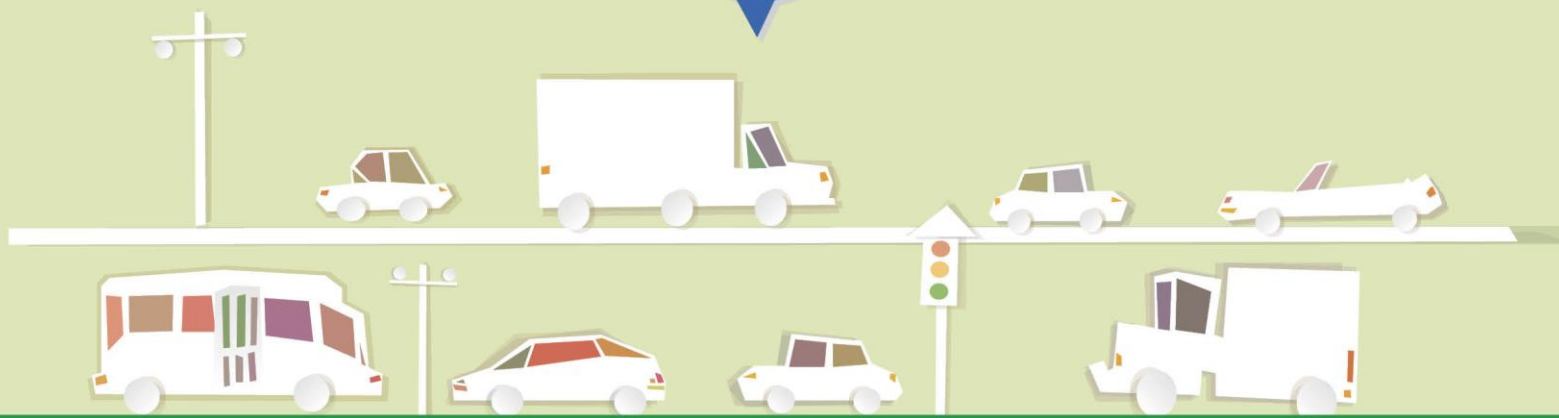


THEMADOSSIER VERKEERSVEILIGHEID NR. 3

HANDHAVING VAN VERKEERSREGELS



Handhaving van verkeersregels

Themadossier Verkeersveiligheid nr. 3 (2015)

D/2015/0779/46

Auteurs: Myriam Adriaensen, Ludo Kluppels, en Charles Goldenbeld

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 11-05-2015

Gelieve naar dit document te refereren als: Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 3. Handhaving van verkeersregels. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Dossier thématique Sécurité routière n° 3. Mise en application du code de la route.

Includes an English summary.

INHOUDSTAFEL

Dankwoord	4
Samenvatting	5
Executive summary	6
1 Wat is verkeershandhaving?	7
1.1 Definitie	7
1.2 Verkeershandhaving als deel van het geheel	7
1.3 Theorieën over handhaving	7
1.4 De keten van handhaving	8
2 krachtlijnen van verkeershandhaving	11
2.1 Aanvaarde en gekende regels	11
2.2 Preventie primeert op repressie	11
2.3 Voldoende hoge objectieve pakkans	12
2.4 Gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans.	12
2.5 Combinatie met communicatie	12
2.6 Strafkans volgt pakkans	14
2.7 Planmatige aanpak	14
3 Verkeerstoezicht op het meest risicovolle gedrag	15
3.1 Snelheid	15
3.1.1 Het risico van snelheid	15
3.1.2 Effectiviteit van toezicht op snelheid	15
3.1.3 De omvang van het snelheidsprobleem in België	16
3.1.4 De Belgische wetgeving	16
3.1.5 Snelheidscontroles	17
3.2 Gordeldracht en kindersitjes	17
3.2.1 Het risico van het niet dragen van de veiligheidsgordel en verkeerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen.	17
3.2.2 De omvang van het gordelprobleem in België	17
3.2.3 De Belgische wetgeving	18
3.2.4 Gordelcontroles	18
3.3 Rijden onder invloed van alcohol	19
3.3.1 Het risico van het rijden onder invloed van alcohol	19
3.3.2 Effectiviteit van alcoholtoezicht	19
3.3.3 De omvang van het probleem van rijden onder invloed van alcohol	20
3.3.4 De Belgische wetgeving	21
3.3.5 Alcoholcontroles	22
3.4 Rijden onder invloed van andere drugs	22

3.4.1	Het risico van rijden onder invloed van drugs	22
3.4.2	Mogelijkheden voor toezicht	23
3.4.3	De omvang van het probleem van rijden onder invloed van drugs in België	23
3.4.4	De Belgische wetgeving	24
3.4.5	De controles rijden onder invloed van drugs	24
4	Straffen en maatregelen bij verkeersovertreders	26
4.1	Verkeersmisdrijven: een breed gamma van inbreuken	26
4.2	Mogelijke maatregelen van het Parket	26
4.2.1	De onmiddellijke inning	26
4.2.2	Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs	27
4.2.3	De minnelijke schikking	27
4.2.4	De bemiddeling in strafzaken.	27
4.2.5	Dagvaarding	27
4.3	Mogelijke straffen en maatregelen vanuit de rechtbank	28
4.3.1	Geldboete	28
4.3.2	Gevangenisstraf	28
4.3.3	Autonome werkstraf	28
4.3.4	Het alcoholslot	28
4.3.5	De immobilisering en de verbeurdverklaring van het voertuig	29
4.3.6	Probatie	29
4.3.7	Het verval van het recht tot sturen	29
4.4	Administratief of justitieel bestraffen?	30
	Referenties	31

DANKWOORD

De auteurs en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wensen de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun zeer gewaardeerde bijdrage aan deze studie:

- Charles Goldenbeld, van SWOV Nederland (die de aanzet tot het rapport geschreven heeft).
- De afdeling Bipol van de federale politie, in het bijzonder Wendy Dewezer, die de statistieken aanleverde die in dit rapport zijn opgenomen.
- Freya Sloomans en Ellen Opdenakker, die de interne reviewing binnen het BIVV voor hun rekening namen. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit rapport ligt echter bij de auteurs.
- Onze collega Liesbeth Van Looke, die het rapport vanuit het Nederlands naar het Frans vertaalde.

SAMENVATTING

Verkeershandhaving

Onder ‘verkeershandhaving’ valt het totale proces van strafrechtelijke middelen, politietoezicht, juridische afhandelingsprocedures en feitelijke bestraffing, met als doel dat weggebruikers zich veilig en conform de bedoelingen van wet- en regelgeving gedragen. Verkeershandhaving is bij voorkeur onderdeel van een integrale aanpak van verkeersonveiligheid waarbij maatregelen op terrein van Engineering, Education en Enforcement elkaar onderling aanvullen of versterken. Verkeershandhaving heeft vooral invloed op bewuste overtredingen in het verkeer. Fouten, vergeetachtigheden en uitglijders kunnen beter door veranderingen in de infrastructuur gecorrigeerd worden.

Volgens de afschrikkingstheorie heeft handhaving vooral effect omdat de burger er door angst voor straf voor kiest om zich aan de wet te houden. Volgens deze theorie zijn de objectieve en subjectieve pakkans de knoppen waaraan gedraaid moet worden om het gedrag weggebruikers binnen de perken te houden. Wat betreft het verkeer zijn het vooral de frequentie, de zichtbaarheid en de onvoorspelbaarheid van verkeerscontroles die de subjectieve pakkans vergroten, en daarmee het generaal-preventieve effect en het daarmee verbonden veiligheidseffect van de handhaving bewerkstelligen. Vanuit de normeringstheorie wordt het belang onderstreept van het verankeren van wetten en regels in het persoonlijke rechtsgevoel en de persoonlijke normen van burgers. Dat betekent dat zoveel mogelijk burgers ook overtuigd moeten worden van het belang van wetten en regels.

Effectiviteit toezicht

Via onderzoek in verschillende Europese en niet-Europese landen is aangetoond dat een verhoogd niveau van politietoezicht (via meer bemande controles of meer cameracontroles), leiden tot betere naleving van snelheidslimieten, van gordelverplichting, van wettelijke alcoholgrenzen. Een veiliger verkeersgedrag vertaalt zich dan ook in minder ongevallen en slachtoffers.

Er is wel een grens aan wat met politietoezicht in het verkeer bereikt kan worden. De effecten van politietoezicht zijn vaak sterk aan tijd en plaats gebonden, d.w.z. weggebruikers wijzigen hun verkeersgedrag wanneer en waar zij controles verwachten, maar vallen vaak terug in oud overtredingsgedrag op andere plaatsen en tijden. Reden temeer om het politietoezicht selectief in te zetten op tijdstippen en plaatsen waar het risico aantoonbaar verhoogd is.

Verkeerstoezicht dient zich ook in te schrijven in een algemeen streven naar verkeersveiligheid. Vandaar dat de controles zich best toespitsen op enerzijds gedragingen die het meest risicovol zijn, zoals snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht,... en anderzijds op plaatsen en situaties waarin deze gedragingen nefast zijn.

In deel 3 wordt dan ook ingegaan op de concrete handhaving van deze risicovolle gedragingen in België.

Straffen in het verkeer

Eindpunt van de verkeershandhaving is het opleggen van een straf. Straffen dienen verschillende doelen: vergelding, beveiliging van de samenleving, gedragsbeïnvloeding van de dader, gedragsbeïnvloeding van alle burgers en compensatie van het slachtoffer. Binnen het strafrecht zien we twee evoluties. Enerzijds merken we een tendens om verkeersovertredingen meer buitengerechtelijk af te handelen (onmiddellijke inningen, bemiddeling, minnelijke schikkingen,...). Anderzijds wordt er vanuit de herstelgedachte meer ingezet op leermaatregelen en dienstverlening.

In deel 4 wordt een overzicht gegeven van alle mogelijke reacties vanuit de Belgische Justitie op verkeersovertredingen.

EXECUTIVE SUMMARY

Under ‘Traffic enforcement we find the complete process of criminal prosecution means, police surveillance, legal handling procedures and recording of offences with the aim of ensuring that road users conform to law and order safely. Traffic enforcement is preferably a part of an integrated approach of traffic safety where measures in the fields of Engineering, Education and Enforcement support or strengthen each other. Traffic enforcement especially influences subconscious traffic violations. Errors, forgetfulness and blunders are better corrected by changes in the infrastructure.

According to the scare-technique-theory enforcement has an effect because the citizen, through fear of punishment, chooses to follow the law. According to this theory the objective and subjective chance-of-getting caught attitude is what needs to be adjusted to restrict the behaviour of road users. Regarding traffic, it is the frequency, visibility and unpredictability of traffic controls which increase the subjective idea of getting caught and with it bring about the general preventative effect and related safety effect of enforcement. The standardized theory emphasises the importance of anchoring the laws and rules in the personal sense of justice and personal norms of citizens. This means that as many citizens as possible must be convinced of the importance of laws and rules.

Effectiveness supervision

Research in different European and non-European countries has shown that an increased level of policing (via more manned checks or more camera controls), has shown that it leads to increased compliance with speed limits, safety belt compliance and legal alcohol limits. Safer traffic behaviour translates into less accidents and victims.

There is a limit to what can be achieved in traffic with policing. The effects of policing are often strongly linked to time and place, i.e., road users change their driving behaviour when controls are expected, but often regress to breaking the law at other times and places. Enough reason to selectively place policing in times and places where risks are demonstrably higher.

Traffic enforcement also needs to be integrated into the general goal of traffic safety. Therefore controls need to focus on risky behaviour on the one hand, such as speed, driving under the influence, safety belt behaviour ... and, on the other hand, places and situations in which these behaviours are pernicious.

In part 3 attention is given how to deal with these risky behaviours in Belgium.

Traffic penalties

The end point of traffic maintenance is imposing a penalty. Punishment serves different goals: reprisals, safety of the society, behavioural influence on the guilty party, behavioural influence on society and compensation for the victim. Within criminal law we see two evolutions. On the one hand we see a tendency to deal with traffic violations in an extrajudicial manner (immediate collection, mediation, amicable settlements ...). On the other hand a more cognitive corrective approach is taken with education and services.

An overview of all possible actions within the Belgian judicial system regarding traffic violations is given in part 4.

1 WAT IS VERKEERSHANDHAVING?

1.1 Definitie

Onder verkeershandhaving wordt het geheel aan maatregelen en middelen verstaan om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat de verkeersregels worden overtreden. Deze maatregelen hebben te maken met het verkeerstoezicht (op het niveau van de politie), de vervolging (op het niveau van het parket) en de bestraffing (op het niveau van de rechtbank). Een belangrijk doel van de verkeershandhaving is bijdragen aan de verkeersveiligheid. Andere doelen van verkeershandhaving zijn bijvoorbeeld bijdragen aan bescherming van het milieu, bestrijding van criminaliteit, en sociale veiligheid.

Met verkeershandhaving verwante begrippen zijn 'politietoezicht', 'politieverkeerszorg' en 'politieverkeerstaak'. Met 'politietoezicht in het verkeer' bedoelen we het feitelijk controleren op regelovertredend verkeersgedrag. Het begrip 'politieverkeerszorg' of 'politieverkeerstaak' omvat meer dan het feitelijk controleren. Het omvat alle aandacht die de politie aan het verkeer besteedt, en dus ook activiteiten zoals bijvoorbeeld de registrerende, adviserende, educatieve en voorlichtingsactiviteiten van de politie.

1.2 Verkeershandhaving als deel van het geheel

Verkeershandhaving heeft als doel dat weggebruikers zich veiliger gedragen, en is dus een middel tot gedragsbeïnvloeding. Onder verkeersgedragsbeïnvloeding verstaan we het tegengaan van bepaald (ongewenst) gedrag en/of het stimuleren van nieuw (gewenst) gedrag van mensen in het verkeer, en dat met technische, educatieve/communicatieve en juridische middelen. Gedragsbeïnvloeding in het verkeer doet men dus niet alleen met voorlichting, posters en stickers, maar net zo goed met maatregelen in de infrastructuur, voertuigtechnologie en met wetgeving en handhaving.

