

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 mei 2018

**HET RIJBEWIJS
MET PUNTEN**

Gedachtewisseling

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

A. De studie over het rijbewijs met punten	3
1. Uiteenzettingen door mevrouw Anne Vandenberghe en Denis Hendricks (FOD Mobiliteit en Vervoer) en de heer Peter Silverans (VIAS)	3
2. Vragen en opmerkingen van de leden	3
3. Antwoorden van de genodigden	5
B. Gedachtewisseling met de heer Francois Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS	8
1. Uiteenzetting van de minister	8
2. Vragen en opmerkingen van de leden	20
3. Antwoorden van de minister	24
4. Replieken	26
BIJLAGEN	27

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

31 mai 2018

**LE PERMIS DE CONDUIRE
À POINTS**

Échange de vues

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Pages

A. L'étude relative au permis de conduire à points	3
1. Exposés de Mme Anne Vandenberghe et de M. Denis Hendricks (SPF Mobilité et Transports) et de M. Peter Silverans (VIAS)	3
2. Questions et observations des membres	3
3. Réponses des invités	5
B. Échange de vues avec M. Francois Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la SNCB ..	8
1. Exposé du ministre	8
2. Questions et observations des membres	20
3. Réponses du ministre	24
4. Répliques	26
ANNEXES	27

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail: publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel: publications@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 2 mei 2018 een hoorzitting gehouden met mevrouw An VANDENBERGHE, de heer Denis HENDRICKX (van de FOD Mobiliteit en Vervoer) en de heer Peter SILVERANS (van het instituut VIAS, voorheen bekend als het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid), die een studie (als bijlage bij dit verslag gevoegd) van beide organismen over het rijbewijs met punten hebben voorgesteld. Op 8 mei 2018 had een gedachtewisseling hieromtrent plaats met de heer François BELLOT, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS.

A. De studie over het rijbewijs met punten

1. Uiteenzettingen door mevrouw An Vandenberghe en Denis Hendricks (FOD Mobiliteit en Vervoer) en de heer Peter Silverans (VIAS)

De uiteenzettingen worden als Bijlage 1 gepubliceerd.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) maakt tal van kanttekeningen bij de studie. Ten eerste is ze gestoeld op cijfers van 2016, terwijl de regering intussen tal van maatregelen heeft genomen om de pakkans te verhogen. Een actualisering van de cijfers en van de conclusies dringt zich dan ook op. Voorts zijn er tweeëntwintig Europese landen met een puntenrijbewijs. De spreekster had een vergelijkende studie verwacht dat het beste systeem naar voren zou schuiven. De drie bestudeerde landen – Frankrijk, Spanje en Oostenrijk – kunnen bezwaarlijk hiervoor in aanmerking komen. Hoe kan de verdubbeling van het aantal controles operationeel en financieel worden gerealiseerd? Wat zijn de flankerende maatregelen die de invoering van het puntenrijbewijs tot een succes kunnen maken?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) heeft vragen bij het recht van verdediging. In het Verenigd Koninkrijk beslist het gerecht over de intrekking van punten, in Frankrijk niet. Dat maakt de systemen moeilijk vergelijkbaar. Wordt de impact op beroepschauffeurs ook in rekening gebracht? In Frankrijk werd het puntenrijbewijs ingevoerd in 1992 en na twintig jaar geëvalueerd. Geconstateerd werd dat minstens 100 000 Fransen zonder rijbewijs rijden. Is dit het gevolg van het rijbewijs met punten?

Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a) vraagt zich ook af waarom slechts drie landen werden bestudeerd terwijl

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 2 mai 2018, votre commission a auditionné Mme An VANDENBERGHE, M. Denis HENDRICKX (du SPF Mobilité et Transports) et M. Peter SILVERANS (de l'institut VIAS, anciennement dénommé l'Institut belge pour la sécurité routière), qui ont présenté une étude (annexée au présent rapport) des deux organismes sur le permis de conduire à points. Le 8 mai 2018, ce thème a fait l'objet d'un échange de vues avec M. François BELLOT, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la SNCB.

A. L'étude relative au permis de conduire à points

1. Exposés de Mme An Vandenberghe et de M. Denis Hendricks (SPF Mobilité et Transports) et de M. Peter Silverans (VIAS)

Les exposés sont publiés comme Annexe 1.

2. Questions et observations des membres

Mme Daphné Dumery (N-VA) formule de nombreuses observations en marge de l'étude. D'abord, celle-ci se fonde sur les statistiques de 2016, alors que dans l'intervalle, le gouvernement a pris quantité de mesures destinées à accroître la probabilité de verbalisation. Il s'impose dès lors d'actualiser les chiffres et les conclusions. En outre, vingt-deux pays européens ont instauré un permis à points. L'intervenante s'attendait à recevoir une étude comparée mettant en avant le système le plus performant. Or, les trois pays étudiés – la France, l'Espagne et l'Autriche – peuvent difficilement entrer en ligne de compte à cet égard. Comment parvenir à doubler les contrôles, tant sur le plan opérationnel que financier? Quelles sont les mesures d'accompagnement à prévoir pour que l'instauration du permis à points soit une réussite?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) s'interroge sur les droits de la défense. Au Royaume-Uni, le tribunal décide du retrait des points, mais pas en France. Il est donc difficile de comparer ces systèmes. L'impact sur les chauffeurs professionnels est-il également pris en compte? En France, le permis de conduire à points a été introduit en 1992 et évalué après vingt ans. Il a été constaté qu'au moins 100 000 Français conduisent sans permis. Est-ce une conséquence de l'introduction du permis à points?

Mme Annick Lambrecht (sp.a.) se demande aussi pourquoi trois pays seulement ont été étudiés alors

tweeëntwintig Europese landen het rijbewijs met punten kennen. Zijn die drie landen wel representatief genoeg?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) wenst te weten of rekening werd gehouden met de ernst van de overtredingen, toch een essentieel criterium bij de beoordeling. Kunnen beroeps- en gelegenheidschauffeurs worden opgesplitst? Wat zijn de verhaalmogelijkheden? Zich verheugen over het aantal boetes en intrekkingen is misplaatst in het licht van het feit dat er te weinig controles zijn.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) acht het maatschappelijk draagvlak belangrijk voor de invoering van welk systeem ook. Kunnen de sprekers hier meer informatie over verstrekken?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) acht het onaanvaardbaar dat de minister op hetzelfde ogenblik waarop de studie wordt voorgesteld verklaart dat het puntenrijbewijs er niet komt. Het blijft belangrijk veelplegers in het verkeer aan te pakken, welke ook het systeem is dat uiteindelijk uit de bus komt. Het huidige systeem ter bestrijding van recidive moet worden vereenvoudigd. Alle overtredingen moeten in één enkel systeem worden geïntegreerd. De vorige studie van VIAS – die van 2015 – mag niet al te snel worden begraven. Het handhavingsniveau is moeilijk in te schatten aangezien de controles, behalve tijdens BOB-campagnes, niet worden geregistreerd. Het preventief effect van een puntenrijbewijs zou blijvend moeten worden gemaakt. De spreker vraagt dan ook extra uitleg bij de vaststelling dat een tijdelijke verbetering na anderhalf jaar teniet zou worden gedaan.

De heer Emmanuel Burton (MR) stelt zich vragen bij de vork van de jaarlijkse kostprijs van een puntenrijbewijs. Hoe komt men aan dat verschil van circa 7,8 tot 14,8 miljoen euro?

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) vindt het niet kunnen dat men de noodzakelijke stijging met één derde van het aantal controles als alternatief voorstelt van de invoering van het rijbewijs met punten. Beide zaken kunnen en moeten samengaan. De budgettaire kostprijs zal sowieso hoger zijn dan vandaag, ook zonder invoering van het rijbewijs met punten.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) merkt op dat de minister voor zijn beurt heeft gesproken. Hij voert het rijbewijs met punten af nog voor het parlement kennis heeft kunnen nemen van de conclusies van de studie. De spreekster vraagt zich voorts af of er een correlatie bestaat tussen het bestaan van het puntenrijbewijs en

que vingt-deux pays européens ont adopté le permis à points. Ces trois pays sont-ils suffisamment représentatifs?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) demande si la gravité des infractions, qui est un critère essentiel de l'évaluation, a été prise en compte. Peut-on faire une distinction entre les chauffeurs professionnels et les chauffeurs occasionnels? Quels sont les voies de recours? Se réjouir du nombre d'amendes et de retraits est inconvenant dès lors qu'il y a trop peu de contrôles.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) estime que l'approbation du public est importante pour l'introduction de tout système. Les orateurs peuvent-ils fournir plus d'informations à ce sujet?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) juge inadmissible que le ministre déclare, au moment de la présentation de l'étude, que le permis de conduire à points ne sera pas adopté. Il demeure important de lutter contre les multirécidivistes présents sur les routes, quel que soit le système adopté à cette fin. Le système actuel de lutte contre la récidive devrait être simplifié. Toutes les infractions doivent être intégrées dans un système unique. L'étude précédente de VIAS – datant de 2015 – ne devrait pas être enterrée trop rapidement. Le niveau de contrôle est difficile à estimer car, en dehors des campagnes BOB, les contrôles ne sont pas enregistrés. L'effet préventif du permis de conduire à points devrait être rendu permanent. L'orateur demande dès lors des explications supplémentaires à propos du constat qu'une amélioration temporaire serait annulée après un an et demi.

M. Emmanuel Burton (MR) s'interroge sur la fourchette du coût annuel du permis de conduire à points. Comment arrive-t-on à cette différence de 7,8 à 14,8 millions d'euros environ?

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) estime qu'il est inimaginable que l'on propose l'augmentation nécessaire d'un tiers du nombre de contrôles comme alternative à l'introduction du permis de conduire à points. Ces deux opérations peuvent et doivent aller de pair. Le coût budgétaire sera de toute façon plus élevé qu'aujourd'hui, même sans l'introduction du permis à points.

Mme Karine Lalieux (PS) fait remarquer que le ministre a arrêté son avis prématurément. Il rejette le permis à points avant même que le parlement ait pu prendre connaissance des conclusions de l'étude. L'intervenante se demande en outre s'il existe une corrélation entre l'existence du permis à points et le nombre de tués sur

het aantal verkeersdoden. Hoe kan worden verklaard dat Zweden en Nederland zeer verkeersveilig zijn zonder puntenrijbewijs en Griekenland, dat het puntenrijbewijs heeft, verkeersonveilig? Waarom worden in België minder controles gedaan dan in de omliggende landen? Zijn er voldoende preventiecampagnes?

3. Antwoorden van de genodigden

Cijfers van 2016

De recentste betrouwbare cijfers zijn inderdaad die van 2016, maar de verschillende indicatoren worden op regelmatige basis geactualiseerd. De impact van de recente wetwijziging ter bestrijding van recidive wordt ook ingeschat. Sedert 2015 – het jaar waarin de “gekruiste recidive” in voege is getreden – worden in ieder geval meer gerechtelijke vervallenverklaringen uitgesproken.

Aantal bestudeerde landen

Om praktisch vergelijkbare cijfers en informatie te vergaren, werd voor deze aanpak gekozen. Frankrijk is het eerste land waar een puntenrijbewijs vanaf 1992 werd ingevoerd. In Spanje is een verbeterde versie ingevoerd. In Oostenrijk is een specifiek gedecentraliseerd systeem ingevoerd. Beschikbaarheid van informatie en vergelijkbaarheid waren de doorslaggevende criteria.

Studie 2015/2018

De studie van 2018 heeft die van 2015 als vertrekpunt genomen. De hamvraag bij de meest recente studie is: “Welk effect kan worden verwacht van een invoering van een puntenrijbewijs in de huidige Belgische context?” De voornaamste conclusie is dat het effect – te situeren tussen 15 en 20 % – slechts tijdelijk is. Na anderhalf jaar ongeveer daalt de aanvankelijk dalende curve weer naar de basistrendlijn van voor de invoering. Het is niet altijd makkelijk het onderscheid te maken tussen het effect dat het gevolg is van begeleidende maatregelen en het effect dat voortvloeit uit de invoering van het puntenrijbewijs zelf.

“Best practices”

De voornaamste aanbeveling van de “Bestpoint”-studie uit 2012 was zich te focussen op de overtredingen die ongevallen veroorzaken.

les routes. Comment peut-on expliquer que la sécurité routière soit très bonne sans permis à points en Suède et aux Pays-Bas et qu'elle soit mauvaise en Grèce où le permis à points existe? Pourquoi procède-t-on à moins de contrôles en Belgique que dans les pays voisins? Les campagnes de prévention sont-elles suffisamment nombreuses?

3. Réponses des invités

Chiffres de 2016

Les chiffres fiables les plus récents sont en effet ceux de 2016, mais les différents facteurs sont régulièrement actualisés. L'impact de la récente modification législative visant à lutter contre la récidive est également évalué. Depuis 2015 – l'année au cours de laquelle la “récidive croisée” est entrée en vigueur – le nombre de déchéances qui ont été prononcées a en tout cas augmenté.

Nombre de pays étudiés

Cette approche a été choisie afin de réunir des informations et des chiffres pouvant être comparés de manière pratique. La France est le premier pays où un permis à points a été introduit à partir de 1992. Une version améliorée a été introduite en Espagne. Un système spécifique décentralisé a été introduit en Autriche. La disponibilité des informations et leur caractère comparable étaient les critères prépondérants.

Étude 2015/2018

L'étude de 2018 s'est basée sur celle de 2015. La question-clé de la dernière étude en date est la suivante: “Quel est l'effet escompté de l'instauration d'un permis à points dans le contexte belge actuel?” La principale conclusion est que l'effet – à situer entre 15 et 20 % – n'est que passager. Après plus ou moins un an et demi, la courbe initialement descendante tend de nouveau vers le niveau de départ d'avant l'introduction. Il n'est pas toujours aisé d'opérer la distinction entre l'effet qui résulte de mesures d'accompagnement et l'effet qui découle de l'instauration du permis à points en tant que tel.

Bonnes pratiques

La principale recommandation de l'étude intitulée “Bestpoint” qui a été menée en 2012 était de se concentrer sur les infractions qui provoquent des accidents.

Rechten van verdediging

Een geverbaliseerde automobilist verliest slechts punten na een onmiddellijke inning of na een definitieve veroordeling. In Frankrijk is een complex systeem in het leven geroepen, waarbij nu eens het gerecht trancheert, dan weer de administratie.

Buitenlandse bestuurders

In Luxemburg bestaat een virtueel rijbewijs met punten, dat in werking treedt wanneer Belgische chauffeurs bijvoorbeeld te veel overtredingen begaan. Frankrijk overweegt dergelijk systeem in te voeren. Op Europees vlak is geen harmonisering in het vooruitzicht gesteld daar alle systemen te verschillend zijn. In Frankrijk bijvoorbeeld kan men al één punt verliezen als de vensters van het voertuig niet transparant genoeg zijn.

Erkenning vervallenverklaring

De Europese Commissie onderzoekt de erkenning in het buitenland van de vervallenverklaring, maar op korte termijn worden geen concrete resultaten verwacht.

Lijst overtredingen

In Spanje verliest men punten wanneer men knoeit met de tachograaf. In dat land kan men punten verliezen indien men één van de 17 door de wetgever opgelijste inbreuken begaat. In Frankrijk telt deze lijst 32 inbreuken. Hoe dan ook moet de wetgever beslissen, maar de “Bestpoint”-studie van 2012 beveelt aan zich te focussen op inbreuken die ongevallen veroorzaken.

Rijden zonder rijbewijs

Het cijfer van 100 000 Franse bestuurders zonder rijbewijs kan niet worden bevestigd. Wat wel kan worden bevestigd, is dat bij één dodelijk ongeval op vijf een bestuurder zonder rijbewijs is betrokken.

Anti-recidivewetgeving

Voortaan zullen ook lichtere overtredingen (die van het radarscherm verdwijnen na onmiddellijke inning) in rekening worden gebracht in het MACH. Zo zouden anteceden ten beheerd kunnen worden op een specifieke manier, bijvoorbeeld wanneer een bepaalde nummerplaat te vaak opduikt.

Droits de la défense

Un automobiliste verbalisé ne perdra des points qu’après une perception immédiate ou une condamnation définitive. En France, il a été créé un système complexe où tranche tantôt la justice, tantôt l’administration.

Conducteurs étrangers

Au Luxembourg, il existe un permis à points virtuel qui entre en vigueur lorsque des conducteurs belges commettent, par exemple, trop d’infractions. La France envisage l’instauration d’un tel système. Au niveau européen, aucune harmonisation n’est prévue, compte tenu des trop grandes disparités entre tous les systèmes. En France, les conducteurs peuvent par exemple perdre un point si les vitres de leur véhicule ne sont pas suffisamment transparentes.

Reconnaissance de la déchéance du droit de conduire

La Commission européenne examine la possibilité d’une reconnaissance à l’étranger de la déchéance du droit de conduire, mais aucun résultat concret n’est attendu à court terme.

Liste des infractions

En Espagne, les conducteurs perdent des points lorsqu’ils trafiquent leur chronotachygraphe et lorsqu’ils commettent l’une des dix-sept infractions répertoriées par le législateur. En France, cette liste comporte trente-deux infractions. La décision appartient quoi qu’il en soit au législateur, mais l’étude “Bestpoint” de 2012 recommande de se concentrer sur les infractions qui provoquent des accidents.

Conduite sans permis

Il est impossible de confirmer l’exactitude du chiffre de 100 000 conducteurs français circulant sans permis, mais il est en revanche possible de confirmer qu’un conducteur sans permis est impliqué dans un accident mortel sur cinq.

Législation antirécidive

Désormais, les infractions plus légères (qui disparaissent des écrans radar après une perception immédiate) seront également enregistrées dans la base de données MACH, permettant ainsi une gestion spécifique des antécédents, par exemple lorsqu’une plaque d’immatriculation donnée apparaît trop souvent.

Middelen federale politie

Meer controles – los van de invoering van het puntenrijbewijs of niet – zullen meer inkomsten genereren maar uiteraard ook meer kosten veroorzaken. Minder ongevallen zal evenwel ook een maatschappelijke winst met zich brengen. Hoe dan ook zal het onderscheid gemaakt moeten worden tussen proactieve controles – naar alcoholmisbruik, gordeldracht en gsm-gebruik achter het stuur – en algemene politiecontroles.

Verdubbeling aantal controles

De voornaamste aanbeveling van de studie betreft de kosteneffectieve verdubbeling van de controles. Alcoholcontroles zouden, om de doelstelling van de Staten-Generaal van 2007 te halen, jaarlijks minstens één op drie bestuurders moeten testen.

Het grote verschil tussen 7,8 en 14,8 miljoen euro is te wijten aan het soort controle dat wordt verdubbeld. Het eerste bedrag stemt overeen met een verdubbeling van de proactieve controles (alcohol, gordel, gsm), het tweede met de verdubbeling van alle types controle, zoals ook die van het zwaar vervoer, mobiele controles, enz.

Maatschappelijk draagvlak

Er werden twee soorten enquêtes gevoerd. De laatste editie van de verkeersveiligheidsenquête stelt de vraag aan ieder individu. Daarnaast werd ook een zogeheten panelenquête gehouden. De resultaten van deze enquêtes verschillen lichtjes, al zijn er grote verschillen per regio. Over heel België is 43 % tegen de invoering van een puntenrijbewijs, is 38 % voor en heeft 17 % geen mening.

Puntenrijbewijs/verkeersveiligheid

De correlatie van verkeersveiligheid en het puntenrijbewijs is vaag. Andere factoren spelen ook een rol. In Zweden en Nederland – twee landen zonder puntenrijbewijs, maar met een strenge sociale norm inzake verkeersveiligheid – scoort deze laatste hoger dan in Griekenland, waar nochtans een puntenrijbewijs in voege is.

Moyens de la police fédérale

Si on augmente le nombre de contrôles, – que le permis à points soit instauré ou non –, il est certes vrai que les recettes augmenteront, mais les coûts également. Toutefois, diminuer le nombre d'accidents sera également bénéfique pour la société. Dans tous les cas, il conviendra de faire la différence entre les contrôles proactifs – qui concernent l'abus d'alcool, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du GSM au volant – et les contrôles de police généraux.

Doubler le nombre de contrôles

La principale recommandation de l'étude concerne le doublement rentable du nombre de contrôles. Il conviendrait d'augmenter le nombre de contrôles d'alcoolémie à au moins un chauffeur sur trois annuellement afin d'atteindre l'objectif des États-Généraux de 2007.

La grande différence entre les 7,8 millions et les 14,8 millions d'euros est imputable aux différents types de contrôles à doubler. Le premier montant correspond à un doublement des contrôles proactifs (alcool, ceinture, gsm) tandis que le second montant se réfère aux contrôles de tous types, tels que les contrôles des transports lourds, les contrôles mobiles, etcétera.

Acceptation sociale

Deux sortes d'enquêtes ont été menées. La dernière édition de l'enquête sur la sécurité routière s'adressait à chaque individu. Parallèlement, une "enquête par panel" a également été organisée. Les résultats des deux enquêtes diffèrent légèrement, même si on constate de grandes différences par région. Sur l'ensemble de la Belgique, 43 % des personnes interrogées s'opposent à l'instauration d'un permis à points, 38 % y sont favorables et 17 % n'ont pas d'opinion.

Permis à points et sécurité routière

La corrélation entre la sécurité routière et le permis à points est vague. D'autres facteurs entrent également en ligne de compte. La Suède et les Pays-Bas par exemple, deux pays sans permis à points mais avec une forte norme sociale concernant la sécurité routière, obtiennent de meilleurs résultats que la Grèce, où le permis à points est pourtant en vigueur.

B. Gedachtewisseling met de heer Francois Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS

1. Uiteenzetting van de minister

Vorige week werd u de wetenschappelijke studie voorgesteld die het VIAS-instituut en de FOD Mobiliteit en Vervoer geheel onafhankelijk tot stand hebben gebracht omtrent de verwachte effecten, de haalbaarheid, de voordelen en de kostprijs van een rijbewijs met punten en van andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. Vandaag wordt nader ingegaan op de conclusies die hieruit uit beleidsoogpunt kunnen worden getrokken.

Hiertoe is het van belang de context en de beleidsdoelstellingen van deze Regering in herinnering te brengen, en te wijzen op de maatregelen die inzake verkeersveiligheid werden genomen. Ook dient erop gewezen dat noch op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007, noch op die van 2011, die hebben plaatsgevonden voordat de minister zijn huidige ambt opnam, noch op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2015, enige maatregel werd genomen om in België een rijbewijs met punten in te voeren.

