....	14
3.1.2 Situatie voor en na de invoering van een rijbewijs met punten	14
3.2 Specifieke effecten.....	15
3.2.1 Afschrikkend effect.....	15
3.2.2 Selecterend effect.....	16
3.2.3 Corrigerend effect.....	17
3.3 Ongewenste effecten en aandachtspunten.....	17
3.3.1 Rijden zonder geldig rijbewijs	17
3.3.2 Handel in punten	18
3.3.3 Verkeersovertredingen in het buitenland	18
3.4 Kosten verbonden aan de invoering van een puntensysteem	18
4 Conclusies en aanbevelingen	20
4.1 Toegevoegde waarde van een puntensysteem voor België	20
4.1.1 Argumenten pro.....	20
4.1.2 Creëren van draagvlak en voldoende randvoorwaarden voor succes.....	21
4.2 Aanbevelingen vanuit BestPoint	21
4.3 Aanbeveling naar de invoering van een puntensysteem in België.....	23
Bijlage: Enkele kenmerken van het rijbewijs met punten in onze buurlanden.....	25
Verenigd Koninkrijk	25
Duitsland.....	25
Frankrijk	26
Luxemburg	27
Nederland	28
Overzicht van enkele kenmerken van de systemen in de buurlanden	28
Referenties.....	29

Samenvatting

Rijbewijs met punten

Bij een “rijbewijs met punten” kan de houder van het rijbewijs punten winnen bij vastgestelde verkeers-overtredingen. In sommige systemen hanteert men de omgekeerde logica en kan men punten verliezen. Wordt een bepaalde drempel bereikt, dan verliest men tijdelijk zijn rijbewijs, nog onafgezien van andere vormen van sanctionering. De gewonnen (of verloren) punten vervallen meestal na 2 of 3 jaar.

Scope

Dit rapport bevat de resultaten van een verkennende literatuurstudie over het rijbewijs met punten zoals dat in verschillende Europese landen is ingevoerd. Speciale aandacht gaat naar de principes en de effecten van het rijbewijs met punten.

Belangrijkste resultaten

De meeste experts zijn het erover eens dat een rijbewijs met punten ervoor kan zorgen dat bestuurders minder overtredingen begaan in het verkeer. Een dergelijk puntensysteem wordt algemeen beschouwd als rechtvaardig, adequaat en aanvaardbaar. Het kan als preventieve maatregel fungeren om het aantal slachtoffers in het verkeer te verlagen.

Binnen de Europese Unie hebben reeds 22 van de 28 lidstaten een of andere vorm van puntensysteem voor verkeersovertredingen ingevoerd. Geen enkel systeem is echter gelijk aan het andere. De onderliggende regels en de praktische implementatie zijn zeer divers. Er zijn bijvoorbeeld verschillen in de overtredingen die vallen onder het systeem, in het aantal punten dat men verliest of wint bij een bepaalde overtreding, hoe de punten worden geregistreerd, enz. Deze diversiteit is ontstaan omdat de systemen zijn ingevoerd vanuit de bestaande nationale procedures en binnen de sociale en culturele context van de verschillende landen. De toepassing van de puntensystemen over landsgrenzen heen is bovendien afhankelijk van bilaterale samenwerkingsakkoorden.

Ondanks de brede verspreiding van puntensystemen is het wetenschappelijk onderzoek over het rijbewijs met punten eerder beperkt. Er bestaan wel wat studies over de wijze waarop het rijbewijs met punten is georganiseerd en ingevoerd, en over de verschillen in de ongevalstatistieken voor en na de invoering van het systeem. Het aantal grondige effectstudies is evenwel beperkt. Dit soort studies zijn immers moeilijk uit te voeren, omdat er naast het puntensysteem zelf ook tal van andere variabelen een impact kunnen hebben op de evolutie van de verkeersveiligheid.

De beschikbare wetenschappelijk onderbouwde effectstudies geven aan dat na de invoering van een rijbewijs met punten het aantal verkeersovertredingen en het aantal verkeersslachtoffers meestal afneemt. In verschillende landen werden er relatief grote afnames vastgesteld, maar in andere was het effect klein of nagenoeg onbestaande.

De studies geven echter ook aan dat deze positieve uitkomsten meestal beperkt zijn in de tijd. Globaal genomen blijken de positieve effecten zo’n anderhalf jaar te duren. De onderzoekers stellen dat de effecten vooral afhankelijk lijken van het niveau van handhaving en van de communicatie en sensibilisering. Enkel bij adequate niveaus zouden de effecten van de invoering van een rijbewijs met punten blijvend zijn. Het vervagen van de effecten zou vooral te wijten zijn aan de afname in de gepercipieerde pakkans. Bestuurders denken aanvankelijk dat ze binnen een rijbewijs met punten meer kans hebben gecontroleerd en bestraft te worden, maar merken gaandeweg dat de pakkans relatief laag blijft.

Aanbevelingen

Uit deze studie blijkt dat een systeem van rijbewijs met punten kan helpen om de verkeersveiligheid te verhogen, op zijn minst gedurende de initiële periode na de invoering. Alvorens een systeem van rijbewijs met punten in te voeren, is echter een grondig voorafgaandelijk onderzoek nodig, zowel met betrekking tot de aard van het puntensysteem als over de operationele uitvoering en praktische implementatie. Ook de kosten voor het opzetten, uitrollen en onderhouden van het systeem moeten grondig onderzocht worden, en afgewogen worden tegenover de te verwachten verhoging van de verkeersveiligheid. Blijken de resultaten van een dergelijke kosten-batenanalyse positief, dan beveelt het BIVV aan om ook in België een systeem van rijbewijs met punten in te voeren.

Indien dit overhaast en zonder begeleidende maatregelen zou worden ingevoerd, zal het effect echter gering zijn en niet blijvend. Bij de invoering zal de bevolking ook uitgebreid geïnformeerd moeten worden over het systeem en de beoogde doelstellingen. De invoering van een systeem van een rijbewijs met punten is slechts zinvol als men ook na de opstartfase een afdoend niveau van handhaving kan garanderen. Herhaalde communicatie en sensibilisering zal nodig zijn om de effecten te behouden. Er zal ook moeten ingezet worden op een breed gamma aan maatregelen en alternatieve sancties op vlak van verkeersovertredingen om de effectiviteit te garanderen. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar hoe een dergelijk puntensysteem ingebed kan worden in het Belgisch politieel en juridisch kader. Mede omwille van de regionalisering van een aantal overtredingen (bijv. snelheidsovertredingen) zal hiervoor samenwerking tussen het federale en het regionale niveau nodig zijn.

Executive Summary

Penalty point licensing systems

In a penalty point licensing system, the holder of a driving licence can obtain penalty points for traffic rule violations registered by the police. Some systems apply the reverse logic and deduce points. When a certain threshold is reached, one can temporarily lose one's driving licence, sometimes in combination with other sanctions. The gained (or lost) points usually expire after 2 or 3 years.

Scope

The present report presents the results of an exploratory literature study literature on penalty point systems, as introduced in several European countries. Special attention is given to the principles underlying a penalty point system and to the effects it may have.

Main results

Most experts agree that a penalty point licensing systems can lead to a decrease in the number of traffic rule violations. Penalty point systems are generally regarded as fair, adequate and acceptable. They can serve as a preventive measure to reduce the number of road crash victims.

Within the European Union, 22 of the 28 Member States have already introduced a penalty point system, However, no two systems are identical. The underlying rules and their practical implementation are very diverse. For example, there are differences in the violations covered by the system, in the number of points that one loses or gains in case of a certain violation, how the points are recorded, etc. This diversity has arisen because the systems have been introduced based on existing national procedures and within the social and cultural context of the different countries. Moreover, the application of the points systems across national borders is also dependent on bilateral cooperation agreements.

Despite the widespread use of penalty point systems, the number of scientific studies regarding these systems is rather limited. There are some studies on how particular penalty point system are organised and how they were introduced. Other studies looked into the differences in accident statistics before and after the introduction of the system. The number of in-depth effects studies is however limited. These types of studies are difficult to conduct because, in addition to the penalty point system itself, there are also numerous other variables that determine the evolution of road safety.

The available scientific effect studies indicate that after the introduction of a penalty point system, the number of traffic rule violations as well as the number of road crash victims usually decrease. Relatively large decreases were observed in several countries, while in others the effect was small or almost inexistent.

However, the studies also show that these positive outcomes are usually limited in time. Overall, the positive effects seem to last for approximately a year and a half. Researchers argue that the effects appear to be primarily dependent on the level of law enforcement and on the accompanying communication awareness-raising campaigns. Only with adequate levels of enforcement and communication the introduction of a penalty point system would have lasting effects. The dissipation of the effects over time would mostly be due to a decrease in the perceived probability of detection. At the outset, drivers think that there is a higher chance of being checked and penalised within the system of a penalty point licensing system, but gradually they notice that the chance of being caught remains relatively low.

Recommendations

This study shows that a penalty point system can help increase road safety, at least during the initial period after the introduction. However, before introducing a penalty point system a thorough preliminary study is essential, both with regard to the nature of the penalty point system as well as regarding the operational and practical implementation. The cost regarding the implementation, the roll out and the maintenance of the system has also to be thoroughly examined and weighed against the expected increase of the road safety. If the results of such a cost-benefit analysis turn out to be positive, the Belgian Road Safety Institute also recommends introducing a penalty point system in Belgium.

If such would be done in a hasty manner and without the necessary accompanying measures, the effects will be limited and temporary. When introducing this system the population will need to be informed extensively about the system and its intended objectives. The introduction of penalty point system will only be meaningful if a sufficient level of enforcement can be guaranteed beyond the start-up phase. Repeated communication and awareness-raising will be required to maintain the effects. To ensure effectiveness, efforts will also have to be made regarding a wide range of measures and alternative sanctions for traffic violations. In addition, special attention must be paid to determining how a possible penalty point system can be embedded within the Belgian legal framework. Partly due to the planned regionalisation of a number of traffic violations (e.g. speeding) in January 2015, cooperation between the federal and regional levels will also be required.

1 INLEIDING

1.1 Doel

Om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen kan een land verschillende soorten maatregelen nemen. Naast infrastructurele en voertuiggerelateerde maatregelen probeert men ook het gedrag van bestuurders te beïnvloeden zodat ze veiliger zullen rijden. Maatregelen op gebied van handhaving (= afdwingen van het respect van de regels en sanctioneren bij niet-naleving) zijn hier een typisch voorbeeld van.

Het “rijbewijs met punten” valt binnen deze categorie van handhavingsmaatregelen. Bij een rijbewijs met punten kan de houder van het rijbewijs punten oplopen bij vastgestelde verkeersovertredingen. In sommige systemen hanteert men de omgekeerde logica en kan men punten verliezen. Wordt een bepaalde drempel bereikt, dan verliest men tijdelijk zijn rijbewijs, nog onafgezien van andere vormen van sanctionering. De gewonnen (of verloren) punten vervallen meestal na 2 of 3 jaar.

In veel Europese landen bestaat er reeds een systeem van rijbewijs met punten. Ook in België werd het rijbewijs met punten in 1990 wettelijk ingevoerd¹. Deze wet is tot op heden echter nog niet operationeel, omwille van het ontbreken van uitvoeringsbesluiten. Sinds de wet werd gestemd zijn er reeds heel wat stemmen opgegaan en initiatieven genomen om het systeem effectief in te voeren, maar tot nu toe zonder resultaat. Anno 2014 stelt de vraag tot implementatie zich opnieuw.

Dit rapport heeft als doel om meer informatie te verschaffen over de doelstellingen, werking en effecten van het rijbewijs met punten, zoals dat momenteel in verschillende Europese landen bestaat.