1.3 Theorieën over handhaving

De werking van toezicht en straffen is op twee manieren te benaderen en te begrijpen (Pligt, Koomen, & Harreveld, 2007). De eerste, de instrumentele benadering, gaat uit van afschrikking, waarbij de angst voor straf wordt gezien als het centrale mechanisme om bepaald gedrag te vermijden. Volgens de klassieke afschrikkingstheorie (in de 18de eeuw geformuleerd door de filosofen Bentham en Beccaria) en de latere theorie van de 'operante conditionering' (van onder andere de psycholoog Skinner) kan straf het menselijk gedrag beïnvloeden. De zekerheid, snelheid en strengheid van de straf bepalen volgens deze theorie in onderlinge wisselwerking de effectiviteit van die straf. Hoe sneller, zekerder, en strenger de straf volgt op regelovertreding des te groter de kans dat burgers regels zullen naleven. Ook de wisselwerking tussen deze elementen is van belang. Een voldoende strengheid van de straf is bijvoorbeeld een voorwaarde ervoor dat ook snelheid en zekerheid van bestraffing een effect kunnen hebben. Wanneer straffen te mild zijn, hebben snelheid en zekerheid van de straf ook weinig effect.

In bovenstaande theorie staat centraal dat de burger er door angst voor straf voor kiest om zich aan de wet te houden, met de subjectieve pakkans als de knop waaraan gedraaid moet worden om het gedrag van weggebruikers binnen de perken te houden. Uit de afschrikkingstheorie volgt dat een effectief politietoezicht in het verkeer wordt bereikt door een vergroting van de subjectieve pakkans. Dit kan bereikt worden door (a) de nodige publiciteit rond het toezicht; (b) een sterke zichtbaarheid van de controles; (c) een onvoorspelbaar patroon van aselechte controles; (d) selecte controles op tijden en plaatsen waarop de kans groot is om overtreders daadwerkelijk te betrappen; (e) controles die moeilijk zijn te omzeilen; en (f) het gedurende ruime tijd voortzetten van het toezicht ((Zaal, 1994); (Goldenberg, 2005)

De instrumentele benadering zoals hierboven geschetst is een wat eenzijdige visie die voorbijgaat aan de regulerende werking van de maatschappij als geheel. In aanvulling op de bovenstaande theorie stelt de normeringstheorie (Andeneas, 1974) dat het strafrecht en de daarop gebaseerde keten van rechtshandhaving pas effectief kunnen zijn als burgers de geldende normen en regels kennen en overtuigd zijn dat naleving ervan belangrijk is. Bestrafing als mechanisme om mensen zich aan regels te laten houden, heeft veel meer effect als die bestraffing aansluit op de normen en waarden en het rechtsgevoel van burgers zelf.

Volgens deze aanvullende benadering van straffen is het de maatschappelijke afkeuring die een formele straf ook tot een psychologische straf maakt.

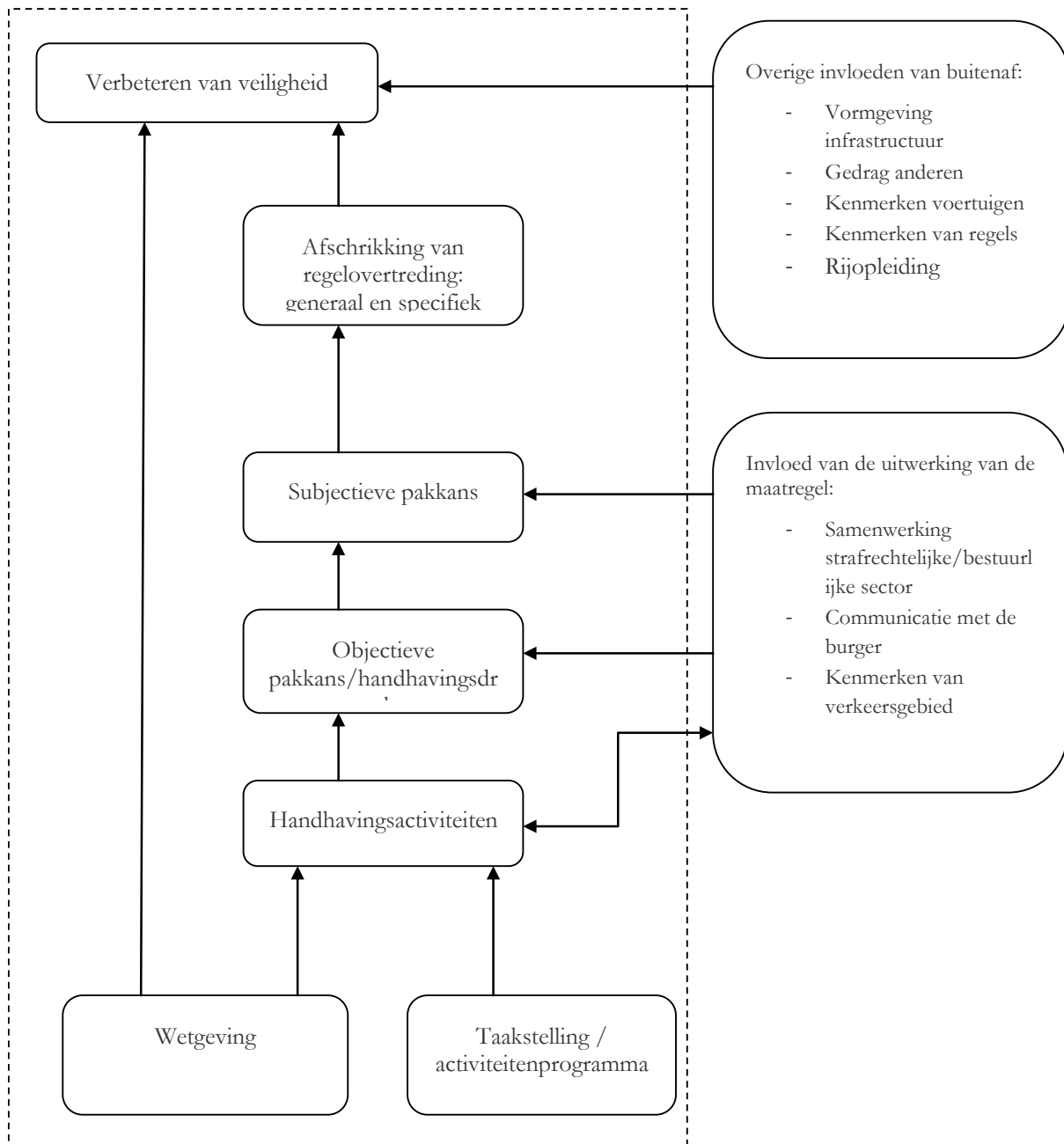
In de normeringstheorie wordt de belangrijke invloed van de sociale omgeving op de effectiviteit van straffen benadrukt. Er zijn echter maatschappelijke tendensen, zoals de individualisering van de samenleving, die juist de invloed van de sociale omgeving op het gedrag van mensen lijken te verminderen. Als oude sociale verbanden onvoldoende regulerend werken, dan moet er naar nieuwe wegen of kanalen van sociale invloed gezocht worden.

Allereerst is er “naming and shaming”: het publiekelijk aan de kaak stellen van bepaalde als onbevredigend ervaren situaties. Het problematische gedrag of de regelovertreding van de betrokken persoon/personen of instantie wordt bekendgemaakt door publicatie of vermelding op een lijst (naming), met als doel de betrokkenen schaamte te laten ervaren (shaming) en het algemene publiek te herinneren aan de normen. Een andere methode om mensen te herinneren aan bestaande normen is het onmiddellijk en duidelijk aangeven dat iemand een overtreding begaat. In het verkeer wordt deze methode bijvoorbeeld toegepast via feedback-borden met de melding ‘U rijdt te snel’. De methode herinnert weggebruikers direct aan een sociale norm en omdat ze publiekelijk worden gewezen op de overtreding is er tevens sprake van een sociale – in tegenstelling tot instrumentele – bestraffing. Een derde methode om sociale normen te activeren en regelconform gedrag te bevorderen, ten slotte, is om mensen te informeren over de mate waarin het regelconforme gedrag voorkomt. Overtreders hebben namelijk de neiging het aantal overtreders te overschatten. Informatie die deze misvatting bijstelt, heeft een corrigerend effect op gedrag.

1.4 De keten van handhaving

In Figuur 1 is de keten van verkeershandhaving schematisch weergegeven. We spreken van een ‘keten’ om ook aan te geven dat alle elementen onderling verbonden en afhankelijk zijn. Zo is bijvoorbeeld verhoging van de objectieve pakkans mede afhankelijk van de taakstellingen van de politie en van de wetgeving die het mogelijk maakt om automobilisten op kenteken te bekeuren.

Figuur 1 Schematische weergave van het veronderstelde mechanisme van politietoezicht (binnen het gestippelde blok), inclusief de invloed van externe factoren (buiten gestippelde blok) (Mäkinen, et al., 2003), (Goldenberg, 2005).



Volgens dit model ligt de basis van de verkeershandhaving in het bepalen van de wetgeving. Zonder in wetten vastgelegde regels kan er niet worden gehandhaafd. De wetgeving stelt de regels vast voor verkeersdeelname en bepaalt de mogelijkheden voor het opsporen en straffen van overtredingen. In België en Nederland heeft de politie bijvoorbeeld de wettelijke mogelijkheid om automobilisten aselekt staande te houden en te laten blazen om te testen op alcoholgebruik. In Engeland en Duitsland bijvoorbeeld heeft de politie minder wettelijke mogelijkheden: daar mag een agent een automobilist pas een blaastest afnemen als er van tevoren een redelijk vermoeden bestaat dat de automobilist onder invloed van alcohol verkeert.

Naast de wet- en regelgeving moet er een handhavingsbeleid en/of –programma zijn. Het handhaven moet een doel hebben, er moet een taakstelling zijn. Een beleid geeft doel en richting aan de inspanningen, daarmee kan de praktische inrichting van de handhavingsactiviteiten ter hand worden genomen. Bij voorkeur is politietoezicht in het verkeer gebaseerd op een goed doordacht, systematisch opgezet handhavingsplan. In een dergelijk plan staan probleemanalyse, looptijd en fasering van het project, handhavingsdoelen, inzet van handhavingsmiddelen, rol van betrokken partners en overlegstructuren, en benodigde gegevens voor evaluatie en bijsturing (Adriaensen, Delcourt, Scheers, & Vlamincx, 2004).

Als handhavers aan het werk gaan, dan leidt dit tot een zekere handhavingsdruk. Dit wordt ook wel gezien als de objectieve pakkans: de statistische, objectieve kans dat een overtreder ook daadwerkelijk gecontroleerd wordt voor een overtreding. De overtreder zelf heeft doorgaans geen scherp beeld van de objectieve pakkans. Door slim te opereren in de zichtbaarheid van de controles en over de handhaving te communiceren in de media kan de handhaver bij verkeersdeelnemers gevoelsmatig een grotere pakkans creëren dan de objectieve pakkans. Dit gevoel dat er een redelijke kans is om gecontroleerd te worden voor een overtreding, is de subjectieve pakkans.

Als verkeersdeelnemers de kans om voor een overtreding gecontroleerd en bekeurd te worden groot genoeg achten en op grond daarvan besluiten zich aan de regels te houden, dan is er sprake van een preventief effect van de verkeershandhaving. De activiteiten die plaatsvinden in het kader van de verkeershandhaving (dus ook de communicatie er om heen) hebben dan een afschrikwekkende werking.

Met algemene preventie (generaal preventief effect) wordt het effect van verkeerscontroles op bestuurders bedoeld die op basis van de verwachte consequenties verkeersovertredingen vermijden. Dat wil zeggen: zonder ooit gestraft te zijn passen deze bestuurders hun gedrag 'alvast' aan. Van specifieke preventie is sprake wanneer bekeurde of bestrafte overtreiders in de toekomst regelovertreding in verkeer vermijden.

Om de beoogde veiligheidseffecten van de verkeershandhaving zo groot mogelijk te maken is het noodzakelijk om bij het verkeershandhavingsbeleid zo veel mogelijk de generale of algemene preventie na te streven. De generaal-preventieve effecten van politietoezicht zijn naar verwachting groter naarmate de subjectieve pakkans groter is, de zekerheid van bestraffing groter is en de straf sneller volgt op de overtreding (Zaal, 1994). Elk van deze elementen vormt een schakel in de keten van handhaving en – om deze metafoor door te trekken – de totale keten is net zo sterk als de zwakste schakel. Indien bijvoorbeeld de subjectieve pakkans klein is, zullen naar verwachting de strafmaat, de zekerheid van bestraffing en de snelheid van bestraffing weinig verschil uitmaken voor het voorkómen van overtredingen.

2 KRACHTLIJNEN VAN VERKEERSHANDHAVING

Het bereik van de verkeershandhaving is enorm. Miljoenen Belgen worden er immers dagelijks mee geconfronteerd. Een gebrekkige handhaving in het verkeer zou niet alleen een normvervaging met betrekking tot verkeersregels met zich meebrengen, maar ook een algemeen gevoel van wetteloosheid in de hand werken. De verkeershandhaving wordt dan ook terecht als het visitekaartje van de rechtshandhaving beschouwd. (BIVV, 1999; Scheers, 1998; Berckhout, 2007).

Uit het vorige schema (figuur1) moet verkeershandhaving voldoen aan een aantal voorwaarden wil het kan doeltreffend en efficiënt zijn Deze hebben te maken met:

- ▶ aanvaarde en gekende regels
- ▶ preventie die primeert op repressie
- ▶ een voldoende hoge objectieve pakkans
- ▶ een gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans
- ▶ de combinatie met communicatie
- ▶ de straffkans die de pakkans volgt
- ▶ een planmatige aanpak

2.1 Aanvaarde en gekende regels

Wil er van de handhaving effect uitgaan op het verkeersgedrag dan is de eerste voorwaarde dat de regels die worden gehandhaafd gekend en aanvaard (of minstens aanvaardbaar) zijn. Hierdoor kan er een maatschappelijk draagvlak ontstaan voor het verkeerstoezicht. Weggebruikers moeten het nut van de controles en de regelgeving inzien. Wanneer dit maatschappelijk draagvlak onbestaande is dan dient men via voorlichting en informatie het doel en het nut van de regels te verduidelijken.