Het is trouwens verbazend dat geen enkele minister die hem in deze functie sinds 1991 is voorafgegaan, weze het een Vlaming, een Waal of een Brusselaar, deze maatregel heeft genomen of tot uitvoer gebracht.

Verder in deze uiteenzetting zal, met de resultaten van de studie als uitgangspunt, het puntensysteem in de huidige Belgische context aan bod komen.

De beleidsdoelstellingen van de Regering inzake verkeersveiligheid werden duidelijk vastgelegd in het Regeerakkoord:

“De regering zal haar inspanningen inzake verkeersveiligheid voortzetten in coördinatie met de Gewesten. Zij zal maatregelen nemen zodat het aantal zwaargewonden substantieel daalt en schrijft zich in in de Europese doelstellingen om tegen 2020 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen afnemen ten opzichte van 2010.

De versterkte controle omvat ook het verzekerd zijn van het voertuig, de inschrijving ervan en het bezit van een geldig rijbewijs.

De regering maakt werk van een systematische aanpak van recidive. In dat kader wordt onderzocht welk instrument zoals een snellere identificatie van zware

B. Échange de vues avec M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

1. Exposé du ministre

La semaine passée, vous a été présentée l'étude scientifique réalisée en toute indépendance par l'Institut VIAS et le SPF Mobilité et Transports sur les effets attendus, la faisabilité, les bénéfices et le coût d'un permis à points et d'autres mesures en matière de lutte contre la récidive au volant. Aujourd'hui, l'accent sera mis sur les conclusions qu'on peut en tirer du point de vue politique.

Pour ce faire, il y a lieu de rappeler le contexte et les objectifs politiques de ce Gouvernement, et retracer les mesures prises en matière de sécurité routière. Il faut également rappeler que ni lors des États Généraux de la Sécurité Routière de 2007, ni lors ceux de 2011, qui ont eu lieu avant que le ministre n'arrive au pouvoir, ni lors des États Généraux de la Sécurité Routière 2015, une mesure incitant à établir un permis à points en Belgique n'a été adoptée.

Il est d'ailleurs étonnant qu'aucun ministre précédant à ce poste depuis 1991, qu'il soit Flamand, Wallon ou Bruxellois, n'ait pris cette mesure ou ne l'a pas mise en œuvre.

Dans la suite de cette présentation, sur la base des résultats de l'étude, le cas du système à points dans le contexte actuel belge sera évoqué.

Les objectifs politiques du Gouvernement en matière de sécurité routière tels qu'ils ont été clairement inscrits dans l'accord de Gouvernement étaient les suivants:

“Le Gouvernement poursuivra ses efforts en matière de sécurité routière en coordination avec les Régions. Il prendra des mesures afin de diminuer fortement le nombre de blessés graves et il souscrit à l'objectif européen de réduire le nombre de tués sur nos routes de 50 % d'ici 2020, par rapport à 2010.

Le contrôle de l'assurance du véhicule, de son immatriculation et de la possession d'un permis de conduire valable, sera également renforcé.

Le Gouvernement élabore un plan systématique contre la récidive. Dans ce cadre, il examinera les instruments les plus appropriés tels que par exemple: une

inbreuken, een snellere intrekking van het rijbewijs gevolgd door een nieuw rijexamen, het rijbewijs op punten, de cursusverplichtingen, een verhoging van de boetes, ... best kan ingezet worden.”.

Het beleid van de minister is dus in de allereerste plaats gericht op het halen van de doelstelling om tegen 2020 het aantal verkeersdoden met vijftig procent te doen afnemen ten opzichte van 2010. In het Regeerakkoord werd daartoe geen keuze van instrument opgelegd.

Al deze instrumenten werden thans grondig bekeken. Op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2015 werd ook een actieplan tegen recidive voorgesteld, samen met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken.

Dit plan behelsde 15 maatregelen en werd op verzoek van de minister aan een evaluatie onderworpen. Ziehier het resultaat.

Maatregel 1: de nultolerantie inzake alcohol voor onervaren bestuurders

Die maatregel is uitgewerkt en een ontwerptekst werd voorgelegd, maar ondanks de wetenschappelijke argumenten die wijzen op een causaal verband tussen onervarenheid en alcohol achter het stuur, vond de tekst geen gehoor bij de meerderheid. De maatregel komt er wellicht niet onder deze regeerperiode.

Maatregel 2: Duidelijke en veilige verkeersregels opstellen voor het gebruik van elektrische fietsen

Gelet op de snelle ontwikkeling van de technologie inzake gewone en snelle elektrische fietsen, werd het verkeersreglement aangepast om de regels voor dit nieuw soort voertuig te verduidelijken. België is daarmee het eerste land in Europa dat voor de fietsen een “speed pedelec”-wetgeving aanneemt.

Maatregel 3: De wegcode vereenvoudigen

Na twee jaar voorbereidend werk, in overleg met de gewesten, de parketten, de rechtbanken en de politiediensten, werd eind maart een ontwerptekst voorgelegd aan de gewesten. De minister rekent nu op de goede wil van eenieder om vooruitgang te boeken in dit cruciaal dossier, teneinde deze belangrijke hervorming te voltooien.

Maatregel 4: Recidive doeltreffender bestrijden

intensification de l'identification des infractions graves; un retrait plus rapide du permis de conduire suivi d'un nouvel examen; un permis à points; l'obligation de suivre une formation; une augmentation des amendes...”.

La politique du ministre est donc en tout premier lieu centrée sur la réalisation de l'objectif visant à réduire le nombre de tués sur les routes de 50 % d'ici 2020, par rapport à 2010. L'accord de gouvernement n'imposait aucun outil pour y arriver.

Ces outils ont aujourd'hui tous été examinés. Un plan systématique contre la récidive a également été présenté, avec les collègues de la Justice et de l'Intérieur, lors des États Généraux de la Sécurité Routière 2015.

Ce plan en 15 mesures a fait l'objet, à la demande du ministre, d'une évaluation que voici.

Mesure 1: la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices

Cette mesure a été élaborée et un projet de texte a été soumis, mais malgré les arguments scientifiques qui montrent qu'il existe un véritable lien de cause à effet entre le manque d'expérience et la consommation d'alcool au volant, le texte n'a pas été soutenu par la majorité. La mesure ne sera probablement pas adoptée sous cette législature.

Mesure 2: Adopter une réglementation claire et sécurisante pour l'usage des vélos électriques

Face au développement rapide de la technologie des vélos électriques classiques et rapides, le Code de la Route a été adapté afin de clarifier les règles entourant ce nouveau type de véhicule, faisant ainsi de la Belgique le premier pays d'Europe à adopter une législation pour les vélos “speedpédelecs”.

Mesure 3: Simplification du Code de la Route

Après deux ans de travail, en concertation avec les Régions, les parquets et tribunaux et les forces de police, fin mars un projet de texte a été soumis aux Régions. Le ministre compte maintenant sur la bonne volonté de chacun d'avancer dans ce dossier crucial afin de clôturer cette importante réforme.

Mesure 4: Lutter plus efficacement contre la récidive

Maatregel 5: De verplichting van een alcoholslot systematiseren, vooral voor recidivisten

Deze twee maatregelen werden gerealiseerd dankzij de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid. De minister zal hierop terugkomen.

De gewesten verzaken helaas aan hun verantwoordelijkheid om, hoe onpopulair dit ook moge zijn, het alcoholslot bij wijze van preventie ook verplicht te maken voor bussen die kinderen vervoeren.

Maatregel 6: de kosten van de alternatieve straffen op de overtredders verhalen.

Er wordt nog steeds gewerkt aan de verwezenlijking van die maatregel. De minister probeert echter al twee jaar lang een toezegging vanwege de minister van Justitie te krijgen, teneinde beweging te krijgen in het dossier "opleiding als alternatief voor een boete". Ook het betrokken kabinet werd aangesproken met het verzoek om het gebruik van federale subsidies voor het bekostigen van de opleidingen van sommige roekeloze chauffeurs opnieuw te bekijken.

Hopelijk zal de minister van Justitie dit dossier opnieuw als een prioriteit beschouwen nu het dossier-Crossborder (dat geleid heeft tot een hervorming van het inningssysteem voor boetes) en de MaCH-databank afgewerkt zijn.

Maatregel 7: oprichting van een instituut voor de studie van ongevallen.

Niettegenstaande het feit dat de oprichting van een instituut voor de studie van ongevallen ook een aanbeveling was van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in 2011, heeft het desbetreffende wetsontwerp van de minister tot op vandaag tot niets geleid bij gebrek aan een akkoord vanwege het College van procureurs-generaal aangaande het principe dat parallel met gerechtelijke onderzoeken wetenschappelijke onderzoeken kunnen worden gevoerd. Ook op dat vlak zou wat meer ondersteuning vanwege de minister van Justitie welkom zijn.

Gelukkig wordt een deel van de jaarlijkse federale subsidie aan het VIAS-instituut daadwerkelijk aangewend voor ongevallenstudies en kan men dus stellen dat er vandaag toch diepgaand onderzoek inzake ongevallen gebeurt.

Maatregel 8: omstandigheden creëren om de inzet van autonome voertuigen te bevorderen.

Mesure 5: Systématiser l'obligation d'un éthylotest anti-démarrage principalement pour les récidivistes.

Ces deux mesures ont été réalisées grâce à la loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière sur laquelle le ministre reviendra.

Les Régions n'ont malheureusement pas pris leurs responsabilités, bien que ce soit impopulaire, de rendre également l'éthylomètre anti-démarrage obligatoire, de manière préventive, pour les cars et les autobus qui transportent des enfants.

Mesure 6: faire supporter le coût des peines alternatives aux contrevenants

Cette mesure est toujours en cours de réalisation mais cela fait déjà depuis deux ans que le ministre essaie d'obtenir un engagement de la part du ministre de la Justice pour faire avancer ce dossier de la formation comme alternative à l'amende. Son cabinet a également été interpellé pour ré-étudier l'utilisation de subsides fédéraux pour payer les formations de certains chauffards.

Il est à espérer qu'à la suite de la finalisation du dossier Crossborder (qui a conduit à une refonte du système de perception des amendes) et de la base de données MACH, le ministre de la Justice fera à nouveau de ce dossier un dossier prioritaire.

Mesure 7: Créer un institut d'accidentologie

Sans accord du Collège des procureurs-généraux sur le fait que des enquêtes scientifiques peuvent coexister avec des enquêtes judiciaires, le projet de loi du ministre relatif à la création d'un institut d'accidentologie est aujourd'hui lettre morte et ce, malgré que la demande était également une recommandation des États Généraux 2011. Là aussi, on pourrait attendre un peu plus de soutien du ministre de la Justice.

Heureusement, une partie du subside fédéral annuel à l'Institut VIAS est effectivement allouée à la réalisation d'études d'accidentologie, ce qui permet d'affirmer que l'étude approfondie des accidents est quand même une réalité aujourd'hui.

Mesure 8: Créer les conditions pour favoriser la mise en œuvre des véhicules autonomes

In 85 tot 95 % van de dodelijke ongevallen is de menselijke factor de voornaamste oorzaak. Daarom heeft de minister altijd overtuigd ingezet op de technologieën waardoor die factor zou kunnen verkleinen en het aantal doden op onze wegen bijgevolg zou kunnen dalen. Om het testen van autonome voertuigen in veilige omstandigheden toe te staan, werd de verkeerswetgeving al meerdere keren aangepast en dankzij de recentste wijziging – die op 1 mei jongstleden in werking trad – kunnen nog verdergaande tests worden uitgevoerd.

De Ministerraad werd verzocht in te stemmen met een gids voor goede praktijken die werd uitgewerkt in samenwerking met de gewesten, de technologiefederaties en de autobouwers.

Maatregel 9: de verplichting steunen om in de nieuwe voertuigen een Event Data Recorder in te bouwen.

Na jarenlange pleidooien bij de Europese Commissie ziet het ernaar uit dat in de loop van de maand mei een stemming zal plaatsgrijpen betreffende de vanaf 2021-2022 verplichte seriematige inbouw van een soort “zwarte doos” in de nieuwe voertuigen.

Met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer zal het bij een ongeval met een gewoon of later een autonoom en verbonden voertuig gemakkelijker zijn om de verantwoordelijkheid te bepalen. Dat soort toestellen kan worden aangewend om recidive en verkeersovertradingen in het algemeen doeltreffender te bestrijden.

Dan is er het thema van de pakkans. Dit omvat vijf maatregelen. Dit getuigt van het belang dat de minister hieraan hecht in het kader van elke actie die voor meer verkeersveiligheid moet zorgen.

Maatregel 10: de kans op een controle vergroten dankzij het gebruik van betrouwbare en in real time bijgewerkte gegevens door alle betrokken diensten.

De administratie van de minister hebben de inwerkingstelling van de Mercurius-databank afgerond en hebben een *webservice* ter beschikking van de andere diensten gesteld, zodat elke speler er verbinding mee kan maken.

De minister betreurt dat de politie haar deel van de informatica-ontwikkeling nog niet heeft afgewerkt, in samenwerking met de FOD Justitie, waardoor de politiemensen op het terrein de gegevens inzake verval van het recht tot sturen rechtstreeks zouden kunnen raadplegen.

Blijkbaar is dat geen prioriteit. Nochtans is het wegens ons streng systeem inzake intrekking van het rijbewijs

Le facteur humain est dans 85 à 95 % des cas d'accidents mortels le facteur le plus important. C'est pourquoi, l'action du ministre a toujours été résolument tournée vers les technologies qui permettent potentiellement de réduire ce facteur et donc le nombre de tués sur nos routes. Le Code de la Route a été plusieurs fois adapté pour autoriser les tests de véhicules autonomes en toute sécurité, et la dernière modification entrée en vigueur le 1er mai dernier permet de réaliser des tests encore plus poussés.

Le Conseil des ministres a été sollicité pour marquer son accord sur un Code de Bonnes Pratiques réalisé avec les Régions et les fédérations technologiques et des constructeurs automobiles.

Mesure 9: Soutenir l'obligation d'un Event Data Recorder dans les véhicules neufs.

Après de nombreuses années à plaider auprès de la Commission Européenne, il semblerait qu'un vote obligeant l'équipement de série dès 2021-2022 d'une sorte de “boîte noire” dans les nouveaux véhicules, interviendra dans le courant du mois de mai.

Dans le respect de la vie privée, en cas d'accident avec un véhicule classique ou demain autonome et connecté, il sera plus facile d'établir les responsabilités. Ce type d'équipement peut servir à lutter plus efficacement contre la récidive et les infractions routières d'une manière générale.

Vient ensuite le thème du risque de verbalisation. Cinq mesures sont prévues en l'espèce, ce qui montre la volonté du ministre de faire intervenir cet élément dans toute action visant à renforcer la sécurité routière.

Mesure 10: Augmenter le risque de se faire contrôler grâce à l'utilisation, par tous les services concernés, de données fiables et mises à jour en temps réel.

L'administration du ministre a terminé l'opérationnalisation de la base de données Mercurius et a mis à disposition des autres services un *webservice* sur lequel chaque acteur peut venir se connecter.

Le ministre déplore que la police n'ait pas encore achevé les développements informatiques dont la réalisation lui incombe en concertation avec le SPF Justice et qui devraient permettre aux policiers de consulter directement sur le terrain les informations relatives à la déchéance du droit de conduire.

Apparemment, ce n'est pas prioritaire. Pourtant, grâce à notre système sévère en matière de déchéance,

van groot belang de controlecapaciteit op te drijven.

Hoe dan ook, de ontwikkeling van de MACH databank zal het in de toekomst mogelijk maken om het systeem in te stellen met het oog op het vervolgen van recidive inzake onmiddellijke inning en minnelijke schikking. Zoals in de wet ter verbetering van de verkeersveiligheid staat, kunnen vooralsnog zwaardere sancties worden opgelegd.

Maatregel 11: de fraude bij het wegtransport verminderen dankzij beter gecoördineerde en doelgerichte controles.

De controleopdrachten van de inspectiedienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer werden verruimd, opdat de controleurs meer zaken zouden kunnen controleren dan louter de rij- en rusttijden. In het kader van een strategisch plan grijpen nu controles plaats die tussen inspectiediensten worden gecoördineerd en wordt er gewerkt met een veel doelmatiger *risk rating*-systeem voor het gericht controleren van risicobedrijven.

Het in oktober 2016 door de minister genomen koninklijk besluit betreffende het gebruik van de digitale tachograaf in België zal de opvolging en de controle van de wetgeving vergemakkelijken.

Op Europees niveau werd uitvoerig onderhandeld om de maatregelen met betrekking tot de rij- en rusttijden uit te breiden naar de lichte bedrijfsvoertuigen. Binnen de Wegvervoeralliantie heeft België altijd gepleit voor een dergelijke maatregel ten gunste van de verkeersveiligheid.

Maatregel 12: Het gebruik van camera's voor automatische nummerplaatherkenning (ANPR) systematiseren

Met camera's voor automatische nummerplaatherkenning kunnen niet alleen de bestuurders die het verkeersreglement overtreden worden opgespoord, maar ook zij die een boete niet hebben betaald of die niet in orde zijn met het rijbewijs of met de verzekering.

Recent nog heeft de minister het aantal overtredingen uitgebreid die door dat type camera kunnen worden vastgesteld, zoals overtredingen op het inhaalverbod.

Er zijn nog steeds aankoopprocedures aan de gang en de gewesten hebben de installatie van extra camera's aangekondigd. De minister moedigt hen aan zich niet te beperken tot het aankondigen, maar dat type technologie, meer bepaald in de vorm van trajectcontrole, ook op grote schaal toe te passen. Dat valt

il est primordial de renforcer la capacité de contrôle.

En tout état de cause, le développement de la banque de données MaCH permettra à l'avenir d'utiliser le système pour lutter contre la récidive pour ce qui est de la perception immédiate et du règlement transactionnel. Comme le prévoit la loi relative à l'amélioration de la sécurité routière, des sanctions plus lourdes peuvent actuellement être infligées.

Mesure 11: Réduire les fraudes dans le transport routier grâce à des contrôles mieux coordonnés et mieux ciblés

Les missions de contrôle du service d'inspection du SPF Mobilité et Transports ont été élargies pour que les contrôleurs puissent aller plus loin que le contrôle des temps de repos et de conduite. On a maintenant un système de "risk rating" beaucoup plus efficace pour cibler les entreprises à risque et des contrôles coordonnés entre services d'inspection dans le cadre d'un plan stratégique.

L'arrêté royal pris par le ministre en octobre 2016 pour l'utilisation de tachygraphes digitaux en Belgique facilitera le travail de suivi et de contrôle de la législation.

Un important travail de négociation a lieu au niveau européen pour étendre les mesures liées aux temps de conduite et de repos aux utilitaires légers. La Belgique au sein de l'Alliance du Routier a toujours plaidé pour une telle mesure en faveur de la sécurité routière.

Mesure 12: Systématiser l'usage de caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR)

L'usage de caméras automatiques de reconnaissance des plaques permettent non seulement de cibler les conducteurs en infraction routière mais elles peuvent également servir à détecter ceux qui n'auront pas payé leur amende et ceux qui ne sont pas en ordre de permis ou d'assurance.

Encore récemment, le ministre a augmenté le nombre d'infractions pouvant être constatées par ce type de caméra, dont les dépassements interdits.

Des procédures d'achat sont toujours en cours et des annonces ont été faites par les Régions. Le ministre les encourage à dépasser ces annonces et à déployer massivement ce type de technologie, notamment sous la forme de radars-tronçons. C'est de leur responsabilité. En parallèle, il est crucial qu'elles prévoient

onder hun verantwoordelijkheid. Het is van cruciaal belang dat er tegelijk massaal wordt gecommuniceerd om de bestuurders te sensibiliseren en in te lichten over deze nieuwe controlemiddelen. Alleen dan zullen we er samen in slagen de in België al te tolerante maatschappelijke norm met betrekking tot risicogedrag op de weg te veranderen.

Maatregel 13 betreft de verbetering van de kwaliteit van de alcohol- en drugscontroles

Het is belangrijk dat er betere controlemiddelen komen om alcohol of drugs achter het stuur gemakkelijker te kunnen opsporen.

Wat de alcoholcontrole betreft, werd de sampling-methode ontwikkeld. Naar analogie met dit type technologie werkt de FOD Justitie met het NICC aan een speekseltest voor de snelle detectie van druggebruik.

Maatregel 14: Het verder uitbouwen van Crossborder, dat erop gericht is de straffeloosheid van buitenlandse chauffeurs te bestrijden

Zowel de tenuitvoerlegging van de richtlijn als de grensoverschrijdende erkenning van de gegevensuitwisseling werden door de lidstaten tot een goed einde gebracht, onder meer dankzij de goede samenwerking tussen de betrokken diensten.

Aangezien er inzake het verval van het recht tot sturen geen eengemaakt systeem bestaat – zelfs tussen landen waar het rijbewijs op punten van toepassing is – wordt dit dossier momenteel nog op Europees niveau besproken.

Maatregel 15: Een overlegplatform rond ongevalpreventie oprichten.

Het wettelijk kader van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd aangepast opdat de bevoegdheidsverdeling naar aanleiding van de zesde staatshervorming daarin beter wordt weerspiegeld.

Vertegenwoordigers van de gewesten worden stelselmatig op de vergaderingen uitgenodigd. Waar wachten de gewesten op om hetzelfde initiatief te nemen tegenover de federale overheid? Verkeersveiligheid vergt intense samenwerking; de door sommigen voorgestane splitsing is niet wenselijk voor een dermate transversaal en belangrijk thema als verkeersveiligheid.

De federale overheid licht de gewesten in over haar hervormingen, zoals de recentste met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid en de bestrijding van recidive. Waarom organiseren de gewesten dan

une communication massive pour sensibiliser les conducteurs et les informer de ces nouveaux moyens de contrôle. C'est à ce prix que l'on arrivera ensemble à modifier la norme sociale trop tolérante en Belgique par rapport aux comportements à risque sur la route.

La mesure 13 concerne l'amélioration de la qualité des contrôles d'alcool et de drogue

Il importe que les moyens de contrôle évoluent pour détecter plus facilement les traces d'alcool ou de drogue au volant.

Si cela a été le cas pour les contrôles d'alcool, où la méthode de sampling a été développée. Par analogie avec ce type de technologie, le SPF Justice collabore avec l'INCC à un test salivaire permettant la détection rapide de consommation de drogue.

Mesure 14: Continuer la mise en œuvre de Crossborder qui vise à contrer l'impunité du conducteur étranger

Tant la mise en œuvre de la Directive que la reconnaissance transfrontalière des échanges de données ont pu être finalisés entre États membres grâce notamment à la bonne collaboration des services concernés.