1.2 Onderzochte literatuur

We voerden een literatuurstudie uit over de werking, de beoogde doelstellingen en de effectiviteit van het rijbewijs met punten in Europa. Belangrijke basisdocumenten daarbij zijn de in 2012 verschenen Europese “BestPoint”-rapporten (Klipp et al., 2011; Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). Daarin wordt de toepassing van de puntensystemen toegelicht, en best practice aanbevelingen geformuleerd omtrent de uitvoering.

Er is ook veel informatie over het rijbewijs met punten te vinden in publicaties van de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Omtrent het rijbewijs werden gebruikt Vlakveld (2004); Goldenbeld & Twisk (2009); Vis, Goldenbeld. & van Bruggen (2010); SWOV (2012) en Goldenbeld & Mesken (2012). Verder werden meta-analyses en evaluatiestudies onder de loep genomen. Een belangrijke bron hierin is het rapport van Castillo-Manzano & Castro-Nunõ (2012). Verder zijn ook studies van Redelmeier, Tibshirani, & Evans (2003) en Elvik, Erke, Vaa & Sorensen (2009) bestudeerd.

¹ Wet van 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoehoren moeten voldoen (Belgisch Staatsblad, 8 november 1990).

2 HET RIJBEWIJS MET PUNTEN IN EEN INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

2.1 Situering

2.1.1 Definities

In dit rapport wordt gerefereerd naar “het rijbewijs met punten” of “het puntensysteem”, voor regels en systemen waarbij de houder van een rijbewijs punten kan verliezen (of winnen) bij verkeersovertredingen.

De vigerende systemen zijn echter zeer divers. Geen enkel systeem is identiek aan een ander. Globaal genomen kunnen twee verschillende types van systemen onderscheiden worden. Er zijn puntensystemen waarbij punten worden afgetrokken van een totaal aantal punten, daarnaast zijn er systemen waarbij punten worden opgeteld. Indien een bestuurder een overtreding begaat worden er zodoende ofwel punten afgetrokken ofwel punten opgeteld. Op het moment dat een bepaalde puntenlimiet (minimum of maximum) wordt bereikt, wordt het rijbewijs ingetrokken (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

2.1.2 Ontstaan en verspreiding van het rijbewijs met punten

Het rijbewijs met punten werd midden de 20e eeuw voor het eerst in de Verenigde Staten ingevoerd als een preventieve maatregel binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Door de toenmalige sterke economische conjunctuur begaf er zich steeds meer gemotoriseerd verkeer op de weg, wat ook een stijging van het aantal verkeersslachtoffers met zich meebracht. Met het puntensysteem hoopte men deze stijging te kunnen indijken.

Na de eerste toepassing in de Verenigde Staten, verspreidde het concept zich naar andere landen over heel de wereld. In een eerste fase ging het vooral over Angelsaksische landen en hun kolonies en een aantal Aziatische landen. Daarna volgden West-Europa, en recentelijk ook landen in Afrika en Oost-Europa (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

Reeds in 1971 was er een Europese resolutie waarin de lidstaten (van de toenmalige Europese Gemeenschap) werden verzocht om een rijbewijs met punten in te voeren. Duitsland en het Verenigd Koninkrijk waren in de jaren '70 en '80 de koplopers in Europa. De meeste andere Europese landen zijn na 2000 op de kar gesprongen. Momenteel brengt dit het totaal aantal landen met een of andere vorm van een puntensysteem in de EU28² op 22.

België behoort niet tot dit lijstje, hoewel er sinds 1990 een wettelijke basis bestaat voor de invoering van een puntenstelsel³. Meerdere Belgische regeringen hebben doorheen de jaren hun voornemens geuit het puntensysteem in de praktijk te brengen, maar tot een effectieve uitvoering is het sindsdien nog niet gekomen (zie ook Scheers, 2000).

2.1.3 Doelstellingen en functies van een puntensysteem

Het puntensysteem moet toelaten om bestuurders te identificeren die herhaaldelijk overtredingen begaan en hen via strafpunten en uiteindelijk de intrekking van het rijbewijs aan te zetten om de regels in het verkeer beter te respecteren (Schade, 2006). Het algemeen doel van de invoering van een rijbewijs met punten is uiteindelijk uiteraard de verhoging van de verkeersveiligheid en de afname van het aantal verkeersslachtoffers. Ondanks het feit dat bepaalde overtredingen overduidelijk een sterke en significante verhoging van het ongevalsrisico inhouden toont onderzoek ook aan dat het verband tussen ongevallen en overtredingen op individueel vlak relatief klein is. Bij de evaluatie van het effect van een rijbewijs met punten dient dan ook in eerste instantie naar het effect op het aantal overtredingen gekeken te worden.

Het puntensysteem wordt algemeen als rechtvaardig beschouwd gezien de bestraffing zich richt op bestuurders die regelmatig de verkeersregels negeren (SWOV, 2012).

² In juli 2013 is ook Kroatië tot de EU toetreden, hier wordt ook een puntenstelsel gebruikt. Zie: WHO (2013).

³ Wet van 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoehoren moeten voldoen (Belgisch Staatsblad, 8 november 1990).

In de meeste landen waar het werd ingevoerd is er een groot draagvlak voor het rijbewijs met punten, zowel op niveau van bevolking als bij overheden. Bestuurders beschouwen het puntensysteem als een manier om het gedrag van anderen te corrigeren, niet zozeer dat van zichzelf (Klipp et al., 2011).

Het systeem kan drie functies vervullen (Vlakveld, 2004; SWOV, 2012): een afschrikwekkend effect (vermijden van verkeersovertredingen), een selectieve werking (identificeren van gevaarlijke bestuurders) en een corrigerende werking (attitude- en gedragsverandering).

De afschrikkende werking van het puntensysteem komt voort uit de mogelijkheid dat bestuurders hun rijbewijs kunnen verliezen als zij herhaaldelijke overtredingen begaan. Er wordt vanuit gegaan dat bestuurders zich meer aan de regels zullen houden onder een puntensysteem om te voorkomen dat ze strafpunten en finaal ook de intrekking van hun rijbewijs kunnen oplopen. Dit preventief afschrikkend effect geldt zowel voor bestuurders die geen strafpunten hebben opgelopen als voor recidiverende bestuurders die reeds aan een bepaald aantal punten zitten. De assumptie is dat de meeste bestuurders die reeds punten hebben vergaard zullen trachten verdere overtredingen te beperken omdat ze anders riskeren hun rijbewijs te verliezen. Om dit afschrikwekkend effect te bereiken dienen bestuurder dus continu op de hoogte te zijn van hun puntenaantal, bijvoorbeeld via een internettoepassing of via briefwisseling. Het afschrikkende effect bereikt zijn finale doel als door de daling in overtredingen ook een afname in het aantal ongevallen wordt bereikt.

De selectieve functie van een puntenstelsel bestaat erin dat recidiverende bestuurders kunnen ontzegd worden van hun recht tot sturen, idealiter nog voor ze een ongeval veroorzaken. Hierdoor kunnen gevaarlijke chauffeurs uit het verkeer worden gehaald. Dit doel wordt bereikt als er ook effectief een correlatie is tussen het aantal overtredingen en het aantal ongevallen, en als het puntensysteem ervoor zorgt dat probleembestuurders kunnen worden geïdentificeerd (cf. infra).

Het puntensysteem kan ook een correctieve functie hebben als bestuurders punten terugwinnen door een zogenaamde “*driver improvement*”-cursus te volgen. Dergelijke cursussen hebben als doel om de attitude en het gedrag van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid te verbeteren, zodat ze zich bewuster in het verkeer begeven en minder overtredingen begaan. Ook na een intrekking van het rijbewijs kan een rehabilitatiecursus en/of een test worden opgelegd. Het corrigerende aspect is bereikt als er ook effectief attitude- en gedragsverandering plaatsvindt, waardoor bestuurders zich bewuster in het verkeer gaan begeven en minder overtredingen begaan.

2.2 Actuele situatie in de Europese Unie

2.2.1 Overzicht

Op dit moment hebben in de Europese Unie 22 van de 28 landen een of andere vorm van puntensysteem (zie Tabel 1). Zoals de tabel illustreert voerden slechts 6 Europese landen het systeem in voor 2000. Ook in andere continenten is de invoering van het rijbewijs met punten de laatste 15 jaar in een stroomversnelling gekomen.

Tabel 1. Overzicht Europese landen met een vorm van een puntensysteem in functie van jaar van invoering (BestPoint, 2012)

Lidstaat	Jaar van invoering
Verenigd Koninkrijk	1972
Duitsland	1974
Finland	1981
Frankrijk	1992
Polen	1998
Slovenië	1998
Bulgarije	2000
Cyprus	2000
Griekenland	2000
Hongarije	2001
Ierland	2002
Luxemburg	2002
Nederland	2002
Roemenië	2002
Italië	2003
Letland	2004
Malta	2004
Denemarken	2005
Oostenrijk	2005
Spanje	2006
Tsjechië	2006
Kroatië	<i>Info ontbreekt</i>

De Europese doelstelling om tussen 2001 en 2010 de helft minder doden te behalen is een stimulans geweest voor heel wat landen om het rijbewijs met punten in te voeren. Zo zag Spanje het rijbewijs met punten als een van de beste oplossingen om hun schrijnend verkeersveiligheidsprobleem aan te pakken (Ribas & Monterde i Bort, 2007). De landen zonder puntensysteem zijn België, Estland, Litouwen, Portugal, Slowakije en Zweden. Hun verkeersveiligheidsniveau varieert van onder het gemiddelde tot sterk boven het gemiddelde.

2.2.2 Gemeenschappelijke kenmerken van de systemen in Europa

Ondanks de grote verscheidenheid in puntensystemen – zie volgende paragraaf – zijn er toch een aantal gemeenschappelijke principes die in de meeste systemen terug te vinden zijn. De belangrijkste zijn:

- Alle puntensystemen werken met strafpunten voor specifieke, vooraf bepaalde verkeersovertredingen. Deze punten worden toegekend aan bestuurders die een bepaalde overtreiding begaan. De opgelopen punten worden gekoppeld aan het rijbewijs van de bestuurder die de overtreiding heeft begaan en zijn dus persoonsgebonden (SWOV, 2012). Wanneer de bestuurder niet kan worden geïdentificeerd (bij overtreidingen zonder vaststelling door de politie) wordt in een aantal landen de link naar de eigenaar van het voertuig gelegd.

- ▶ De overtredingen die aanleiding geven tot strafpunten worden vastgesteld door de politie of aan de hand van vaste of mobiele camera's en radars⁴.
- ▶ De toekenning van de strafpunten is meestal ook gekoppeld aan een reguliere sanctie (bv. boete).
- ▶ De meeste landen hebben snelheidsovertredingen opgenomen in hun puntensysteem. Vastgesteld wordt dat overdreven snelheid, als een van de meest gepleegde en vastgestelde verkeersovertredingen, zorgt voor het grootste deel van de opgelopen punten (Nolén & Östlin, 2008).
- ▶ Ook roodlichtnegatie, overtredingen inzake voorrangregels, post-ongeval overtredingen zoals vluchtmisdrijf, rijden onder invloed van alcohol, e.d. worden vaak opgenomen in de lijst van overtredingen (van Schagen & Machata, 2012).
- ▶ De puntenverdeling is veelal gewogen wat inhoudt dat het aantal punten afhangt van de ernst van de overtreding.
- ▶ Indien herhaaldelijk overtredingen worden begaan en een bepaald maximum van punten wordt bereikt, volgt een intrekking van het rijbewijs. De intrekking gebeurt gemiddeld na twee à drie (zware) overtredingen.
- ▶ Het verval van het recht tot sturen wordt soms voorafgegaan worden door een waarschuwing en/of een vorming (Goldenbeld & Twisk, 2009).
- ▶ Indien een periode zonder overtredingen is doorlopen, kunnen punten worden teruggewonnen als vorm van beloning. Een andere manier om punten terug te winnen, is het volgen van een *driver improvement* cursus. Deze kan vrijwillig worden gevolgd maar wordt vaak verplicht na het bereiken van een bepaald aantal punten of na intrekking van het rijbewijs.
- ▶ In een groot deel van de landen is het maximum puntenaantal of de startwaarde van de punten lager voor beginnende, onervaren chauffeurs, waardoor ze sneller worden bestraft (OECD, 2006). Na 1 à 2 overtredingen wordt hun rijbewijs ingetrokken, daar waar voor andere bestuurders dit over de landen heen varieert tussen de 1 tot 4 overtredingen (Klipp et al, 2011). De focus wordt gelegd op jongeren omdat ze oververtegenwoordigd zijn in de verkeersstatistieken. Hun hoog aandeel is veelal te wijten aan onervarenheid. In tal van landen blijkt de groep van jonge bestuurders trouwens koploper te zijn in puntenbezit.
- ▶ Over het algemeen worden de punten beheerd door een federale of centrale administratieve instantie of agentschap (Klipp et al, 2011). Essentieel is uiteraard dat alle vastgestelde verkeersovertredingen centraal geregistreerd zijn.