Hierbij dient ook opgemerkt te worden dat het weinig zin heeft om regels op stellen waarvan de naleving niet gecontroleerd kan worden. Dit zou betekenen dat steeds meer overtreders niet of nauwelijks met de nadelige gevolgen van hun gedrag worden geconfronteerd. Voor potentiële daders zullen de baten van de overtreding zwaarder doorwegen dan de (weinig waarschijnlijke) kosten. Zelf de conformist zal zich na korte tijd gaan afvragen of het onderschrijven van de norm, die op grote schaal en straffeloos wordt overtreden, nog wel zin heeft.

Telkens er nieuwe regels worden opgesteld, moet ook de vraag naar de handhaafbaarheid ervan worden gesteld.

2.2 Preventie primeert op repressie

Verkeershandhaving heeft verschillende aspecten en is breder dan louter het controleren van de naleving van verkeersregels (Meershoek, 2007). Naast het toezicht op overtredende gedrag, dient de verkeershandhaving ook te zorgen voor een vlotte doorstroming, de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en een beperking van de verkeersoverlast. Uitgangspunt is dus de verkeersveiligheid in zijn breedste betekenis.

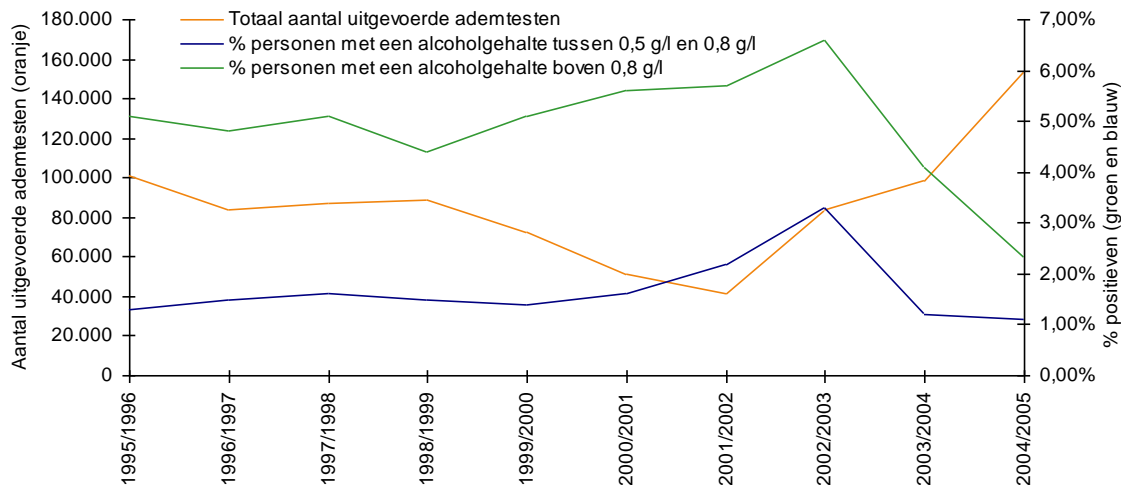
Dit heeft een aantal consequenties voor de praktische organisatie en planning van het toezicht. Zo zal het toezicht zich in eerste instantie moeten centreren op gedragingen die het meest nefast zijn voor de verkeersveiligheid. Meestal richt men zich dan ook op de vijf speerpunten (Goldenbeld, 2008) met name: snelheid, rijden onder invloed, gordelgebruik, roodlichtnegatie en helmgebruik van bromfietzers.

De kwaliteit van de handhaving wordt bepaald door de mate waarin deze speerpunten een verbetering vertonen en niet zozeer door het aantal vastgestelde overtredingen of gedane controles. Deze laatste indicatoren zijn echter wel een belangrijke factor in de perceptie van de verkeersdeelnemers. Zij zullen medebepalend zijn voor zowel de objectieve als de subjectieve pakkans.

2.3 Voldoende hoge objectieve pakkans

Via het toezicht door de politiediensten op de naleving van de verkeersregels kan het verkeersgedrag rechtstreeks worden beïnvloed. De evolutie van de cijfers tussen 1995 en 2005 (Landuyt, 2005) toont duidelijk aan dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen de objectieve pakkans (uitgedrukt in totaal aantal uitgevoerde tests) en het alcoholgebruik aan het stuur. Hoe meer controles, hoe minder bestuurders het aandurven om te rijden als ze gedronken hebben.

Figuur 2 Evolutie van het aantal controles en het aantal positieve testen in België (Landuyt 2005)



De pakkans heeft dan ook een zeker afschrikkingseffect die trouwens veel groter is dan bij verkeersongevallen, wat het andere nadelige gevolg van een verkeersovertreding is waarvan de ‘dreiging’ als onwezenlijk wordt ervaren.

Het effect dat kan verwacht worden, verschilt per type verkeersgedrag. Rijden onder invloed, roodlichtnegatie en gordeldracht zijn overtredingen die vrij goed te beïnvloeden zijn door voldoende politietoezicht. Snelheid is vrij eenvoudig te handhaven, maar de effecten van deze handhaving zijn erg tijdelijk en vooral plaatsgebonden (Goldenbeld, 2008). Daar waar er flitscamera's staan, zien we de snelheidsovertredingen verminderen, maar daarna vervalt men weer snel in het oude rijgedrag.

2.4 Gelijktijdige verhoging van de subjectieve pakkans.

Algemeen wordt aangenomen dat de subjectieve pakkans, nog meer dan de objectieve pakkans, bepalend is voor het gedrag van de verkeersdeelnemer. Met subjectieve pakkans bedoelen we de perceptie door de verkeersdeelnemer van de kans dat hij gecontroleerd kan worden. Dit betekent dat men de indruk moet wekken dat men eender waar en op eender welk moment gecontroleerd kan worden.

Dit kan door publiciteit rond de handhaving, sterke zichtbaarheid van de controles, een onvoorspelbaar karakter van aselechte controles, selecte controles op tijdstippen en plaatsen waar overtreders daadwerkelijk betrapt kunnen worden, controles die moeilijk te omzeilen zijn en een voldoende hoog niveau (zowel kwalitatief als kwantitatief) van toezicht. Een juiste mix van deze aspecten is belangrijk.

Het zelf gecontroleerd worden, controles zien, of dit vernemen uit de sociale omgeving zal maken dat hun gedrag zal beïnvloed worden. Ook de media spelen hierin een belangrijke rol. Wanneer zij veel aandacht besteden aan handhavingsactiviteiten zal er een dubbel effect optreden

2.5 Combinatie met communicatie

Handhaving is nauw verbonden met communicatie. Om de regels bekend te maken, om de objectieve en subjectieve pakkans te beïnvloeden, is het noodzakelijk dat er voldoende gecommuniceerd wordt naar de verkeersdeelnemers.

Het belang van communicatie is zo groot dat handhavingsmaatregelen slechts een gering effect hebben op het gedrag van weggebruikers als er geen goede communicatie over gevoerd wordt. Anderzijds heeft communiceren zonder maatregelen ook weinig of slechts een zeer tijdelijk effect. Vooral de subjectieve pakkans kan worden beïnvloed door het gezamenlijk inzetten van effectieve handhaving en handhavingscommunicatie. (Adriaensen, Brognez, Merckx, & Vlaminck, 2007)

We onderscheiden verschillende soorten communicatie:

Handhavingscommunicatie (actiecommunicatie)

Deze communicatie heeft een directe invloed op de perceptie van de pakkans, dus op de subjectieve pakkans. Handhavingscommunicatie kan door:

- ▶ Handhavingssignalen (communicatie op of langs de weg) blijken bij snelheids- en roodlichtprojecten een sterke invloed te hebben op de bekendheid van het project. Mottoborden zijn een zeer effectief handhavingssignaal. Ook het goed zichtbaar uitvoeren van de controles, zodat de weggebruikers effectief kunnen zien dat er wordt gecontroleerd, is een belangrijk signaal. Snelheidscontroles met enkel anonieme voertuigen komt de zichtbaarheid van de handhavingsactiviteit niet ten goede. Dit zou bijvoorbeeld kunnen opgevangen worden door na de controle een bord met de tekst "Uw snelheid werd gecontroleerd" te plaatsen.
- ▶ Handhavingsvoorlichting (communicatie van de handhaving door publiciteit) is eveneens een belangrijk onderdeel van de handhavingsstrategie. Een startmanifestatie, waarop de pers wordt uitgenodigd, markeert het begin van een handhavingsproject. Regelmatig moeten resultaten worden verspreid, zodat het project in de belangstelling blijft.

Handhavingsactiviteiten gecombineerd met signalen en voorlichting is noodzakelijk. Daarbij moeten de controles zelf onvoorspelbaar blijven. Wanneer de weggebruikers weten dat op een bepaald traject wordt gecontroleerd hoeven ze niet precies te weten waar en wanneer de controle doorgaat.

Beleidscommunicatie (themacommunicatie)

Beleidscommunicatie gaat over wat moet worden gehandhaafd en waarom. Deze communicatie heeft een invloed op de perceptie van de weggebruiker van het belang van normconform gedrag. De beleidscommunicatie bepaalt voor een groot gedeelte het belang dat de weggebruiker aan het onderwerp zal toekennen, de kennis van en de mening over de regel die men wil doen respecteren, en zorgt daardoor voor de legitimering van de handhaving.

Interne communicatie

Met interne communicatie wordt de informatie-uitwisseling bedoeld tussen alle bij de handhavingsactiviteiten betrokken personen. Het gaat hier in de eerste plaats om de personen die de verkeerscontroles uitvoeren maar ook de vertegenwoordigers van de parketten, van de wegbeheerders en andere betrokkenen.

Het is belangrijk dat zij op de hoogte zijn van het verloop en de resultaten van de handhavingsinspanningen. Dergelijke informatie is ook nuttig om alle betrokkenen te motiveren. Eén van de manieren waarop de interne communicatie kan bevorderd worden is het stuurbord, waarbij met één blik de resultaten bekeken kunnen worden.

Imagocommunicatie

Uit het oogpunt van imago is het voor de politie van belang elke vorm van contact met het publiek aan te grijpen om het imago van de politie en verkeershandhaving te verbeteren.

Effectiviteit en duurzaamheid van de handhaving gaan nauw samen met de communicatieve vaardigheid van de handhaver. Het is dus belangrijk dat de politie bij controles de weggebruikers met respect benaderd en kort uitleg geeft over het doel van de controle en de betekenis en zin van de specifieke verkeersregel.

2.6 Strafkans volgt pakkans

Naast een voldoende hoge objectieve en subjectieve pakkans dient er een reële strafkans te bestaan. In functie van de geloofwaardigheid van het toezicht en in functie van de individuele preventie is het belangrijk dat een verbalisering steeds gevolgd wordt door een maatschappelijke reactie. Wanneer de politie iemand verbaliseert voor een overtreding maar deze overtreding wordt niet vervolgd, dan zal de dreiging die van de pakkans uitgaat, afnemen. Daarenboven is het belangrijk dat er snel gereageerd wordt zodat de link tussen overtreding en straf duidelijk is. Vandaar dat controles met staande houdingen zeer effectief zijn.

Het is aangewezen om het aantal overtredingen zo realistisch mogelijk in te schatten en dit kort te sluiten met het parket om de garantie te hebben dat elke overtreding ook een gevolg krijgt. Opdat strafkans en pakkans aansluiten is overleg met de bevoegde parketmagistraten nodig.

Naast een gegarandeerde en snelle bestraffing is ook een aangepaste reactie van belang: de reactie moet in verhouding staan tot de ernst van de overtreding.

2.7 Planmatige aanpak

Massaal controleren zonder achterliggend plan biedt geen garanties voor verbetering van verkeersveiligheid. Een actieplan is het resultaat van een planmatige aanpak en moet de garantie bieden dat de beschikbare middelen en mensen zo optimaal mogelijk worden ingezet met een maximaal resultaat naar gedragsbeïnvloeding toe. Dit plan komt bij voorkeur tot stand op basis van een projectmatige manier van werken.

Uitgaande van een geïntegreerde aanpak laat een handhavingsplan bovendien toe om de verschillende maatregelen op elkaar af te stemmen in tijd en ruimte. Daartoe wordt een actieplan best opgedeeld in drie delen:

- ▶ **het toezichtsplan:** informatie over de controles door de politiediensten alsook betreffende de maatregelen inzake de vervolging en de bestraffing
- ▶ **het communicatieplan:** maatregelen ter verhoging van de subjectieve pakkans alsook de interne communicatie-strategie
- ▶ **het sensibilisatieplan:** maatregelen inzake informatie en sensibilisatie van de weggebruikers

Daarnaast kunnen ook infrastructurele maatregelen deel uitmaken van een actieplan op voorwaarde dat ze bepalend zijn voor de oriëntatie van het toezicht.

3 VERKEERSTYOEZICHT OP HET MEEST RISICVOLLE GEDRAG

3.1 Snelheid

3.1.1 Het risico van snelheid

Snelheid is een van de basisrisicofactoren in het verkeer (Aarts en van Schagen, 2006). Hogere rijnsnelheden leiden tot hogere botsnelheden en daarmee tot ernstiger letsel. Bij hogere rijnsnelheden is er bovendien minder tijd om informatie te verwerken en daarop te reageren, en is de remweg langer. Daarmee is dus de mogelijkheid om een botsing te voorkomen geringer. Kortom: hogere rijnsnelheden leiden tot een grotere kans op ongevallen met bovendien een grotere kans op een ernstiger afloop (Aarts & Van Schagen, 2006). Over het algemeen wordt ervan uitgegaan dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door limietoverschrijdingen of onaangepaste snelheden (OECD/ECMT, 2006)

Wanneer we spreken van risico van snelheid moeten we een onderscheid maken tussen onaangepaste snelheid enerzijds en het niet respecteren van de geldende snelheidslimieten anderzijds. Onaangepaste snelheid is gevaarlijk omdat de bestuurder geen rekening houdt met externe omstandigheden zoals weersomstandigheden.