Comme il n'existe pas de système unifié de déchéance du droit de conduire, même entre pays ayant un permis à points, ce dossier fait encore l'objet de discussions au niveau européen.

Mesure 15: Créer une plateforme de concertation pour la prévention des accidents.

Le cadre de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière a été modifié pour qu'il reflète mieux la répartition des compétences suite à la sixième réforme de l'État.

Des représentants des Régions sont systématiquement invités aux réunions. Qu'attendent les Régions pour faire de même vis-à-vis de l'administration fédérale? La sécurité routière impose une collaboration intense et la séparation prônée par certains n'est pas souhaitable pour un sujet aussi transversal et important que la sécurité routière.

Pourquoi, quand le fédéral informe les Régions de ses réformes, notamment de la dernière relative à l'amélioration de la sécurité routière, et de la lutte contre la récidive, les Régions n'organisent pas une communication

geen gezamenlijke communicatie langs de autosnelwegen of via hun communicatiekanalen? Dat is nochtans een essentiële voorwaarde voor het welslagen van de maatregelen die in dit Parlement nagenoeg eenparig werden goedgekeurd.

De gewesten willen in de komende maanden hun eigen Staten-Generaal organiseren: de deur van de minister staat open indien ze wensen samen te werken voor een betere verkeersveiligheid.

Al twee jaar neemt de minister zijn verantwoordelijkheid. Van de vijftien maatregelen zijn er dertien geïmplementeerd of zullen nog tijdens deze regeerperiode gerealiseerd worden. Jammer genoeg zijn enkele maatregelen op verzet gestoten ondanks het feit dat ze onmiskenbaar bijdragen aan de verkeersveiligheid. Aan de federale partners (van Binnenlandse Zaken en van Justitie) en aan de partners uit de Gewesten vraagt de minister dat ze hun werk zouden voortzetten teneinde de verbintenissen na te komen die bij het begin van de regeerperiode werden aangegaan.

Het is verbazend dat geen enkele minister die hem in deze functie sinds 1991 is voorafgegaan, weze het een Vlaming, een Waal of een Brusselaar, deze maatregel heeft genomen of tot uitvoer gebracht. De reden is dat er andere methoden en andere maatregelen bestaan die actief kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bestrijding van recidive.

Sinds 1990 en tot op heden evolueren het arsenaal aan middelen om recidive te bestrijden en de verbetering van de verkeersveiligheid in de goede richting.

Het juridisch arsenaal alsook de informatica en de technologie in de voertuigen zijn aanmerkelijk veranderd, en de uitdagingen van vandaag zijn niet dezelfde als die van de voorbije generaties.

De regel is misschien nog niet bekend bij het grote publiek, maar zeker wel bij de Kamer: op 1 januari 2015 is de eerste totaalaanpak van recidive in België van kracht geworden. Het recidivebeginsel is voortaan niet langer alleen op overtredingen van hetzelfde type toepasselijk, maar ook, "op gekruiste wijze", op alle zwaardere overtredingen.

In vergelijking met de puntensystemen vormt deze aanpak van de recidive, nog uitgebreid naar het rijden zonder verzekerd te zijn en verder verstrengd met de wet van 6 maart 2018, het verder uitbouwen van een Belgische regeling die zeer krachtadig optreedt tegen de zwaarste verkeersovertredingen.

conjointe le long des autoroutes ou via leurs canaux de communication? C'est pourtant une condition essentielle du succès des mesures adoptées à la quasi-unanimité au sein de ce Parlement.

Les Régions souhaitent organiser leurs États Généraux de leur côté dans les prochains mois: la porte du ministre est ouverte si elles souhaitent collaborer à améliorer la sécurité routière.

Le ministre prend ses responsabilités en la matière depuis deux ans déjà. Treize des quinze mesures prévues ont été mises en œuvre ou le seront encore au cours de la législature actuelle. Plusieurs mesures ont malheureusement suscité des contestations, alors qu'elles contribuent incontestablement à améliorer la sécurité routière. Le ministre demande à ses partenaires fédéraux (de l'Intérieur et de la Justice) et régionaux de poursuivre leurs efforts de mise en œuvre des obligations contractées au début de la présente législature.

Il est étonnant qu'aucun ministre précédent à ce poste depuis 1991, qu'il soit Flamand, Wallon ou Bruxellois, n'ait pris cette mesure ou ne l'a pas mise en œuvre. Et pour cause, car il existe d'autres méthodes et d'autres mesures qui peuvent activement contribuer à améliorer la lutte contre la récidive.

Depuis 1990 et ce jusqu'à aujourd'hui, l'arsenal de lutte contre la récidive et l'amélioration de la sécurité routière a évolué. Et dans le bon sens.

L'arsenal juridique, informatique et technologique dans les véhicules a considérablement changé et les défis d'aujourd'hui sont différents de ceux des générations passées.

La règle est peut-être encore méconnue du grand public mais certainement pas de la Chambre: le 1er janvier 2015 est entrée en vigueur la première approche globale de la récidive en Belgique. Le principe de la récidive ne s'applique désormais plus aux seules infractions d'un même type mais s'applique également de manière "croisée" à toutes les infractions les plus graves.

Par comparaison avec les systèmes à points, cette approche de la récidive, étendue à la conduite sans assurance et renforcée par la loi du 6 mars 2018, participe au développement d'une réglementation belge qui lutte avec beaucoup de fermeté contre les infractions routières les plus graves.

Jammer genoeg komt die regelgeving niet in de mediaberichtgeving aan bod, noch wordt er meer ruchtbaarheid aan gegeven. Sinds de Zesde Staatshervorming is dat een gewestbevoegdheid.

Het Belgische systeem is nochtans niet ingewikkeld.

In de meeste zware gevallen (forse overschrijding van de maximumsnelheid, alcohol, vluchtmisdrijf) geldt de volgende regel:

— 1 overtreding = een facultatief verval van het recht tot sturen (+ geldboete en/of gevangenisstraf);

— 2 overtredingen in 3 jaar = een verplicht verval van het recht tot sturen met 4 herstelexamens. De overtreder moet dus opnieuw voor het theoretisch en het praktisch rijexamen slagen alsook medische en psychologische tests ondergaan (bovenop een geldboete en/of een mogelijke gevangenisstraf).

Pas drie maanden geleden heeft het Parlement een nieuw maatregelenpakket aangenomen en aldus het juridisch arsenaal aangevuld voor alle maatschappelijk minst acceptabele overtredingen.

Het bevel tot betaling werd ingesteld, evenals de verruimde dossierbehandelingsmogelijkheden; dat moet voorkomen dat sommige worden geseponeerd.

Zwaardere sancties werden ingesteld voor wie vluchtmisdrijf pleegt, voor wie het stuur neemt ondanks een verval van het rijbewijs en voor wie kwaadwillig het verkeer belemmert. Dit ontwerp werd eenparig aangenomen.

De minister heeft verkregen dat stelselmatig een alcoholslot wordt geplaatst bij recidive vanaf 1,2 promille in het bloed en indien hoge alcoholconcentraties worden geconstateerd.

Op verzoek van de volksvertegenwoordigers werd de rechters weliswaar een zekere beoordelingsruimte gelaten, maar de boodschap is duidelijk: rijden onder invloed zal vanaf 1 juli 2018 zwaarder worden bestraft.

Daarvoor is er helemaal geen rijbewijs met punten nodig. Wie in België een verkeersovertreding begaat met een promille van 1,8 g/l, wordt met onmiddellijke ingang voor drie maanden vervallen verklaard van het recht tot sturen en moet gedurende minstens één jaar een alcoholslot in zijn voertuig plaatsen.

Dat is niet alles. Om het werk van de politiediensten makkelijker te maken, werd de "responsabilisering van de eigenaar van de nummerplaat" op hun verzoek

Malheureusement, cette réglementation ne fait pas l'objet d'un battage médiatique ou d'une communication plus importante. Depuis la 6ème réforme de l'État, c'est une compétence régionale.

Et pourtant, le système belge n'est pas compliqué.

Dans la plupart des cas graves (excès de vitesse important, alcool, accident, délit de fuite), la règle est la suivante:

— 1 infraction = une déchéance facultative du droit de conduire (+ amende et/ou une peine de prison);

— 2 infractions en 3 ans = une déchéance obligatoire du droit de conduire avec 4 examens de réintégration. Le contrevenant doit donc repasser le permis théorique, le permis pratique et passer des examens médicaux et psychologiques (en plus d'une amende et/ou d'une peine de prison possible).

Il y a seulement trois mois, le Parlement a adopté une nouvelle batterie de mesures et ainsi complété l'arsenal juridique pour toutes les infractions qui sont socialement les plus inacceptables.

L'ordre de paiement a été introduit ainsi que les possibilités de traitement des dossiers étendues pour éviter que certains soient classés "sans suite".

Les sanctions ont été alourdies pour les auteurs d'un délit de fuite, les conducteurs qui prennent le volant en dépit d'une déchéance du droit de conduire et les personnes qui auront méchamment entravé la circulation. Ce projet a été adopté à l'unanimité.

Le ministre a obtenu que le recours à l'éthylomètre antidémarrage soit systématique en cas de récidive à partir de 1,2 gramme d'alcool par litre de sang et pour les hauts taux d'alcool constatés.

À la demande des députés, une certaine marge d'appréciation a été laissée aux juges mais le message est clair: la conduite sous influence sera plus lourdement sanctionnée à partir du 1er juillet 2018.

Pour cela, point besoin d'un permis à points. En Belgique, une infraction avec 1,8 g/l de sang, c'est automatiquement une déchéance du droit de conduire de trois mois + l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage pour un an au minimum.

Ce n'est pas tout. À la demande des services de police, pour leur faciliter le travail, la notion de responsabilisation du titulaire de la plaque a été renforcée.

aangescherpt. De bewijslast werd omgekeerd, teneinde het werk te verlichten en dus extra middelen vrij te maken voor het uitvoeren van controles.

Wat leveren al deze maatregelen op? Hoe efficiënt zijn die werkzaamheden?

De verkeersdodencurve daalt nog steeds, in lijn met de doelstellingen.

Volgens Vias werden het voorbije decennium op onze wegen 2 910 levens gespaard. Tevens werden 59 366 ongevallen met lichamelijk letsel voorkomen.

In 2017 werd een recorddaling opgetekend van het aantal ongevallen met voetgangers, bestuurders van tweewielige motorvoertuigen, wagens en bestelwagens. Ook bij de fietsers, motorrijders en inzittenden van personenwagens daalde het aantal verkeersdoden tot een historisch laag cijfer.

Elke verkeersdode is er één te veel. Het Belgisch model wordt jaar na jaar verfijnd en levert vandaag betere resultaten op dan dat van onze burens die een systeem van rijbewijs op punten hanteren.

Het Belgisch model is op het vlak van het aantal verkeersdoden vergelijkbaar met dat van de landen die in het kader van het Vias-onderzoek werden bestudeerd; dat cijfer ligt in de lijn van het Europees gemiddelde.

Het klopt dat België ongetwijfeld te lang heeft gewacht met het implementeren van een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid. Hoewel ons land het op het vlak van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners nog steeds slechter doet dan het Europees gemiddelde, wordt de jongste jaren echter vastgesteld dat die achterstand sneller wordt ingelopen. De Belgische cijfers blijven dalen, terwijl ze stijgen in de meeste van onze buurlanden die het rijbewijs met punten hebben ingesteld.

De doeltreffendheid van het Belgisch model kan tevens worden afgemeten aan het aantal gevallen waarin het recht op sturen vervallen wordt verklaard en waarin het rijbewijs wordt ingetrokken.

Het staat buiten kijf dat verschillende systemen moeilijk onderling voor 100 % vergelijkbaar zijn, maar men kan niet om de vaststelling heen dat het rijbewijs in ons land verhoudingsgewijs makkelijker wordt ingetrokken dan in de overige benchmarklanden.

In de tabel op het scherm is duidelijk te zien dat het aantal vervallenverklaringen – dat wil zeggen die van minstens drie maanden, met vier herstelexamens – in

La charge de la preuve a été renversée pour soulager et donc dégager des moyens supplémentaires pour effectuer des contrôles.

Quel est le résultat de toutes ces mesures? Quelle est l'efficacité de ce travail?

La courbe continue de descendre conformément aux objectifs.

Ces dix dernières années, selon VIAS, ce sont 2 910 vies qui ont été épargnées sur nos routes. Ce sont également 59 366 accidents corporels qui ont été évités.

En 2017, des records historiques à la baisse du nombre d'accidents impliquant des piétons, des conducteurs de deux-roues motorisés, de voitures et de camionnettes ont été atteints. Idem pour les records à la baisse du nombre de tués parmi les cyclistes, les motards et les occupants de voiture.

Chaque tué sur la route est un mort de trop. Le modèle belge est affiné d'année en année et ses résultats sont actuellement meilleurs que ceux enregistrés par nos voisins qui appliquent un système de permis à points.

En termes de nombre de tués, le modèle belge est comparable aux pays étudiés dans le cadre de l'étude de VIAS et à la moyenne européenne.

Il est vrai que la Belgique a sans doute trop traîné dans la mise en place d'une politique efficace en matière de sécurité routière. Mais si la Belgique reste encore au-dessus de la moyenne européenne en termes de tués par million d'habitants, on constate ces dernières années que le retard est résorbé plus rapidement. Les chiffres continuent de baisser alors qu'ils augmentent chez la plupart de nos voisins qui ont le permis à points.

L'efficacité du modèle belge peut également se mesurer en termes de nombre de déchéances du droit de conduire et de retraits de permis.

Il est bien sûr difficile de comparer totalement des systèmes différents, mais force est de constater que proportionnellement aux pays du benchmark, le permis est plus facilement retiré en Belgique que dans les autres pays.

Dans le tableau à l'écran, on voit clairement que le pourcentage du nombre de déchéances prononcées, si on ne prend que les déchéances de trois mois minimum

België procentueel bijna dubbel zo hoog ligt als in Frankrijk (0,325 % tegenover 0,175 %) en ongeveer vijf keer zo hoog als in Spanje.

Met de inwerkingtreding van de wet van 2015 betreffende de gekruiste recidive zal het aantal vervallenverklaringen van het recht tot sturen de komende jaren uiteraard blijven toenemen.

Alle overtredingen in het rood in Frankrijk (met uitzondering van de vaststelling waarbij iemand recidiveert met 0,5 g/l alcohol in het bloed) geven in België aanleiding tot een verplichte vervallenverklaring van minstens 3 maanden, met 4 herstelexamens.

In verband met de zware snelheidsovertredingen, met de overtredingen van de leerling-bestuurders en met de vierdegraadsovertredingen is België strenger dan Frankrijk en Spanje.

Inzake alcohol werd het verplichte alcoholslot ingevoerd vanaf 1,8 g/l en, bij recidive, vanaf 1,2 g/l alcohol in het bloed, wat veel strenger is dan het Franse of het Spaanse systeem.

In Frankrijk bedraagt de nietigverklaring van het rijbewijs met punten weliswaar zes maanden wanneer alle punten zijn kwijtgespeeld (negen maanden vanaf de tweede keer), terwijl het verval van het recht tot sturen in het Belgische systeem varieert van 8 dagen tot 1 jaar of levenslang, naargelang van het soort vastgestelde overtreding. In België werd er echter voor gekozen de rechter een grotere beoordelingsvrijheid te laten naargelang er al dan niet verzwarende omstandigheden bestaan.

Zoals het Regeerakkoord bepaalt, werden de verwachte effecten van een rijbewijs met punten in België onderzocht.

Uit het onderzoek blijkt dat in eerste instantie een tijdelijke daling van het aantal verkeersdoden zou kunnen worden waargenomen. Het onderzoek stelt tevens dat niet uitgesloten kan worden dat hetzelfde effect verkregen zou kunnen worden door het uitvoeren van meer controles en sensibiliseringscampagnes zonder een puntensysteem in te voeren.

Tevens benadrukt het onderzoek dat een systeem met een rijbewijs met punten pas doeltreffend kan zijn als de pakkans hoger ligt; zowel in absolute cijfers als in internationaal perspectief is die in België echter vrij laag.

Daarom spitst het onderzoek van VIAS zich logischerwijze toe op de pakkans in België als barometer van

avec le passage de quatre examens de réintégration, la Belgique retire environ deux fois plus de permis que la France (0,325 % par rapport à 0,175 %) et environ cinq fois plus que l'Espagne.

Évidemment, avec l'entrée en vigueur de la loi de 2015 relative à la récidive croisée, le nombre de déchéances du droit de conduire continuera d'augmenter dans les prochaines années.

Toutes les infractions en rouge en France (à l'exception du constat d'une personne contrôlée en récidive avec 0,5 g/l d'alcool dans le sang) donnent lieu en Belgique à une déchéance obligatoire minimum de 3 mois + les 4 examens de réintégration.

Par rapport aux graves excès de vitesse, aux infractions commises par les novices et pour toutes les infractions du 4ème degré, la Belgique est plus sévère que la France et que l'Espagne.

En matière d'alcool, l'éthylomètre obligatoire a été introduit à partir de 1,8 g/l et en cas de récidive à partir de 1,2 g/l d'alcool dans le sang, ce qui est beaucoup plus sévère que le système français ou espagnol.

Certes, l'annulation du permis à points est de six mois en France quand tous les points ont été retirés (neuf mois la deuxième fois) alors que la déchéance du droit de conduire dans le système belge varie de 8 jours à 1 an ou à vie en fonction du type d'infraction constatée. Mais en Belgique, le choix a été fait de laisser au juge une plus grande liberté d'appréciation en fonction des circonstances aggravantes ou non.

Comme prévu dans l'accord de Gouvernement, les effets attendus d'un système de permis à points en Belgique a été étudié.

Il ressort de l'étude qu'une diminution temporaire du nombre de tués sur les routes pourrait être observée dans un premier temps. L'étude dit aussi qu'on ne peut exclure que cet effet pourrait être obtenu également par une augmentation des contrôles et des campagnes de sensibilisation sans introduction d'un système à points.

L'étude insiste également sur le fait que, pour que le système d'un permis à points soit efficace, il faut augmenter la probabilité de se faire contrôler, laquelle, tant en valeur absolue que dans une perspective internationale, est assez faible en Belgique.

C'est pourquoi, fort logiquement, l'étude de VIAS se concentre sur la probabilité de se faire contrôler

de doeltreffendheid van een dergelijk systeem bij ons.

Een rijbewijs met punten gaat overigens gepaard met een aantal ongewenste effecten, zoals het rijden zonder rijbewijs of met een vals rijbewijs, een stijging van het aantal vluchtmisdrijven en “puntenhandel” tussen weggebruikers.

Die ongunstige effecten mogen uiteraard niet worden onderschat in een kosten-batenanalyse van een puntensysteem.

Er bestaat een wetenschappelijk verband tussen de pakkans, ongeacht of die objectief dan wel subjectief is, en de impact op de maatschappelijke norm. Een lage pakkans heeft een negatieve impact op de maatschappelijke norm.

Een heel tolerante maatschappelijke norm, zoals die welke in België kan worden vastgesteld, leidt tot gevaarlijker rijgedrag.

De controles maar ook de sensibiliseringscampagnes van de gewesten zijn belangrijk, niet alleen om overtredingen vast te stellen maar ook om de maatschappelijke norm positief te beïnvloeden.

De in dit onderzoek vermelde objectieve pakkanscijfers zijn een primeur voor België; de deskundigen van VIAS en van de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben er dan ook nadrukkelijk op gewezen dat het aantal controles minstens moet worden verdubbeld en dat idealiter de pakkans voor dronken rijden, het niet dragen van de veiligheidsgordel en het bellen achter het stuur drastisch moet worden verhoogd.

De hier gehanteerde cijfers zijn afkomstig uit het overtredingenrapport 2017 van de federale politie; daarin wordt vastgesteld dat de Belg gemiddeld één alcoholcontrole om de 60 000 km ondergaat, dat wil zeggen één keer om de vier jaar als we ervan uitgaan de Belg gemiddeld 15 000 km per jaar rijdt. Dat is veel te weinig.

Dit wordt eveneens in de grafiek geïllustreerd: terwijl in Europa gemiddeld 28 % van de bestuurders minstens één keer per jaar gecontroleerd worden, ligt dat gemiddelde in België op 19 %.

Om af te ronden wil de minister vijf belangrijke punten benadrukken:

1. In België blijft het aantal verkeersdoden jaar na jaar dalen en de jongste jaren tegen een sneller tempo dan in de buurlanden.

en Belgique comme baromètre de l'efficacité d'un tel système chez nous.

Un certain nombre d'effets pervers sont observables avec un permis à points tels que la conduite sans permis ou avec un faux permis, l'augmentation des délits de fuite et le trafic de points entre usagers.

Ces effets pervers ne doivent évidemment pas être sous-estimés dans une analyse coût/bénéfice d'un système à points.

Il existe un lien scientifique entre la probabilité de se faire contrôler, qu'elle soit objective ou subjective, et l'incidence sur la norme sociale. Si le risque de se faire contrôler est faible, l'incidence sur la norme sociale est négative.

Et une norme sociale très tolérante, comme ce que nous pouvons constater en Belgique, nous conduit à adopter des comportements dangereux sur la route.

Les contrôles mais aussi les campagnes de sensibilisation réalisées par les Régions sont importants également pour constater les infractions mais aussi pour jouer un impact positif sur la norme sociale

Les chiffres objectifs de la chance de se faire contrôler donnés dans le cadre de cette étude sont une première en Belgique et c'est pour cette raison que les spécialistes de VIAS et du SPF Mobilité et Transports ont tellement insisté sur la priorité d'au moins doubler le nombre de contrôles et au mieux d'augmenter drastiquement la chance de se faire contrôler pour l'alcool au volant, le port de la ceinture et l'usage du téléphone en roulant.

Les chiffres utilisés ici datent du rapport sur les infractions de la Police fédérale de 2017 et on constate qu'en moyenne un belge subit un contrôle d'alcool tous les 60 000 km, soit une fois tous les quatre ans si on part du principe que le belge moyen roule en moyenne 15 000 km par an. C'est beaucoup trop peu.

Cela ressort également du graphique: alors qu'en Europe, 28 % des conducteurs sont contrôlés au moins une fois par an en moyenne, en Belgique, cette moyenne s'élève à 19 %.

En guise de conclusion, le ministre souhaite mettre en exergue cinq points importants:

1. La Belgique continue chaque année à baisser le nombre de tués sur les routes, plus rapidement ces dernières années que ses voisins européens.

Het Belgische model is dus doeltreffend.