We mogen aannemen dat, indien men in België zou overgaan tot de invoering van een systeem van rijbewijs met punten, de meeste van deze principes zullen worden opgenomen in dit systeem.

2.2.3 Variatie tussen de systemen

Bij de invoering van het rijbewijs met punten beschikten de lidstaten van de Europese Unie reeds over een bestaand strafrechtssysteem en procedures voor verkeersovertredingen. Het puntensysteem werd dus geënt op het bestaande nationale systeem, wat deels de grote verscheidenheid tussen de verschillende systemen verklaart.

De bestaande systemen verschillen op tal van gebieden, zoals bijvoorbeeld de feiten waarvoor punten worden toegekend, het aantal strafpunten dat aan die feiten en aan de intrekking van het rijbewijs worden gekoppeld, de intermediaire maatregelen (waarschuwingen en/of vormingen) en de manier waarop het rijbewijs kan worden teruggekregen na een intrekking. Het gevolg van al deze verschillen is dat geen enkel nationaal systeem vergelijkbaar is met een ander.

⁴ In de toekomst zullen wellicht nieuwe technologieën bijkomende mogelijkheden bieden.

De belangrijkste verschillen worden hieronder samengevat:

- ▶ In de meeste landen worden bij verkeersovertredingen punten opgeteld, maar in sommige (waaronder Frankrijk) afgetrokken. In enkele landen (bv. Finland) worden geen punten gegeven maar worden gewoon de overtredingen opgeteld.
- ▶ De lijst en aard van de overtredingen die gekoppeld worden aan strafpunten verschilt over de landen heen. Oostenrijk telt bijvoorbeeld 13 verschillende overtredingen terwijl het er in Duitsland 1296 zijn.
- ▶ Het aantal punten dat wordt toegekend aan bepaalde overtredingen verschilt van land tot land: eenzelfde overtreding kan in het ene land tellen voor 1 punt terwijl het in het andere land voor meerdere punten telt.
- ▶ De puntenlimiet is niet dezelfde over de verschillende landen heen; dit hangt uiteraard samen met de puntentoekenning. Het aantal punten nodig voor een rijbewijsintrekking varieert in Europa tussen de 3 en 39 punten.
- ▶ Een zelfde overtreding kan in het ene land slechts een klein deel betekenen van de puntenlimiet, terwijl het in een ander land een groot deel vertegenwoordigt. Zo telt 20km/u te snel rijden in Bulgarije voor 2 punten die goed zijn voor 5% van de puntenlimiet, terwijl je in Tsjechië in stedelijke omgevingen voor deze overtreding 7 punten krijgt, wat neerkomt op 58% van het maximum.
- ▶ Indien meerdere overtredingen tegelijkertijd worden gepleegd, worden verschillende benaderingen gevolgd. Ofwel wordt enkel rekening gehouden met de zwaarste overtreding, ofwel worden alle punten opgeteld, ofwel wordt alles opgeteld maar met een bepaald plafond in punten.
- ▶ De periode waarin het verval van het rijbewijs geldt, varieert tussen één maand en 12 maanden, met 6 maanden als meest voorkomende termijn. Bestuurders die meermaals het rijbewijs moeten inleveren, herhalende recidivisten, worden in sommige landen ook strenger behandeld. De periode van verval wordt verlengd of soms zelfs verdubbeld (van Schagen & Machata, 2012).
- ▶ In een groot deel van de landen worden beginnende bestuurders strenger behandeld, in sommige landen geldt het puntensysteem zelfs enkel voor deze groep (o.a. Nederland). Ook professionele bestuurders worden in bepaalde landen anders behandeld.
- ▶ De drempels waarboven een waarschuwingsbrief gestuurd wordt of een vorming wordt georganiseerd verschillen eveneens. Dat geldt ook voor het gevolg gekoppeld aan een vorming: soms worden punten erdoor kwijtgescholden, soms is het een voorwaarde voor het behoud van het rijbewijs.
- ▶ Het neutraliseren van punten wordt gelinkt aan het doorlopen van een specifieke periode (bijvoorbeeld een jaar), al dan niet afhankelijk van de ernst van de overtreding. Deze periode kan ook gelinkt worden aan het opnieuw stellen van een overtreding, waarbij de termijn wordt verlengd indien een nieuwe overtreding wordt gesteld.
- ▶ In de meeste Europese landen is het puntensysteem vastgelegd bij wet, hoewel er ook enkele landen zijn waar dit niet het geval is. Veelal zit het puntensysteem verweven tussen administratieve wetgeving (gestandaardiseerd en gericht op frequent gesteld gedrag) en strafrechtelijke wetgeving (individueel en gericht op afwijkend gedrag).

Indien een bestuurder in het buitenland een overtreding begaat is de afhandeling van punten afhankelijk van het land waarin de overtreding wordt begaan. Veelal werken landen met onderlinge akkoorden om punten uit te wisselen of dienen buitenlanders louter een boete te betalen als ze een overtreding begaan. Er is tot op heden nog geen uniforme afhandeling binnen Europa.

3 DE EFFECTEN VAN EEN RIJBEWIJS MET PUNTEN OP DE VERKEERSVEILIGHEID

3.1 Algemeen effect op de verkeersveiligheid

3.1.1 De beperkte evidence base

Algemeen mogen we stellen dat door handhavingsmaatregelen de verkeersveiligheid toeneemt. Zeker in landen met een hoog aandeel van motorvoertuigen in het verkeer helpt handhaving om het aantal dodelijke ongevallen te verminderen (Redelmeier, Tibshirani, & Evans, 2003).

Het effect van een handhavingsmaatregel, zoals een rijbewijs met punten, hangt echter af van hoe goed het reeds gesteld is met de verkeersveiligheid vooraleer de maatregel in voege treedt. In een land waar het veiligheidsniveau laag is, kan aangenomen worden dat door de verhoging in handhaving bij de invoering van het rijbewijs met punten het effect op verkeersveiligheid heel positief zal zijn. In een land waar het niveau al relatief hoog is, kunnen meer gematigde resultaten worden verwacht (Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012).

Ondanks de ruime verspreiding van de puntensystemen moeten we vaststellen dat het aantal degelijke en wetenschappelijk onderbouwde effectstudies relatief beperkt is. De meeste studies concentreren zich op de verschillen in het aantal ongevallen en gewonden voor en na de invoering van het puntensysteem (Runda, 2011). Verder bestaan er onderzoeksresultaten over de evolutie van bepaalde overtredingen n.a.v. de invoering van een puntensysteem, zoals overdreven snelheid, het niet dragen van de gordel of roodlichtnegatie. Italiaans onderzoek bracht bijvoorbeeld aan het licht dat het percentage bestuurders dat de gordel droeg aanzienlijk was gestegen tijdens de eerste 18 maanden na de invoering van het rijbewijs met punten (Zambon et al., 2007). Ander soort onderzoek heeft zich gericht op bepaalde componenten van het puntensysteem, zoals waarschuwingsbrieven, vormingen of rijtesten (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009). Maar algemeen mogen we wel stellen dat er relatief weinig publicaties te vinden zijn in de wetenschappelijke literatuur over de algemene effecten van puntensystemen op de verkeersveiligheid.

De reden voor de schaarse studies op dit gebied is dat onderzoekers geconfronteerd worden met verschillende methodologische problemen, in de eerste plaats het feit dat er veel variabelen zijn die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Daardoor is het moeilijk om de impact van het systeem op de verkeersveiligheid geïsoleerd, als enige variabele, te bestuderen. Vaak worden bij de invoering van een puntensysteem ook andere maatregelen doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld een toename van het aantal snelheidscamera's, de vermindering van de toegelaten alcoholpercentages, en/of uitgebreide communicatiecampagnes. Bovendien is de evolutie van het aantal en de ernst van de ongevallen ook onderhevig aan andere factoren zoals onder andere het weer, de hoeveelheid verkeer, de gebruikte vervoersmiddelen, voertuigtechnologie, infrastructuur, enz.

3.1.2 Situatie voor en na de invoering van een rijbewijs met punten

Studies over het aantal ongevallen en slachtoffers voor en na de invoering van het puntensysteem tonen meestal aan dat er in de beschouwde periode positieve effecten zijn. Zo daalde in Tsjechië het aantal doden de eerste maanden na invoering met meer dan 30% (Nolén & Östlin, 2008). In Ierland kon in het eerste jaar een daling van het aantal ongevallen met 10% worden vastgesteld (Vlakveld, 2004). In de ziekenhuizen vertaalde deze daling zich ook in een algemene daling van het aantal opnames, al nam het aantal orthopedische opnames toe in de eerste 12 maanden na de invoering (Lenehan, Street, Barry & Mullan, 2005). Er zijn echter ook landen waar er weinig tot geen effecten vastgesteld konden worden op de algemene verkeersveiligheid en op de ongevallencijfers, zoals bijvoorbeeld in Noorwegen waar geen effecten tot uiting kwamen (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009).

Maar, gelet op wat we eerder al aangeven, zelfs als het aantal verkeersslachtoffers is gedaald na de invoering van het rijbewijs met punten mogen we niet zo maar besluiten dat dit het gevolg is van het puntensysteem (Vlakveld, 2004). Vele andere factoren kunnen daartoe bijgedragen hebben, en het rijbewijs met punten kan meestal niet als geïsoleerde variabele worden geanalyseerd. Het is ook methodologisch niet mogelijk om te werken met controlegroepen, gezien een puntensysteem nationaal wordt ingevoerd en dus van toepassing is op alle betrokken bestuurders (Van Schagen & Machata, 2012).

Dit wil niet zeggen dat er helemaal niets kan gezegd worden over het – directe en indirecte – effect van de invoering van een puntensysteem. Castillo-Manzano en Castro-Nuño (2012) voerden een meta-analyse⁵ uit op basis van 26 onderzoeken uit 11 verschillende landen. Op basis daarvan besluiten ze dat algemeen gesproken er meestal goede resultaten geboekt worden vlak na de invoering van het rijbewijs met punten. De sterkste evoluties zijn volgens de auteurs een grote daling van het aantal opnames in het ziekenhuis (spoedopnames, operaties en hospitalisaties), met in het beste geval tot 50% reductie. Gevolgd door een gemiddelde daling van ongeveer 30% in risicovol gedrag en overtredingen. Ten slotte werd een vermindering tussen de 15 en 20% in doden en gewonden vastgesteld.