3.1.2 Effectiviteit van toezicht op snelheid

In een review van Erke, Goldenbeld en Vaa (Erke, Goldenberg, & Vaa, 2008) wordt vastgesteld dat het effect van toezicht op snelheid groter is op dodelijke ongevallen dan op letselongevallen. Voor alle snelheidstoezichtmethoden gezamenlijk vinden de onderzoekers 29% vermindering in dodelijke ongevallen tegenover 14% vermindering in letselongevallen; voor toezicht met snelheidscamera's vinden zij 33% vermindering in dodelijke ongevallen tegenover 22% in letselongevallen. Dit verschil in effect is in lijn met de algemene kennis over snelheidsbeheersingsmaatregelen.

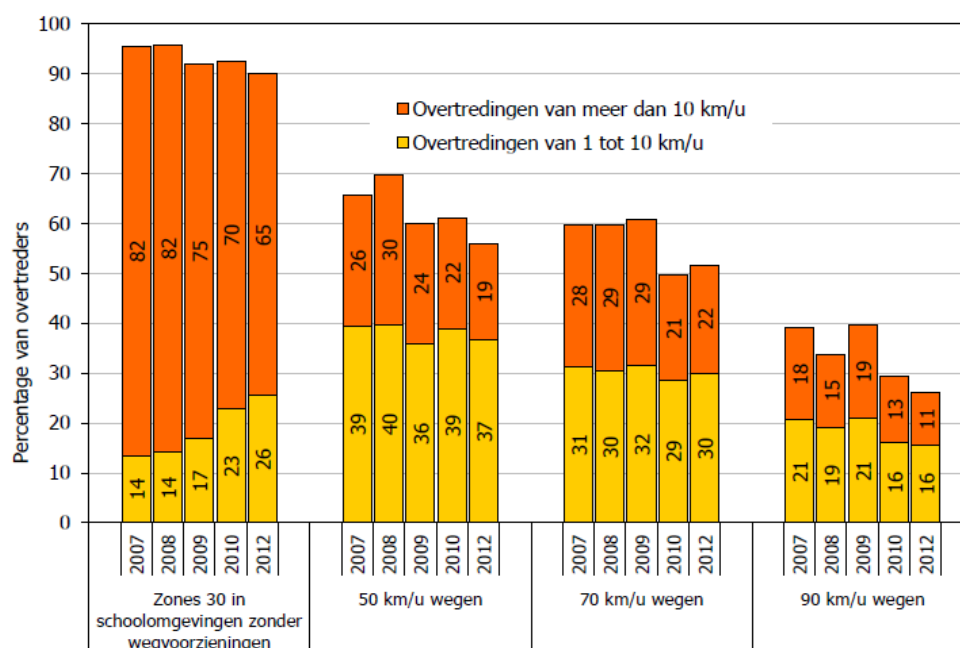
Verder maken Erke, Goldenbeld & Vaa onderscheid tussen de effecten van mobiele en vaste camera's: voor vaste camera's vinden zij een afname van het aantal letselongevallen van 35%, en voor mobiele camera's een afname van 14%. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat vaste camera's vaker dan mobiele camera's worden ingezet op locaties binnen de bebouwde kom met veel verkeer en hoge ongevallenconcentraties. Als de aanvangssituatie onveiliger is, is het effect van de camera per definitie ook groter. Overigens blijkt uit een overzicht van met name Australische en Nieuw-Zeelandse handhavingsprojecten (Delaney, Diamantopoulou, & Cameron, 2003) dat de effecten van verdekt opgestelde mobiele camera's zich uitstrekken over een groter gebied dan de effecten van vaste camera's. Hoewel vaste camera's dus vaak een groter veiligheidseffect hebben per specifieke locatie, kunnen verdekt opgestelde mobiele camera's in een groter gebied effect sorteren.

Tevens blijken de ideeën achter de inzet van snelheidscamera's – en daarmee ook de opzet en het gebruik van de camerasystemen – te verschillen voor verschillende landen. Belin et al. (Belin, Tillgren, & Vedung, 2012) onderzochten de achterliggende beleidsvisies bij de inzet van snelheidscamera's in het Australische Victoria en in Zweden. In Zweden is het centrale idee dat er een conflict kan zijn tussen het ontwerp van de weg en de snelheid van de weggebruikers en dat het cameraprogramma zich moet beperken tot een inzet op gevaarlijke locaties en moet bijdragen aan een sociale norm onder weggebruikers dat het gemakkelijker en ook veiliger is om de snelheidslimiet na te leven. In Australië wordt meer gewerkt vanuit de gedachte dat het probleem is dat veel bestuurders continu en doelbewust sneller rijden dan de limiet en dat de weggebruikers door verhoging van objectieve pakkans en intensieve publiciteitscampagnes het idee moeten krijgen dat ze op elk tijdstip en op elke locatie gecontroleerd kunnen worden op snelheid. Zweden zet meer in op het overtuigen van weggebruikers door veel informatie te bieden over veilige limieten; Australië probeert weggebruikers meer te beïnvloeden door mechanismen van algemene en specifieke afschrikking.

3.1.3 De omvang van het snelheidsprobleem in België

De driejaarlijkse gedragsmetingen (Riguelle, Nationale gedragsmeting snelheid 2012, 2014) laten weinig evolutie zien voor wat betreft de gemiddelde snelheid en de V-85 op de verschillende wegen. Uit de attitudemetingen die het BIVV om de drie jaar uitvoert (Meesmann & Boets, 2014) blijkt dat snelheid een belangrijke gepercipieerde oorzaak blijft. Toch vindt de Belgische bestuurder de regels en straffen betreffende snelheid streng genoeg. Eén derde van de bestuurders vindt dat de regels onduidelijk en moeilijk te respecteren zijn.

Figuur 3 De V-85 van de snelheden op de verschillende wegtypes. (Riguelle, Nationale gedragsmeting snelheid 2012, 2014)



Bron: BIVV

3.1.4 De Belgische wetgeving

Te snel rijden is een aparte categorie van overtredingen en wordt vanaf een bepaalde snelheid progressief beboet per km/u die men te snel rijdt. De wet maakt een onderscheid tussen enerzijds snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom, in schoolomgevingen, zones 30, woonerven en erven, en anderzijds snelheidsovertredingen op andere wegen. Op het eerste soort wegen is het veroorzaakte risico immers groter dan op andere wegen door de frequente aanwezigheid van zwakke weggebruikers, gemengde verkeer en de specifieke functie van deze wegen.

Het overschrijden van de maximaal toegelaten snelheid wordt gesanctioneerd overeenkomstig de artikelen 29, §§ 3 en 4, 38, §1,3°bis, §2 en §5, 41, 55, 55bis, 56, 62,65, 67bis, 67ter en 68 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en de artikelen 137 tot 177 en 195 van het Wetboek van strafvordering.

Voor alle snelheidsovertredingen op zich geldt een zelfde minimum- en maximumgeldboete (10 tot 500 euro) (artikel 29, §3, 1ste zin van de wet betreffende de politie over het wegverkeer). De wetgever wil dat de rechter rekening houdt met het aantal kilometers per uur waarmee de toegelaten maximumsnelheid wordt overschreden (artikel 29, §3, 2de zin van de wet betreffende de politie over het wegverkeer). Een groot deel van de snelheidsovertredingen wordt afgehandeld met een onmiddellijke inning (O.I.) zonder tussenkomst van de strafrechter.

Vanaf 1 januari 2015 wordt snelheid een regionale materie waarbij de regio's van België een eigen handhavingbeleid in deze zullen gaan voeren. Voor wat betreft de autosnelwegen blijft deze materie federaal.

3.1.5 Snelheidscontroles

In België kunnen politiediensten snelheidscontroles uitvoeren op basis van onbemande en bemande camera's en via trajectcontroles.

Initieel startte men in België met het systeem van "puntcontroles", waarbij op één bepaalde plaats de snelheid van de voorbijgaande voertuigen gecontroleerd wordt. Dit kan zowel via bemande snelheidscontroles als onbemande snelheidscontroles. Sinds een aantal jaren is het ook mogelijk om zoals in Nederland, over langere afstanden tussen twee punten de snelheid te gaan controleren. Dit is beter gekend als de trajectcontrole waar gemeten wordt met de gemiddelde snelheid tussen een bepaalde afstand die niet mag afwijken van de geldende snelheidslimiet.

Trajectcontrole wordt, in tegenstelling tot de puntcontrole, als eerlijk ervaren. Verder blijkt het een langer durend effect te hebben, ook buiten het controlegebied. De ganse controle gebeurt helemaal automatisch waardoor er een efficiëntere inzet van politiemensen mogelijk is.

De verschillende toestellen en systemen om snelheid te controleren moeten door de regionale overheidsdiensten erkend en gehomologeerd zijn.

Het aantal vastgestelde inbreuken:

	2011	2012	2013
Snelheid	3.249.203	3.007.940	3.179.256

Bron: DGR/DRI/BIPOL

3.2 Gordeldracht en kinderzitjes

3.2.1 Het risico van het niet dragen van de veiligheidsgordel en verkeerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

Volgens onderzoek geeft het dragen van een driepuntsgordel 48% minder kans op dodelijk letsel voor bestuurders van personenauto's ten opzichte van bestuurders die geen gordel gebruiken (Glassbrenner & Starnes, 2009). Voor passagiers van 5 jaar en ouder is deze kans 37% lager. In combinatie met een airbag vermindert de kans op een dodelijk letsel met 54% voor bestuurders en met 44% voor passagiers vanaf 12 jaar; een airbag heeft tot die leeftijd geen positief effect. Achterin zorgen driepuntsgordels volgens (Glassbrenner & Starnes, 2009)) voor 44% minder kans op dodelijk letsel.

Het gebruik van kinderbeveiligingssystemen halveert de kans op dodelijk letsel bij een ongeval (SWOV, 2012).

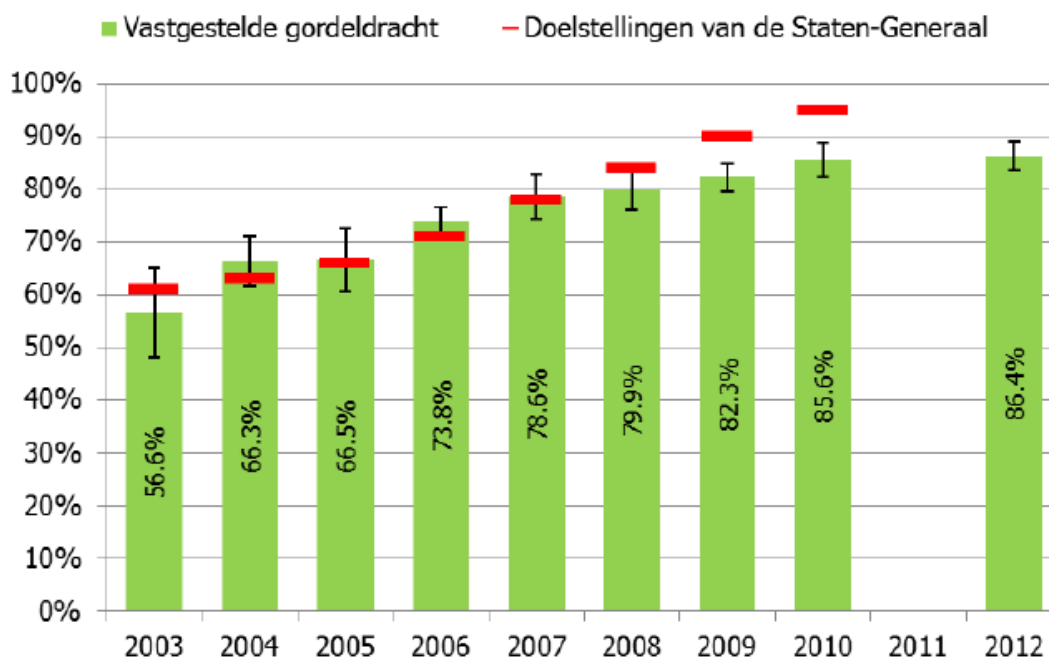
3.2.2 De omvang van het gordelprobleem in België

Het BIVV doet sinds 2003 onderzoek naar het gedrag in verband met de gordeldracht in België. Het onderzoek werd jaarlijks uitgevoerd tot en met 2010, en opnieuw in 2012. In het laatste rapport (Riguelle, Nationale gedragsmeting gordeldracht 2012, 2013) wordt vastgesteld dat 86,4% van de automobilisten op de Belgische wegen de gordel effectief draagt. Mannen en passagiers voorin dragen over het algemeen minder vaak de gordel dan vrouwen en bestuurders. Van de mannelijke passagiers voorin draagt 82,4% de gordel, in tegenstelling tot 89,2% voor vrouwelijke bestuurders.

Het al dan niet dragen van de veiligheidsgordel is ook verschillend naargelang het snelheidsregime. Wegen waarop niet harder gereden mag worden dan 30 km/u worden gekenmerkt door een aanzienlijk lager percentage gordel dragers (77,8%) dan op de andere wegtypes (tussen 86 en 90%). Dit resultaat kan grotendeels toegeschreven worden aan een grotere onachtzaamheid van sommige automobilisten tijdens korte ritjes en aan de onderschatting van het ongevalsrisico en het letselrisico bij een ongeval met lage snelheid.

Hoewel we doorheen de jaren een stijging zien in het gebruik van de gordel, blijven we onder de door de FCVV vastgestelde doelstellingen.

Figuur 4 De ontwikkeling van de gordeldracht in België tussen 2003 en 2012 (Riguelle, Nationale gedragsmeting gordeldracht 2012, 2013)



Bron: BIVV

Het BIVV organiseerde in 2011 voor de eerste keer een gedragsmeting kinderbeveiligingssystemen waaruit bleek dat 1 op 2 kinderen niet correct vastgemaakt worden en 1 op 10 kinderen gewoonweg niet vastgemaakt worden in de wagen.