2. Het Belgisch model sorteert hetzelfde effect als het rijbewijs met punten. Veel verkeersovertredingen worden in België verhoudingsgewijs vaker bestraft met het vervallen verklaren van het recht tot sturen (verhoudingsgewijs dubbel zo vaak als in Frankrijk). Het Belgisch model is dus streng genoeg, of zelfs strenger, dan een puntensysteem.

3. In het licht van de opeenvolgende implementering van de maatregelen van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, en inzonderheid rekening houdend met de recentste wetten om recidive efficiënter tegen te gaan en strenger te bestraffen, kan men niet om de vaststelling heen dat het Belgisch model nog steeds wordt aangescherpt. De recent genomen maatregelen zullen pas vanaf 1 juli 2018 uitwerking hebben (de datum waarop de verplichting tot het plaatsen van een alcohol-slot in werking treedt) en zullen zich pas de volgende maanden voelbaar zijn.

4. Het ziet ernaar uit dat de verbetering van de verkeersveiligheid in België het best kan worden aangepakt als volgt:

Het aantal controles moet worden opgevoerd. Er zijn hoopvolle aanwijzingen dat de politie en de gewesten willen doorgaan met het investeren in controletoestellen. Tevens zal moeten worden geëvalueerd of die inspanningen zichtbaar worden in de cijfers. De sensibilisering en de communicatie over het bestaande systeem moeten beter, aangezien te weinig mensen zich bewust zijn van de sancties waarin ons land al voorziet. Ook op dat vlak zou een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten een goede zaak zijn. De minister beveelt aan één of meer omvangrijke affichecampagnes te organiseren, met de audiovisuele middelen die momenteel door de gewesten worden beheerd.

De financiële investeringen in verkeersveiligheid, alsook de investeringen in een betere infrastructuur en de nieuwe technologieën, moeten bij voorrang in deze beide domeinen gebeuren.

5. Op kruissnelheid kan MACH tevens de antecedenten beheren, waardoor dus ook herhaalde "kleine" snelheidsovertredingen kunnen worden vervolgd.

Het ware zinvol dat het departement Justitie doorgaat met de implementering van de jongste maatregelen en de door het systeem gehanteerde parameters verfijnt, bijvoorbeeld om de bepalen welke combinaties van overtredingen van de tweede en van de derde graad ertoe zouden leiden dat het rijbewijs sneller wordt ingetrokken.

Le modèle belge est donc efficace.

2. Le modèle belge produit les mêmes effets qu'un permis à points. Pour de nombreuses infractions, le nombre de déchéances prononcées en Belgique (à savoir proportionnellement, 2 fois plus qu'en France) est plus important. Le modèle belge est donc suffisamment, voire plus sévère, qu'un système à points.

3. Avec la mise en œuvre successive des mesures prévues par les États Généraux de la Sécurité Routière, et plus particulièrement compte tenu des dernières lois visant à lutter plus efficacement et plus sévèrement contre la récidive, force est de constater que le modèle belge continue d'être renforcé. Les dernières mesures ne produiront leurs effets qu'à partir du 1er juillet (date d'entrée en vigueur de l'éthylomètre anti-démarrage obligatoire) et dans les prochains mois.

4. Les pistes les plus certaines pour améliorer la sécurité routière en Belgique semblent être les suivantes:

Il faut augmenter le nombre de contrôles. Il y a des signes encourageants que la police et les Régions veulent continuer à investir dans des appareils de contrôle. Il faudra également évaluer si cela se traduit dans les chiffres. Il faut améliorer la sensibilisation et la communication sur le système existant car trop peu de gens ont conscience des sanctions déjà prévues en Belgique. Une coopération entre le fédéral et les Régions serait dans ce domaine également positive. Jle ministre recommande d'organiser une ou plusieurs vastes campagnes d'affichage, avec les moyens audiovisuels aujourd'hui au main des Régions.

Les investissements financiers en matière de sécurité routière, outre les investissements dans une meilleure infrastructure et les nouvelles technologies, doivent prioritairement viser ces deux domaines.

5. MACH à son plein potentiel permettrait aussi de gérer les antécédents et donc poursuivre également les petites récidives en matière de vitesse.

Il serait intéressant que le département de la Justice continue le travail de mise en œuvre des dernières mesures et assure un paramétrage plus fin du système. Par exemple, pour déterminer, les combinaisons d'infractions des 2ème et 3ème degrés qui mèneraient à un retrait plus rapide du permis de conduire.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Laurent Devin (PS) onderstreept de verdeeldheid binnen de meerderheid omtrent het puntenrijbewijs. Alle deelnemers aan het verkeer hebben andere belangen naargelang ze automobilist of zwakke weggebruiker zijn. Het is dan ook niet eenvoudig een geheel objectief beeld te schetsen van de maatregelen die moeten worden genomen om de verkeersveiligheid omhoog te krikken. De spreker heeft derhalve een aantal concrete vragen. Er wordt een pleidooi gehouden voor meer controles, maar heeft men ook overwogen ISA ('intelligent speed adapter') te installeren in de nieuwe auto's? Voor meer sensibilisering, voortaan een gewestelijke bevoegdheid, staat het de minister vrij zich te wenden tot de minister-presidenten van de drie Gewesten. Weliswaar moet samen worden uitgemaakt welke doelgroep men wil bereiken. De minister heeft het regeerakkoord blijkbaar niet mee onderhandeld, want hij is duidelijk geen voorstander van het rijbewijs met punten. Houdt hij er ook rekening mee dat hij, indien hij meer controles wil uitvoeren, hij hiervoor budgettaire middelen nodig heeft die hem op regeringsvlak door het besparingsbeleid worden ontcijferd? Blijkbaar zijn twee Vlaamse regeringspartners felle voorstanders van het puntenrijbewijs, hoe verloopt het debat binnen de regering hierover? Meer controles veronderstellen meer samenwerking tussen de federale en de lokale politie. Vandaag zijn het vaak de politiezones die hierin investeren, terwijl in Henegouwen 55 % van het kader van de federale politie niet wordt ingevuld. Dit valt weliswaar niet onder de bevoegdheid van de minister, maar wel onder die van de regering.

De heer Emmanuel Burton (MR) constateert dat het huidige verkeersbeleid al veel positieve resultaten heeft opgeleverd. België scoort beter dan de buurlanden. De Gewesten zijn voortaan voor meer materies bevoegd, maar een en ander wordt gecoördineerd met de politiezones. De invoering van het puntenrijbewijs moet onderworpen worden aan een kosten-batenanalyse en niet door ideologische voorkeuren worden ingegeven. Veel kan worden verwacht van de nieuwe technologieën om de verkeersveiligheid te verhogen. De sensibiliseringscampagnes moeten worden gehouden, los van de invoering van een puntenrijbewijs. Het vervolgbeleid van het departement Justitie sluit niet altijd naadloos aan bij het verkeersbeleid van de minister.

2. Questions et observations des membres

M. Laurent Devin (PS) souligne les dissensions créées au sein de la majorité par le permis de conduire à points. Les intérêts de tous les usagers de la route divergent selon qu'ils sont automobilistes ou usagers faibles de la route. Aussi n'est-il pas évident de broser une image totalement objective des mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière. L'intervenant souhaite dès lors poser un certain nombre de questions concrètes. Il a été plaidé en faveur d'une augmentation du nombre de contrôles, mais a-t-on également envisagé d'installer ISA ('intelligent speed adapter') dans les nouvelles voitures? Pour accroître la sensibilisation, matière relevant désormais des compétences régionales, le ministre a le loisir de s'adresser aux ministres-présidents des trois Régions. Il est vrai qu'il s'agira de définir conjointement le groupe-cible que l'on souhaite atteindre. Le ministre n'a manifestement pas participé à la négociation de l'accord de gouvernement, dès lors qu'il n'est clairement pas partisan du permis à points. A-t-il également tenu compte du fait que, s'il entend augmenter le nombre de contrôles, il devra disposer des moyens budgétaires nécessaires à cet effet, moyens qui lui sont refusés au sein du gouvernement en raison de la politique d'austérité? Il s'avère que deux partis flamands de la majorité gouvernementale sont de fervents partisans du permis à points; comment le débat se déroule-t-il à ce sujet au sein du gouvernement? Une augmentation du nombre de contrôles suppose une collaboration accrue entre la police fédérale et la police locale. Actuellement, ce sont souvent les zones de police qui investissent dans ce domaine, alors que, dans le Hainaut, il n'est pas pourvu à 55 % du cadre de la police fédérale. Certes, cela ne relève pas de la compétence du ministre, mais bien de celle du gouvernement.

M. Emmanuel Burton (MR) note que l'actuelle politique de la circulation routière a déjà produit de nombreux résultats positifs. La Belgique obtient de meilleurs résultats que ses voisins. Les Régions sont désormais compétentes pour un plus grand nombre de matières, mais la coordination est assurée avec les zones de police. L'instauration du permis à points devrait faire l'objet d'une analyse coûts-avantages et ne pas être dictée par des préférences idéologiques. On peut attendre beaucoup des nouvelles technologies pour améliorer la sécurité routière. Les campagnes de sensibilisation doivent être menées, indépendamment de l'instauration d'un permis à points. La politique de poursuites du ministère de la Justice n'est pas toujours en parfaite adéquation avec la politique menée par le ministre en matière de circulation routière.

Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a) stelt dat het puntenrijbewijs al 28 jaar in de wet werd ingeschreven en niet meer is dan een stok achter de deur om hardleerse bestuurders mores te leren. Om de pakkans te doen stijgen, is sowieso overleg met de Gewesten nodig. Er zijn landen die inzake verkeersveiligheid beter scoren dan België én een systeem met strafpunten hebben. De spreekster vraagt zich af wat de echte reden is voor het verzet van de federale verkeersminister tegen de invoering van het rijbewijs met punten die ook in het Vlaams regeerakkoord werd ingeschreven.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) hekelt de snelheid waarmee de minister nog voor de studie in het parlement was besproken het rijbewijs met punten afvoerde. De minister is nooit een voorstander geweest en zal het ook nooit worden, ongeacht de studies die hierover nog gemaakt zullen worden en zonder rekening te houden met het feit dat twee Vlaamse regeringspartners felle voorstanders zijn. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in België – 56 per miljoen inwoners – is veel te hoog. Zelfs indien de invoering van het puntenrijbewijs tijdelijk 15 % minder verkeersslachtoffers impliceert, moet ze ernstig worden overwogen. De pakkans moet sowieso worden verhoogd. De spreker vraagt zich af waarom de studie slechts focust op twee landen terwijl een benchmarking veronderstelt dat alle landen met een puntenrijbewijs onderzocht dienden te worden. De kosten – minimum 5 miljoen euro bij de aanvang en jaarlijks 8 tot 15 miljoen euro – die de invoering met zich zou brengen zijn niet overtuigend. Ten eerste heeft een mensenleven geen prijs, en ten tweede worden in de jaarlijkse kostprijs de kosten die verband houden met een verdubbeling van het aantal controles verrekend. Die bewuste verwarring maakt een objectief debat onmogelijk. De verdubbeling van het aantal controles moet sowieso geschieden los van de invoering van het rijbewijs met punten. Het zogenaamd pervers effect dat meer bestuurders zonder rijbewijs zouden gaan rijden is niet noodzakelijk het gevolg van het bestaan van een rijbewijs met punten. In België rijden volgens de jongste cijfers (het aantal zaken dat in 2015 door politierechtbanken werden behandeld, dus alleen de gevallen die overduidelijk bewezen konden worden) minstens 15 000 personen zonder rijbewijs rond. De kritiek op de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken, die te weinig op het strenge verkeersbeleid zouden inspelen, is terecht. De intrekking van rijbewijzen geschiedt slechts na het begaan van zware misdrijven, maar met kleine misdrijven moet ook rekening worden gehouden wanneer het om de verkeersveiligheid gaat. Tot slot: wat is finaal het standpunt van de regering?

Mme Annick Lambrecht (sp.a) déclare que le permis à points est déjà inscrit dans la loi depuis 28 ans et qu'il n'est rien de plus qu'un moyen de coercition pour donner une bonne leçon aux conducteurs les plus indociles. Une concertation avec les Régions est en tout état de cause nécessaire si l'on veut augmenter la probabilité de verbaliser ceux-ci. Il y a des pays qui obtiennent de meilleurs résultats que la Belgique en termes de sécurité routière et qui ont un système de points de pénalité. L'intervenante se demande quelle est la véritable raison pour laquelle le ministre fédéral de la mobilité s'oppose à l'instauration d'un permis à points, qui figure également dans l'accord de gouvernement flamand.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) critique la rapidité avec laquelle le ministre a rejeté le permis de conduire à points avant même que l'étude n'ait été discutée au Parlement. Le ministre n'a jamais été et ne sera jamais un partisan du permis à points, quelles que soient les études qui seront menées sur ce sujet et malgré le fait que deux partenaires flamands du gouvernement en sont d'ardents défenseurs. Le nombre de tués sur la route en Belgique – 56 par million d'habitants – est beaucoup trop élevé. Même si l'instauration du permis à points implique temporairement une réduction de 15 % du nombre de tués sur la route, il faut l'envisager sérieusement. De toute façon, il faut augmenter les risques de verbalisation des contrevenants. L'intervenant se demande pourquoi l'étude ne porte que sur deux pays alors que le *benchmarking* suppose que tous les pays dotés d'un système de permis de conduire à points fassent l'objet d'une analyse. Les coûts – un minimum de 5 millions d'euros au départ et de 8 à 15 millions d'euros par an – liés à cette instauration ne sont pas convaincants. Premièrement, une vie humaine n'a pas de prix et, deuxièmement, le coût annuel prend en compte les frais du doublement du nombre de contrôles. Cette confusion délibérée empêche tout débat objectif. Le doublement du nombre de contrôles doit en tout état de cause avoir lieu, que le permis à points soit instauré ou non. L'effet pervers allégué qu'un plus grand nombre de conducteurs conduiraient sans permis n'est pas nécessairement dû à l'existence d'un permis à points. En Belgique, selon les derniers chiffres (le nombre d'affaires traitées par les tribunaux de police en 2015, c'est-à-dire uniquement les affaires qui pouvaient être clairement prouvées), au moins 15 000 personnes conduisent sans permis. La critique adressée aux ministères de la Justice et de l'Intérieur, selon laquelle ils ne rencontrent pas suffisamment les objectifs de rigueur de la politique de la circulation routière, est justifiée. Le retrait des permis n'intervient qu'après la commission d'infractions graves, mais les infractions mineures doivent également être prises en compte dans le contexte de la sécurité routière. Enfin, quelle est en fin de compte la position du gouvernement?

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) vindt het ongehoord dat de minister de schuld van het onvoldoende terugdringen van het hoge aantal dodelijke verkeersslachtoffers legt bij andere federale departementen en bij de regio's terwijl de partij waartoe hij behoort de premier levert. De weg die de jongste tien jaar is afgelegd, gaat ongetwijfeld in de goede richting, maar er moet nog een hele weg worden afgelegd om het doel – halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2020 ten opzichte van 2010 – te bereiken. Alleszins moeten meer sensibiliseringscampagnes worden georganiseerd. Het rijbewijs met punten is geen doel op zich. Zweden scoort zeer goed zonder en Griekenland zeer slecht met. Ook zijn er heel wat omwegen om punten te recupereren en zou de invoering ervan slechts een tijdelijk effect hebben. Waarom wordt dan ook niet meer ingezet op de nieuwe technologieën? VIAS is voor het installeren van een “zwarte doos” bij veelplegers, maar waarom dit niet in alle voertuigen verplicht maken? Idem voor het alcoholslot. Ook dat zou standaard in ieder voertuig geïnstalleerd moeten worden.

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) stelt dat verkeersveiligheid een prioriteit is voor haar partij. Op snelheid, gordeldracht en alcoholmisbruik moet streng worden gecontroleerd. Dit impliceert ook het opzetten van centrale databanken die door de politie kunnen worden geraadpleegd. Om tot het besluit te komen dat de pakkans moet worden verhoogd, was heus geen studie nodig. Het puntenrijbewijs wordt wellicht tijdens deze regeerperiode niet meer ingevoerd. Toch heeft de spreekster volgende concrete vragen. Waarom was de minister, toch opdrachtgever van de studie het eens met het feit slechts drie landen te onderzoeken? Onderzoek naar het draagvlak voor de invoering in de drie Gewesten wijst uit dat de meerderheid in Brussel en Wallonië tegen is terwijl in Vlaanderen de meerderheid voorstander is van deze a priori niet-populaire maatregel. De Gewesten waar het aantal letselongevallen en verkeersdoden stagneert zijn dus eerder tegen, enkel het Gewest waar de cijfers significant verbeteren is eerder voor. Er moet ingewerkt worden op de lakse mentaliteit. Dat doet een maatregel zoals het rijbewijs op punten. Het tijdelijk effect van de invoering is meegenomen en behoeft uiteraard begeleidende maatregelen. De budgettaire kostprijs is geen geldig argument in het licht van het feit dat een mensenleven geen prijs heeft. De invoering van het rijbewijs met punten moet samengaan met de verhoging van het aantal controles en niet aan elkaar worden tegengesteld. Het is positief dat de verkeersminister pleit voor meer middelen voor het departement Binnenlandse Zaken, waar de politie onder valt. Misschien moet de invoering van het rijbewijs met punten op regionaal vlak worden overwogen indien het niet op federaal vlak kan.

Mme Catherine Fonck (cdH) estime qu'il est inouï que le ministre accuse d'autres départements fédéraux et les régions d'être responsables du fait que le nombre élevé de tués sur les routes n'a pas été suffisamment réduit, alors que son parti est celui du premier ministre. Le chemin parcouru ces dix dernières années va indubitablement dans la bonne direction, mais on est encore loin d'avoir atteint l'objectif visé, à savoir une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'ici 2020 par rapport à 2010. De toute façon, il convient d'augmenter le nombre de campagnes de sensibilisation. Le permis à points n'est pas un but en soi. La Suède obtient de très bons résultats sans, et la Grèce s'en tire très mal avec. Il existe aussi de nombreux moyens détournés pour récupérer des points, et l'instauration du permis à points n'aurait qu'un effet temporaire. Pourquoi ne mise-t-on pas davantage sur les nouvelles technologies? VIAS est favorable à l'installation d'une “boîte noire” dans les véhicules des récidivistes, mais pourquoi ne pas l'imposer dans tous les véhicules? Idem pour l'éthylotest antidémarrage, qui devrait lui aussi être installé par défaut dans tous les véhicules.

Mme Daphné Dumery (N-VA) affirme que la sécurité routière est une priorité pour son parti. Il convient de contrôler sévèrement la vitesse, le port de la ceinture et l'abus d'alcool. Cela implique également la mise sur pied de banques de données centrales pouvant être consultées par la police. Il n'était vraiment pas nécessaire de faire une étude pour conclure qu'il faut augmenter le risque d'être contrôlé. Le permis à points ne sera sans doute plus instauré au cours de l'actuelle législature. Cependant, l'intervenante se pose les questions concrètes suivantes. Pourquoi le ministre, qui était tout de même le commanditaire des études, a-t-il souscrit au fait de n'étudier que trois pays? L'examen du soutien sociétal à l'instauration dans les trois Régions d'un permis à points révèle qu'une majorité à Bruxelles et en Wallonie y est opposée tandis qu'en Flandre une majorité est pour cette mesure a priori impopulaire. Les Régions où stagne le nombre d'accidents corporels et mortels sont donc plutôt contre. Seule la Région où l'amélioration des chiffres est nette est pour. Il faut combattre cette mentalité laxiste. C'est l'objectif d'une mesure telle que le permis à points. Il a été tenu compte de l'effet temporaire de l'instauration du permis à points, qui nécessite bien sûr des mesures d'accompagnement. Le coût budgétaire n'est pas un argument valable à la lumière du fait qu'une vie humaine n'a pas de prix. Il convient de combiner l'instauration du permis à points avec l'augmentation du nombre de contrôles et non d'opposer les deux mesures. Il est positif que le ministre de la Mobilité demande que l'on augmente les moyens consacrés au département de l'Intérieur, dont relève également la police. Peut-être faut-il envisager l'instauration du permis à points au niveau régional si ce n'est pas possible au niveau fédéral.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) trekt andere conclusies uit de studie dan sommige anderen en houdt een vurig pleidooi voor het puntenrijbewijs op grond van deze en eerder studies van VIAS. De pakkans moet met zowel onbemande als bemande controles sowieso verhoogd worden. Dat is een prioriteit en uit de studie blijkt dat het een kostenefficiënte methode is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook moeten er sensibiliseringscampagnes komen en moeten regionale en federale overheden samenwerken in plaats van de schuld bij elkaar te willen leggen. De regionale campagnes moeten de maatregelen tegen recidive die op federaal vlak worden genomen communiceren. Om de doelstelling – de halvering tegen 2020 van het in 2010 geconstateerd aantal verkeersdoden – te halen zijn de huidige maatregelen ruim onvoldoende. Per week sterven op onze wegen twaalf mensen terwijl er duizend gewond raken. Het feit dat in België meer rijbewijzen worden ingetrokken dan in Frankrijk en Spanje – waar de jongste vijftien jaar een daling van het aantal verkeersdoden werd geconstateerd – is een veeg teken en niets om zich over te verheugen. Integendeel. Het toont aan dat recidivisten – die via de onmiddellijke inning hun kleinere recidives als het ware afkopen en onder de radar blijven – niet efficiënt worden aangepakt. De zogezegd hoge kosten die de invoering van het puntenrijbewijs met zich zouden brengen moeten in verhouding worden gehouden tegen de kosten die bijvoorbeeld worden gemaakt om terrorisme te bestrijden. Verkeersonveiligheid eist immers ook veel mensenlevens. Als de huidige trend zich doorzet zal men het streefcijfer van maximaal 420 verkeersdoden op twee jaar tijd niet halen. Bij de verkeerspolitie is een tekort aan manschappen van 23 %. Alleen het puntenrijbewijs, de effectieve verhoging van de pakkans en gecoördineerde sensibiliseringscampagnes zullen ertoe bijdragen dat hoger vernoemde doelstelling wordt gehaald. Om een en ander op elkaar af te stemmen is dus een plan nodig.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) is het eens met de stelling dat het puntenrijbewijs geen doel op zich mag zijn. Hoofddoel is het terugdringen van recidive en van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Wat dat betreft, valt België, ondanks de daling van de jongste 15 jaar, boven het Europees gemiddelde uit. De spreker grijpt terug naar de “Bestpoint”-studie van 2012 waarin alle landen Europees werden vergeleken en waarvan de voornaamste aanbeveling luidde dat moest worden gefocust op die verkeersmisdrijven die ongevalen veroorzaken. De controles op het gsm-gebruik aan het stuur, overdreven snelheid en rijden onder invloed – van alcohol maar ook van drugs – zouden daarbij prioritair moeten zijn. De studie van de toestand in Frankrijk,