Deze mooie resultaten volgen veelal de eerste maanden na de invoering. Maar meestal nemen deze positieve effecten op de verkeersveiligheid af naarmate het puntensysteem langer in gebruik is. Gemiddeld zijn de effecten binnen anderhalf jaar zo goed als verdwenen. Slechts 9 onderzoeken (van de 20 studies die uitspraken deden over tijdsduur) vonden een effect dat langer dan 12 maanden na invoering duurde, met een maximale duur van 2 jaar. 7 van deze 9 studies verwezen naar dezelfde 2 landen, Spanje en Italië. Het gaat over twee landen waar de ongevalscijfers voor de invoering van het rijbewijs met punten vrij hoog waren. Bij sommige landen, zoals het reeds vernoemde Tsjechië waar initieel zeer goede resultaten optraden, duurde het effect maar enkele maanden.

Het verdwijnen van de effecten kan mogelijk verklaard worden doordat de niveaus van handhaving en publiciteit niet kunnen worden aangehouden. De invoering van een puntensysteem gaat immers meestal samen met heel wat publiciteit en met verhoogde handhaving, alsook met andere maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen en mensen te sensibiliseren. Bestuurders schatten de kans om tegen de lamp te lopen op dat moment relatief hoog in, en passen bijgevolg hun gedrag aan. Initieel creëert dit een daling in overtredingen en ongevallen. Een effectdaling treedt op van zodra de subjectieve pakkans vermindert en bestuurders vaststellen dat de kans om te worden gecontroleerd eigenlijk niet zo groot is als ze vreesden (Goldenbeld & Twisk, 2009). Er treden soms ook bepaalde neveneffecten op die het initieel effect te niet doen (zie paragraaf 3.3 verderop).

We mogen dus besluiten dat een puntensysteem initieel meestal een positieve impact heeft op verkeersveiligheid maar dat deze effecten niet duurzaam zijn en binnen anderhalf jaar verdwenen zijn.

3.2 Specifieke effecten

Het rijbewijs met punten beoogt afschrikkend, selectief en corrigerend te werken (zie 2.1.3). Vraag is of deze effecten daadwerkelijk kunnen worden bereikt na de invoering. Het Nederlandse onderzoeksinstituut SWOV heeft hierover een aantal studies uitgevoerd (Vlakveld, 2004; SWOV, 2012; Goldenbeld & Twisk, 2009). Zij concluderen dat de meeste effecten naar verkeersveiligheid kunnen worden verwacht van de algemeen afschrikkende werking van het rijbewijs met punten. De selectieve en corrigerende doelstellingen zouden een beperktere impact hebben. De resultaten worden hieronder samengevat.

3.2.1 Afschrikkend effect

De afschrikkende werking van het rijbewijs met punten, net als die van andere preventieve maatregelen, tracht bestuurders ervan te weerhouden overtredingen te begaan en zich meer te conformeren aan de regelgeving.

Zoals hoger werd aangegeven wordt dit afschrikkend effect vooral vlak na de invoering van een puntenstelsysteem behaald (m.i.v. de daarbij horende communicatie en sensibilisering). Bestuurders schatten de pakkans hoog in en respecteren daarom beter de regels. Zo daalde na de grootse informatiecampaagne in Denemarken het aantal snelheidsovertredingen danig en verminderde de gemiddelde snelheid met 3%; deze daling was vooral zichtbaar in de eerste 6 maanden na de invoering van het rijbewijs met punten (Holbek, 2007). Nadien werd het effect zwakker, en na een jaar was de gemiddelde snelheid ongeveer naar zijn origineel niveau teruggekeerd (Nolén & Östlin, 2008). Ook in Hongarije was het afschrikkend effect van het puntensysteem in de eerste maanden na de invoering groot.

⁵ De auteurs geven aan dat er bij de studie nog steeds con-founding variabelen een rol kunnen blijven spelen, gezien de aanwezige bias bij verkeersveiligheidsonderzoeken niet in alle scenario's konden worden vermeden, maar dat de publication bias wel tot een minimum is herleid door een strikte selectie in behandelde onderzoeken en het weglaten van minder wetenschappelijke studies.

Bestuurders leken meer bang te zijn om punten te vergaren dan een boete te krijgen (Gegeny, 2007). Het afschrikkende effect werkt dus initieel goed maar vervaagt daarna.

De afschrikkende werking van het puntensysteem is het grootst als daardoor regelmatige overtredders worden aangesproken en hun gedrag aanpassen. Dit effect bereiken is echter niet evident, gezien sowieso niet alle overtredingen kunnen worden vastgesteld – en bestuurders dat ook wel weten en hierop speculeren. In de praktijk blijkt het trouwens niet evident te zijn om de doelgroep van de “ongedisciplineerde” bestuurders te bereiken. Bestuurders die zware overtredingen begaan lijken immers veel minder geneigd te zijn hun gedrag aan te passen en worden ook minder snel afgeschrikt door het vooruitzicht van een boete of strafpunten. Bestuurders geven wel aan voorzichter te rijden na een waarschuwing (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009), maar deze zelfgerapporteerde houding kan echter verschillen met de effectieve rijstijl, en is dus niet per se waarheidsgetrouw.

Onderzoek naar gedragsverandering geeft aan dat bestuurders gemiddeld vooral in de eerste weken tot een maand nadat ze zijn gevat voor een verkeersovertreding hun gedrag aanpassen en voorzichter rijden; nadien vervaagt het effect. Bij snelheidsovertredingen bleek het puntensysteem een grotere impact te hebben op het verminderen van het relatief risico op een dodelijk ongeval dan wanneer er geen punten werden toegekend. Het effect dooft helaas ook weer uit, en is na 3 tot 4 maanden niet meer aantoonbaar. Bij zware overtredingen is het effect zelfs sneller uitgewerkt, en is na een maand al niet meer significant (Redelmeier, Tibshirani & Evans, 2003). Onderzoek in Groot-Brittannië, waar een streng cameratoezicht is voor snelheidsovertredingen, wees aan dat bestuurders die dichtbij hun puntenlimiet zaten en geflitst waren, hun gedrag aanpasten zodat ze hun rijbewijs alsnog niet zouden verliezen. Er kon in het onderzoek echter geen uitspraak worden gedaan of deze aanpassing gebeurde door zich meer aan de snelheid te houden of door meer aandacht te geven aan de camera's (Broughton, 2008). Dit uitdovende effect op bestuurders is ook bij andere strafmaatregelen (zoals een boete of een verval) van toepassing.

3.2.2 Selecterend effect

Om de selectieve functie van het rijbewijs met punten te realiseren moeten bestuurders die regelmatig overtredingen begaan, uit het verkeer worden gehaald nog voor ze een ongeval kunnen veroorzaken.

De selectieve werking is dus afhankelijk van de link tussen overtredingen en ongevallen. Onderliggend aan een handhavingsmaatregel, en dus ook het rijbewijs met punten, is dat overtredingen goede voorspelers vormen voor toekomstige ongevallen. Uit onderzoek blijkt dat deze link tussen overtredingen en ongevallen inderdaad bestaat, in het bijzonder bij zware overtredingen (bijvoorbeeld snelheid en rijden onder invloed). Het is ook bekend dat deze link sterker wordt naarmate het aantal overtredingen van een bestuurder stijgt. Verder zou bij jonge bestuurders deze link eveneens sterker zijn. Dit zijn allemaal goede redenen om verkeersovertredingen te sanctioneren.

Tegelijk moet ook erkend worden dat het verband tussen overtredingen en ongevallen zwak is en niet kan doorgetrokken worden tot het niveau van het individu. In verhouding tot het aantal weggebruikers en het aantal afgelegde km gebeuren er gelukkig relatief weinig ongevallen; daarentegen gebeuren er wel veel overtredingen (waarvan de meeste trouwens niet worden vastgesteld, het zogenaamde *dark number*). De kans dat een ongeval zich effectief voordoet is dus beperkt in vergelijking met het aantal overtredingen. De meeste overtredingen leiden niet automatisch tot een ongeval. Veel bestuurders die verkeersovertredingen begaan geraken niet in een ongeval betrokken; omgekeerd zijn er bestuurders die betrokken zijn in een ongeval zonder dat ze een overtreding hebben begaan. Tal van andere factoren spelen immers een rol in de toedracht van een ongeval (Slootmans, 2012). Daarbij komt dat lang niet alle overtredingen opgemerkt worden, laat staan geverbaliseerd, waardoor een bestuurder uiteraard geen strafpunten krijgt. Daardoor gaat de voorspellende waarde van de strafpunten – zeker op individueel niveau – enigszins verloren.

Bestuurders identificeren die ongevallen kunnen veroorzaken op basis van een (straf)wettelijk systeem is moeilijk gezien enkel gewerkt wordt via overtredingen. De facto zou een recidivesysteem in het beste geval zo'n 5 à 10% van de risicobestuurders kunnen identificeren die effectief een ongeval zullen veroorzaken binnen de 2 tot 3 jaar. Louter afgaan op de vastgestelde overtredingen om recidivisten te selecteren zou leiden tot de selectie van heel wat bestuurders die eigenlijk geen verhoogde kans hebben op een ongeval. De selectie van bestuurders met punten brengt dus tal van zogenaamde “vals positieven” met zich mee (Goldenbeld & Twisk, 2009).

Hoe dan ook: om risicobestuurders te kunnen identificeren is het natuurlijk ook noodzakelijk dat overtredders systematisch punten krijgen, en dus voldoende worden gecontroleerd en geverbaliseerd zodat hun rijbewijs kan worden ingetrokken. Zoals reeds vermeld kunnen niet alle overtredingen door middel van handhaving worden vastgesteld. Puntenstelsels zijn daarenboven vrij vergevingsgezind waardoor het inleveren van het rijbewijs niet te gauw gebeurt. Een te streng systeem zou immers niet aanvaard worden, omdat het als niet rechtvaardig zou worden beschouwd. In Duitsland bijvoorbeeld, waar het systeem al sinds 1974 in werking is, lag het aantal intrekkingen van het rijbewijs op basis van het puntensysteem in 2005 en de voorgaande jaren rond de 8000 per jaar (in vergelijking met meer dan 100 000 rijbewijsintrekkingen in de rechtbank) (Schade, 2006).

De vergevingsgezindheid van de puntensystemen, gekoppeld aan de lage pakkans en de relativiteit van de voorspelling, maakt de selectieve functie van een rijbewijs met punten dus momenteel beperkt.

3.2.3 Corrigerend effect

De mogelijke impact van educatieve, corrigerende maatregelen die gekoppeld zijn aan een rijbewijs met punten is afhankelijk van het effect dat vormingen hebben op bestuurders. Het doel is dat mensen nadenken over hun gedrag in het verkeer en dit gedrag bijgevolg ook aanpassen en minder overtredingen begaan.

De meningen over de effecten van dergelijke maatregelen (die ook door een rechter kunnen worden opgelegd) zijn verdeeld. Het effect blijkt af te hangen van verschillende variabelen, waaronder de doelgroepenkenmerken, de aard van de overtredingen en de aanpak van de vorming. Zo is het effect van vormingen gunstig bevonden bij cursussen over rijden onder invloed, waarin gewerkt wordt rond attitude. In functie van het rijbewijs met punten leveren de onderzoeken minder consistente resultaten op. Brits onderzoek (Ker, Roberts, Collier, Beyer, Bunn & Frost, 2003) waarbij vooral Amerikaanse studies werden samengebracht, stelde dat vormingen voor bestuurders met een rijbewijs geen resultaten opleveren.

Algemeen wordt aanbevolen dat vormingen dienen gericht te zijn op attitudes en gedragsverandering en niet alleen op het leveren van informatie, iets wat momenteel in Europa slechts gedeeltelijk wordt gerealiseerd. Er wordt tevens aangeraden gedifferentieerd te werken, op maat van de overtredingen, zodat er niet teveel heterogeniteit is binnen de groep. Ook dit wordt binnen Europa slechts in beperkte mate gerealiseerd (Klipp et al., 2011).