3.2.3 De Belgische wetgeving

De Belgische wegcode regelt het gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligings-systemen in autovoertuigen in artikel 35 van het verkeersreglement, conform de Europese richtlijnen 91/671/EG en 2003/20/EG.

In artikel 35.1.1. wordt duidelijk aangegeven dat de bestuurder en de passagiers van auto's die aan het verkeer deelnemen de veiligheidsgordel moeten dragen (op plaatsen daarmee uitgerust), alsook dat kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Art. 35.1.3. vult aan dat de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem gebruikt moeten worden op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden.

Het niet dragen van de veiligheidsgordel is een inbreuk van de tweede graad, het niet vastklikken of niet correct vastklikken van kinderen in een aangepast zitje behoort tot de inbreuken van de derde graad. Beide overtredingen komen normaal gezien in aanmerking voor een onmiddellijke inning.

3.2.4 Gordelcontroles

Gordelcontroles worden best uitgevoerd met interceptie. Dit geeft enerzijds de mogelijkheid om in dialoog te treden met de overtreder en naast het verbaliseren ook te sensibiliseren. Anderzijds kan men hiermee nodeloze discussie voorkomen.

Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat het aantal vastgestelde inbreuken sinds 2011 gedaald is. Dit kan echter verschillende redenen hebben: ofwel volgen de weggebruikers beter de verkeersregels en dragen ze meer de veiligheidsgordel, ofwel focussen de politiediensten zich op andere fenomenen.

	2011	2012	2013
Aantal vastgestelde inbreuken	112.752	86.077	99.683

Bron: DGR/DRI/BIPOL

3.3 Rijden onder invloed van alcohol

3.3.1 Het risico van het rijden onder invloed van alcohol

Alcohol heeft een verdovende werking op de hersenen waardoor remmingen wegvallen, de concentratie en het geheugen verminderen, en zelfoverschatting bij de gebruiker toeneemt. Op het vlak van voertuigbeheersing zien we vooral dat de stuurtaak slechter wordt uitgevoerd waardoor de bestuurder meer gaat slingeren. Daarnaast neemt de reactiesnelheid af.

Blomberg et al. (Blomberg, Peck, Moskowitz, Burns, & Fiorentio, 2005) schatten het ongevalsrisico bij een BAC van 0,5 promille ongeveer 40% hoger in. Bij 1,0 promille is het risico bijna 4 keer zo hoog, en bij een BAC van 1,5 promille is het ongevalsrisico zelfs meer dan 20 keer zo hoog als dat van een nuchtere automobilist. De Europese Commissie schat dat 25% van de verkeersdoden op de wegen van de Europese Unie te wijten is aan ROI (SafetyNet, 2009).

Dit verhoogde risico op een ongeval geldt voor alle bestuurders, maar in het bijzonder voor jonge bestuurders. Casteels (et al.) (Casteels, Focant, & Nuytens, 2012) hebben berekend dat, terwijl bestuurders van 26 jaar of ouder onder invloed van alcohol 4 tot 6 keer meer risico lopen op een ernstig ongeval dan wanneer ze nuchter zijn, het reeds verhoogde risico zelfs tot 10 keer hoger was bij de 18- tot 25-jarigen onder invloed. De jonge bestuurders, met eenzelfde alcoholgehalte in het bloed, zijn immers gevoeliger voor de effecten van alcohol dan de oudere. Hun onervarenheid op de weg maakt dat rijden onder invloed des te gevaarlijker wordt.

In 2013 werd geschat dat ca. 2% van alle ritten in Europa wordt gereden met meer alcohol dan wettelijk is toegestaan (ETSC, Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011). In 2011 werd een iets lagere schatting gegeven: bij iets minder dan 2% van alle ritten in Europa wordt gereden met meer alcohol dan wettelijk toegestaan (ETSC, 2011). In december 2013 bleek bij een grootscheepse controle op alcohol en druggebruik in 31 Europese landen dat 1,3% van de 1,14 miljoen op geteste bestuurders met meer alcohol op reed dan wettelijk was toegestaan (TISPOL, 2013).

3.3.2 Effectiviteit van alcoholtoezicht

Afhankelijk van datgene wat de wet mogelijk maakt zijn er twee methoden van politietoezicht op rijden onder invloed:

1. aselect testen van alle automobilisten, zonder voorafgaande verdenking van overtreding ("random breath testing")
2. select testen van automobilisten op grond van een voorafgaande verdenking van overtreding.

De eerste methode – het aselect testen van bestuurders – heeft het grootste effect op overtredingsgedrag en ongevallen (Erke et al., 2009).

Behalve de methode van testen kan ook worden gekeken naar de frequentie van het toezicht. Het niveau van toezicht op rijden onder invloed is erg hoog in Finland en Zweden (>300 jaarlijks geteste bestuurders per 1.000 inwoners) en betrekkelijk laag in landen als Italië, Oostenrijk, Portugal, Polen (< 100 geteste bestuurders per 1.000 inwoners) (ETSC, 2011).

De resultaten van het internationale onderzoek naar de effectiviteit van methoden van toezicht op rijden onder invloed zijn in 2009 in kaart gebracht in een meta-analyse. Erke et al (Erke, Goldenbeld, & Vaa, The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis, 2009) schatten dat toezicht op rijden

onder invloed van alcohol gemiddeld leidt tot 14% vermindering van ongevallen. Er zijn grotere ongevalsreducties door toezicht op rijden onder invloed zichtbaar in Australië (-17%) dan in de VS (-8%). Dit verschil hangt wellicht samen met het feit dat a-select testen van weggebruikers in Australië de hoofdmethode is tegenover het select testen van gebruikers op basis van staande houding en verdenking in de VS. Kortom, in onderzoek zijn de grootste effecten op rijden onder invloed gevonden van de methode van a-select staande houden en testen van automobilisten en intensief gebruik van deze methode door één op de drie weggebruikers per jaar op alcoholgebruik te testen (Australië).

Belang van sociale normen

Via politietoezicht op rijden onder invloed kan de pakkans worden verhoogd en dit leidt tot minder rijden onder invloed. Naast de pakkans is ook de sociale norm zeer belangrijk bij het rijden onder invloed. Op basis van een analyse van Europese weggebruikers concluderen Meesmann et al. (2013) dat de invloed van sociale norm groter is dan de pakkans. In het onderzoek werd de sociale norm afgemeten aan het percentage automobilisten die het eens waren met de uitspraak “de meeste van uw vrienden rijden wel eens onder invloed van alcohol”. Er kan door onderlinge sociale beïnvloeding een verkeerd beeld ontstaan van de gevaren van alcohol en dat kan weer effect hebben op het zelf gaan rijden met alcohol op.

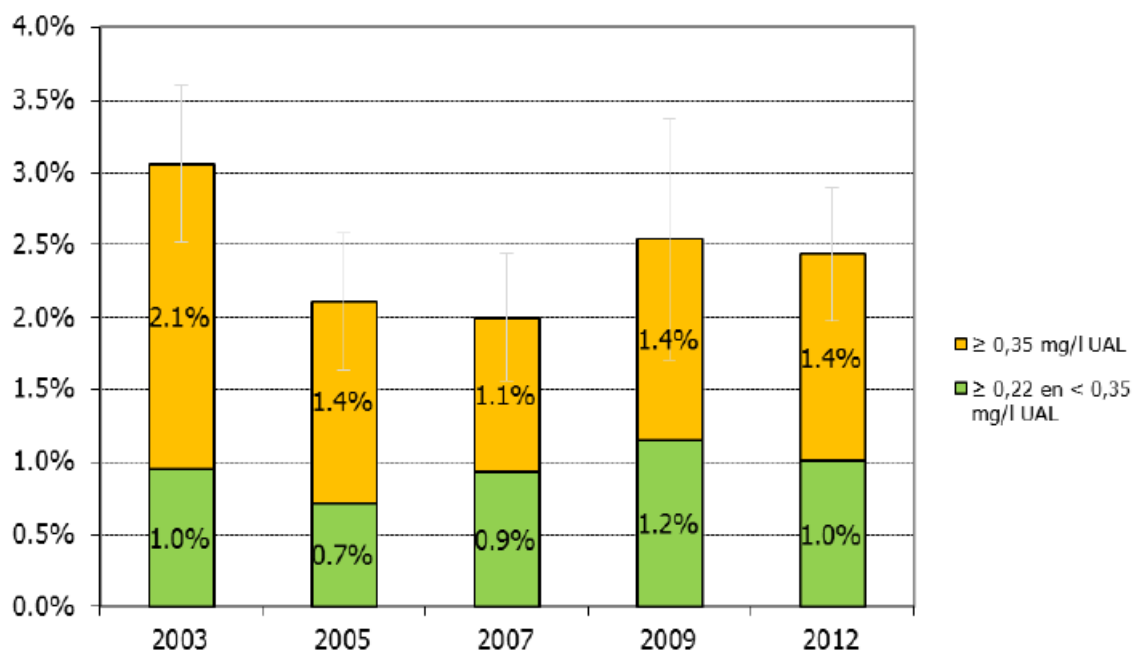
3.3.3 De omvang van het probleem van rijden onder invloed van alcohol

Op Belgisch niveau bleek in 2012 10,5% van de bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval en bij wie het alcoholgehalte werd getest, onder invloed van alcohol (Focant, 2013) Maar dit percentage is een onderschatting van de werkelijkheid, want in 2012 werd bij slechts 63% van het totaal aantal bij een ongeval betrokken bestuurders en bij 22% van de zwaargewonden een alcoholtest afgenomen. Op basis van de internationale studie ‘DRUID’ in de ziekenhuizen van de 6 deelnemende Europese landen werd vastgesteld dat 38% van zwaargewonde autobestuurders in België onder invloed van alcohol waren, tegenover bijvoorbeeld 28% in Nederland en 18% in Denemarken (Isalberti et al., 2011). En ander zorgwekkend resultaat van de studie was het volgende: het gemiddelde ademalcoholgehalte van de zwaargewonde bestuurders was 1,6 ‰, het driedubbele van het wettelijk toegelaten gehalte in België.

Uit verschillende onderzoekscijfers blijkt dat het probleem van rijden onder invloed van alcohol in België aanzienlijk is, zeker ook wanneer België wordt vergeleken met andere Europese landen. Volgens de in 2010 gehouden Europese verkeersenquête SARTRE-4 rapporteerde 85% van Europese automobilisten in de afgelopen maand niet met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan te hebben autogereden, maar dit percentage is onder Belgische automobilisten aanzienlijk lager (73%) (Cestac & Delhomme, 2012). Volgens deze enquête bestaat de top 3 landen met de meeste drankrijders uit Cyprus (1ste plaats), Italië (2de plaats) en België (3de plaats). In lijn met hun gedrag is ook de attitude van Belgische automobilisten ten opzichte van rijden onder invloed als tolerant te kenmerken. Volgens de SARTRE-4 enquête is ongeveer 1 op 6 Belgische automobilisten (17,5%) van mening dat je best kunt rijden onder invloed van alcohol als je het maar voorzichtig doet (Cestac & Delhomme, 2012) (Isalberti, et al., 2011). De Belgische automobilisten zijn in Europees perspectief veel toleranter tegenover rijden onder invloed van alcohol. Ter vergelijking: In Zweden (3.1%) en Finland (3.7%) vinden ca. 1 op 30 automobilisten dat je best kunt rijden met alcohol op.

Ook op basis van meer objectieve gegevens blijkt dat België ongunstig scoort betreffende het rijden onder invloed. Het BIVV stelde in 2012 via een gedragsmeting vast dat 2,4% van de bestuurders in België onder invloed van alcohol reed (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie van alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l) (Riguelle, Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012, 2014). Ten opzichte van de vorige jaren zien we een status quo. De weekendnachten (vrijdag, zaterdag en zondag van 22uur tot 6uur) blijken het gevaarlijkst te zijn, met bijna 13% van de weggebruikers onder invloed van alcohol in 2009. Maar ook voor het rijden onder invloed tijdens weeknachten werd een hoge waarde gemeten (4,9%).

Figuur 5 De ontwikkeling van de algemene prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in België tussen 2003 en 2012 (Riguelle, Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012, 2014)



Bron: BIVV

Ook de gegevens betreffende het effect van de leeftijd van de bestuurder op het ROI-percentage worden opnieuw bevestigd. In 2012 merken we bij de automobilisten van 40 tot 54 jaar nog altijd een hoger ROI-percentage (2,8%) dan bij de min-25-jarigen (1,6%) en 55-plussers (2,1%). De bestuurders van 25 tot 39 jaar hebben tevens een ROI-percentage (2,4%) dat beduidend hoger ligt dan dat van de jongere bestuurders. De bestuurders jonger dan 40 jaar vertonen echter het slechtste gedrag tijdens de weekendnachten.

De plaats van waarvan de bestuurders komen, is eveneens van groot belang voor het risico op ROI. Het is hierbij niet verwonderlijk dat de twee locaties met het hoogste prevalentie 'cafés en restaurants' (15,1%) en 'discotheken en andere uitgaansgelegenheden' (6,8%) zijn.

Het ROI-percentage in Vlaanderen was in 2012 (1,9%) lager dan in Wallonië (3,1%) en in Brussel (2,5%). Er is bovendien een significant verschil in het percentage bestuurders met een hoog alcoholgehalte ($\geq 0,35$ mg/l UAL) tussen Vlaanderen en de twee andere gewesten.

3.3.4 De Belgische wetgeving

In de Belgische wetgeving inzake het rijden onder invloed, wordt er wat betreft alcohol een onderscheid gemaakt tussen intoxicatie en dronkenschap. Bij intoxicatie gaat het om een objectieve meting van het alcoholgehalte in het bloed (of alveolaire lucht). Dronkenschap wordt begrepen als een subjectieve toestand waarbij er duidelijke tekens in het gedrag zijn vast te stellen. Tekens van dronkenschap kunnen in principe bij elke intoxicatiegraad vastgesteld worden, maar over het algemeen neemt men aan dat vanaf 0.65 mg/l AEL dronkenschap zeer aannemelijk is.