M. Jef Van den Bergh (CD&V) tire d'autres conclusions de l'étude que certains autres et tient un vibrant plaidoyer en faveur du permis à points, sur la base de cette étude-ci et d'une précédente réalisée par VIAS. Le risque de se faire prendre doit augmenter, tant par des contrôles en présence d'agents que par des contrôles automatiques. Il s'agit d'une priorité, et il appert de l'étude que c'est une méthode efficace au niveau des coûts pour améliorer la sécurité routière. Des campagnes de sensibilité doivent également être menées et les autorités régionales et fédérales doivent collaborer, plutôt que de se rejeter mutuellement la faute. Les campagnes régionales doivent communiquer les mesures prises au niveau fédéral contre la récidive. Les mesures actuelles sont largement insuffisantes pour réaliser les objectifs (réduire de moitié d'ici à 2020 le nombre de morts sur la route enregistré en 2010). Chaque semaine, douze personnes meurent et des milliers sont blessées sur nos routes. Le fait que davantage de permis de conduire soient retirés en Belgique qu'en France et en Espagne – où l'on a constaté une diminution du nombre de tués sur les routes au cours des quinze dernières années – est un signal alarmant, qui n'a rien de réjouissant. Bien au contraire. Il démontre que les récidivistes qui, en quelque sorte, rachètent leurs récidives mineures grâce à la perception immédiate, et passent sous les radars des autorités, ne sont pas appréhendés efficacement. Le coût prétendument élevé qu'entraînerait l'instauration du permis à points doit être mis en balance avec les dépenses effectuées, par exemple, pour lutter contre le terrorisme. En effet, l'insécurité routière cause également la perte de nombreuses vies humaines. Si la tendance actuelle se confirme, l'objectif de 420 tués sur les routes maximum ne sera pas atteint en l'espace de deux ans. La police de la route est confrontée à une pénurie d'effectifs de 23 %. Seul le permis à points, l'augmentation effective du risque de se faire prendre et des campagnes de sensibilisation coordonnées permettront d'atteindre l'objectif susvisé. Il est donc indispensable de mettre en place un plan combinant ces diverses mesures.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) est d'accord pour dire que le permis de conduire à points ne peut être un but en soi. Le principal objectif est de faire reculer les cas de récidive et le nombre de tués sur les routes. Sur ce point, la Belgique reste, malgré la baisse enregistrée ces quinze dernières années, au-dessus de la moyenne européenne. L'intervenante se réfère à l'étude “Bestpoint” de 2012, qui comparait tous les pays européens et dont la principale recommandation était de se focaliser sur les infractions au Code de la route qui induisent des accidents. À cet égard, les contrôles relatifs à l'usage du GSM au volant, à la vitesse excessive, et à la conduite sous influence – d'alcools mais aussi de drogues – devaient être prioritaires. De ce point de vue,

Spanje en Oostenrijk is wat dat betreft teleurstellend. Controles gebeuren immers vaak waar overtredingen makkelijk geconstateerd kunnen worden – op autosnelwegen, in schoolbuurten – maar waar niet noodzakelijk het grootste gevaar dreigt. De in 2015 in voege getreden “gekruiste recidive” (recidive van verschillende verkeersmisdrijven) is reeds een vorm van rijbewijs met punten, maar moet terdege gecommuniceerd worden. Het maatschappelijk draagvlak is essentieel voor het welslagen. In Zweden is geen rijbewijs met punten nodig omdat de sociale norm er zeer sterk wordt gehandhaafd. De Vlaamse verkeersminister stelde dat u de moed niet had om het rijbewijs met punten in te voeren, waarvan nochtans een daling van 20 % van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers kan worden verwacht. Hij stelde voor deze bevoegdheid te regionaliseren. In ieder geval is het huidige systeem, door gebrek aan eenduidige communicatie, veel te ingewikkeld.

3. Antwoorden van de minister

Doelstelling 2020

De minister wil het vooropgestelde doel absoluut bereiken. De evolutie van 2013 tot 2017 is wat dit betreft hoopgevend. Uiteraard zijn er extra inspanningen nodig. Recent zijn er veel fietsers, vooral in het Brussels Gewest, onder de verkeersdoden. Met alle reeds genomen maatregelen (de in 2015 in voege getreden wet op de gekruiste recidive en de recente, eenparig aangenomen wet van 6 maart 2018 plus de gegevensbank MaCH die voortaan alle verkeersovertredingen zal registreren), extra controles en de samenwerking van alle autoriteiten is het alsnog mogelijk de Europese doelstelling te halen.

Regeerakkoord

Het federaal regeerakkoord legt de methode om het aantal verkeersdoden terug te dringen niet op. Het Vlaams regeerakkoord bindt de federale regering niet.

Verschil Vlaanderen/Wallonië

Wallonië telt minder radars dan Vlaanderen. Dat verklaart dat Wallonië meer verkeersdoden betreurt. Radars moeten op alle niveaus worden geïnstalleerd.

l'étude menée sur la situation en France, en Espagne et en Autriche, est décevante. En effet, les contrôles sont souvent menés là où les infractions peuvent être facilement constatées – sur les autoroutes, à proximité des écoles – mais pas nécessairement là où le danger est le plus menaçant. La “récidive croisée” (c.-à-d. la récidive de plusieurs infractions au Code de la route), entrée en vigueur en 2015, constitue déjà une forme de permis à points, mais nécessite une communication en bonne et due forme. L'adhésion sociale est essentielle à la réussite de la mesure. En Suède, le permis de conduire à points n'est pas nécessaire parce que la norme sociale est respectée très strictement. Le ministre flamand des Communications a dénoncé un manque de courage de la part du ministre fédéral de la Mobilité en ce qui concerne l'instauration du permis à points, dont on peut pourtant attendre qu'il fasse baisser de 20 % le nombre de tués sur les routes. Il a proposé de régionaliser cette compétence. En tout état de cause, le système actuel est, en l'absence de communication univoque, beaucoup trop complexe.

3. Réponses du ministre

Objectif 2020

Le ministre veut absolument réaliser l'objectif qu'il s'est fixé. L'évolution observée entre 2013 et 2017 est encourageante en la matière. Des efforts supplémentaires sont bien évidemment nécessaires. Récemment, de nombreux cyclistes, principalement en Région Bruxelles-Capitale, figuraient parmi les tués de la route. Grâce à l'ensemble des mesures qui ont déjà été prises (la législation relative à la récidive croisée entrée en vigueur en 2015, la loi du 6 mars 2018 adoptée à l'unanimité et la base de données MaCH, qui enregistrera désormais toutes les infractions au Code de la route), aux contrôles supplémentaires et à la coopération de toutes les autorités, il est encore possible d'atteindre l'objectif européen.

Accord de gouvernement

L'accord de gouvernement fédéral n'impose aucune méthode pour réduire le nombre de tués sur les routes. L'accord de gouvernement flamand n'engage pas le gouvernement fédéral.

Différence Flandre/Wallonie

La Wallonie a moins de radars que la Flandre. C'est la raison pour laquelle il y a plus de morts sur les routes en Wallonie. Les radars doivent être installés à tous les niveaux.

Samenwerking

De verkeersveiligheid is het resultaat van een hele keten die verschillende maatregelen en verschillende autoriteiten met elkaar verbindt. Op vlak van de maatregelen zijn er de verkeersregels die gecontroleerd, gesanctioneerd en gecommuniceerd moeten worden met het oog op een wijziging van de sociale norm. Op vlak van de autoriteiten zijn de Staten-Generaal alsook de departementen Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit gehouden tot samenwerking. Tot slot moet de regionale en federale overheden hun beleid op elkaar afstemmen.

Technologie

Technologische ingrepen kunnen zeker bijdragen tot het behalen van de Europese doelstelling.

ISA

Vanaf 2021-2022 zou ISA ('intelligent speed adapter') in alle voertuigen worden geïnstalleerd. Dit zou bijdragen tot het terugdringen van overdreven snelheid.

Zwarte doos

Vanaf 2021-2022 zouden in de Europese Unie alle nieuwe voertuigen met van een zwarte doos worden voorzien.

Autonome voertuigen

In dit type van voertuigen zullen de verkeersregels – en dus ook de snelheidslimieten – in het besturings-systeem worden geïntegreerd.

Kostprijs invoering

De minister heeft zich nooit uitgesproken over de kostprijs die de invoering van het rijbewijs met zich zou brengen. Dat heeft de studie gedaan. De middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds worden wel degelijk besteed aan de verkeersveiligheid. Ieder jaar keert het Verkeersveiligheidsfonds 100 miljoen euro uit aan de politiezones.

Aantal bestudeerde landen

De minister heeft niet bepaald welke landen zouden worden onderzocht. VIAS en de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben de keuze gemaakt voor die landen die hen genoeg informatie konden verschaffen om een zinvolle studie te maken. Hieruit blijkt dat België strenger is

Coopération

La sécurité routière est le résultat de toute une série de mesures et d'interventions de la part de plusieurs autorités. Concernant ces mesures, il convient que le respect des règles de circulation soit contrôlé, que leur non-respect soit sanctionné et que ces règles soient communiquées en vue de modifier la norme sociale. En ce qui concerne les autorités précitées, il convient que les États généraux et les départements de la Justice, de l'Intérieur et de la Mobilité coopèrent. Enfin, les autorités régionales et fédérales doivent coordonner leurs politiques.

Technologies

Les technologies peuvent certainement contribuer à la réalisation de l'objectif européen.

ISA

À partir de 2021-2022, l'adaptateur intelligent de la vitesse ISA (*Intelligent Speed Adapter*) sera installé sur tous les véhicules. Il devrait contribuer à réduire la vitesse excessive.

Boîte noire

À partir de 2021-2022, tous les véhicules neufs seront équipés d'une boîte noire dans l'Union européenne.

Véhicules autonomes

Dans ce type de véhicules, les règles de circulation – et donc aussi les limitations de vitesse – seront intégrées dans le système de conduite.

Coût de l'introduction

Le ministre ne s'est jamais prononcé sur le coût de l'introduction du permis à points. L'étude a examiné cette question. Les moyens du Fonds de la sécurité routière sont bien consacrés à la sécurité routière. Chaque année, ce fonds verse 100 millions d'euros aux zones de police.

Nombre de pays étudiés

Le ministre n'a pas déterminé quels pays devaient être étudiés. L'institut Vias et le SPF Mobilité et Transports ont opté pour les pays en mesure de leur fournir suffisamment d'informations pour pouvoir mener une étude pertinente. Il en ressort que la Belgique

op vlak van recidivebestrijding. Het trekt twee keer meer rijbewijzen in dan in Frankrijk en vijf keer meer dan in Spanje. In Frankrijk kost een overtreding van de vierde graad een bestuurder amper zes punten.

Sociale norm

Wanneer de sociale norm minder tolerant is tegenover verkeersovertreders, verhoogt dit de verkeersveiligheid. In de Scandinavische landen is de sociale norm terecht zeer streng.

4. Replieken

De heer Laurent Devin (PS) acht het dringend ook meer technologie in te schakelen om de Europese doelstelling tegen 2020 te halen. Het puntenrijbewijs is allerm minst een wondermiddel. Het laat immers toe meerdere verkeersmisdrijven te begaan terwijl de in-trekking, zoals in België geschiedt, veel drastischer is. In Henegouwen is bij de federale politie een tekort aan manschappen dat tot 55 % bedraagt. Met het huidige besparingsbeleid van de regering blijkt het moeilijk, zo niet onmogelijk extra middelen vrij te maken.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN DEN BERGH

Karine LALIEUX

Bijlagen: Studie over het puntenrijbewijs en power-pointpresentaties van VIAS en de minister van Mobiliteit.

est plus sévère en matière de lutte contre la récidive. Dans notre pays, on retire deux fois plus de permis de conduire qu'en France et cinq fois plus qu'en Espagne. En France, une infraction du quatrième degré coûte à peine six points aux conducteurs.

Norme sociale

Une norme sociale moins tolérante à l'égard des contrevenants au code de la route renforce la sécurité routière. Dans les pays scandinaves, la norme sociale est, à juste titre, très stricte.

4. Répliques

M. Laurent Devin (PS) estime qu'il est aussi urgent de faire davantage appel à la technologie afin d'atteindre les objectifs européens à l'horizon 2020. Le permis de conduire à points n'est nullement la panacée. Il permet en effet de commettre plusieurs infractions routières alors que le retrait, tel qu'il est prévu en Belgique, est une mesure beaucoup plus drastique. Dans le Hainaut, le manque d'effectifs au sein de la police fédérale s'élève à 55 %. Au vu de la politique d'austérité actuelle du gouvernement, il sera difficile, voire impossible, de dégager des moyens supplémentaires.

Le rapporteur,

La présidente,

Jef VAN DEN BERGH

Karine LALIEUX

Annexes: Étude sur le permis de conduire à points et présentations Powerpoint de l'institut VIAS et du ministre de la Mobilité.

BIJLAGEN

ANNEXES

Het rijbewijs met punten in België: kosten-batenanalyse en haalbaarheidsstudie Management summary en eindbesluit

FOD Mobiliteit en Vervoer / Vias institute

1. Van 1990 tot 2018: historisch overzicht van het rijbewijs met punten in België

Het rijbewijs met punten werd ingevoerd door de wet van 18 juli 1990. Deze wet voerde naast het rijbewijs met punten, verschillende belangrijke nieuwigheden in om het aantal slachtoffers op onze wegen te doen dalen zoals de verstrenging van de sancties voor dronken rijden, de verlaging van het bestrafbare alcoholpromillage naar 0,5‰ en de invoering van ademtest- en analysetoestellen.

Welke waren de argumenten die in 1990 werden ingeroepen om het rijbewijs met punten in te voeren? De memorie van toelichting van 1990 vermeldt dat andere landen op weg waren naar het rijbewijs met punten en België had de intentie om hun voorbeeld te volgen. Op dat ogenblik was het effect van het rijbewijs met punten nog niet gekend en geanalyseerd¹. Het rijbewijs met punten zou “de preventie van zware verkeersovertredingen en van hun recidive en bijgevolg ook de verkeersveiligheid (...) ten goede komen.” De verkeersovertredingen en de bijbehorende punten zouden in een centraal bestand bij het ministerie van Verkeerswezen worden ingeschreven.

Tussen 1990 en 2018 hebben de mobiliteit en de verkeersveiligheid grote ontwikkelingen gekend. Het strafrechtelijke systeem in geval van recidive werd gaandeweg versterkt. Op informaticavlak zijn verschillende databanken ontstaan die vandaag het toezicht en de bestraffing van de verkeersovertreders mogelijk maken. Het gaat in het bijzonder om de databank MaCH (Verkeersovertredingen) bij de FOD Justitie, de Kruispuntbank Voertuigen (inschrijving van voertuigen) en de Kruispuntbank Rijbewijs (Mercurius) bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ook de technologie speelt een alsmar prominenter rol in de strijd tegen de verkeersonveiligheid; hier kunnen we onder meer het alcoholslot vermelden in de specifieke context van de recidive. Ook al zijn autonome voertuigen nog niet meteen voor morgen, toch zullen verschillende nieuwe technologieën het in de toekomst mogelijk maken om gevaarlijk gedrag op de weg te corrigeren. Dit kan bijdragen tot een vermindering van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers (bijvoorbeeld de ISA-technologie, de zwarte doos, automatische bijsturing of lane-assist, enz.). Het is aangewezen om de technologische ontwikkeling op dit vlak te beklemtonen en te ondersteunen. We verwachten dat de Europese Commissie vanaf 2021 een hele reeks veiligheidssystemen in nieuwe voertuigen verplicht zal maken.

De context van de huidige mobiliteit gebiedt ons ook rekening te houden met de nieuwe uitdagingen: de toename van slachtoffers en gewonden onder de actieve gebruikers in het licht van de groeiende populariteit van de zachte mobiliteit (cf. toename van fietsen of elektrische fietsen); de tendens om te delen (shared mobility), enz.

Het doel van het door de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute gevoerde onderzoek was om na te gaan of het rijbewijs met punten een geschikt instrument kan zijn in de strijd tegen recidive,

¹ *Parl. stukken*, Kamer, zitting 1989-1990, nr. 47/1062/1.

rekening houdend met de huidige Belgische context en met de vastgestelde effecten van de invoering ervan in het buitenland.

2. Algemene context van de verkeersveiligheid in België en becijferde vergelijking van België met enkele landen

In het kader van dit onderzoek over het rijbewijs met punten, werd een uitgebreid literatuuronderzoek uitgevoerd en werd de concrete situatie in drie landen onderzocht: Oostenrijk, Frankrijk en Spanje. De raadpleging van Oostenrijk heeft niet veel cijfermateriaal opgeleverd, Oostenrijk kent een administratief en strafrechtelijk systeem dat erg van het Belgische verschilt. Frankrijk en Spanje hebben het debat over dit dossier echter goed gevoed. We konden er vaststellingen uit afleiden met betrekking tot het controle- en bestraffingsbeleid.

	Frankrijk	Spanje	België
Bevolking	67 Mio	46,5 Mio	11,3 Mio
Rijbewijzen	+/- 40 Mio	26,4 Mio	7,7 Mio
Motorvoertuigen	38,5 Mio	32 Mio	7,3 Mio
Vastgestelde verkeersovertredingen	24,3 Mio (2015)	4,3 Mio (2016)	4,7 Mio (2016)
Ongeldig verklaarde rijbewijzen per jaar op basis van het rijbewijs met punten	70.000 (2016)	17.908 (2016)	/
Verval van het recht tot sturen/onmiddellijke intrekking van het rijbewijs	20.000 nietigverklaringen + 3000 vervallenverklaringen (2016)	/	122.838 vervallenverklaringen (2016) 32.053 Onmiddellijke intrekkingen (2016)

Te noteren valt dat in België het aantal vervallenverklaringen van het recht tot sturen en de verplichting om naderhand voor de vier herstelexamens te slagen (+/- 25.000 gevallen) hoger liggen dan het aantal ongeldig verklaarde rijbewijzen in Spanje, en dat zonder Belgisch systeem van rijbewijs met punten.

Wat betreft het halen van de doelstelling van “-50% doden op onze Europese wegen (2010-2020)”, hebben we de onderstaande cijfers kunnen vergelijken:

	Afname van het aantal verkeersdoden tussen 2001 en 2016	Afname van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2016	Evolutie tussen 2013 en 2016	Aantal verkeersdoden per miljoen inwoners (2016)
Spanje	-67,40%	-27,50%	+6,96%	39
België	-56,90%	-23,90%	-11,6% -14,36% (2017)	56
Oostenrijk	-54,90%	-21,70%	-5,27%	50

Frankrijk	-58%	-13,10%	+6,15%	54
Nederland	-41,9%	-1,7%	+10,35%	31
Europees gemiddelde	-53,40%	-18,70%	-1,36%	50,5

België kan bogen op een aanzienlijke afname in de laatste 16 jaar, ook al blijft het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners hoog: België ligt in 2016 nog steeds boven het Europees gemiddelde. Er is dus nog veel werk aan de winkel om de voor 2020 gestelde doelstelling (slechts 420 slachtoffers) te halen.

3. Verwachte effecten van een rijbewijs-met-punten-systeem: wetenschappelijke analyse VIAS

Vias institute analyseerde op basis van de internationale literatuur het te verwachten effect van de invoering van een rijbewijs met punten in de huidige Belgische context. Deze analyse toonde aan dat:

- Een systeem van rijbewijs met punten leidt tot een afname van het aantal ongevallen; deze afname is echter beperkt in de tijd (van 6 tot 18 maanden na invoering van het systeem).
- De meest plausibele verklaring voor de tijdelijke aard van het ontradend effect en de aanvankelijke afname van ongevallen is dat dit effect is toe te schrijven aan de maatregelen die ermee gepaard gaan zoals de doorgedreven communicatie/sensibilisering en versterkte politiecontroles tijdens de beginfase. Zodra de controle verslapt, is er een terugkeer naar de “normale” toestand. De bestuurder beseft dat de pakkans klein is. Zonder een afdoende mate van controle, blijft het effect beperkt tot de maanden volgend op de invoering van het systeem.
- Uit de literatuur blijkt dat de pakkans (veel) hoger moet liggen opdat een systeem met punten doeltreffend zou zijn. Een gedetailleerde analyse van de pakkans voor de belangrijkste verkeersovertredingen toont aan dat in België de kans dat men op een overtreding wordt betrapt (met uitzondering van de snelheidsovertredingen) zowel in absolute cijfers als in een internationaal perspectief, redelijk klein is.
- Op basis van deze vaststellingen uit het buitenland is het plausibel dat de invoering van het rijbewijs met punten in België wellicht enkel een tijdelijk effect zou hebben, tenzij deze invoering zou gepaard gaan met een aanzienlijke en blijvende toename van de controles. De prioriteit in België zou moeten zijn om het risico te worden gecontroleerd ten minste te verdubbelen.

Te noteren valt verder dat het rijbewijs met punten toelaat om een kader tegen recidive in te voeren voor de overtredingen die nu met een onmiddellijke inning worden afgehandeld. Dit beheer van antecedenten is al voorzien in het raam van de nieuwe procedures op de FOD Justitie, maar momenteel nog niet geïmplementeerd (verbetering van de MaCH-databank gepland in 2018).

In de marge dient verder vermeld te worden dat het rijbewijs met punten ook nieuwe problemen kan creëren, zoals het rijden zonder rijbewijs of met een vals rijbewijs, meer vluchtmisdrijven en “puntenhandel” tussen weggebruikers.

4. Nederland: het land dat niet koos voor een algemene invoering van het rijbewijs met punten

Nederland werd in Europa lange tijd gezien als een voorloper op het vlak van verkeersveiligheid. Het koos evenwel niet voor een algemene invoering van het rijbewijs met punten en dit ondanks het feit dat de idee daar maatschappelijk duidelijk meer gedragen werd dan in België.

Het manifest dat in april 2017 over de beleidsprioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid werd gepubliceerd, wijzigt dit standpunt niet. De analyse van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) over de verwachte impact van een systeem met punten ligt in lijn van de conclusies van het VIAS-onderzoek. SWOV erkent dat het onderzoek van de systemen met punten alleen een tijdelijk effect aantoont. Het SWOV erkent ook dat het onmogelijk is om deze effecten aan het systeem met punten zelf toe te schrijven: "Ook gaat de invoering van een puntenstelsel vrijwel altijd samen met een (tijdelijke) verhoging van de handhaving en met voorlichtingscampagnes, waardoor het onmogelijk is vast te stellen welk aspect in welke mate een effect bepaalt."