Probleembestuurders, die de meeste punten vergaren en de eigenlijke doelgroep zijn van een rijbewijs met punten, zouden trouwens weinig gedragsverandering vertonen en dus minder vatbaar zijn voor corrigerende maatregelen. De meer rationeel denkende overtredders, die hun overtreddingsgedrag eveneens bewust stellen maar tegelijk situationeel handelen en afwegingen maken, kunnen beter worden bereikt door voorlichting (Goldenbeld & Mesken, 2012).

We besluiten dus dat het effect van het rijbewijs met punten vooral preventief is. De efficiëntie van het rijbewijs met punten hangt sterk af van de pakkans en de strengheid van het systeem. Vooral een hoge pakkans en communicatie hierover maakt dat bestuurders zich meer houden aan de regels. Anderzijds dient het draagvlak van het puntensysteem te worden verzekerd. Controles en regels moeten gerechtvaardigd en gecommuniceerd worden zodat ze aanvaard kunnen worden door de bevolking.

3.3 Ongewenste effecten en aandachtspunten

Naast positieve effecten blijkt een rijbewijs met punten in de praktijk vaak ook ongewenste effecten te veroorzaken.

3.3.1 Rijden zonder geldig rijbewijs

Een mogelijk neveneffect van het intrekken van het rijbewijs is dat bestuurders toch blijven rijden. Dit fenomeen doet zich uiteraard niet alleen bij het rijbewijs met punten voor maar ook bij andere maatregelen waar het rijbewijs wordt ingetrokken (Vlakveld, 2004).

Nederlands onderzoek rapporteerde vanuit een zelfrapportagestudie dat 12% van de bestuurders die hun rijbewijs kwijt was wel eens rijdt zonder geldig rijbewijs. In Groot-Brittannië lag dit cijfer zelfs rond de 40%. De intrekking van het rijbewijs wordt dus regelmatig geschonden door bestuurders.

Desondanks zou er toch een zeker veiligheidseffect worden bereikt doordat probleembestuurders zonder rijbewijs minder rijden of voorzichtiger, volgens de regels van de wet rijden (Vis, Goldenbeld. & van Bruggen, 2010).

Blijven rijden zonder rijbewijs ondermijnt uiteraard het systeem van het rijbewijs met punten, en dus ook de mogelijke beïnvloeding van bestuurders om hun gedrag aan te passen. Het effect op verkeersveiligheid ondervindt sowieso nadeel gezien bestuurders zonder rijbewijs vaker lijken betrokken te zijn in (zware) ongevallen (Sweedler & Stewart, 2007). Ze plegen trouwens soms ook vluchtmisdrijf (van Schagen en Machata, 2012) om extra sancties te voorkomen, en ontlopen op die manier hun verantwoordelijkheid twee maal.

3.3.2 Handel in punten

Gezien bij automatische detectie van overtredingen (bv. via snelheidscamera's) de bestuurder in sommige landen niet kan worden geïdentificeerd of gelinkt worden aan het voertuig, kan dit ertoe leiden dat punten op rekening van een ander persoon worden geplaatst. Dit kan binnen de familiale- of vriendenkring gebeuren om te voorkomen dat het rijbewijs wordt ingetrokken (Vlakveld, 2004), maar kan ook uit commerciële redenen via handel in punten gebeuren, veelal via internet (van Schagen en Machata, 2012).

Harde cijfers over de handel in punten zijn er niet. In een vragenlijstonderzoek in Groot-Brittannië kwam naar voor dat het uitwisselen van punten een bekende en vaak toegepaste praktijk is. Zo kende de helft van de ondervraagden iemand die op deze manier een puntenverhoging had weten te ontduiken. Hoewel de meerderheid aangaf deze praktijk niet te aanvaarden, gaven ze toch aan er een zeker begrip voor te hebben (Goldenbeld & Twisk, 2009).

3.3.3 Verkeersovertredingen in het buitenland

Bijkomend aandachtspunten zijn de verschillende benaderingen over de grenzen heen, en het gebrek aan puntenverwerving voor verkeersovertredingen begaan in het buitenland. Buitenlanders krijgen veelal enkel een geldboete.

Gezien puntenstelsels nationaal worden geregeld is ook de puntenverdeling verschillend van land tot land. Een bestuurder die in het buitenland een overtreding begaat wordt dus anders bestraft dan een bestuurder van dat land zelf. Een strafpunt kan in een bepaald land zwaarder doorwegen dan in een ander land. Bijvoorbeeld wanneer in Denemarken een overtreding wordt begaan waarvoor 1 punt wordt gerekend, weegt dit voor een Deense bestuurder op het maximum van 3 punten veel zwaarder door dan voor een Italiaanse bestuurder die in Denemarken dezelfde overtreding begaat, gezien in Italië het maximum tot 20 punten gaat.

Een mogelijke oplossing is een soort 'virtueel rijbewijs' voor buitenlanders, die dus ook strafpunten kunnen krijgen, ook al hebben ze een buitenlands rijbewijs. Dit systeem wordt toegepast in Luxemburg. Daarbij kan het virtuele rijbewijs op dezelfde manier als het Luxemburgse rijbewijs worden ingetrokken zodat een buitenlander in Luxemburg niet meer mag rijden.

Een andere manier om met de verkeersovertredingen van buitenlanders om te gaan, is om de systemen tussen verschillende landen meer gelijklopend te maken, zodat bestuurders in het buitenland evenveel impact ondervinden op hun puntenscore als de bestuurders in het bestraffende land zelf. Momenteel is dit al het geval in Groot-Brittannië en Ierland. Buurlanden kunnen dus gelijke systemen creëren om het puntensysteem zo rechtvaardig mogelijk te maken. Gezien de huidige situatie en de grote diversiteit in systemen, lijkt het echter haalbaarder om landen te stimuleren om samen te werken en bilaterale of multilaterale akkoorden af te sluiten om overtredders te bestraffen en punten uit te wisselen.

3.4 Kosten verbonden aan de invoering van een puntensysteem

Aan de invoering van een rijbewijs met punten zijn ook bijkomende kosten verbonden. Het gaat zowel om de initiële ontwerp- en opstartkosten als de continue werkingskosten. De vraag is of deze kosten opwegen tegen de baten, zeker als we in rekening brengen dat de effecten mogelijk slechts van beperkte duur zijn – maar de werkingskosten wel doorlopen.

In het kader van deze literatuurstudie hebben we zeer weinig informatie kunnen terugvinden over de totale werkingskost van het rijbewijs met punten. De operationele werking verschilt van land tot land en over het aantal betrokkenen bij de implementatie van het rijbewijs met punten en de werkingskosten is weinig publieke informatie beschikbaar (Klipp et al., 2011). Daarnaast is er, zeker in de beginfase, nog een bijkomende omkadering van het puntensysteem nodig. Er komt heel wat bij kijken, zoals een degelijk technisch ondersteuningssysteem, een administratie die de opvolging van de punten vlot kan laten verlopen, publiciteitscampagnes over het systeem en over de statistieken, veranderingen en versterking in politieel optreden alsook de nodige strafrechtelijke en wettelijke veranderingen (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

Hoewel Elvik et al. in “The Handbook of Road Safety Measures” in 2004 aangeven dat de theoretische kosten van een puntensysteem lager liggen dan voor andere preventieve maatregelen, gezien er heel wat automatisch kan verlopen, geven ze in de tweede editie in 2009 aan dat de kosten van een rijbewijs met punten in andere studies nog niet zijn berekend, en dat de efficiëntie nog niet in zijn geheel is geanalyseerd. Ze wijzen er op dat enkel onderdelen van het puntensysteem, zoals de waarschuwingsbrieven en de intrekking van het rijbewijs, efficiënt zijn in vergelijking met persoonlijke interviews of contactmomenten. Niet alle kosten zijn immers automatiseerbaar, zoals de nodige controles voor en na het intrekken van het rijbewijs en de vereiste communicatie naar het publiek.

Wat er ook van zij, de kosten en inspanningen om een puntensysteem uit te rollen, te onderhouden, en een duurzaam effect te laten hebben, mogen niet onderschat worden. Vooraleer in België een puntensysteem op te zetten, lijkt het daarom aangewezen om een haalbaarheidsstudie en financiële analyse uit te voeren over de noodzakelijke directe en indirecte kosten. Daarbij kan men zich inspireren aan de kostenstructuur en implementatiemodellen die gangbaar zijn in andere Europese landen.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4.1 Toegevoegde waarde van een puntensysteem voor België

4.1.1 Argumenten pro

Op basis van de doorgevoerde literatuurstudie kunnen we een aantal argumenten aanvoeren waarom de invoering van een rijbewijs met punten nuttig zou kunnen zijn voor ons land:

- (1) Er is een groter effect te verwachten bij een laag verkeersveiligheidsniveau dan bij een hoog. België scoort op dit gebied gemiddeld in Europa. Er is dus a priori een groter effect te verwachten dan bijvoorbeeld in Zweden, waar de verkeersveiligheid veel hoger is.
- (2) Een rijbewijs met punten werkt vooral in op de attitudes en het gedrag van bestuurders. Net op dit gebied scoren wij in ons land lager dan in onze buurlanden (overdreven snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht) en het kan aanzien worden als een van de belangrijkste factoren voor het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers.
- (3) De invoering van een rijbewijs met punten zal, minstens gedurende een aantal jaren, de publieke aandacht voor verkeersveiligheid doen toenemen en massale communicatie en sensibilisering vergen. Dit zal op zijn minst indirect een invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- (4) Deze maatregel vergt ook een centralisatie van de gegevens over de verkeersovertredingen. Dit zal op zijn beurt toelaten om het handhavingsniveau beter te monitoren (en desgewenst aan te passen) en ook de link tussen overtredingen en ongevallen beter te begrijpen.

Wat de eerste twee argumenten betreft, herinneren we eraan dat België inzake het aantal dodelijke verkeersslachtoffers binnen de Europese Unie lager scoort dan gemiddeld en lager dan onze buurlanden (Brandstaetter et al., 2012; Dupont & Van Cutsem, 2014). Op basis van onze onderzoeken kunnen we ook stellen dat het rijgedrag van de Belgische bestuurders een belangrijke rol speelt in het verklaren van de verschillen met andere landen.

Het BIVV voert regelmatig gedrags- en attitudemetingen uit om de evolutie inzake attitude en monitoring in kaart te brengen. Daaruit weten we onder andere wat betreft alcohol, snelheid en gordeldracht (gegevens voor 2011 en 2012):

- ▶ Gemiddeld rijdt 2,4% van de bestuurders onder invloed van alcohol. Tijdens weekendnachten loopt dit op tot 7,9% (Riguelle, 2014). Uit attitudemetingen komt naar voor dat 13% van de bevroegde bestuurders stelt in de afgelopen maand één of meerdere keren onder invloed te hebben gereden. (Meesmann & Boets, 2014a). Als we vervolgens kijken naar het aandeel ernstig gewonde bestuurders, dan valt op dat de kleine groep bestuurders die rijdt onder invloed van alcohol voor bijna 40% van de zwaar gewonde verkeersslachtoffers zorgt. (Meesmann, Martensen & Dupont, 2013).
- ▶ Bij “free flow” op rechte wegen, wanneer er geen obstakels zijn (verkeersdrempels, zichtbare radars, verkeerslichten) en men niet gehinderd wordt door andere wagens, overtreedt 56 % van de bestuurders op 50 km/u wegen de snelheidslimiet, 52 % op 70 km/u-wegen en 27 % op 90 km/u-wegen (Riguelle, 2013a). Op autosnelwegen is het percentage overtreeders 40%. Snelheid is in België nog steeds de hoofdoorzaak van veel ongevallen en ook wanneer het niet de oorzaak is, is het een verzwarende factor omdat de kracht van de botsing erdoor toeneemt. (Riguelle, 2012).
- ▶ 13,6% van de bestuurders en passagiers vooraan draagt geen gordel (Riguelle, 2013b). Voor de passagiers achteraan weten we uit attitudemetingen dat zelfs 27% niet altijd de gordel draagt. De veiligheidsgordel is en blijft cruciaal voor de verkeersveiligheid omdat het de ernst van ongevallen aanzienlijk vermindert (Meesmann & Boets, 2014b).