Artikel 34 §1 van Wet betreffende de politie over het Wegverkeer stelt dat gestraft wordt hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijder bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing, met een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 en minder dan 0,35 milligram per liter uitgedemde alveolaire lucht.

Artikel 34 §2.1° hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijder bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgedemde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

Artikel 35 WPV stelt tenslotte dat diegenen strafbaar zijn die op een openbare plaats een voertuig of een rijder besturen of een bestuurder begeleiden met het oog op scholing en dit in staat van dronkenschap.

Door een wetwijziging van 9 maart 2014 werd voor professionele bestuurders de alcohollimiet verlaagd tot 0.08 mg/l AEL.

3.3.5 Alcoholcontroles

Rijden onder invloed van alcohol wordt gecontroleerd door het afnemen van ademtest, gevolgd door een ademanalyse of door een ademanalyse alleen. Sinds juli 2014 mogen politiediensten voorafgaandelijk gebruik maken van een sneltest (de sampler) om op die manier meerdere bestuurders te kunnen controleren.

De erkenning en de jaarlijkse ijking van de ademtest- en ademanalysetoestellen worden geregeld via het KB van 17 juni 2014. Enkel erkende labo's kunnen instaan voor de regelmatige kalibratie van de toestellen.

België beschikt momenteel niet over registratiesysteem waarbij we een overzicht krijgen van het aantal afgenomen ademtesten. Enkel tijdens de BOB-campagne wordt aan de politiediensten gevraagd de statistische informatie te verzamelen en over te maken.

We hebben wel een idee over het aantal vastgestelde inbreuken op basis van de processen-verbaal die werden opgesteld.

	2011	2012	2013
Aantal vastgestelde inbreuken	52.014	46.185	48.084

Bron: DGR/DRI/BIPOL

3.4 Rijden onder invloed van andere drugs

3.4.1 Het risico van rijden onder invloed van drugs

Het effect van drugs en geneesmiddelen op de rijvaardigheid verschilt per type drug en zelfs binnen één type drug zijn er verschillen in de effecten. Het effect van cannabis is bijvoorbeeld dat de gebruiker 'high' of 'stoned' wordt. Men ondervindt gevoelens van euforie, ontspanning en loomheid. De reactietijd neemt toe, de coördinatie vermindert en het geheugen raakt aangetast. Hierdoor kunnen complexe rijtaken, waarbij de aandacht over verscheidene taken verdeeld moet worden, slechter uitgevoerd worden (Shinar, 2006). Stimulerende drugs zoals amfetamine, ecstasy en cocaïne zorgen voor een energieke en alerter gevoel. Men wordt overmoediger en gaat harder en agressiever rijden. Ook nemen bestuurders onder invloed van stimulerende drugs meer risico, terwijl de controle over het voertuig minder wordt (Shinar, 2006).

Ook geneesmiddelen kunnen de rijvaardigheid beïnvloeden. Het betreft dan voornamelijk de benzodiazepines (slaap- en kalmeringsmiddelen, angstremmers) en codeïne. Het gebruik kan onder andere leiden tot slaperigheid, verstrooidheid, verminderde coördinatie en een verminderd beoordelings- en reactievermogen. De effecten verschillen echter per soort benzodiazepine. Van onder andere diazepam, flurazepam, flunitrazepam en lorazepam (allen benzodiazepines) is bekend dat ze de controle over een voertuig verminderen.

Bij gebruik van cannabis is er een licht verhoogd risico (tussen 1 tot 3 keer hoger dan gemiddeld), bij gebruik van cocaïne en benzodiazepines is er een gemiddeld verhoogd risico (tussen 2 en 10 keer hoger dan gemiddeld) en bij het gebruik van amfetaminen en meerdere drugs is er sprake van een sterk verhoogd risico (tussen 5 tot 30 keer hoger dan gemiddeld). Bij alcohol-drugscombinaties is het risico extreem hoog (tussen 20 en 200 keer hoger dan gemiddeld) (Hels et al., 2011, ook genoemd in SWOV factsheet over 'Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen').

Prevalentie van drugs in het verkeer

Het DRUID-project biedt de meest recente en omvangrijke informatie over psychoactieve stoffen in het Europese wegverkeer. In de DRUID road side survey werden circa 50.000 bestuurders van personenwagens en kleine vrachtwagens in 13 EU landen op psychoactieve stoffen getest (2007-2009). Hieruit bleek dat gemiddeld ongeveer 7,43% van de autobestuurders positief testte op één of meerdere psychoactieve stoffen. Alcohol (3,48%) werd het meest gebruikt, gevolgd door drugs (1,89%) en rijgevaarlijke geneesmiddelen (1,38%). Cannabis (1,32%) was de meest voorkomende drug, terwijl benzodiazepines (0,90%) bij de geneesmiddelen het meest voorkwamen. Medicinale opiaten en Z-drugs werden vooral in Noord-Europese landen gevonden. Illegale drugs, alcohol en benzodiazepines kwamen meer voor in het Zuid-Europese wegverkeer. In het Oost-Europese wegverkeer was het gebruik van psychoactieve stoffen laag in vergelijking met de rest van Europa. In West-Europa lag het gebruik van alle psychoactieve stoffen rond het Europees gemiddelde.

3.4.2 Mogelijkheden voor toezicht

Controle van het rijden onder invloed van drugs en/of medicijnen is veel complexer dan de ruim verspreide alcoholcontroles. Bij wegcontroles kan men enkel volwaardige screeningstest gebruiken (nu speekseltests ter vervanging van de vroegere urinetests), maar altijd zal er een verdere analyse moeten plaatsvinden in een labo. Restwaarden van de stof kunnen lange tijd in de urine en, in mindere mate, in speeksel gevonden worden ook al is het actieve bestanddeel al lang uitgewerkt. In veel gevallen zal men de tests combineren met een gedragsobservatie en gaat men op zoek naar mogelijke uiterlijke tekens, gelijkaardig aan die van dronkenschap.

De grote verscheidenheid aan zowel drugs als medicijnen die de rijgeschiktheid beïnvloeden, maakt het quasi onmogelijk om een hanteerbare test te ontwikkelen die alle producten effectief screent. Men maakt dan ook een selectie van de meest voorkomende drugs.

Het lijkt tevens verstandig de handhaving met name te richten op de groepen met het hoogste risico, zoals bestuurders die drugs-drugscombinaties en drugs-alcoholcombinaties hebben gebruikt. Op grond van resultaten van het EU-onderzoeksproject DRUID over politietoezicht op drugsgebruik in het verkeer (Blencowe, Pehrsson, & Lillsunde, 2010); (Veisten, Houwing, & Mathijssen, 2010) kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan om drugstoezicht te optimaliseren:

- ▶ Selecteer plaatsen en tijdstippen met verhoogd drugsgebruik, bijvoorbeeld afterpartycafé's in de vroege (zaterdag- en zondag)ochtend, dancefeesten direct na afloop en coffeeshops in de (voor)avond.
- ▶ Houdt bestuurders a-select staande en neem iedereen een ademtest voor alcohol af.
- ▶ Als de bestuurder alcohol heeft gebruikt, neem dan standaard ook een drugstest af. Onder alcoholgebruikers is de kans op drugsgebruik groter dan onder niet-alcoholgebruikers en combinatiegebruik van alcohol en drugs is extreem gevaarlijk in het verkeer.
- ▶ Heeft de bestuurder geen alcohol gebruikt, neem hem/haar dan alleen een drugstest af, als hij/zij kenmerken van drugsgebruik vertoont, of als hij/zij desgevraagd toegeeft drugs te hebben gebruikt. Agenten moeten dan wel een training of op z'n minst een goede briefing ontvangen over de herkenbaarheid van drugsgebruik aan de hand van uiterlijke kenmerken en gedrag.

3.4.3 De omvang van het probleem van rijden onder invloed van drugs in België

Het DRUID-rapport geeft tevens een beeld over rijden onder invloed in België. België scoort opvallend hoog wat betreft cannabisgebruik in het verkeer. In zes Europese landen (België, Nederland, Italië, Denemarken, Finland en Litouwen) namen ziekenhuizen circa 2.500 bloedstalen af bij zwaargewonde autobestuurders om ze te testen op sporen van alcohol en drugs (Isalberti, et al., 2011) 9,9% van de Belgische bestuurders bleek sporen van cannabis in het bloed te hebben; een hoog aandeel, zeker ook vergeleken met de steekproef zwaargewonde Nederlandse automobilisten bij wie slechts 1,6% positief scoorde op cannabis. Algemeen bleek dat het gebruik van geneesmiddelen in het Belgische verkeer (3,0%) duidelijk boven het Europese gemiddelde lag (1,4%). Het gebruik van drugs (0,6%) lag echter onder het Europese gemiddelde (1,9%). Met betrekking tot leeftijd, geslacht en tijdstip van detectie komen de patronen in België behoorlijk overeen met het Europese beeld. Net als alcohol worden drugs in België vaker in de

nachtelijke uren gebruikt dan gedurende de rest van de dag. Geneesmiddelen worden daarentegen vaker overdag aangetroffen bij bestuurders.

3.4.4 De Belgische wetgeving

Het rijden onder invloed van drugs en medicijnen is verboden. Artikel 37bis §1 van de Wegverkeerswet bepaalt dat het besturen van een voertuig of rijdier op een openbare plaats of het begeleiden van een bestuurder met het oog op scholing strafbaar is wanneer de aanwezigheid van minstens één in het artikel opgesomde stoffen in het organisme wordt aangetoond met behulp van een speekselanalyse of een bloedtest. Het gaat hier om THC, amfetamines, MDMA, morfine en cocaïne. Het rijden onder invloed van andere dan de hierboven genoemde drugs of medicijnen is eveneens verboden. Artikel 35 Wegverkeerswet bepaalt dat dronkenschap achter het stuur of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen strafbaar is.

3.4.5 De controles rijden onder invloed van drugs

De politie kan een procedure starten tegen elke persoon die (artikel 61 bis § 1 WPW):

- ▶ De vermoedelijke dader is van een verkeersongeval of aan iedereen die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer is
- ▶ Aan ieder die op een openbare weg een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing
- ▶ Aan ieder die op het punt staat om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen of op het punt staat een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing

De procedure voor het vaststellen van de overtreding bestaat uit drie stappen (artikel 61 bis §2 en 63 §1) en stopt wanneer een test negatief is.

Stap 1: De gestandaardiseerde checklist:

Hierbij gaat de politie na of er uiterlijke tekenen zijn die doen vermoeden dat de rijvaardigheid beïnvloed is door één van de stoffen bepaald in artikel 37 bis §1, 1°. De test is positief wanneer minstens drie aantekeningen worden gemaakt verdeeld over ten minste twee verschillende rubrieken. Is het afnemen van de checklist onmogelijk (bijvoorbeeld na een ongeval), dan wordt onmiddellijk een speekseltest afgenomen.

Stap 2: De speekseltest

Indien de gestandaardiseerde checklist als positief wordt beoordeeld, dan wordt door de politie een speekseltest afgenomen. Is deze test positief, kan de test niet worden uitgevoerd en gaf de checklist een vermoeden van invloed, of is er een weigering, dan is het de betrokkene verboden een voertuig of een rijdier te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing gedurende een periode van twaalf uur vanaf de vaststelling(artikel 61 ter §1. De persoon aan wie het verbod wordt opgelegd moet het rijbewijs overhandigen aan de politie voor de duur van het verbod (artikel 61 quater). Het rijbewijs wordt pas teruggegeven nadat de betrokkene een nieuwe speekseltest heeft afgelegd die aantoont dat er geen invloed meer is van stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden en die opgesomd worden in artikel 37bis §1.

Stap 3: De speekselanalyse of bloedproef.

De wetgever heeft in de wet een speekselanalyse voorzien met wettelijke bewijswaarde. Wanneer de speekseltest positief is wordt een speekselanalyse afgenomen. Daartoe overhandigt de politieambtenaar aan de persoon een speekselcollector en verzoekt hem om hierin speeksel te deponeren. Vervolgens wordt deze collector in het speekselbewaargedeelte gebracht en overgemaakt aan een erkend laboratorium voor de analyse. Indien er geen speekselanalyse test voorhanden is, of om één of andere reden deze test niet kan afgenomen worden, gaat men over tot een bloedproef. De bloedproef wordt nooit opgelegd aan een persoon die gecontroleerd wordt terwijl hij 'op het punt staat om' te besturen of te begeleiden met het oog op scholing. De bloedproef wordt uitgevoerd door een arts die door de politie daartoe wordt opgevorderd. De arts moet aan deze opvordering voldoen als gevolg van artikel 1 van het KB van 4 juni 1992 . De arts mag zich enkel onthouden om de bloedproef uit te voeren wanneer hij formele contra-indicaties vaststelt tegen het afnemen van de bloedproef. De arts ontvangt van de politie de venule

waarmee de bloedafname moet gebeuren. Indien de persoon weigert een bloedstaal te laten afnemen moet hij zijn beslissing bekend maken aan de arts. Indien hij een reden opgeeft zal de arts beoordelen of de reden die de persoon aanvoert gegrond is of niet. In elk geval wordt het rijbewijs voor 12 uur ingehouden, is een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (zie hiervoor) en moet PV worden opgesteld. Indien de persoon de bloedproef heeft geweigerd zal dit in het PV vermeld worden samen met het oordeel van de arts over de gegrondheid van de weigering.

Momenteel is het nog niet mogelijk om een speekselanalyse af te nemen en dienen politiediensten beroep te doen op een arts voor de bloedafname.

Deze omslachtige procedure heeft een gevolg voor de controles op het terrein waarbij men merkt dat het aantal vaststellingen inzake rijden onder invloed van psychotrope stoffen laag ligt. Aangezien er geen registratie gebeurt van het aantal afgenomen speekseltesten door alle politiediensten is het niet mogelijk uitspraken te doen over de controlekans.