In de prioritaire maatregelen voor de toekomst op het vlak van verkeersveiligheid in Nederland, benadrukt het manifest de noodzaak van een forse verhoging van de controlekans bij geautomatiseerde handhaving en het weer op peil brengen van de staandehoudingen om een belangrijke verandering van gedrag bij de weggebruikers teweeg te brengen.

In het raam van de strijd tegen recidive, en rekening houdend met het feit dat dit een toegenomen ongevalsrisico inhoudt, heeft Nederland systemen "met punten" ingevoerd, gericht op jonge bestuurders en recidivisten op het vlak van dronken rijden, naast twee andere stelsels tegen recidive. Deze systemen vertonen meer punten van overeenkomst met onze huidige bestraffingsmechanismen op het vlak van recidive dan met het rijbewijs met punten².

Nederland	België	Maatregelen
Rijbewijs met punten voor nieuwe bestuurders die net houder zijn geworden van een rijbewijs	Maatregelen voor onervaren bestuurders (rijbewijs < 2 jaar)	- Verkeersboete; - Ongeldigverklaring van het rijbewijs en/of verval van het recht tot sturen; - Verplichte herstelexamens.
Rijbewijs met punten voor overtreders m.b.t. alcohol	Gekruiste recidive	
Recidivebehandeling voor veelplegers	Gekruiste recidive	
Recidivebehandeling voor andere zware overtredingen	Gekruiste recidive	

5. De objectieve en subjectieve risico's om op een overtreding te worden betrapt en de lakse sociale norm in België

Uit de analyse van Vias institute kwam vooral een zwak punt in België naar voor, namelijk dat het objectieve (en bijgevolg ook subjectieve) risico om op een overtreding te worden betrapt, bijzonder laag ligt. Een analyse van het aantal kilometer dat in België in overtreding afgelegd wordt per boete,

² Bij recidive binnen de vijf jaar wordt het rijbewijs ongeldig verklaard of geschorst met de verplichting om opnieuw een rijgeschiktheidsexamen af te leggen. Er is geen sprake van punten die moeten worden afgetrokken.

maakt duidelijk dat het aantal betrapte bestuurders slechts een minieme fractie vormt van het totaal aantal in overtreding afgelegde kilometers. Alleen voor te snel rijden ligt de pakkans duidelijk hoger.

Een analyse van de internationaal beschikbare handavingsindicatoren toont aan dat het risico op staandehouding in België (ten opzichte van het Europese gemiddelde) laag ligt; enkel snelheid kent een controlegraad die vergelijkbaar is met die die we in de meest performante landen op het vlak van verkeersveiligheid terugvinden.

De onderstaande cijfers over gevaarlijk gedrag en de maatschappelijke tolerantie ten aanzien van de hoofdrisicofactoren in het verkeer illustreren dat België het voor een bepaald aantal sleutelindicatoren minder goed doet dan het Europees gemiddelde (hoewel er voor het merendeel van de indicatoren ook benchmarklanden zijn die het net zo slecht doen als België).

Bron	Thema		AT	FR	ES	BE	EU
ESRA	Snelheid	Erkent de voorbije 12 maanden te snel te hebben gereden in de bebouwde kom	74	68	64	67	68
ESRA	Alcohol	Erkent de voorbije 12 maanden een of meermaals onder invloed te hebben gereden	30	41	35	43	31
ESRA	Gsm	Erkent de voorbije 12 maanden een of meermaals niet-handsfree te hebben gebeld tijdens het rijden	47	31	35	28	38
ESRA	Gordel	Heeft de voorbije 12 maanden als bestuurder (bijna) nooit de gordel gedragen	18	24	20	11	20
ESRA	Gordel	Heeft de voorbije 12 maanden op de achterbank (bijna) nooit de gordel gedragen	34	30	30	25	38
ESRA	Snelheid	Het merendeel van mijn kennissen vindt dat men de snelheidsbeperkingen moet naleven (akkoord of helemaal akkoord)	35	58	63	56	60
ESRA	Snelheid	De overigen vinden het aanvaardbaar (score 4 of 5) om 20km/u te snel te rijden in de bebouwde kom	6	10	8	13	13
SARTRE 4	Snelheid	Gaat akkoord met het feit dat het merendeel van zijn vrienden 20km/u te snel rijdt in de bebouwde kom	37	32	39	51	38
SARTRE 4	Alcohol	Gaat akkoord met het feit dat het merendeel van zijn vrienden met de auto rijdt wanneer ze dronken zijn	17	34	23	42	20

Deze resultaten werden eerder al in een VIAS-onderzoek aangetoond waarin de situatie in België met die van alle andere Europese landen werd vergeleken (cf. Dupont, 2014: België in Europees perspectief). De conclusies gelden ook voor de resultaten die in bovenstaande tabel zijn voorgesteld: “Alle indicatoren met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol wijzen op een zorgelijke situatie voor België.”

Wij stellen vast dat de Belgische bestuurders vaker dan het Europees gemiddelde gevaarlijk gedrag beschouwen als behorend tot de sociale norm.

Uit een door VIAS over dit onderwerp gevoerd wetenschappelijk onderzoek (Meesmann en al., 2015), blijkt duidelijk dat, bovenop de politiecontroles, de invloed van de sociale norm een net zo belangrijke hefboom is om tot een gedragswijziging te komen. Hierin kan men twee aspecten onderscheiden:

- de voorschrijvende sociale norm (wat men denkt dat anderen in de eigen omgeving verwachten op het vlak van gedrag en attitude);
- de beschrijvende sociale norm (wat men anderen in de eigen omgeving ziet doen).

De beschrijvende sociale norm kan worden beïnvloed door sensibiliseringscampagnes, maar er is ook een objectief element dat het risicogedrag bestendigt: hoe meer risicogedrag men in de eigen omgeving waarneemt, hoe meer men dit als de norm gaat zien. Het belang van politiecontroles schuilt dus niet enkel in de preventie van risicogedrag, maar ook in de indirecte inwerking op de sociale norm. Hoe meer controles er zijn, hoe minder risicogedrag er zal zijn, en hoe minder men dit gedrag als “normaal” zal beschouwen. Hoe meer men de beschrijvende sociale norm beïnvloedt, hoe minder kans er bestaat dat mensen risicogedrag aannemen.

6. Geraamde kostprijs en timing voor de invoering van het rijbewijs met punten in België

Dankzij recente informatica-ontwikkelingen in MaCH (FOD Justitie) en in Mercurius (FOD Mobiliteit en Vervoer), is de ontwikkeling van een rijbewijs-met-punten-systeem **technisch mogelijk**, wat in het verleden niet het geval was.

De **investeringen** die nodig zijn om de invoering van een dergelijk systeem in België mogelijk te maken, zijn echter **aanzienlijk** en (jaarlijks) **recurrent**.

De grootste kostenpost komt logischerwijs van de verdubbeling van het aantal proactieve controles (van het BOB-type) die een groot bijkomend personeelsbestand voor de politie vereisen. Evenmin te onderschatten zijn de kosten verbonden aan de databanken, aan de herhaalde communicatiecampagnes, aan de juridische en operationele aspecten (wet- en regelgevend werk, aanwerving bijkomend personeel en beheer van het systeem). Als het rijbewijs met punten eenmaal is opgestart, is er een ononderbroken toezicht en onderhoud vereist.

- Geschat wordt dat alle voor de opstart bekende kosten minstens 5 miljoen euro zullen bedragen.
- Op jaarbasis vertegenwoordigt de meerkost ten opzichte van de huidige situatie minstens 7,8 miljoen euro (en het eerste jaar na de opstart ervan 7,9 miljoen euro). Bij een verdubbeling van alle types controles (niet enkel de proactieve) komt daar nog eens 7 miljoen euro bij.

In deze kostenraming werd bovendien nog geen rekening gehouden met de kostprijs voor de **lokale politie** die tot op vandaag onbekend is. Ook andere **kosten** moeten nog worden bepaald:

- het operationele deel voor de Gewesten en de gegevensstroom met de Gewesten;
- de diverse kosten verbonden aan de bijscholing (terugverdienen van punten of het terugkrijgen van het rijbewijs) in de opleidings- en examencentra;
- de kostprijs van de verwerking van de ingediende beroepen.

We schatten dat de invoering van een dergelijk systeem **zeker niet realistisch is vóór 2021**. Het voorbereidende werk inzake wetgeving en analyse zal omvangrijk zijn. Onder meer moet er voor gezorgd worden dat de parameters van het systeem logisch en samenhangend zijn met de overige

boetes die in de reeds complexe context van de rijbevoegdheid en de recidive zijn voorzien (cf. het verval van het recht tot sturen en de herstelprocedure). De functionele en technische analyse van de informatica-aspecten en een doorgedreven overleg met alle relevante partners (meer bepaald de Gewesten, de geïntegreerde politie, Justitie) zullen doorslaggevend zijn om de ontwikkeling en implementatie van het project mogelijk te maken. Niet alle fases zullen tegelijkertijd kunnen gebeuren.

De **bevoegdheidsverdeling** tussen het federale en het gewestelijke niveau (**zesde staatshervorming**) op het vlak van het rijbewijs zou een grote steen des aanstoets kunnen vormen, vooral omdat de opleiding een belangrijk onderdeel vormt van een rijbewijs-met-punten-systeem.

7. Bestaande, geplande of mogelijke alternatieve maatregelen tegen recidive: preventieve en repressieve maatregelen

In het kader van dit onderzoek werden ook andere mogelijke repressieve maatregelen in de strijd tegen recidive geanalyseerd, ongeacht of deze al zijn vastgelegd in de wet, mogelijk zijn geworden door de recent ontwikkelde technologieën, of bedacht werden vanuit een meer educatief oogpunt:

- De **gekruste recidive** (met de verplichting om voor de 4 examens tot herstel in het recht tot sturen, te slagen): in dit stadium kan het effect van deze nieuwe wetgeving (1/1/2015) nog niet worden beoordeeld. Het aantal personen dat verplicht wordt om de 4 examens af te leggen is sterk gestegen, a priori een gunstige ontwikkeling. De kennis bij de burgers over de verstrenging van het wettelijk kader is echter nog erg beperkt.
- Het **beheer van antecedenten** (Justitie overweegt dit in MaCH in 2018) zal een aanpak van recidive mogelijk maken voor de overtredingen vanaf het stadium van de onmiddellijke inning;
- De uitbreiding van de **alcoholslotverplichting** (vanaf juli 2018) belooft bemoedigende resultaten in de strijd tegen recidive omwille van alcoholintoxicatie. Het effect van het alcoholslot op de recidive zou 60 tot 90% bedragen in vergelijking met traditionele straffen zolang het alcoholslot in de wagen van de overtreder geïnstalleerd blijft.
- De installatie van een “**zwarte doos**” in de wagen van recidivisten (snelheidsovertredingen) zou een gelijkaardig effect kunnen hebben, maar dit moet in het raam van proefprojecten eerst worden geëvalueerd.
- Men kan overwegen om vaker een beroep te doen op opleidingen van het type “**driver improvement**”, de resultaten bij recidivisten voor rijden onder invloed zijn positief, maar er zijn slechts weinig strafuitspraken die dit soort opleiding als alternatieve straf opleggen.
- Het verwachte effect van de **progressieve verhoging van de boetes** of nog de verstrenging van de straffen bij herhaalde overtredingen of naargelang de inkomsten van de persoon wordt, voor zover er literatuur over beschikbaar is, als beperkt beschouwd.

Zoals duidelijk naar voren komt uit de literatuur over de rol van de sociale norm, moet de systematische en adequate bestraffing van de verkeersovertreders gepaard gaan met een algemene preventieve aanpak die ernaar streeft overtredingen en risicogedrag te vermijden. Vanuit een theoretisch oogpunt kunnen alle bovenvermelde repressieve maatregelen worden beschouwd als een **tweedelijnspreventie** (om recidive te voorkomen). Deze moeten worden gecombineerd met activiteiten van **eerstelijnspreventie** die ernaar streven om overtredingen te vermijden:

- de intensifiëring van de politiecontroles als doeltreffend middel om het risico op overtredingen te verminderen door het algemeen ontradende effect ervan;

- een specifieke communicatie om het subjectieve risico om op een overtreding te worden betrapt, te doen toenemen;
- sensibiliseringscampagnes met het specifieke doel om een overdreven tolerante sociale norm om te buigen naar een algemene verwerping van risicogedrag op de weg;
- educatieve maatregelen zoals de rijopleiding, bijscholing na het behalen van het rijbewijs en “driver improvement”-opleidingen;
- de voertuigtechnologie die ernaar streeft gevaarlijk gedrag te corrigeren.

8. Eindbesluit

De gemaakte analyse van de haalbaarheid en het mogelijke effect van het rijbewijs met punten, hield rekening met resultaten uit het buitenland, met de Belgische wettelijke context en met de bestraffingsgraad die we vandaag kennen. Het wettelijk kader op het vlak van recidive is flink strenger geworden. Het risico om te worden gecontroleerd blijkt echter nog steeds laag (behalve dan voor snelheidsovertredingen). De sociale norm tegenover risicogedrag op de weg (snelheid, alcohol, gsm, enz.) is te tolerant, deels door de kleine kans om betrapt te worden. Hierdoor ontsnappen recidivisten veel te vaak aan controle, de bestaansreden van het rijbewijs met punten is net de strijd tegen recidive.

Er zijn op korte termijn verkeersveiligheidseffecten te verwachten van de invoering van een puntensysteem, enkel en alleen wanneer die samengaat met een (tijdelijke) verhoging van de sensibiliserings- en handavingsinspanningen. Een puntensysteem draagt daarnaast ook bij tot het identificeren van veelplegers, maar het is noodzakelijk aan te geven dat dit ook voorzien is bij de verdere ontwikkeling van het antecedentenbeheer in de MaCH-databank.

In de huidige context lijkt de pakkans echter te laag om een puntensysteem duurzaam renderend te maken. Er zijn ook nog een aantal technische en administratieve obstakels. Daarom is het niet aangewezen om onmiddellijk een puntensysteem in te voeren.

Op korte termijn dient in eerste instantie alles in het werk gesteld te worden om de pakkans ten minste te verdubbelen en te combineren met sensibiliseringsactiviteiten. De verdubbeling van het aantal controles ter plaatse wordt voorgesteld als een noodzakelijke voorwaarde om een doeltreffend rijbewijs-met-punten-systeem in België in te voeren. Naast het aantal controles, moeten de controles ook tijds-, plaats- en risicogroepgericht zijn. De analyse van de literatuur gaf aan dat de versterking van de controle- en bestraffingsgraad een duidelijk rendabele maatregel is.

Wat de onderzochte alternatieven betreft, kunnen de uitbreiding van het alcoholslot (juli 2018), leermaatregelen, herstelexamens, supervisie van rijgedrag door middel van black box technologieën en het antecedentenbeheer in MaCH (eveneens gepland in 2018) bijdragen in de strijd tegen recidive.

Le permis de conduire à points: étude coûts-bénéfices et de faisabilité en Belgique

Management summary et conclusion finale

SPF Mobilité et Transports / Vias institute

1. De 1990 à 2018 : historique du permis de conduire à points en Belgique

Le permis de conduire à points a été introduit dans la loi du 18 juillet 1990. Cette loi introduisait, en plus du permis de conduire à points, plusieurs nouveautés importantes afin de faire baisser le nombre de victimes sur les routes comme le renforcement des sanctions pour ivresse au volant, l'abaissement du taux d'alcoolémie punissable à 0,5‰ et l'introduction des analyseurs et des testeurs d'haleine.

Quels ont été les arguments invoqués en 1990 pour introduire le permis de conduire à points ? L'exposé des motifs de 1990 mentionne que d'autres pays étaient sur la voie du permis de conduire à points et que l'intention de la Belgique était de suivre leur exemple. A cette date, l'effet du permis de conduire à points n'était pas encore connu ni analysé¹. Le permis de conduire à points devait « améliorer la prévention des infractions graves de roulage ainsi que de leur récurrence et, partant, la sécurité routière ». Les infractions routières et les points y afférents allaient être inscrits dans un fichier central au sein du Ministère des Communications.

Entre 1990 et 2018, la sécurité routière ainsi que la mobilité ont considérablement évolué. Le système pénal, en cas de récurrence, a été renforcé au fur et à mesure. Au niveau informatique, plusieurs bases de données ont vu le jour et permettent aujourd'hui le suivi et la sanction des contrevenants routiers, dont notamment MaCH (infractions routières) au niveau de la Justice, la Banque-Carrefour des Véhicules (immatriculations des véhicules) et la Banque-Carrefour Permis de Conduire (Mercurius) au SPF Mobilité et Transports. La technologie joue aussi et jouera un rôle de plus en plus grand dans la lutte contre l'insécurité routière, citons l'éthylotest antidémarrage dans le contexte particulier de la récurrence.

Même si nous sommes encore loin de la mise en circulation du véhicule autonome, plusieurs nouvelles technologies permettront à l'avenir de corriger les comportements dangereux sur la route et pourront aider à réduire le nombre d'accidents et de victimes sur la route (p.ex. technologie ISA, boîte noire, correction automatique de trajectoire, etc). Il convient d'accentuer et de soutenir cette évolution technologique. Nous nous attendons à ce que la Commission européenne impose à partir de 2021 toute une série de systèmes de sécurité dans les nouveaux véhicules.

Le contexte de la mobilité actuelle nous oblige également à tenir compte de nouveaux défis : l'augmentation des victimes et des blessés parmi les usagers actifs face à la popularité croissante de la mobilité douce (cf. vélos et vélos électriques en hausse) ; la tendance vers le partage (shared mobility), etc.

L'objectif de l'étude, menée par le SPF Mobilité et Transports et Vias institute, était de vérifier si le permis de conduire à points peut être un instrument approprié dans la lutte contre la récurrence, tenant compte du contexte belge actuel et des effets de l'introduction du permis de conduire identifié à l'étranger.

¹ Doc. parlem., Chambre, session 1989-1990, 47/1062/1.

2. Contexte général de la sécurité routière en Belgique et comparaison chiffrée de la Belgique et de quelques pays

Dans le cadre de cette étude sur le permis de conduire à points, une analyse de la littérature extensive a été réalisée et la situation concrète de trois pays a été étudiée : l'Autriche, la France et l'Espagne. La consultation de l'Autriche n'a pas fourni beaucoup de données chiffrées, l'Autriche connaissant un système administratif et pénal très différent de la Belgique. La France et l'Espagne ont par contre bien nourri la réflexion autour de ce dossier. Nous avons pu en déduire des constats au sujet de la politique de contrôle et de sanction :

	France	Espagne	Belgique
Population	67 Mio	46,5 Mio	11,3 Mio
Permis de conduire	+/- 40 Mio	26,4 Mio	7,7 Mio
Véhicules motorisés	38,5 Mio	32 Mio	7,3 Mio
Infractions routières constatées	24,3 Mio (2015)	4,3 Mio (2016)	4,7 Mio (2016)
Permis invalidés par an sur base du Pàp	70.000 (2016)	17.908 (2016)	/
Déchéances du droit de conduire/retraits immédiats du permis de conduire	20.000 annulations + 3000 interdictions (2016)	/	122.838 déchéances (2016) 32.053 retraits immédiats (2016)

Il est à noter qu'en Belgique le nombre de déchéances du droit de conduire avec réussite obligatoire des quatre examens de réintégration (+/- 25.000 cas) dépasse le nombre d'invalidation du permis de conduire en Espagne, et cela sans système belge de permis de conduire à points.

Quant à l'atteinte de l'objectif de -50% de tués sur les routes européennes (2010-2020), nous avons pu comparer les chiffres ci-dessous :

	Diminution tués entre 2001 et 2016	Diminution tués entre 2010 et 2016	Evolution entre 2013 et 2016	Nombre de tués par million d'habitants (2016)
Espagne	-67,40%	-27,50%	+6,96%	39
Belgique	-56,90%	-23,90%	-11,6% -14,36% (2017)	56
Autriche	-54,90%	-21,70%	-5,27%	50
France	-58%	-13,10%	+6,15%	54
Pays-Bas	-41,9%	-1,7%	+10,35%	31
Moyenne européenne	-53,40%	-18,70%	-1,36%	50,5

La Belgique a réalisé une diminution importante sur ces 16 dernières années. Le nombre de tués par million d'habitants reste par contre très haut et en 2016 il est encore supérieur à la moyenne

européenne. Il reste par contre un travail important à réaliser pour atteindre l'objectif fixé pour 2020 (420 victimes).

3. Effets attendus d'un système de permis de conduire à points : analyse scientifique VIAS

Vias institute a analysé sur base de la littérature internationale les effets attendus d'une introduction d'un permis de conduire à points dans le contexte belge actuel. Cette analyse a prouvé que :

- Un système de permis de conduire à points mène à une réduction du nombre d'accidents ; cette diminution est par contre limitée dans le temps (de 6 à 18 mois après introduction du système).
- L'explication la plus plausible de la nature temporaire de l'effet dissuasif et de la diminution initiale du nombre d'accidents est que cet effet est dû aux mesures accompagnantes, telles qu'une communication/sensibilisation poussée et des contrôles de police renforcés en phase initiale. Dès que le niveau de contrôle faiblit, la situation revient à la « normale » (au niveau d'accidentalité qui préexistait avant l'introduction du permis à points). Le conducteur réalise qu'il a peu de risque d'être pris en faute. Sans niveau de contrôle adéquat, l'effet est limité aux mois suivant l'introduction du système.
- La littérature indique que la probabilité de se faire attraper devrait être (beaucoup) plus élevée pour qu'un système à points soit efficace. Une analyse détaillée de la probabilité de se faire prendre pour les principales infractions routières montre qu'en Belgique, la probabilité de se faire détecter en infraction (à l'exception des excès de vitesse) est, tant en valeur absolue que dans une perspective internationale, assez faible.
- Sur base de ces constats à l'étranger, il est plausible que l'introduction d'un permis de conduire à points en Belgique n'aura vraisemblablement qu'un effet temporaire, à moins qu'elle ne s'accompagne d'une augmentation substantielle et permanente des contrôles. La priorité en Belgique devrait être d'atteindre, au minimum, le double du risque d'être contrôlé.