Hoewel directe vergelijking met cijfers uit onze buurlanden moeilijk is (de metingen gebeuren er op andere manieren) weten we o.m. uit de SARTRE-studies (SARTRE4, 2012) dat we op deze gebieden slechter scoren. Dit gedrag heeft zowel te maken met de attitude van onze landgenoten als op de gepercipieerde (subjectieve) pakkans. Het is vanuit deze logica dat we de eerste twee argumenten voor de invoering van een puntensysteem kunnen formuleren (zie hoger).

4.1.2 Creëren van draagvlak en voldoende randvoorwaarden voor succes

De invoering van een rijbewijs met punten is mogelijk geen populaire maatregel omdat deze vaak wordt geassocieerd met een (als onnodig gepercipieerde) verstrenging van de maatregelen. Toch wijzen we erop dat er voor bepaalde verstrengingen reeds een draagvlak bestaat. Vooral bij alcohol en drugs is het draagvlak voor verstrenging van de huidige maatregelen hoog. Uit de BIVV-attitudemeting 2012 (Meesmann & Boets, 2014c) weten we: *“Belgische bestuurders vinden dat voornamelijk de regels rond drugs (89% van de respondenten) en alcohol (78% van de respondenten) in het verkeer strenger zouden moeten zijn. Voor het dragen van de veiligheidsgordel en zeker voor snelheid is het draagvlak voor het verstrengen van de regels heel wat kleiner (gordel: 59%; snelheid: 53%).”* Naar controles toe vindt men dat *“..rijden onder invloed van drugs (68%) en alcohol (58%) onvoldoende gecontroleerd worden. 51% van respondenten denkt dat het gebruik van de gordel meer gecontroleerd zou moeten worden.”*

Ook naar de houding t.o.v. de invoering van het rijbewijs met punten werd gepeild in 2012. Iets minder dan de helft van de respondenten bleek te vinden is voor het invoeren van een rijbewijs met punten (49%). Dit cijfer zien we ook in onze VerkeersONveiligheidsenquête (BIVV, 2013) terugkomen. Daar geeft 55% voorstander te zijn van het rijbewijs met punten⁶. In vergelijking met de andere landen waarin het systeem werd ingevoerd is het draagvlak nog niet zo hoog. Er zal dus zeker gewerkt moeten worden aan communicatie en sensibilisering bij het invoeren van de maatregel.

Voor het behoud van de effecten van het rijbewijs met punten dient het handhavingsniveau voldoende hoog te zijn en dit moet ook zo blijven na de initiële hype. Nog belangrijker dan regelmatige controles is de perceptie van deze controles, ze dienen zichtbaar en goed gecommuniceerd te worden opdat niet alleen de objectieve pakkans hoog is maar vooral de subjectieve pakkans (SARTRE 4, 2012).

Hoe dan ook valt of staat het puntensysteem met het niveau van handhaving én communicatie. Complementaire handhavingsmaatregelen zijn essentieel, en een hoge pakkans en regelmatige media-aandacht onontbeerlijk. Bestuurders moeten overtuigd zijn dat er een grote kans is op politiecontrole. Dit vergt niet enkel regelmatige controle maar ook communicatie over de controles. Bestuurders dienen op de hoogte te worden gehouden van mogelijke controles, resultaten van controles en verkeersveiligheid in het algemeen.

Naast de gevolgen en de risico's van overtredend gedrag, is het ook van belang te kijken naar wat goed gaat in het verkeer en cijfers kenbaar te maken over goed gedrag. Mensen zijn immers geneigd de meerderheid te volgen, en willen sociaal wenselijk gedrag stellen. Als het gros van de bevolking zich dus houdt aan verkeersregels dan is het goed hier over te rapporteren. Communicatie dient met andere woorden te worden gericht op overtredingen, maar zeker ook op de meerderheid die geen overtredingen begaat (van Schagen & Machata, 2012).

4.2 Aanbevelingen vanuit BestPoint

Tussen 2010 en 2012 liep het Europese Bestpoint-project over de invoering van systemen voor een rijbewijs met punten. De finale rapporten werden opgeleverd in 2012 (Klipp et al., 2011; Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). Naast een analyse van de verschillende soorten systemen in Europa werden ook richtlijnen geformuleerd om een zo optimaal mogelijk systeem te kunnen bewerkstelligen, met de aspiratie dat er in de toekomst meer samenwerking en harmonisatie mogelijk zou zijn (Runda, 2011).

De aanbevelingen zijn op basis van (evaluatie)studies geformuleerd, maar ook op basis van ervaringen in de landen waar het systeem is ingevoerd en op opinies van experts. Meer informatie is te vinden in de verschillende handboeken van BestPoint project. We vatten de belangrijkste aanbevelingen samen in wat volgt (eigen indeling).

⁶ Het gaat wel om een iets andere populatie. In de attitudemeting worden enkel autobestuurders bevraagd.

Algemene basisprincipes

- ▶ Het puntensysteem moet eenvoudig en duidelijk zijn, zodat bestuurders⁷ weten waaraan ze zich moeten houden en waaraan ze zich kunnen aan verwachten.
- ▶ De overtredingen die punten opleveren dienen een duidelijke link met ongevallen te vertonen; voorbeelden zijn snelheid en alcohol⁸. Ook gordeldracht is belangrijk.
- ▶ De punten dienen in functie van het risico of de ernst die een overtreding inhoudt te worden bepaald, m.a.w. hoe hoger het risico op een ongeval, hoe hoger de toegekende punten.
- ▶ De bestuurder moet kunnen worden geïdentificeerd bij het toekennen van de punten. Indien de bestuurder niet kan worden achterhaald, dient het punt naar de eigenaar van het voertuig gaan.
- ▶ Goed gedrag moet worden beloond, bijv. een bepaalde termijn zonder overtredingen rijden kan een kwijtschelding of bonus van punten opleveren.
- ▶ De termijn waarop een punt op het rijbewijs blijft dient minstens een jaar te zijn. Hoe ernstiger of frequenter de overtredingen hoe langer de termijn moet zijn. Er kan ook worden geopteerd om per jaar een bepaald aantal punten als beloning te voorzien bij goed gedrag.
- ▶ Een puntensysteem waarbij bestuurders punten verliezen zou volgens psychologische theorieën beter werken dan een systeem waarbij punten worden opgeteld, aangezien mensen niet graag iets dat ze hebben verliezen. (Kahneman & Tversky, 1979).

Organisatie van het systeem

- ▶ De administratieve procedure voor het verwerken van de punten moet eenvoudig, transparant en efficiënt zijn.
- ▶ Er is een centraal register nodig waarin alle noodzakelijk info over de bestuurders kan worden opgeslagen en opgezocht.
- ▶ Er is een centrale administratieve dienst nodig die de beslissingen en informatie doorstuurt naar de bestuurders.
- ▶ De informatie moet up to date zijn en makkelijk te consulteren. Ook voor de bevolking moet ze makkelijk te consulteren zijn, bv. via internet (uiteraard met respect voor privacy).
- ▶ Vooraleer de drempelwaarde wordt bereikt moeten informatie- en waarschuwingsbrieven over het puntenaantal worden verstuurd.

Flankerende maatregelen

- ▶ Handhaving en communicatie zijn essentiële elementen om een puntensysteem te kunnen laten werken. Redelijke en regelmatige acties zijn belangrijk. Automatische snelheidscontroles en regelmatige alcoholtesten zijn alleszins noodzakelijk.
- ▶ Variatie in handavingsniveaus en communicatie zijn belangrijk om de bevolking alert te houden.
- ▶ Acties en controles zijn nodig om de neveneffecten te counteren, bijvoorbeeld controle op rijden zonder geldig rijbewijs, vluchtmisdrijf en handel in punten. Mensen dienen ook voldoende te worden geïnformeerd over de mogelijke gevolgen van deze overtredingen.
- ▶ Regelmatige statistieken zijn belangrijk, deze kunnen worden gebruikt in functie van communicatie. Ze zijn ook noodzakelijk voor evaluatie en opvolging van het puntensysteem.

⁷ Er wordt geopteerd om te focussen op bestuurders, en niet zozeer op weggebruikers zonder rijbewijs om het systeem niet te complex te maken. Uiteraard kunnen overtredingen (bv. rijden zonder rijbewijs) worden bijgehouden mocht de persoon later zijn rijbewijs alsnog halen.

⁸ Alcohol en drugs hebben een directe link met ongevallen, maar overtreeders worden vaak ook buiten het puntensysteem behandeld. Bij verslaving is het best niet voort te werken binnen de vormen van het puntensysteem, maar door te verwijzen naar therapie en technische ondersteuning.

Intrekking van het rijbewijs

- ▶ Wanneer een puntenlimiet is bereikt dient het rijbewijs te worden ingetrokken.⁹ De aanbevolen termijn van verval van rijbewijs is 3 tot 12 maanden.
- ▶ Rehabilitatievormingen na intrekking van het rijbewijs worden aangeraden.
- ▶ Als alternatief voor rehabilitatievormingen of intrekkingen kunnen ook voertuigverbonden systemen worden gebruikt zoals alcolocks, snelheidsbegrenzers of blackboxes waarbij het rijgedrag wordt gemonitord.

Vorming

- ▶ Door intermediërende maatregelen zoals waarschuwingsbrieven en vormingen kan men korter op de bal spelen en een signaal geven aan de bestuurder.
- ▶ Vanaf 2 zware overtredingen zou een bestuurder een vorming moeten volgen.
- ▶ De vormingen moeten in functie van recidivebeperking worden opgesteld en dus rond attitude werken. Ze dienen op maat te worden gegeven, ingedeeld in kleine, homogene groepen zodat specifiek kan worden gewerkt.

Regels voor specifieke doelgroepen

- ▶ Voor jongeren moeten specifieke vormingen worden voorzien zodat vroeger kan worden ingegrepen en er gewerkt kan worden op gedragsverandering en risicoperceptie.
- ▶ Jongeren worden best snel naar een vorming doorverwezen.
- ▶ Jonge bestuurders zouden in een strenger systeem kunnen worden geplaatst gezien ze een risicogroep zijn (snellere intrekking), maar de evaluaties hieromtrent zijn niet eenduidig.
- ▶ Professionele bestuurders dienen opgenomen te worden in een rijbewijs met punten gezien hun grote inbreng in het verkeer. Er kunnen bijvoorbeeld specifieke overtredingen (bv. rusttijden) voor hen worden voorzien. Anderzijds kan een intrekking verregaande gevolgen hebben, en kan voor alternatieven worden geopteerd.
- ▶ Voor herhalende recidivisten, met name bestuurders die hun rijbewijs meermaals verliezen, is er nood aan doorgedreven rehabilitatie en therapie. Verlenging van het verval lost het probleem niet op.

Bestpoint stelt ook dat internationale samenwerking essentieel is om het systeem rechtvaardig en operationeel te maken voor buitenlanders. Er wordt een vijfstappenmodel aangereikt om dit te doen. Een eerste stap is samenwerking tussen landen zodat informatie over overtredingen kan worden uitgewisseld. Een tweede stap is om de opgelijste richtlijnen in elk land door te voeren zodat het systeem overal is ingevoerd op gelijkvormige manier. Een derde stap is een virtueel rijbewijs te creëren voor buitenlandse bestuurders. De vierde stap is om in alle Europese landen verplicht een systeem in te voeren met een beperkt aantal overtredingen, waarbij indien nodig een omzettingstabel wordt voorzien zodat punten kunnen worden berekend in functie van het land. Een finale stap zou zijn dat er op EU niveau eenzelfde systeem in voege komt.