	2011	2012	2013
Aantal vastgestelde inbreuken	2.301	2.559	3.342

Bron: DGR/DRI/BIPOL

4 STRAFFEN EN MAATREGELEN BIJ VERKEERSOVERTREDERS

Als sluitstuk in de handhaving worden er tal van mogelijke ingrepen voorzien naar de overtreder toe binnen het justitieel systeem. In hoofdzaak handelt het dan om een financiële vergelding; door iedereen een 'boete' genoemd al is deze term stricto sensu voorbehouden voor een geldstraf uitgesproken door een rechtbank. Er zijn ook tal van andere mogelijkheden om een gepaste reactie te geven vanuit de overheid naar de overtreder toe.

Een sanctie na een overtreding heeft verschillende functies. In het verleden lag vooral de nadruk op vergelding en het bevestigen van de officiële norm (Beyens & Van Cauwenberghe, 2001). Daarnaast werd door het vermeende afschrikkeffect gepoogd om de kans op recidive te verminderen. De laatste decennia verschoof het accent deels naar de herstelgedachte: de overtreder moet de aangerichte schade 'herstellen'. In het kader van een verkeersovertreding is het begrip schade eerder te begrijpen in meer abstracte zin, nl de verkeersonveiligheid. Hierdoor kwam bij de straftoekenning meer nadruk te liggen op de responsabilisering van de dader en kreeg hij een meer actieve rol in het ganse proces.

Het samenbrengen van deze verschillende strafdoelen en de daaruit voortvloeiende straffen en maatregelen lijkt in theorie moeilijk verenigbaar. Doch in de praktijk hebben magistraten hiermee geen problemen en kunnen ze de 'harde' kant (afschrikking en toebrengen van leed als vergelding) combineren met de meer sociaal-constructivistische benadering waarin herstel en rehabilitatie alle kansen krijgen (De Keijser, 2001). Er zijn echter geen duidelijke afspraken of protocollen voor wat betreft de mogelijke keuzes. Hieruit besluit dan ook De Keijser dat "er bij de magistraten een sterke bekommernis leeft om de beslissing toe te snijden op maat van de unieke eigenschappen van elke zaak en elke dader".

4.1 Verkeersmisdrijven: een breed gamma van inbreuken

De wetgever onderkent vier graden van verkeersovertredingen afhankelijk van de graad van risico die de specifieke overtreding met zich meebrengt. Voor elke graad werden specifieke maatregelen voorzien, alsmede de mogelijkheid tot een snelle en eenvoudige afhandeling. Bij voorkeur worden overtredingen van de 1ste tot en met de 3de graad afgehandeld via een onmiddellijke inning die wordt voorgesteld aan de overtreder. Indien hieraan voldaan wordt, is verdere vervolging in principe niet mogelijk.

Door deze procedure wil men de gerechtelijke instanties ontlasten zodat zij meer tijd kunnen besteden aan ernstige en meer gecompliceerde misdrijven. Tegelijkertijd hoopt men de effectiviteit van handhaving en bestraffing te verhogen door sneller in te grijpen en de link tussen overtreding en gevolg zichtbaarder te maken.

Een aantal overtredingen werden ondertussen uit het strafwetboek gehaald (Bruyn, 2006) en vallen onder de bevoegdheid van het administratieve recht van steden en gemeenten. De drie betreffende overtredingen handelen over 'parkeren met beperkte parkeertijd', 'betalend parkeren' en 'parkeren op plaatsen voorbehouden voor bewoners'.

4.2 Mogelijke maatregelen van het Parket

Het politieparket heeft een belangrijke draaifunctie betreffende de handhaving en de afhandeling van overtredingen. In eerste instantie kan zij in overleg met de politiezones duidelijke accenten aanbrengen in de intensiteit en de keuze van de verkeerscontroles. Daarnaast kan het Parket evenzeer de afhandeling van de opgemaakte processen-verbaal kanaliseren. Zo kan het parket opteren om bepaalde overtredingen betreffende het rijden onder invloed te vervolgen of opteren om ze met een minnelijke schikking of een andere maatregel af te handelen. Keuzes worden in hoofdzaak gemaakt op basis van de noden, de specificiteit en de problemen binnen het ambtsgebied.

Om de keuzemogelijkheden van elk parket afzonderlijk toch enigszins te stroomlijnen, vaardigt het Parket-generaal richtlijnen uit waarin de mogelijke afhandelingsmodaliteiten besproken worden en keuzes worden voorgesteld.

4.2.1 De onmiddellijke inning

De meeste overtredingen (categorie 1, 2 en 3) worden normaliter afgehandeld met een onmiddellijke inning (O.I.). Het zijn de politiediensten die op basis van hun vaststellingen bijna automatisch deze zaken

regelen. Wel wordt een listing doorgegeven aan het Parket die te allen tijde het recht heeft om de voorziene O.I. in te trekken en over te gaan tot een andere maatregel. Hoewel dit zelden voorkomt, wordt het toegepast bij personen met veel kort op elkaar volgende overtredingen, recidivisten en in het kader van bijzondere omstandigheden.

Sinds april 2014 kan ook het rijden onder invloed van alcohol, met een intoxicatie tot 0.50 mg/l AUL op een dergelijke manier worden afgehandeld. Sinds maart 2014 werd in de wet voorzien dat men voor bepaalde O.I. aan de overtreder de keuze kan geven tussen het betalen van de O.I. of het volgen van een korte cursus. De uitvoeringsbesluiten worden echter pas voorzien in 2016.

Bij correcte betaling van de O.I. en indien het Parket de O.I. handhaaft, wordt het dossier afgesloten en is er geen melding in het strafregister.

4.2.2 Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs

De wet voorziet dat bij bepaalde overtredingen het parket het rijbewijs kan intrekken voor een periode van 15 dagen. In de meeste gevallen gebeurt dit bij de staande houding en geeft het Parket de bevoegdheid aan de politieagent om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken. In uitzonderlijke gevallen kan deze onmiddellijke intrekking verlengd worden tot een periode van maximaal 3 maanden, maar dan moet het parket een dergelijke beschikking tot verlenging vorderen voor de politierechtbank. Deze procedure wordt echter zeer uitzonderlijk toegepast.

4.2.3 De minnelijke schikking

Voor bepaalde overtredingen en wanbedrijven kan de procureur aan de dader voorstellen een geldsom te betalen. Indien de dader hiermee akkoord gaat en de som effectief betaald binnen een bepaalde termijn, wordt afgezien van verdere vervolging.

Sinds de invoering van de O.I. is het aandeel van minnelijke schikkingen licht gedaald en wordt het hoofdzakelijk toegepast bij O.I.'s die om één of andere reden niet werden betaald of overtredingen van categorie 1 tot en met 3 die door andere bevoegde personen dan de reguliere politieagent werden vastgesteld (bv. door inspecteurs van de LIJN).

4.2.4 De bemiddeling in strafzaken.

Sinds 1994 werd de bemiddeling in strafzaken geïnstalleerd als officieel alternatief voor verdere vervolging. Hierdoor kan het parket aan de verdachte ook andere tegemoetkomingen vragen dan een geldsom (cfr minnelijke schikking). In concreto gaat het dan om een dienstverlening (een aantal uren zich ten dienste stellen van een in dit kader erkende vzw of overheidsdienst) of het volgen van een leertraject. In België zijn er drie erkende projecten die zich specifiek richten op verkeersovertreders. Voor de dienstverlening is er enerzijds het GlobaalPlan-project RED (dienstverlening in een revalidatiecentrum) en een Nationaal Project PROVELO waarbij men hulp biedt bij fietsuitstappen en -lessen. Het BIVV (DI-cursussen) is het enige Nationaal Project dat erkend is om een cursus aan te bieden aan verkeersovertreders. In de realiteit worden ook veel jonge verkeersovertreders verwezen naar een dienstverleningsproject waarbij er geen link is met het verkeer.

De Bemiddeling in Strafzaken wordt slechts met mondjesmaat toegepast voor verkeerszaken, aangezien men over het algemeen deze procedure wil voorbehouden voor zaken met een aanwijsbaar slachtoffer. Na een positieve afhandeling van de bemiddeling, wordt het dossier ook officieel afgesloten en kan er geen verdere vervolging meer worden opgestart.

4.2.5 Dagvaarding

Bij ernstige overtredingen (4de graad) en verkeerswanbedrijven, of bij het achterwege blijven van correct afgehandelde maatregelen of schikkingen en bij ongevallen met doden en gekwetsten kan het parket overgaan tot een dagvaarding voor de politierechtbank. In de wet betreffende de politie over het wegverkeer worden tevens een aantal feiten vernoemd waarbij een dagvaarding noodzakelijk is. Het parket bereidt het dossier voor en maakt een voorstel van bestraffing binnen de grenzen bepaald door de wet. Tevens zoekt het parket in het strafregister naar mogelijke antecedenten. Het hele dossier met bewijsvoering en voorstel van straf wordt dan overgemaakt aan de politierechtbank die een oordeel moet

vellen. Op dit moment bedraagt de looptijd tussen de feiten en een zitting op de rechtbank om en bij de 11 maanden.

4.3 Mogelijke straffen en maatregelen vanuit de rechtbank

Indien de rechter oordeelt dat de feiten bewezen zijn, kan hij een keuze maken uit de veelheid van middelen die de wet voorziet om de dader een passende bestraffing te geven. Voor alle straffen en maatregelen worden er in het wetboek minimum en maximum waarden voorzien. De rechter maakt daartussen een keuze op basis van de mogelijke antecedenten, de gevaarzetting, de persoonlijke context van de dader, de impact op medeburgers (slachtoffers), het inzicht en het verantwoordelijkheidsgevoel bij de dader,...

Alle straffen kunnen effectief of voorwaardelijk worden uitgesproken. Indien een straf (of een gedeelte ervan) als voorwaardelijk wordt uitgesproken, dan dient de dader ze niet uit te voeren (het voorwaardelijke gedeelte ervan), maar ze kan effectief worden indien er binnen een vastgestelde periode nieuwe feiten worden gepleegd.

4.3.1 Geldboete

Het overgrote deel van de verkeersmisdrijven dat voor de rechtbank komt, wordt afgehandeld met een geldboete zoals bepaald in de wetgeving. Bij niet betaling van de opgelegde geldboete kan er een vervangende gevangenisstraf worden opgelegd, maar dit is eerder uitzonderlijk. Men denkt in deze context eerder aan een vervangend verval van het recht tot sturen (FOD JUSTITIE & FOD FINANCIEN, 2013).

Het zijn de ontvangstkantoren van de Administratie Niet-Fiscale Invorderingen van de FOD Financiën die de boetes innen, eventueel via het zenden van een deurwaarder. Bij het in gebreke blijven, wordt het parket verwittigd die dan eventueel verdere actie zal ondernemen.

4.3.2 Gevangenisstraf

Slechts voor bepaalde verkeersmisdrijven is een gevangenisstraf mogelijk (Brognez & Vlaminck, 2009) In hoofdzaak gaat het dan over het besturen van een voertuig tijdens de vervalperiode, vluchtmisdrijf met gewonden, recidive voor rijden onder invloed, rijden zonder verzekering, dodelijke ongevallen, ... Wellicht de belangrijkste reden voor het schrappen van de gevangenisstraf bij kleinere overtreding, was de vaststelling dat korte gevangenisstraffen (< 6 maanden) niet werden uitgevoerd. Bij kleine overtredingen zouden de negatieve aspecten van de korte gevangenisstraffen sterker doorwegen dan het positieve, preventieve effect.

4.3.3 Autonome werkstraf

De wet van 17 april 2002 bepaalde dat de werkstraf die tot dan toe kaderde in een alternatief voor een hoofdstraf zoals de geldboete en/of de gevangenisstraf, ook als een autonome straf kan worden uitgesproken door de rechter. De rechter kan deze straf echter enkel opleggen indien de beklaagde op de zitting aanwezig is en/of vertegenwoordigd wordt door zijn raadsman vermits hij zijn instemming moet betuigen met deze manier van afhandeling. De beklaagde kan ook zelf vragen voor een dergelijke afhandeling en indien de rechter dit weigert, moet hij dit met redenen omkleeden (JUSTITIE, 2007). Bij het opleggen van een autonome werkstraf dient de rechter tevens een vervangende straf (boete of gevangenisstraf) te voorzien die bij niet-uitvoering van de werkstraf kan worden opgelegd.

De probatiecommissie houdt toezicht over de uitvoering en stelt een justitie-assistent aan om de concrete uitvoering te plannen en een gepaste werkvloer te vinden. De werkstraf (gaande van min. 20 tot max. 300 uur) moet worden uitgevoerd binnen één jaar na het vonnis. Het voordeel van een autonome werkstraf is dat deze niet vermeld zal worden op het getuigschrift van goed zedelijk gedrag.

4.3.4 Het alcoholslot

Door de wet van 12 juli 2009 kreeg de rechter de mogelijkheid om bij rijders onder invloed van alcohol (in hoofdzaak recidivisten) de geldigheid van het rijbewijs te beperken tot voertuigen waarin een alcoholslot werd ingebouwd. Hierdoor kan de veroordeelde weliswaar een voertuig blijven besturen, maar enkel indien dit voertuig is uitgerust met een alcoholslot waardoor de bestuurder het voertuig niet kan starten

alvorens een negatieve blaasproef te hebben afgelegd. Op het rijbewijs van de veroordeelde wordt dan de code 112 vermeld.

Het KB van 26 november 2010 regelt de modaliteiten voor de toepassing en de uitvoering van deze maatregel. Naast het inbouwen van een alcoholslot wordt er een begeleidingsprogramma voorzien, bestaande uit vormingssamenkomsten, uitlezingen van de gegevens van het toestel en de individuele bespreking van de resultaten. Momenteel is het BIVV de enige instelling die erkend is om dit programma uit te voeren.

Een alcoholslot kan opgelegd worden voor een periode van minimum 1 jaar en maximum 5 jaar. Alle kosten zijn ten laste van de veroordeelde.