Il est à noter que le permis de conduire à points permet d'introduire un cadre contre la récidive pour les infractions qui sont à présent sanctionnées avec une perception immédiate. Cette gestion des antécédents est déjà prévue dans le cadre des nouvelles procédures au SPF Justice mais n'est pas encore mise en œuvre (amélioration de la base de données MaCH prévue en 2018).

En outre, il convient également de mentionner que le permis de conduire à points peut également créer de nouveaux problèmes, tels que la conduite sans permis ou avec un faux permis, davantage de délits de fuite et de « trafic de points » entre usagers de la route.

4. Les Pays-Bas : pays qui n'a pas opté pour le permis de conduire à points généralisé

Pendant longtemps, les Pays-Bas ont été considérés en Europe comme un précurseur en matière de sécurité routière. Toutefois, ce pays n'a pas opté pour une introduction générale du permis de conduire à points, malgré une acceptation sociale nettement plus importante qu'en Belgique.

Le manifeste publié en avril 2017 sur les priorités politiques en matière de sécurité routière n'altère pas cette position. L'analyse du SWOV sur l'impact attendu d'un système à points est en ligne avec les conclusions de l'étude VIAS. Le SWOV reconnaît que la recherche sur les systèmes de points démontre un effet seulement temporaire. Le SWOV reconnaît également qu'il est impossible d'attribuer ces effets au système à points lui-même : *"Ook gaat de invoering van een puntenstelsel vrijwel altijd*

samen met een (tijdelijke) verhoging van de handhaving en met voorlichtingscampagnes, waardoor het onmogelijk is vast te stellen welk aspect in welke mate een effect bepaalt ."

Dans les mesures prioritaires pour l'avenir en matière de la sécurité routière aux Pays-Bas, le manifeste souligne qu'il est nécessaire d'augmenter sensiblement le taux de contrôle par des contrôles automatisés et d'augmenter le nombre d'interpellations sur place afin de provoquer un changement significatif du comportement des usagers de la route.

Dans le cadre de la lutte contre la récidive, et tenant compte du fait qu'elle entraîne un risque d'accidentalité accrue, les Pays-Bas ont mis en place des systèmes « à points », orienté vers les jeunes conducteurs et envers les récidivistes en matière d'ivresse au volant, ainsi que deux autres régimes contre la récidive. Ces systèmes présentent plus de points communs avec nos mécanismes de sanctions actuels en matière de récidive qu'avec le permis de conduire à points².

Pays-Bas	Belgique	Mesures
Permis à points pour titulaires débutants d'un permis de conduire	Mesures jeunes conducteurs (permis de conduire < 2 ans)	- Amende routière ; - Invalidation du permis de conduire et/ou déchéance du droit de conduire ; - Examens de réintégration obligatoires.
Permis à points pour contrevenants alcool	Récidive croisée	
Traitement de la récidive pour multi-contrevenants	Récidive croisée	
Traitement de la récidive pour autres infractions graves	Récidive croisée	

5. Les risques objectif et subjectif d'être constaté en infraction et la norme sociale laxiste en Belgique

L'analyse de VIAS a particulièrement mis en exergue un point faible en Belgique, à savoir que le risque objectif (et en conséquence aussi subjectif) d'être constaté en infraction est particulièrement bas. Une analyse du nombre de kilomètres parcourus en infraction en Belgique par amende montre que le nombre de conducteurs pris en infraction ne représente qu'une infime fraction du nombre total de kilomètres parcourus en infraction. La vitesse seule connaît un niveau de contrôle plus élevé.

Une analyse des indicateurs de contrôle disponibles au niveau international montre que le risque d'interception est faible en Belgique (par rapport à la moyenne européenne) ; seule la vitesse connaît un taux de contrôle comparable à celui que l'on trouve dans les pays les plus efficaces en termes de sécurité routière.

Les chiffres suivants sur les comportements dangereux et la tolérance sociale à l'égard des principaux facteurs de risque dans la circulation démontrent que la Belgique se porte moins bien que la moyenne européenne sur un certain nombre d'indicateurs clés (bien que pour la plupart des indicateurs, il y ait également des pays du benchmark qui sont aussi mauvais que la Belgique).

Source	Thème	AT	FR	ES	BE	EU
--------	-------	----	----	----	----	----

² En cas de récidive dans les cinq ans, le permis de conduire est invalidé ou suspendu avec obligation de passer un examen d'aptitude à la conduite. Il n'est pas question de points à retirer.

ESRA	Vitesse	Reconnaît avoir roulé trop vite en agglomération lors des 12 derniers mois	74	68	64	67	68
ESRA	Alcool	Reconnaît avoir roulé sous influence une ou plusieurs fois lors des 12 derniers mois	30	41	35	43	31
ESRA	GSM	Reconnaît avoir téléphoné gsm à la main une ou plusieurs fois lors des 12 derniers mois	47	31	35	28	38
ESRA	Ceinture	N'a (presque) pas toujours porté la ceinture comme conducteur lors des 12 derniers mois	18	24	20	11	20
ESRA	Ceinture	N'a (presque) pas toujours porté la ceinture à l'arrière lors des 12 derniers mois	34	30	30	25	38
ESRA	Vitesse	La plupart de mes connaissances trouvent que l'on doit respecter les limitations de vitesse (d'accord ou tout à fait d'accord)	35	58	63	56	60
ESRA	Vitesse	Les autres estiment acceptable (score 4 ou 5) de rouler 20km/h trop vite en agglomération	6	10	8	13	13
SARTRE 4	Vitesse	D'accord avec le fait que la plupart de ses amis roulent 20km/h trop vite en agglomération	37	32	39	51	38
SARTRE 4	Alcool	D'accord avec le fait que la plupart de ses amis roulent en voiture alors qu'ils sont ivres	17	34	23	42	20

Ces résultats ont déjà été mis en évidence précédemment dans une étude VIAS comparant la situation en Belgique avec celle de tous les autres pays européens (cf. Dupont, 2014: La Belgique dans une perspective européenne). Les conclusions sont également valables pour les résultats présentés dans le tableau ci-dessus : « L'ensemble des indicateurs relatifs à la conduite sous influence d'alcool montre une situation préoccupante pour la Belgique. »

Nous pouvons observer que les conducteurs belges considèrent plus souvent que la moyenne européenne que les comportements dangereux font partie de la norme sociale.

Dans une étude scientifique réalisée par VIAS sur ce sujet (Meesmann et al., 2015), il apparaît clairement qu'en plus des contrôles policiers, un levier tout aussi important pour parvenir à un changement de comportement réside dans l'influence de la norme sociale. Deux aspects peuvent être identifiés ici:

- la norme sociale injonctive (ce que l'on pense que les autres dans son environnement attendent en terme de comportement et d'attitude) ;
- la norme sociale descriptive (ce que l'on voit les autres faire dans son environnement).

La norme sociale descriptive peut être influencée par des campagnes de sensibilisation, mais il y a aussi un élément objectif qui perpétue les comportements à risque : plus les comportements à risque sont observés dans son environnement, plus on le voit comme la norme. L'importance des contrôles policiers ne réside donc pas seulement dans la prévention des comportements à risque, mais aussi dans l'influence indirecte sur la norme sociale. Plus il y a de contrôles, moins il y aura de comportements à risque, et moins on les verra comme des comportements « normaux ». Plus on influera sur la norme sociale descriptive, moins il y aura de chance que les comportements à risque soient adoptés.

6. Coût et timing estimé de l'introduction du permis de conduire à points en Belgique

Grâce aux évolutions informatiques récentes dans MaCH (SPF Justice) et Mercurius (SPF Mobilité et Transports), le développement d'un système de permis de conduire à points est **techniquement possible**, ce qui n'était pas le cas dans le passé.

Les **investissements** nécessaires afin de permettre l'introduction d'un tel système en Belgique sont toutefois **importants** et **récurrents** (annuels).

Le plus grand coût viendrait logiquement du doublement du nombre de contrôles proactifs (du type BOB) qui nécessite un grand nombre d'effectifs supplémentaires pour la police ; seront également importants : les coûts liés aux développements des bases de données, aux campagnes de communication répétées, aux aspects juridiques et opérationnels (travail législatif et réglementaire, recrutements supplémentaires et gestion du système). Une fois lancé, le permis de conduire à points nécessitera un suivi et une maintenance continus.

- Il est estimé que tous les coûts connus avant lancement représentent au moins 5 millions d'euros.
- Sur base annuelle, le surcoût par rapport à la situation actuelle représente au moins 7,8 millions d'euros (et 7,9 millions d'euros la première année après lancement). Pour un doublement de tous les types de contrôles (en non seulement les contrôles proactifs) il faut ajouter encore 7 millions d'euros.

Dans cette estimation de coûts, il n'a en plus pas été tenu compte du coût pour la **police locale**, inconnu à ce jour. D'autres **coûts** restent encore à déterminer :

- la partie opérationnelle pour les Régions et le flux de données (avec celles-ci) ;
- les coûts divers liés à la formation continue (récupération de points ou du permis de conduire), aux centres de formation et d'examen ;
- le coût lié au traitement des recours.

Nous estimons que la mise en place d'un tel système n'est **certainement pas réalisable avant 2021**. Le travail de préparation législative et analytique sera vaste. Il faut entre autres veiller à ce que le paramétrage du système soit logique et cohérent avec les autres peines prévues dans un contexte déjà complexe au niveau du droit de conduire et de la récidive (cf. la déchéance du droit de conduire et la procédure de réintégration). L'analyse fonctionnelle et technique des aspects informatiques, et une concertation poussée avec tous les partenaires pertinents (notamment les Régions, la Police intégrée, la Justice) seront essentielles afin de permettre le développement et l'implémentation du projet. Toutes les étapes ne pourront pas être réalisées en même temps.

Le **partage des compétences** entre le niveau fédéral et le niveau régional (**sixième réforme de l'Etat**) en matière du permis de conduire pourrait former une fameuse pierre d'achoppement, notamment parce qu'un système de permis de conduire à points comporte un volet important lié à la formation.

7. Mesures alternatives existantes, prévues ou possibles contre la récidive : préventives et répressives

Dans le cadre de cette étude, d'autres mesures répressives possibles dans la lutte contre la récidive ont été analysées, qu'elles soient déjà prévues dans la loi, possibles grâce aux solutions technologiques développées récemment ou conçues dans une optique plus éducative :

- La **récidive croisée** (avec l'obligation de réussir les 4 examens de réintégration au droit de conduire) : à ce stade l'effet de cette nouvelle législation (1/1/2015) ne peut pas encore être évalué. Le nombre de personnes obligées à passer les 4 examens a fortement augmenté, une évolution a priori positive. La connaissance, parmi les citoyens, du durcissement du cadre légal est par contre encore très limitée.
- La **gestion des antécédents** (envisagée en 2018 par la Justice dans MaCH) permettra une approche de la récidive pour les infractions dès le stade de la perception immédiate.
- L'extension de l'**obligation de l'éthylotest antidémarrage** (à partir de juillet 2018) promet des résultats encourageants en matière de lutte contre la récidive pour intoxication alcoolique. L'effet de l'éthylotest antidémarrage sur la récidive serait de 60 à 90% en comparaison avec les sanctions traditionnelles pour autant que l'éthylotest soit installé dans la voiture du contrevenant.
- L'installation d'une « **boîte noire** » dans la voiture des récidivistes (excès de vitesse) pourrait avoir un effet similaire mais doit d'abord être analysée dans le cadre de projets-pilotes.
- Le recours plus fréquent aux formations du type « **driver improvement** » pourrait être envisagé, les résultats pour les récidivistes en matière de conduite sous influence étant positifs, mais il y a peu de décisions pénales obligeant ce type de formation comme peine alternative.
- L'effet attendu de l'**augmentation progressive des amendes** ou encore le renforcement des peines en fonction des infractions répétées ou en fonction des revenus de la personne est, pour autant qu'une littérature soit disponible à ce sujet, jugé limité.

Comme il ressort clairement de la littérature sur le rôle de la norme sociale, la sanction systématique et adéquate des contrevenants routiers doit s'accompagner d'une approche préventive générale visant à prévenir les infractions et les comportements à risque. D'un point de vue théorique, toutes les mesures répressives mentionnées ci-dessus peuvent être considérées comme une forme de **prévention secondaire** (visant à prévenir la récidive). Elles doivent être combinées avec des activités de **prévention primaire** visant à prévenir les infractions :

- l'intensification des contrôles policiers comme moyen efficace pour réduire les risques d'infractions par son effet dissuasif général ;
- une communication spécifique visant à accroître le risque subjectif d'être intercepté en infraction ;
- des campagnes de sensibilisation dans le but spécifique d'inverser une norme sociale excessivement tolérante dans un rejet général des comportements à risque sur la route ;
- des mesures éducatives telles que la formation à la conduite, les formations post-permis et « driver improvement » ;
- la technologie automobile visant à corriger les comportements dangereux.

8. Conclusion finale

L'analyse réalisée sur la faisabilité et l'effet possible d'un permis de conduire à points, tenait compte des résultats à l'étranger, du contexte légal belge et du niveau de sanction que nous connaissons aujourd'hui. Le cadre légal sur le plan de la récidive a été durci considérablement. Le risque d'être contrôlé reste trop faible (hormis les excès de vitesse). La norme sociale envers les comportements à risque sur la route (vitesse, alcool, gsm, etc.) est trop tolérante, en partie à cause du faible risque d'être pris en délit. Par conséquent, les récidivistes échappent bien trop souvent au contrôle. Or, la raison d'être du permis à points même est précisément la lutte contre la récidive.

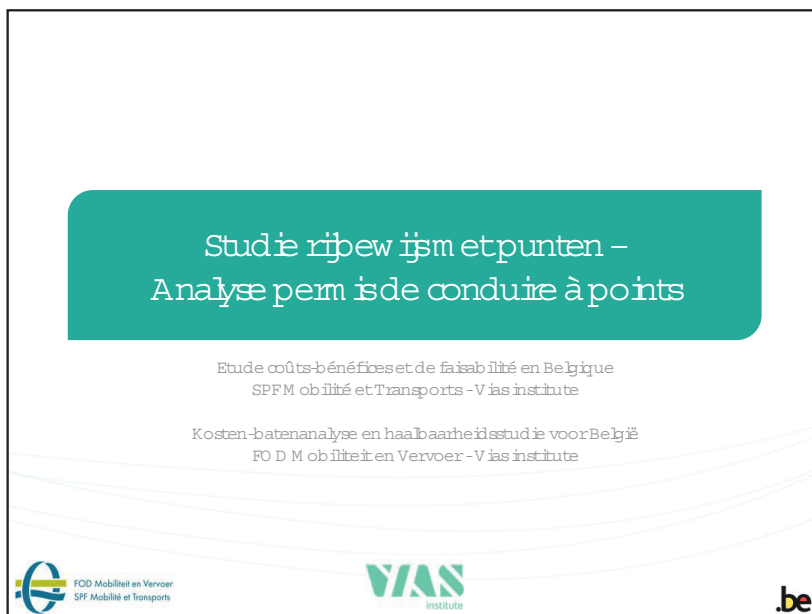
A court terme, des effets sur la sécurité routière peuvent être espérés grâce à l'introduction d'un système de permis de conduire à points, seulement et uniquement si le système est accompagné du renforcement (temporaire) du niveau de contrôle et de la sensibilisation. Un système à points contribue aussi à l'identification des récidivistes, mais il est nécessaire d'indiquer que ceci est également prévu dans le cadre du développement de la gestion des antécédents dans la base de données MaCH.

Dans le contexte actuel, le risque d'être contrôlé semble trop faible pour qu'un système de permis de conduire à points soit durablement rentable. Il existe également un certain nombre d'obstacles techniques et administratifs. Il n'est donc pas approprié d'introduire immédiatement un système à points.

A court terme, tout devrait être fait en premier lieu pour au moins doubler le risque d'être contrôlé et de combiner cela avec des activités de sensibilisation. Le doublement du nombre de contrôles sur place est proposé comme une condition minimale indispensable si nous voulons introduire un système efficace de permis à points en Belgique. A part le nombre de contrôles, les contrôles devraient également être spécifiquement axés sur les horaires, les emplacements et les groupes à risque. L'analyse de la littérature a indiqué que le renforcement du niveau de contrôle et de sanction constitue une mesure clairement rentable.

Au niveau des alternatives étudiées, l'extension de l'éthylotest antidémarrage (juillet 2018), les mesures éducatives, les examens de réintégration, la supervision de la conduite moyennant des technologies comme celle de la boîte noire et la gestion des antécédents dans MaCH (également envisagée pour 2018), pourront contribuer à la lutte contre la récidive.

31-5-2018



Historique et contexte (1)

- 1990 : introduction du permis de conduire à points dans la loi du 18 juillet 1990, à côté de plusieurs nouveautés importantes
- Le permis de conduire à points servirait à lutter contre:
 - les infractions graves
 - la récidive
- La Belgique allait suivre l'exemple d'autres pays européens (UK, FR, DE)

31/05/2018

FOD Mobilité en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

Vias
Institute

2

31-5-2018

Historique et contexte (2)

Evolution considérable entre 1990 et 2018:

- Renforcement du **système juridique répressif** en plusieurs phases (catégorisation des infractions; montants des amendes; déchéance du droit de conduire; récidive croisée; loi 2018 – éthylotest etc.)
- **L'informatique**: plusieurs bases de données:

Banque carrefour <u>Véhicules</u>	DIV	SPF Mobilité et Transports
Base de données <u>infractions</u>	MaCH	SPF Justice
Base carrefour <u>Permis de conduire</u>	Mercurius	SPF Mobilité et Transports

- La **technologie automobile**: instruments pour lutter contre l'insécurité routière et la récidive (cf. éthylotest antidémarrage; ISA; EDR/boîte noire)
- **Nouveaux défis**: mobilité douce et active, le partage, etc.



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



3

Historique et contexte (3)

Vaststelling: Het rijbewijs met punten wordt voorgesteld als een hulpmiddel in de strijd tegen recidive (cf. Regeerakkoord)

Onderzoeksvragen gesteld aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute :

- Is het rijbewijs met punten effectief in de landen waar het ingevoerd werd?
- Is het rijbewijs met punten een goede optie in onze Belgische context? Wat zijn de alternatieven?
- Is de invoering technisch haalbaar en wat zijn de kosten ervan?
- Wat zijn de effecten die we ervan kunnen verwachten?



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



4

31-5-2018

Resultaten benchmarking (1)

- Scope benchmark: Frankrijk, Oostenrijk en Spanje
- Vergelijking van de kerncijfers

	Frankrijk	Spanje	België
Bevolking	67 Mio	46,5 Mio	11,3 Mio
Rijbewijzen	+/- 40 Mio	26,4 Mio	7,7 Mio
Motorvoertuigen	38,5 Mio	32 Mio	7,3 Mio
Vastgestelde verkeersovertredingen	24,3 Mio (2015)	4,3 Mio (2016)	4,7 Mio (2016)

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

31/05/2018



5

Resultaten benchmarking (2)

- Schatting impact op verkeersonveiligheid van **ongevalsfactoren**:

Ongeval te wijten aan:	Proportie
Snelheid	30%
Alcohol	25%
Niet dragen gordel	10%
Afleiding (o.a. gsm)	5 à 25%
Vermoeidheid	20%

→ Factoren kunnen ook samen voorkomen en elkaar versterken.

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

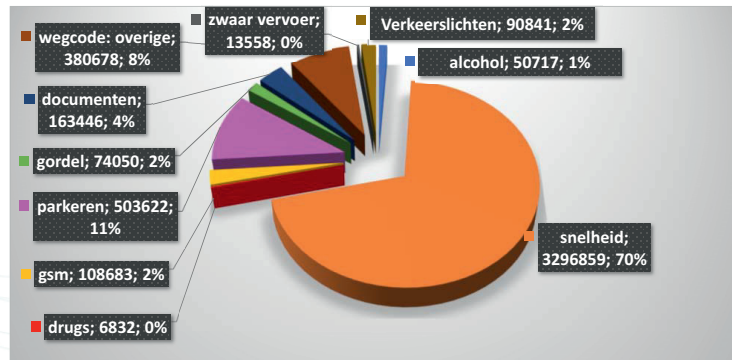
31/05/2018

6

31-5-2018

Resultaten benchmarking (3)

- Statistieken verkeersinbreuken 2016 België (totaal: 4.758.314)

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



7

Resultaten benchmarking (4)

- Ongeldig verklaarde rijbewijzen i.k.v. het rijbewijs met punten en/of het verval van het recht tot sturen

	Frankrijk	Spanje	België
Rijbewijzen	+/- 40 Mio	26,4 Mio	7,7 Mio
Ongeldig verklaarde rijbewijzen per jaar op basis van het rijbewijs met punten (2016)	70.000	17.908	/
Verval van het recht tot sturen (2016)	20.000 "annulations" (~verval in BE) + 3000 "interdictions"	/	122.838 vervallen, waarvan 28.000 met 4 verplichte herstelexamens

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



8

31-5-2018

Resultaten benchmarking (5)

	Frankrijk	Spanje	België
Rijbewijzen	+/- 40 Mio	26,4 Mio	7,7 Mio
Aandeel ongeldig verklaarde rijbewijzen o.b.v. rijbewijs met punten	0,175%	0,068%	/
Aandeel verval	0,06%	/	1,60% (met 4 herstelexamens: 0,364%)

- Naar recidivebestrijding toe kenmerkt België zich (in vergelijking met FR en ES) door een groot aantal vervallenverklaringen van het recht tot sturen.
- Door de gekruiste recidive-regeling (sinds 01/2015) is het aantal verplicht opgelegde herstelexamens sterk gestegen.