4.3 Aanbeveling naar de invoering van een puntensysteem in België

Uit deze studie blijkt dat een systeem van rijbewijs met punten kan helpen om de verkeersveiligheid te verhogen, op zijn minst gedurende de initiële periode na de invoering. Alvorens een systeem van rijbewijs met punten in te voeren, is echter een grondig voorafgaandelijk onderzoek nodig, zowel met betrekking tot de aard van het puntensysteem als over de operationele uitvoering en praktische implementatie. Ook de kosten voor het opzetten, uitrollen en onderhouden van het systeem moeten grondig onderzocht worden, en afgewogen worden tegenover de te verwachten verhoging van de verkeersveiligheid. Blijken

⁹ Bij het stellen van meerdere overtredingen tegelijkertijd kan geopteerd worden om een extra item toe te voegen waarbij de overtreding met de meeste punten wordt verzwaard met een bepaald aantal punten of percentage, zodat de bestuurder onder de puntenlimiet blijft en het rijbewijs niet onmiddellijk dient in te leveren. Dit vooral om de aanvaardbaarheid van het puntensysteem te verzekeren.

de resultaten van een dergelijke kosten-batenanalyse positief, dan beveelt het BIVV aan om ook in België een systeem van rijbewijs met punten in te voeren.

Indien dit overhaast en zonder begeleidende maatregelen zou worden ingevoerd, zal het effect echter gering zijn en niet blijvend. Bij de invoering zal de bevolking ook uitgebreid geïnformeerd moeten worden over het systeem en de beoogde doelstellingen. De invoering van een systeem van een rijbewijs met punten is slechts zinvol als men ook na de opstartfase een afdoend niveau van handhaving kan garanderen. Herhaalde communicatie en sensibilisering zal nodig zijn om de effecten te behouden. Er zal ook moeten ingezet worden op een breed gamma aan maatregelen en alternatieve sancties op vlak van verkeersovertredingen om de effectiviteit te garanderen. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar hoe een dergelijk puntensysteem ingebed kan worden in het Belgisch politieel en juridisch kader. Mede omwille van de regionalisering van een aantal overtredingen (bijv. snelheidsovertredingen) zal hiervoor samenwerking tussen het federale en het regionale niveau nodig zijn.

BIJLAGE: ENKELE KENMERKEN VAN HET RIJBEWIJS MET PUNTEN IN ONZE BUURLANDEN

Verenigd Koninkrijk

Het rijbewijs met punten werd in het Verenigd Koninkrijk reeds ingevoerd in 1972. Het systeem werd aangepast in 1981 en 1988. Hoewel het systeem niet vastgelegd is bij wet, wordt het wel geduid in de verkeerswetgeving (Road Traffic Act 1972, Transport Act 1981 en RT Offenders Act 1988)

Werking en doelstellingen van het puntensysteem

Het systeem heeft vooral als doel om ook bij herhaling van minder zware overtredingen het rijbewijs te kunnen intrekken. Bij zware overtredingen wordt het rijbewijs namelijk onmiddellijk ingetrokken. Het puntensysteem in eerste instantie bedoeld voor houders van een rijbewijs, maar ook weggebruikers die geen rijbewijs hebben kunnen punten toegewezen krijgen op een “ghost licence”.

De punten worden opgeteld. De overtredingen waarop punten staan, zijn op voorhand vastgelegd door het parlement. Het aantal punten per overtreding ligt vast of varieert tussen bepaalde waarden, bijvoorbeeld van 3 tot 11. De rechter beslist dan hoeveel punten exact worden gegeven.

Als een bestuurder in drie jaar tijd 12 of meer punten verzamelt, wordt het rijbewijs ingetrokken. Voor beginnende chauffeurs (een termijn van 2 jaar na het behalen van het rijbewijs), is dit 6 punten of meer. Indien het rijbewijs wordt ingetrokken, bedraagt het verval (de termijn van intrekking) minstens 6 maanden. Bij voorgaande veroordelingen kan de termijn worden verlengd. In principe kan de rechtbank bij elke overtreding waarop punten staan een intrekking van een week tot enkele maanden vorderen. Bij zware overtredingen, zoals rijden onder invloed en roekeloos rijden, kan de termijn zelf oplopen tot minimum drie jaar.

Puntentoekenning en opvolging

De punten worden toegekend door de rechter, met voor de meeste overtredingen een beslissingsmarge. Punten worden gelinkt aan de bestuurder van het voertuig; de codes die overeenstemmen met welbepaalde overtredingen worden op het rijbewijs gezet. De eigenaar van het voertuig is wettelijk verplicht een bestuurder te identificeren. Doet hij dit niet dan krijgt hij een boete.

De punten blijven 4 tot 11 jaar op het rijbewijs staan. Het rijbewijs wordt afgegeven aan de politie, bij een vaste boetedienst van de politie (fixed penalty office) of in de rechtbank.

De dienst verantwoordelijk voor de rijbewijzen is de DVLA, Driver and Vehicle Licensing Agency, een uitvoerende dienst van het Transport-ministerie¹⁰. Zij zorgen naast het toekennen van rijbewijzen ook voor het bijhouden van punten en het informeren van bestuurders. Er worden geen brieven verstuurd, gezien de punten op het rijbewijs worden aangebracht. Als punten vervallen moet men het rijbewijs inwisselen. Na verval van recht tot sturen moet een nieuw rijbewijs aangevraagd worden. In beide gevallen draagt de overtreder de eraan verbonden kosten.

Voor snelheid en roekeloos rijden kan soms een vorming worden gevolgd in plaats van het verkrijgen van punten. Dit geldt vooral voor minder zware overtredingen waarvoor 3 punten worden gegeven.

Beginners die hun rijbewijs kwijtspelen moeten hun rijtesten opnieuw afleggen.

Duitsland

In Duitsland werd het rijbewijs met punten in 1974 ingevoerd. Het werd hervormd in 1999 en recent nog in mei 2014. Het systeem wordt geregeld via de verkeerswetgeving (Straßenverkehrsgesetzes) en bijhorende vordering inzake het rijbewijs (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

In 2014 is naar een nieuw centraal register overgeschakeld, het zogenaamde Fahreignungsregister (FAER), en een nieuw evaluatiesysteem (Fahreignungs-Bewertungssystem). De overgangperiode van het oude naar het nieuwe systeem zal nog tot 2019 duren.

¹⁰ <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements>

Werking en doelstelling puntensysteem

Het Duitse systeem is gericht naar alle weggebruikers met een rijbewijs, en beoogt recidive tegen te gaan. Beginnende bestuurders hebben gedurende twee jaar een rijbewijs op proef (Fahrerlaubnis auf Probe).

Het puntensysteem in Duitsland telt punten op. Punten worden toegekend voor verkeersovertredingen waarvoor minstens 60 euro boete betaald moet worden (voorheen 40). De toegekende punten variëren volgens de ernst van de overtreding (i.f.v. boete en/of eventueel verval van recht tot sturen). Zo kan een overtreding 1, 2 of 3 punten krijgen. Een overzicht van de verschillende overtredingen en de bijhorende punten zijn vastgelegd in een puntencatalogoog.

De limiet waarop het rijbewijs wordt ingetrokken is 8 punten (vroeger 18). De inlevering duurt gemiddeld 6 maanden.

Puntentoekenning en opvolging

De punten worden gekoppeld aan de bestuurder. Indien de bestuurder door de politie niet kan worden achterhaald, wordt de eigenaar van het voertuig gevraagd de bestuurder op te geven. Als de identificatie niet mogelijk is, volgt er geen puntentoekenning of bestraffing. Bij strafrechtelijke, zware overtredingen of bij betwistingen van punten wordt eerst een vonnis uitgesproken.

Alle veroordelingen worden centraal vastgelegd en verwerkt. Dit gebeurt door het nationale Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in het FAER. Zij informeren bestuurders bij puntenverhoging en sturen waarschuwingsbrieven bij het naderen van de puntenlimiet. Via hun site kunnen bestuurders ook hun puntenaantal consulteren.¹¹

Punten worden automatisch behandeld, en worden naar gelang de ernst na 2,5, 5 of 10 jaar verwijderd. Bestuurders krijgen de mogelijkheid een vorming (Aufbauseminar) te volgen. Door vorming kan eenmaal om de 5 jaar een punt worden kwijtgescholden (als er maximaal 5 punten op het rijbewijs staan). Beginnende bestuurders worden bij zware of herhaalde overtredingen direct naar vormingen of begeleiding doorverwezen; ze kunnen tevens een verlenging van hun proeftermijn oplopen (tot 4 jaar ipv 2).

Om het rijbewijs terug te kunnen krijgen dient men een medische en psychologische test af te leggen.

Frankrijk

Het rijbewijs met punten werd in Frankrijk in 1992 ingevoerd. Het systeem is gelinkt aan overtredingen in de wegcode (code de la route). Bij elke vastgestelde overtreding kan een bestuurder punten verliezen. Het systeem is complexer geworden doorheen de jaren, onder meer omdat er strengere regels zijn ingevoerd voor beginnende bestuurders. De grootste veranderingen zijn in maart 2004 in voege getreden.

Werking en doelstellingen puntensysteem

Het Franse systeem is gericht naar bestuurders met een rijbewijs en heeft vooral als doel om recidiverende bestuurders van de weg te halen. Het puntensysteem heeft ook een educatieve functie, en wil bestuurders sensibiliseren over verkeersveiligheid.

Bij overtredingen worden punten afgetrokken. Beginnende bestuurders starten met een puntenaantal van 6; bestuurders die langer dan drie jaar hun rijbewijs hebben starten met 12 punten. Punten worden gekoppeld aan de ernst en de gevolgen van de overtreding, en gaan van minimum 1 tot maximaal 6. Als meerdere overtredingen tegelijk worden begaan, worden er maximum 8 punten afgetrokken.

Beginnende bestuurders krijgen gedurende drie jaar een rijbewijs op proef (le permis probatoire). Deze termijn is 2 jaar als een rijopleiding wordt gevolgd. Ervaren bestuurders die al hun punten hebben verloren of hun rijbewijs is ingetrokken, vallen ook terug op dit type rijbewijs.

Staat het puntenconto op nul, dan moeten bestuurders hun rijbewijs inleveren gedurende 6 maanden, of een jaar bij herhaald verlies binnen vijf jaar tijd.

¹¹ http://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/FAER/faer_node.html

Puntentoekenning en opvolging

Het verlies van punten is afhankelijk van identificatie van de bestuurder. Zonder identificatie volgt geen straf voor de eigenaar van het voertuig.

Het puntenaantal wordt centraal geregistreerd. Het Ministerie van Binnenlandse zaken (Ministère de l'Intérieur) is hiervoor verantwoordelijk. Bestuurders kunnen hun puntenaantal via de site van het ministerie, via Télépoin¹², opvolgen. Ze ontvangen steeds een brief bij puntenverlies of bij het bereiken van een bepaalde drempel. Ook bij de prefectuur van het departement kan men terecht voor opvolging.

Vormingen (stages de sensibilisation) kunnen jaarlijks, vrijwillig gevolgd worden. Door het volgen van een vrijwillige vorming kunnen 4 punten worden teruggewonnen. Beginnende bestuurders die drie of meer strafpunten (tot op 1 punt van het minimum) opgelopen hebben, zijn verplicht de vorming te volgen.