4.3.5 De immobilisering en de verbeurdverklaring van het voertuig

Tijdens de periode van het effectieve verval kan de rechter volgens artikel 50 het voertuig van de betrokkene laten immobiliseren, maar enkel als dit voertuig eigendom is van en enkel gebruikt wordt door de veroordeelde. Bij een levenslang rijverbod kan het voertuig ook in beslag genomen worden.

In artikel 51 worden een reeks overtredingen opgesomd waarbij ook een immobilisering en/of een verbeurdverklaring van het voertuig kan uitgesproken worden, telkens men kan aantonen dat de veroordeelde de eigenaar en de enige bestuurder is van het desbetreffende voertuig. Dit is voorzien voor feiten zoals: het rijden zonder rijbewijs, of tijdens de periode van verval, het toevertrouwen van het voertuig aan een persoon zonder rijbewijs, plegen van vluchtmisdrijf en het rijden onder invloed.

De verbeurdverklaring en de immobilisering van het voertuig worden aanzien als bijkomende straffen en kunnen dus enkel worden uitgesproken als er ook een hoofdstraf (geldboete, werkstraf, gevangenis) werd opgelegd.

4.3.6 Probatie

Bij een geheel of gedeeltelijke voorwaardelijke bestraffing kan de rechter allerlei voorwaarden koppelen ter behoud van het voorwaardelijke karakter van de straf. Deze voorwaarden kaderen binnen de probatie en kunnen allerlei vormen aannemen gaande van verbod om drankgelegenheden te bezoeken tot het volgen van een specifieke behandeling.

Bijzondere voorwaarden zijn de alternatieve straffen voorzien in de wet van 10 februari 1994. Hierbij moet de gehele hoofdstraf worden uitgesteld of opgeschort en vervangen door een alternatieve bestraffing. Bij verkeersfeiten betreft het dan in hoofdzaak het volgen van een DI-cursus. In 2013 werd in bijna 80% van de probatiedossiers (Kluppels, 2014) binnen de politierechtbanken de leermaatregel van het BIVV voorgeschreven.

Bij probatieopschorting is er na een correcte uitvoering van de voorwaarden en het einde van de proeftermijn geen vermelding in het strafregister, bij probatieuitstel is dit wel het geval. Probatieopschorting kan slechts in beperkte zaken worden voorgeschreven. Het is de probatiecommissie bij middel van een justitie-assistent die de uitvoering van de voorwaarden opvolgt en bij mislukking een melding doet aan het parket die dan de zaak terug kan voorbrengen bij de rechtbank.

4.3.7 Het verval van het recht tot sturen

De rechter kan naast één van de hoofdstraffen (geldboete, gevangenisstraf, werkstraf) nog een bijkomende straf uitspreken, nl. het verval van het recht tot sturen. In artikel 38 wordt beschreven in welke gevallen een rechter het verval kan uitspreken. Per verkeersmisdrijf wordt aangegeven welke de marge is om de periode van het verval te bepalen.

Indien de rechter het verval ook effectief uitspreekt, kan hij voorwaarden verbinden voor het terugkrijgen van het rijbewijs na de vastgestelde vervalperiode. De vijf mogelijkheden die in de wet voorzien zijn, betreffen:

1. Medisch onderzoek
2. Psychologisch onderzoek
3. Theorie-examen

4. Praktijkexamen
5. Opleiding volgen

Voor de 4 examens werden er KB's ontworpen die zowel de inhoud als de vorm van deze examens regelen, als de erkenningsmodaliteiten voor centra die deze examens kunnen uitvoeren. Omtrent de 5^{de} mogelijkheid, nl. het volgen van een opleiding, werden nog geen modaliteiten door de Koning omschreven.

4.4 Administratief of justitieel bestraffen?

In België worden alle verkeersmisdrijven afgehandeld binnen het justitiële kader. In verschillende ons omringende landen (Brognez & Vlaminck, 2009) (Duitsland, Nederland, Spanje, Italië) werd beslist om een groot deel van deze misdrijven uit het strafrecht te halen en om te vormen tot administratieve overtredingen met administratieve geldboetes of maatregelen als gevolg. De bedoeling was vooral om een snellere en soepelere afhandeling mogelijk te kunnen maken en alzo justitie te 'bewaren' voor ernstige feiten.

Door de invoering in ons land van de onmiddellijke inning heeft men gepoogd om die doelstelling eveneens te behalen, maar dan binnen het justitiële kader.

In de volgende tabel worden de essentiële verschillen tussen een administratief kader en het justitiële kader (Troosters, 2000) (EU, 2000) toegelicht.

	ADMINISTRATIEF KADER	STRAFRECHTERLIJK KADER
Aard van gedrag	Frequent vastgesteld gedrag	Uitzonderlijk gesteld gedrag
Bewijsvoering	Simpele vaststelling door ambtenaar	Rechtbank weegt bewijzen af
Procedure	Standaard afhandeling	Elke zaak wordt op zich beoordeeld
Strafmaat	Standaard	Geïndividualiseerd

Dat een administratieve afhandeling enkel leidt tot een financiële reactie is kortzichtig en wordt tegengesproken door de vorderingsprocedures in Nederland. Naar aanleiding van bepaalde overtredingen voorzien in de bestuurswet, maakt de politie naast zijn pv ook een kanttekening ten aanzien van het Centraal Bureau Rijbewijzen(CBR). Deze instantie heeft het recht om het rijbewijs van de overtreder administratief in te trekken, tenzij de persoon een specifieke opleiding (EMA, EMG), een medisch-psychologisch onderzoek of een alcoholslotprogramma heeft gevolgd. Dus ook binnen een administratief rechtskader kan de standaard strafmaat een breder aanbod inhouden van maatregelen.

REFERENTIES

- Adriaensen, M. & Vlaminck, F. (2009) Kwaliteitshandboek politionele verkeershandhaving. BIVV, Brussel
- Adriaensen, M., Delcourt, S., Scheers, M., & Vlaminck, F. (2004). *Handboek voor het opstellen van de actieplannen verkeersveiligheid*. Brussel: BIVV.
- Adriaensen, M., Brognez, D., Merckx, F., & Vlaminck, F. (2007). *Politie en Verkeer: wegwijs in handhavingscommunicatie*. Brussel: BIVV.
- Andeneas, J. (1974). *Punishment and deterrence*. Michigan: University of Michigan.
- Belin, M.-A., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision-Zeor: a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety promotion*, 171-179.
- Berckhout, R. (2007). Politie en verkeer. In C. Fijnaut, *Politie: studies over haar werking en organisatie*. Brussel: Kluwer.
- Bergh, J., Deseyn, R., & Yüksel, V. (2014). *Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft de invoering van het rijbewijs met punten*. Brussel: Kamer van Volksvertegenwoordiging.
- Beyens, K., & Van Cauwenberghe, K. (2001). *Alternatieven: anders straffen en anders denken*. Brussel: Kluwer Documenta.
- BIVV. (1999). *Het belang van een strafrechterlijk beleid voor de verkeersveiligheid. Discussiepaper nr 99-01*. Brussel: BIVV.
- Blencowe, T., Pehrsson, A., & Lillsunde, P. (2010). *Analytical evaluation of oral fluid screening devices and preceding selection procedures. DRUID del. D3.2.2*. Helsinki: Institute for health and Welfare.
- Blomberg, R., Peck, R., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentio, D. (2005). *Crash Risk of alcohol involved driving: a case control study*. Stamford: Dunlap and Associates Inc.
- Broeckaert, M., Cuipers, C., Pelckmans, J., Scheers, M., Wuyts, M., Snelheidshandhaving. Hand-leiding bij het opstellen van een handhavingsplan. BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 1999, 63p, Handleiding, 99-04
- Brognez, D., & Vlaminck, F. (2009). *Kiezen voor een administratieve of strafrechterlijke afhandeling van verkeersovertredingen?* Brussel: BIVV.
- Bruyn, D. d. (2006). *De magistraat aan het woord*. Apeldoorn: Maklu.
- Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N. (2012). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselongevallen met jonge bestuurders van 18 tot 31 jaar*. Brussel: BIVV.
- Cestac, J., & Delhomme, P. (2012). *European road users' risk perception and mobility - Sartre survey*. Paris: IFSTARR.
- Christiaens, J., Daems, A., Dury, S., De Donder, I., & Lampert, I. (2009). *Mobiliteit en senioren: ouder worden en een duurzaam transport systeem*. Brussels: Belgian Science Policy.
- Davidse, R., Vlakveld, W., Douwen, M., & de Craen, S. (2010). *Statusonderkenning, risicoonderkenning en kalibratie bij verkeersdeelnemers*. Den Haag: SWOV.
- De Keijser, J. (2001). *Punishment and purpose: Froms moral theory to punishment in action*. Amsterdam: Thela Thesis.
- Delaney, A., Diamantopoulou, K., & Cameron, M. (2003). *MUARC's speed enforcement research: principals learnt and implications for practice*. MOnach University Accident research Centre.
- Emmerson, C., Guo, W., Blythe, P., Namedo, A., & Edwards, S. (2013). Fork in the Road: In-vehicle navigation systems and older drivers. *Transportation Research*, p173-180.
- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 914-923.

- Erke, A., Goldenberg, C., & Vaa, T. (2008). *Good practice in the selected key areas of speeding, drink driving and seatbelt wearing: results from a meta-analysis*. TOI: European Commission PEPPER project.
- ETSC. (2003). *Cost effective EU transport safety measures*. Brussel: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2011). *Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads*. Brussel: European Transport Safety Council.
- EU. (2000). *Legal and Administrative Measures to support Police Enforcement of Traffic Rules - ESCAPE del. 5*. Brussels: European Commission RTD Programme.
- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (2007). Dossier: handhaving.
- Focant, N. (2013). *Statistische analyse van de in 2012 geregistreerde verkeersongevallen met doden en gewonden*. Brussel: BIVV.
- FOD JUSTITIE, & FOD FINANCIEN. (2013). *Actieplan: uitvoering van de geldstraffen*. Brussel: Federale Overheid.
- Goldenbeld, C. (2008). Het succes van de Nederlandse verkeershandhaving. *Het Tijdschrift voor de Politie*, 22-27.
- Goldenbeld, Ch., Aarts, L.T. & Mathijssen, M.P.M. (2010). Verkeershandhaving in ontwikkeling. R-2010-30. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch. & Mesken, J. (2012). Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting. R-2012-15. SWOV, Leidschendam.
- Grayson, G., Maycock, G., Groeger, J., Hammond, S., & Field, D. (2003). *Risk, hazard perception and perceived control*. Crowthorne: TRL.
- Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegeard, A., Houwing, S., et al. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs Deliverable 2.3.5 of DRUID, Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., et al. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results; Part 2: Country reports. Deliverable 2.2.3 of DRUID, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.
- Isalberti, C., Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, J., Hels, T., Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers*. DRUID D2.2.5. available from www.druid-project.eu.
- JUSTITIE, F. (2007). *De autonome werkstraf*. Brussel: FOD Justitie.
- Kluppels, L. (2010). Leren als straf. Driver Improvement-cursussen kennen toenemend succes. *Via Secura*, 80, p. 16-18.
- Kluppels, L. (2014). *Jaarverslag Driver Improvement 2013*. Brussel: BIVV.
- Landuyt, R. (2005). Voorstelling van de Bob-campagne. *persconferentie BOB*. Brussel: BIVV.
- Mäkinen, T., Zaidel, D., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M., Christ, R., Cauzard, J.-P., . . . Vaa, T. (2003). *Traffic Enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. Espoo: Technical research Centre of Finland, VTT.
- Meershoek, G. (2007). Prestatie- en probleemgerichte verkeershandhaving: wat werkt en waarom het werkt. *Van verkeershandhaving naar handhaving in het verkeer*. (pp. 31-41). Lelystad: Politieacademie Nederland.
- 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
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014). *resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel: BIVV.

- OECD/ECMT. (2006). *Speed Management*. Paris: OECD / European Conference of Ministers of Transport.
- Peräaho, M., Keskinen, E., & Hatakka, M. (2003). *Driver Competence in a Hierarchical Perspective: Implications for Driver Education*. University of Turku Traffic research.
- Pligt, J., Koomen, W., & Harreveld, F. (2007). *Bestrafen, belonen en beïnvloeden. Een gedragswetenschappelijk perspectief op handhaving*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.
- Riguëlle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht 2012*. Brussel: BIVV.
- Riguëlle, F. (2014). *Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012*. Brussel: BIVV.
- Riguëlle, F. (2014). *Nationale gedragsmeting snelheid 2012*. BIVV.
- SafetyNet. (2009). *Alcohol*. Brussels: European Commission Directorate-General Transport and Energy.
- Scheers, M. (1998). Strafrechterlijk beleid en verkeersveiligheid. *VLA nr 45*, 24-25.
- Scheers, M., Kwantitatieve doelstellingen voor het verkeerstoeverzicht, Politiejournaal (Het Belgisch Politievakblad en Ledenblad van de Federatie), 2010, (3 - mar), p21-25, Tijdschrift Nr : 1/214
- Troosters, R. (2000). *Administratie en strafrechtelijke rechts-handhaving: concurrenten of complimenten?* Brugge: Die Keure.
- Vanlaar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., Goossens F. (2003). Leiden sensibiliteitscursussen tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? Brussel: bivv.
- Veisten, k., Houwing, S., & Mathijssen, R. (2010). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police. DRUID Del. 4.3.3.1*. Oslo: Institute of Transport Economics.
- Wegman, F., Aarts, L., & (eindred.). (2005). *Door met Duurzaam Veilig: Nationale verkeersveiligheids-verkenningen voor de jaren 2005-2020*. Leidschendam: SWOV.
- Whelan, M., Senserrick, T., Groeger, J., Triggs, T., & Hosking, S. (2004). *The learner driver experience project*. Victoria: Monash University Accident Research Centre.
- www.belgium.be/nl/justitie. (sd).
- Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Victoria: Monash University Accident Research Centre.



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

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