Via het doorlopen van een overtredingsvrije periode (vanaf 6 maanden) kan een bestuurder punten terug krijgen. Indien beginners geen overtredingen begaan kan het puntenaantal na 3 jaar of bij rijopleiding na 2 jaar, jaarlijks verhoogd worden met 2 respectievelijk 3 punten, dit tot het maximum van 12 punten.

Om het rijbewijs terug te krijgen dient men medische en psychologische proeven af te leggen, evenals een theoretische test. Beginners en bestuurders die een herhaalde intrekking hebben, moeten eveneens de praktijktest opnieuw afleggen.

Luxemburg

In Luxemburg is het rijbewijs met punten in 2002 ingevoerd. Het is een eenvoudig systeem dat vervat zit in de verkeerswetgeving (Code de la Route).

Werking en doelstellingen puntensysteem

Het Luxemburgs systeem wil zowel preventief, selectief als corrigerend werken. Het mikt vooral op de aanpassing van het gedrag op lange termijn. Het systeem is van toepassing op alle bestuurders met een rijbewijs. Er zijn geen aparte regels voor professionele bestuurders, noch voor beginners. Zelfs buitenlanders kunnen het recht tot sturen in Luxemburg ontzegd worden. Zij krijgen bij het stellen van overtredingen een virtueel rijbewijs.

Bestuurders met een rijbewijs krijgen 12 punten. Bij het stellen van overtredingen worden punten afgetrokken, gaande van 1, 2, 4 tot 6 punten, afhankelijk van de ernst van de overtreding. Bij meervoudige overtredingen worden maximum 6 tot 8 punten, afhankelijk van de ernst, afgetrokken.

De lijst van overtredingen is vastgelegd in de wet van 2002 ter aanpassing van de verkeerswet. Er wordt rekening gehouden met een verstrenging van de wegcode in 2007, waaronder een verlaging van de wettelijke alcohollimiet.

Als alle 12 punten zijn verloren wordt het rijbewijs ingetrokken gedurende 12 maanden. Deze termijn wordt bij herhaling binnen de drie jaar verdubbeld.

Puntentoekenning en opvolging

De punten worden automatisch toegekend (door politie, douane of rechter) bij het stellen van een van de opgelijste overtredingen. Bestuurders ondertekenen een bewijs ter kennisgeving. De bestuurder wordt ook per brief geïnformeerd over zijn puntenstand.

Het Departement van Transport, onder het Ministerie van Duurzame energie en Infrastructuur, doet de opvolging.¹³ Na intrekking is de bestuurder verplicht een vorming te volgen (cours de sensibilisation). Men kan na verlies van punten ook eenmaal per drie jaar vrijwillig cursus volgen; hierdoor kunnen drie punten worden verdiend. Bestuurders krijgen hun punten sowieso integraal terug na drie jaar zonder overtreding, of na de intrekkingstermijn.

¹²<http://www.interieur.gouv.fr/A-votre-service/Mes-demarches/Transports/Infractions-aux-regles-de-securite routi ere/Permis-a-points/Connaitre-le-nombre-de-points-restant-sur-son-permis> (systeem normaal in 2014 operationeel)

¹³ http://www.mt.public.lu/transports/circulation/permis_points/index.html

Nederland

Het rijbewijs met punten werd in Nederland ingevoerd in 2002, en verstrengd in oktober 2014. Het systeem is vrij eenvoudig maar geldt enkel voor beginnende bestuurders. De overtredingen of situaties waarop punten staan, zijn gedefinieerd in de Wegenverkeerswet.

Werking en doelstellingen puntensysteem

Het Nederlandse systeem is gericht op preventie. Beginnende bestuurders van alle rijbewijscategorieën krijgen in Nederland een beginnersrijbewijs gedurende vijf jaar vanaf de leeftijd van 18 jaar (of 7 jaar vanaf 16 of 17 jaar). Per overtreding wordt 1 punt opgeteld.

Na twee (voorheen drie) onherroepelijke veroordelingen (of schikkingen), wordt het rijbewijs ingetrokken. Er is geen vervalltermijn bepaald: een bestuurder kan onmiddellijk starten met de nodige testen om het rijbewijs terug te krijgen.

Puntentoekenning en opvolging

De parketten registreren de processen-verbaal in hun centraal systeem (Geïntegreerd Processysteem Strafrecht). Bij een tweede melding/punt doet het OM een mededeling aan het CBR. De divisie Rijgeschiktheid van het CBR¹⁴ start dan de vorderingsprocedure.

De bestuurder die een intrekking heeft, moet een rijtest afleggen om zijn rijbewijs terug te krijgen. Als de bestuurder faalt, moet hij alle testen voor het rijbewijs (theorie en praktijk) terug afleggen.

Als een beginner tegengehouden wordt voor alcohol of onverantwoord gedrag kan een cursus opgelegd worden, ongeacht het aantal punten. Er zijn drie soorten vormingen, een korte cursus over alcohol en verkeer (LEMA), een cursus over alcohol en verkeer (EMA) en een cursus over verantwoord rijgedrag in het verkeer (EMG). Ook ervaren bestuurders kunnen een cursus opgelegd krijgen. Na intrekking van het rijbewijs is een positief verslag nodig om het rijbewijs terug te krijgen.

Na vijf jaar stapt men uit het systeem; er volgt dus geen verlenging van de beginnerstermijn na een eventuele intrekking van het rijbewijs.

Overzicht van enkele kenmerken van de systemen in de buurlanden

Lidstaat	Jaar van invoering	Optellen /Aftrekken	# Punten (beginners)	Vorming vrijwillig of verplicht (beginners)	Vervaltermijn in maanden
Verenigd Koninkrijk	1972	O	12 (6)	Vrijwillig	6 (flexibel)
Duitsland	1974	O	8	Vrijwillig (Verplicht)	6
Frankrijk	1992	A	12 (6)	Vrijwillig (Verplicht)	6
Luxemburg	2002	A	12	Vrijwillig/Verplicht	12
Nederland*	2002	O	2	Verplicht**	/

*Enkel voor beginners

**Als opgelegd, niet altijd het geval. Kan ook buiten het rijbewijs met punten om.

¹⁴ <http://www.cbr.nl/4425.pp>

REFERENTIES

- BIVV (niet-gepubliceerde resultaten) Resultaten NVOV-editie 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar: <http://enquetebivv.be/nl/resultaten-2013>
- Bourgeon, J.-M. & Picard, P. (2005). Point-record driving licence and road safety : an economic approach. *Journal of Public Economics*, 91, 235-258.
- Brandstaetter, C. et al. (2012). Annual Statistical Report, Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA
- Broughton, J. (2008). Recent trends for speeding convictions and totting-up disqualifications. Report PPR 181. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne, Berkshire.
- Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nunõ, 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.
- Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Second revised edition. Emerald Group Publishing, Bingley, United Kingdom.
- Europese Commissie (2011). Publiekssamenvatting, Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020. Beschikbaar: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_nl.pdf
- ETSC (2008). Combatting speed through penalty point systems. ETSC Speed Fact Sheet 2. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.
- ETSC (2014). Ranking EU Progress on Road Safety, 8th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX REPORT. Beschikbaar: http://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-8th-PIN-Report_Final.pdf
- Dupont, E. en Van Cutsem, M. (2014/In Press). België in Europees perspectief : Vergelijkende analyse van de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid. Brussel: België, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kennis Centrum Verkeersveiligheid.
- Gegeny, I. (2007). The Demerit Point System in Hungary. Fit to drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 42-44
- Goldenbeld, CH. & Mesken, J. (2012). Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, CH., van Schagen, I. & Vlakveld, W. (2012). Identification of the essential features for an effective. BestPoint Deliverable 2. Beschikbaar: http://www.bestpoint-project.eu/docs/BestPoint_Deliverable_2_Final.pdf
- Goldenbeld, CH. & Twisk, D.A.M. (2009). Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. SWOV, Leidschendam.
- Holbek H. (2007). The Penalty point system in Denmark. Fit tot drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, p. 35-36
- Kahneman, D. & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*, 47, 263-291.
- Ker K, Roberts I.G., Collier T, Beyer F.R., Bunn F & Frost C. (2003). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes (Review). Issue 3, The Cochrane Collaboration. Published by JohnWiley & Sons, Ltd.
- Klipp, S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., Dabrowska – Loranc, M., Farrugia, B. & Assailly, J.P. (2011). European demerit point systems Overview of their main features and expert opinions . Best Point Deliverable 1. Beschikbaar: http://www.bestpoint-project.eu/docs/Deliverable_WP1_revision_2_fin_20120227.pdf

- Lenehan, B., Street, J., Barry, K. & Mullan, G. (2005). Immediate impact of 'penalty points legislation' on acute hospital trauma services. *Injury, Int. J. Care Injured*, 36, 912-916
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014). Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R06NL_Rijden_under_invloed_van_alcohol_en_drugs.pdf
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R04NL_Gebruik_van%20de_veiligheidsgordel_en_kinderbevestigingssystemen.pdf
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar: http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Rapporten/nl/2014R10NL_Handhaving_en_draagvlak_voor_maatregelen.pdf
- Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/SoPaROI%20_NL.pdf
- Nolén S. & Östlin, H. (2008). The potential of a penalty points system in Sweden. Fit to drive, 3th International Traffic Expert Congress, Prague, 61-66
- OECD (2006). Young drivers. The Road to Safety. Paris, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre. Beschikbaar: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>
- Redelmeier, D.A. Tibshirani, R.J. & Evans L. (2003). Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. *The Lancet*, Vol. 361, 2177-2182
- Ribas D. M. & Monterde i Bort, H. (2007). The Demerit Point System in Spain. Fit tot drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 48-56
- Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting “snelheid op autosnelwegen” - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting snelheid - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Runda, K. (2011). BEST POINT – An EU project to develop Criteria for Best Practice Demerit POINT systems. Fit to Drive, 5th International Traffic Expert Congress, The Hague, 62-63
- SARTRE 4 (2012). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, booklet. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Sartre-4-booklet.pdf>
- Schade, F-Z. (2006). The Effectiveness of the points system in Germany. Fit to Drive, 1st International Traffic Expert Congress, Berlin, 39-43
- van Schagen, I., & Machata, C. (2012). The Best Point HandBook. Best Point Deliverable 3. Beschikbaar: <http://www.bestpoint-project.eu/docs/BPHandBook.pdf>

Scheers, M. (2000). Rijbewijs met (knel)punten, Wettelijk kader moet worden bijgeschaafd. Via Secura, 51, Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid, 22-24. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/viasecura-nl-51.pdf>

Slootmans, F. (2012). Het verband tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. Politiejournaal, 4, 16-19.

SUPREME (2007). Beste werkwijzen op het gebied van verkeersveiligheid. Handboek op nationaal niveau. Beschikbaar: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_nl.pdf

Sweedler, B.M. & Stewart, K. (2007). Unlicensed drivers: How big is the problem and what can be done about it? – An International Perspective. Fit tot drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 57 -62

SWOV (2012). SWOV-Factsheet, Puntenstelsels . SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Puntenstelsels.pdf

Valmain, J., (2008). Road Safety in the European Union. Fit tot drive, 3rd International Traffic Expert congress, Prague, 15-17

Vlakveld, W.P. (2004). Het effect van puntenstelsels op de verkeersveiligheid. SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: <http://www.swov.nl/rapport/R-2004-02.pdf>

Vis, A.M., Goldenbeld, CH. & van Bruggen, B. (2010). Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland, Schatting van omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008, SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: <http://www.swov.nl/rapport/R-2010-13.pdf>

WHO (2013). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva. Beschikbaar: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

Zambon, F., Fedeli, U., Visentin, C., Marchesan, M., Avossa, F., Brocco, S. & Spolaore, P. (2007). Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes. J. Epidemiol. Community Health, 61, 877-881



Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@bivv.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42