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit en Transport

31/05/2018



9

Resultaten benchmarking (6)

Catégorie	Infraction	Overtreding	France Frankrijk	Espagne Spanje	Autriche Oostenrijk	Belgique België	
						1(st)e	Recidive
Vitesse	Très grave excès vitesse (> 50km/h)	Zeer zware snelheidsovertreding (> 50km/u)	6	4/6			
Vitesse	Détecteur radar	Radardetector	6	6			
Vitesse	Grave excès de vitesse (> 40km/h)	Zware snelheidsovertreding (> 40km/u)	4	2/4/6			
Vitesse	Excès de vitesse (> 30km/h) agglomération	Snelheidsovertreding (> 30km/u) beko	3	4			
Vitesse	Excès de vitesse (> 30km/h) hors agglomération	Snelheidsovertreding (> 30km/u) buiten beko	3	4			
Vitesse	Excès de vitesse (> 20km/h)	Snelheidsovertreding (> 20km/u)	2	2			
Vitesse	Excès de vitesse (< 20km/h)	Snelheidsovertreding (< 20km/u)	1				
PC	Conduite sans permis	Rijden zonder rijbewijs	6	4			
PC	Conduite malgré déchéance ou retrait PC	Rijden spijs verval of intrekking RB	6	4			
Drogues	Drogues	Drugs	6	6			
Alcool	Alcool (> 0,5pm)	Alcohol (>0,5pm)	6	4	V		
Alcool	Alcool (> 0,8pm)	Alcohol (>0,8pm)	6	6			
Alcool	Alcool (> 1,2pm)	Alcohol (> 1,2pm)	6	6			
Alcool	Alcool (> 1,8pm)	Alcohol (> 1,8pm)	6	6			
Alcool	Ivresse	Dronkenschap	6				
Alcool	Refus éthylotest	Weigering ethylotest	6	6			

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit en Transport

31/05/2018



déchéance facultative
déchéance obligatoire
déchéance obligatoire avec examens de réintégration
déchéance et EAD

10

31-5-2018

Resultaten benchmarking (7)

- Aantal verkeersdoden per miljoen inwoners bedroeg in 2016 **56** in België (ES: 39, FR: 54; EU gemiddelde: 50,5), - 23.9% t.o.v. 2010.
- De resultaten zijn verschillend per regio (Vlaanderen, Wallonië, Brussel)

	Afname doden 30 dagen (2001- 2016)	Afname doden 30 dagen (2010 en 2016)	Evolutie 2013 - 2016	Aantal verkeers- doden per miljoen inwoners (2016)
Spanje	-67,40%	-27,50%	+6,96%	39
België	-56,90%	-23,90%	-11,6% -14,36% (2017)	56
Oostenrijk	-54,90%	-21,70%	-5,27%	50
Frankrijk	-58%	-13,10%	+6,15%	54
Nederland	-41,9%	-1,7%	+10,35%	31
Europees gemiddelde	-53,40%	-18,70%	-1,36%	50,5



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



11

Resultaten benchmarking (8)

- Nederland werd niet opgenomen in de benchmark; maar blijft interessant omdat er tot nu toe geen algemeen rijbewijs met punten werd ingevoerd.
- Visie SWOV over een efficiënt werkend rijbewijs met punten.
- Progressieve sanctiesystemen Nederland – grote gelijkenis met de logica die ook in België geldt.

Nederland	België	Maatregelen
Rijbewijs met punten voor nieuwe bestuurders die net houder zijn geworden van een rijbewijs	Maatregelen voor onervaren bestuurders (rijbewijs < 2 jaar)	- Verkeersboete; - Ongeldigverklaring van het rijbewijs en/of verval van het recht tot sturen; - Verplichte herstelexamens.
Rijbewijs met punten voor overtreders m.b.t. alcohol	Gekruiste recidive	
Recidivebehandeling voor veelplegers	Gekruiste recidive	
Recidivebehandeling voor andere zware overtredingen	Gekruiste recidive	



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobilité et Transports

31/05/2018



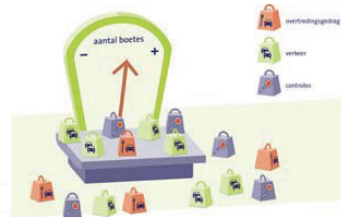
12

31-5-2018

Resultaten benchmarking (9)

Wat zijn de voornaamste pijnpunten in België?

- Lage objectieve en subjectieve pakkans
- Lage pakkans heeft negatieve invloed op sociale norm
- Lakse sociale norm ten opzichte van verkeersonveilig gedrag



Firguur overgenomen uit SWOV (2016)



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

31/05/2018



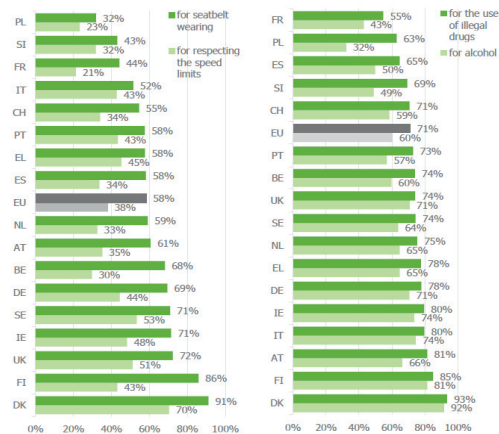
13

Resultaten benchmarking (10)

Lage subjectieve pakkans

ESRA (2014):

Percentage respondenten dat aangeeft dat de kans op een controle klein of zeer klein is



FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

31/05/2018

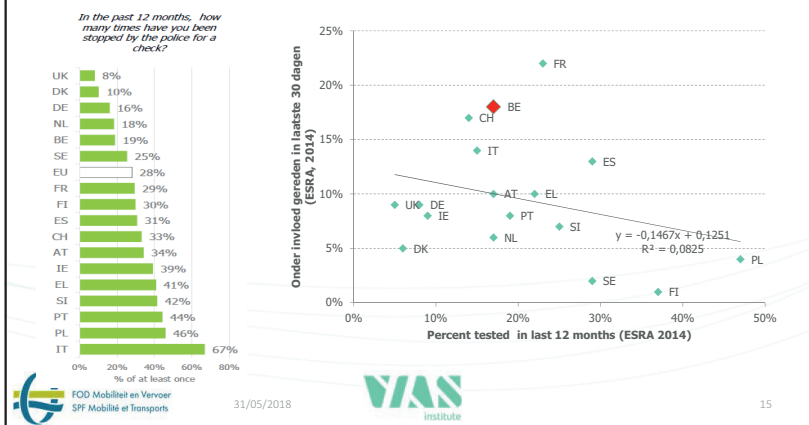


14

31-5-2018

Resultaten benchmarking (11)

Indicatoren staandehoudingen en alcoholcontroles (ESRA, 2014)



Resultaten benchmarking (12)

Objectivering pakkans voor verkeersovertredingen

Overtreding	Procent km in overtreding	Km in overtreding	Boetes	Km in overtreding per boete
Alcohol	2.70%	2 754 000 000	47 000	58 596
Snelheid	6.80%	6 936 000 000	3 300 000	2 102
Gordel	8.30%	8 466 000 000	77 000	109 948
GSM	3.20%	3 264 000 000	118 661	27 507

Bron: Vias institute (2018) op basis van rapport verkeersinbreuken 2017 (Federale politie)

31-5-2018

Resultaten benchmarking (13)

Prevalentie van risicogedrag en sociale aanvaarding risicogedrag

Bron	Thema		AT	FR	ES	BE	EU
ESRA	Snelheid	Erkent de voorbije 12 maanden te snel te hebben gereden in de bebouwde kom	74	68	64	67	68
ESRA	Alcohol	Erkent de voorbije 12 maanden een of meermaals onder invloed gereden te hebben	30	41	35	43	31
ESRA	Gsm	Erkent de voorbije 12 maanden een of meermaals niet-handsfree te hebben gebeld tijdens het rijden	47	31	35	28	38
ESRA	Snelheid	Het merendeel van mijn kennissen vindt dat men de snelheidsbeperkingen moet naleven (akkoord of helemaal akkoord)	35	58	63	56	60
SARTRE 4	Snelheid	Gaat akkoord met het feit dat het merendeel van zijn vrienden 20km/u te snel rijdt in de bebouwde kom	37	32	39	51	38
SARTRE 4	Alcohol	Gaat akkoord met het feit dat het merendeel van zijn vrienden met de auto rijdt wanneer ze dronken zijn	17	34	23	42	20

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit en Transport

31/05/2018



17

Effets attendus d'un système de permis de conduire à points

L'analyse de la littérature sur le permis à points a indiqué que:

- Invoering puntensysteem ging in meeste landen gepaard met daling van aantal verkeersslachtoffers (-15 à -20%, Castillo-Manzano et al., 2012)
- L'effet est limité dans le temps (6 à 18 mois, van Schagen & Machata, 2012)
- L'effet d'un système de permis de conduire à points pourrait aussi être dû aux mesures accompagnantes (campagnes de sensibilisation et contrôle policier renforcé, Goldenbeld, 2017)
- Dès que le niveau de contrôle s'affaiblit, l'effet positif disparaît (Montag, 2014)

→ Pour qu'un tel système puisse être effectif, la probabilité de se faire contrôler devrait être élevée (BestPoint, 2012)

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit en Transport

31/05/2018



18

31-5-2018

Mesures alternatives au permis de conduire à points

Etude de l'impact de diverses mesures contre la récidive: un effet positif est à espérer des mesures suivantes:

- Doublement des contrôles policiers, accompagnés de sensibilisation accrue.
- Extension de l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage (juillet 2018)
- Loi du 09/03/2014 (récidive croisée et sanctions minimales, dont les 4 examens de réintégration)
- Nouveaux systèmes technologiques (p.ex. supervision par boîte noire, ISA)
- Extension des formations "driver improvement"
- Gestion des antécédents en MaCH

Le coût d'un système de permis de conduire à points (1)

L'introduction d'un permis de conduire à points est techniquement possible, mais les investissements sont importants.

- Développements informatiques et maintenance par après (Mercurius et MaCH)
- Le travail juridique et la gestion générale du projet: grande complexité au niveau du cadre juridique existant (récidive et déchéance du droit de conduire) et au niveau des stakeholders impliqués.
- Moyens humains au SPF Mobilité et Transports (helpdesk) et à la Police fédérale et locale afin de permettre les contrôles (par interception)
- Campagnes de communication

31-5-2018

Le coût d'un système de permis de conduire à points (2)

- Sinds de zesde Staatshervorming zijn de bevoegdheden op het vlak van het rijbewijs opgedeeld.
- Het federale niveau is bevoegd voor het rijbewijs "an sich" en voor het verval van het recht tot sturen. Het puntenrijbewijs blijft een federale bevoegdheid.
- Het regionale niveau is bevoegd voor de rijopleiding, de rijscholen en de examencentra
- Rijbewijs met punten: intrekking en beheer van punten (federaal); onduidelijk wie bevoegd zal zijn voor opleidingen in het kader van puntenrecuperatie?

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

31/05/2018



21

Le coût d'un système de permis de conduire à points (3)

Plusieurs coûts restent à présent **inconnus**:

- Partie régionale (cf. compétences régionalisées)
- Partie police locale
- La gestion des recours

Les **coûts connus** représentent:

- au moins 5 millions d'euros avant lancement;
- un coût récurrent, annuel, entre 7,8 millions et 14,8 millions d'euros.

L'introduction du permis de conduire à points n'est **pas réaliste avant 2021**.

FOD Mobiliteit en Vervoer
SPF Mobiliteit et Transports

31/05/2018



22

31-5-2018

Conclusion finale

- Invoering puntensysteem ging in meeste landen gepaard met een tijdelijke daling van het aantal verkeersslachtoffers (< 18 maanden)
- Daling vooral toegeschreven aan tijdelijke verhoging handhaving
- Pour avoir un effet durable, le permis de conduire à points nécessite un niveau de contrôle poussé, ce qui n'est pas le cas en Belgique.
- A contexte inchangé, l'effet d'un permis de conduire à points sera limité dans le temps.
- La priorité devra être, à ce stade, l'augmentation, du risque d'être contrôlé, accompagné de sensibilisation.

Conclusion finale

Main killers in het verkeer & aanpak

Snelheid	30%	Pakkans gemiddeld	Cameraschild, ANPR, trajectcontrole	ISA, black box	Recidive-aanpak & MaCH
Alcohol	25%	Pakkans veel te laag	Staandehouding, sampling	Alcoholslot	Recidive-aanpak & MaCH
Drugs	?	Pakkans veel te laag	Staandehouding, speekseltesten	/	Recidive-aanpak & MaCH
Gordel	10%	Pakkans veel te laag	Intelligente camera's	Gordelverkliekers	MaCH
GSM	5 à 25%	Pakkans veel te laag	Intelligente camera's	Blokkering gsm-ontvangst	MaCH
Vermoeidheid	20%	/	/	Drowsiness detection	Sensibilisering

31-5-2018

Conclusion finale

Gestion des antécédents of “Beheer van de herhaling” – 2018

- Invoering van recidivebestrijding vanaf de fase van de OI in MaCH
- Bestrafen van de “mini-recidivisten”
- Intentie FOD Mobiliteit en Vervoer & FOD Justitie
- Studie moet gebeuren in nauw overleg met parketten
- Keuzes moeten nog gemaakt worden, parameters bepaald, vb. :
→ Overtredingen die binnen een bepaalde termijn meerdere malen voorkomen: in plaats van een OI overgaan naar een zwaardere MS of een dagvaarding voor de rechtbank voor eventueel verval van het recht tot sturen

Dank u voor uw aandacht - Merci pour votre attention!



Onderzoeksrapport nr. 2018-R-07-NL

Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer



Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer

Onderzoeksrapport nr. 2018-R-07-NL

Depot nr.: D/2018/0779/36

Auteurs: Peter Silverans, Ricardo Nieuwkamp & Wouter Van den Berghe

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Publicatiedatum: 02/05/2018

Gelieve naar dit document te verwijzen als: Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer, Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant

This report includes a summary in English.

Dit onderzoek werd mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport

Inhoudstafel

Inhoudstafel	3
Dankwoord	5
Samenvatting	6
Résumé	8
Summary	10
1 Inleiding	12
2 De invoering van een rijbewijs met punten als maatregel tegen recidive	14
2.1 Studies van de effectiviteit van puntensystemen	14
2.1.1 De Schrijver & Van den Berghe (2015)	14
2.1.2 Goldenbeld (2017) - Safetycube review	14
2.2 Recente schattingen van het effect in Frankrijk, Oostenrijk en Spanje	16
2.2.1 Spanje	16
2.2.2 Frankrijk	18
2.2.3 Oostenrijk	18
2.3 Maatschappelijk draagvlak	18
2.4 Verwachte effecten in België	20
3 Politiecontroles	21
3.1 Het belang van politiecontroles	21
3.2 Schatting van de pakkans voor overtredingen	21
3.2.1 Theoretisch kader	21
3.2.2 Methodes om de pakkans te schatten	23
3.2.3 Rijden onder invloed van alcohol	23
3.2.4 Snelheid	27
3.2.5 Gordeldracht	31
3.2.6 Afleiding door GSM-gebruik	31
3.2.7 Staandehouding door de politie	32
3.3 Subjectieve pakkans	33
3.4 Geschat effect van het verhogen van de pakkans	35
3.4.1 Alcohol	35
3.4.2 Snelheid	36
3.4.3 Gordeldracht	38
3.4.4 GSM	38
3.5 Maatschappelijk draagvlak	38
3.6 Conclusie	40
4 Andere Maatregelen tegen recidive	41
4.1 Driver improvement cursussen	41
4.2 Alcoholslotprogramma	42
4.3 Herstelexamens	43
4.4 Wijziging wettelijke definitie en bestraffing verkeersrecidive	43

Vias institute 2018	4
4.4.1 Wettelijk kader	43
4.4.2 Verwachte impact	44
4.5 Sensibilisering en beïnvloeding van sociale normen	45
5 Alternatieve en innovatieve maatregelen om recidiven te voorkomen	48
5.1 Black box monitoring van overtreiders en ISA	48
5.2 Verhogen van de boetebedragen	48
5.3 Progressieve boetesystemen	49
5.4 Inkomensafhankelijke boetes	51
6 Specifieke issues in verkeershandhaving	53
6.1 Rijden zonder rijbewijs/spijts verval	53
6.2 Vluchtmisdrijven	54
6.3 Radarverkliekers en systemen om controles te omzeilen	55
6.4 Handhavingscommunicatie	56
7 Conclusies en aanbevelingen	57
7.1 Besluit	59
Referenties	61

Dankwoord

De auteurs en Vias institute wensen de volgende personen te bedanken voor hun zeer gewaardeerde bijdrage aan deze studie:

- Annelies Heeren, Denis Hendrichs, Marc Vansnick en Martine Indot voor de kritische commentaren op eerdere versies van het rapport en voor de aangename en efficiënte samenwerking in het project.
- Stef Willems en Benoit Godart voor de nauwkeurige herlezing van het rapport. De resterende fouten blijven uiteraard voor rekening van de auteurs.

Samenvatting

Dit onderzoek bestudeert het te verwachten effect op de verkeersveiligheid van een reeks maatregelen om recidive voor verkeersovertredingen te bestrijden. Naast de analyse van de effecten van een rijbewijs met punten wordt ook aandacht besteed aan andere maatregelen, zoals het intensifiëren van de politiecontroles, het uitbreiden van driver improvement cursussen en herstelexamens, het algemener toepassen van het alcoholslotprogramma en het verruimen van de wettelijke definitie van recidive in het verkeer in combinatie met een strengere bestraffing van recidive. Daarnaast werd ook het potentieel van meer innovatieve maatregelen geëvalueerd: het monitoren van snelheidsovertreders via black box technologie, een mogelijk progressief boetesysteem en het verhogen van de boetebedragen.

Wat het rijbewijs met punten betreft bleek uit een systematische analyse van de internationale literatuur dat het invoeren van een puntensysteem in de meeste landen samen ging met een tijdelijke daling van het aantal verkeersongevallen. Deze daling blijkt echter vrijwel over van korte duur – typisch een jaar – en bovendien blijken deze effecten vooral te danken te zijn aan de tijdelijke verhoging van de verkeershandhaving en de daarbij horende communicatie. De meest spaarzame interpretatie is dan ook om de tijdelijke effecten die vastgesteld niet aan het puntensysteem zelf toe te schrijven, maar wel aan de tijdelijke verhoging van de handhavingsactiviteiten (controles en campagnes). Daarnaast geeft de literatuur ook aan dat opdat een puntensysteem überhaupt effectief zou kunnen zijn de pakkans (zeer) hoog moet zijn, zonder evenwel richtlijnen te geven over het vereiste minimumniveau van politiecontroles. Daarom werd een gedetailleerde analyse gemaakt van de pakkans voor de belangrijkste verkeersovertredingen in België. Hieruit bleek dat de kans om in België door de politie betrapt te worden op overtredingen (uitgezonderd voor snelheidsovertredingen) zowel in absolute zin als in internationaal perspectief te laag is. Zo schatten we op basis van de beschikbare Belgische data dat men in België gemiddeld 68.000 kilometer onder invloed van alcohol moet rijden voor één geregistreerde overtreding. Voor telefoneren achter het sturen komen we uit op 27.500 kilometer in overtreding, voor het niet dragen van de gordel op 110.000 kilometer. Alhoewel de pakkans voor snelheidsovertredingen met één geregistreerde overtreding per 2000 kilometer afgelegd boven de snelheidslimiet duidelijk hoger ligt dan voor de andere risicovolle gedragingen, betekent dit in de praktijk dat de gemiddelde Belgische bestuurder slechts eens om de twee jaar een snelheidsboete krijgt ondanks het feit dat in België jaarlijks volgens een ruwe schatting 6.8 miljard kilometer te snel gereden wordt.

Gezien internationale evaluaties van de kost-effectiviteit van het opdrijven van het aantal politiecontroles voor alle types overtredingen duidelijk zeer positief zijn, is de belangrijkste aanbeveling van dit rapport dan ook om de pakkans voor de belangrijkste overtredingen structureel en duurzaam te verhogen en op korte termijn minstens te verdubbelen. Alhoewel het moeilijk is om op basis van de momenteel beschikbaar data een precieze schatting te maken heeft deze verdubbeling in België het potentieel om het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden te verminderen met ongeveer 10 procent, om dodelijke ongevallen ten gevolge van het niet dragen van de gordel te verminderen met ongeveer 4 procent en om ongevallen te wijten aan afleiding in het verkeer te verminderen met ongeveer 6 procent. Voor snelheidsgerelateerde verkeersdoden is de schatting moeilijker te maken gezien de effecten daarvan sterk gelimiteerd zijn door de locaties waarop gecontroleerd wordt. Volgens een ruwe schatting zou het verdubbelen van zowel bemande als onbemande snelheidscontroles het potentieel hebben om 5 à 10 procent van alle verkeersdoden te kunnen vermijden. Een voorwaarde voor een duurzaam effect van het verhogen van de handhavingsactiviteiten is daarbij wel dat er voldoende onaangekondigde en niet door places-of-interest functies van geconnecteerde GPS applicaties aangekondigde controles uitgevoerd worden. Hiertoe dient in eerste instantie een evaluatie gemaakt te worden van de impact van radarverklippers en andere geconnecteerde waarschuwingssystemen op de verkeersveiligheid en van middelen om de negatieve impact van waarschuwingssystemen op het rijgedrag te beperken.

Een belangrijke implicatie van het huidige te lage handhavingsniveau is dat de effectiviteit van alle andere maatregelen tegen recidive sterk beperkt wordt doordat het overgrote deel van de overtredingen en van de recidivegevallen niet door de politie geregistreerd worden. Een evaluatie van het huidige arsenaal van maatregelen tegen recidive wordt sterk beperkt door het gebrek aan data over de omvang van de groep officieel geregistreerde recidivisten en hun profiel. Op basis van internationale best practice evaluaties blijkt wel dat het verder uitbreiden van herstelexamens, driver improvement cursussen en van het alcoholslotprogramma positieve effecten op het optreden van recidiven zal hebben. Ook het verruimen van de wettelijke definitie van recidive in het verkeer en de daaraan gekoppelde verplichting om herstelexamens

op te leggen moet in theorie een positief effect hebben, al ontbreken momenteel de data om het effect ervan in de praktijk te evalueren.

Wat de meer innovatieve maatregelen tegen recidive betreft, blijkt uit de huidige evaluatie dat met de huidige lage pakkans weinig effect verwacht kan worden van progressieve boetesystemen. Internationaal onderzoek maakt daarnaast duidelijk dat ondanks een klein effect van beperkte verhogingen van de boetes (prijselasticiteit), niet veel kan verwacht worden van de verhoging van de boetes in de groep veelplegers. Binnen de huidige context kan wel verwacht worden dat maatregelen gebaseerd op een intensieve controle en monitoring van risicobestuurders door technologie in de wagen - zoals een alcoholslotprogramma of het monitoren van snelheidsgedrag door black box technologie - wel een duidelijk effect zullen hebben op het optreden van recidive. De praktische haalbaarheid en betrouwbaarheid van een mogelijk programma voor snelheidsovertreders gebaseerd op systematische monitoring van hun snelheidsgedrag moet echter eerst nog uitgetest worden.

De pakkans in België is momenteel niet enkel te laag om risicogedrag in het verkeer af te schrikken, maar heeft ook tot gevolg dat de kans om herhaalde overtredders en recidive vast te stellen statistisch gezien zeer laag is. Gezien alle mogelijke maatregelen tegen recidive uiteindelijk berusten op het identificeren en betrappen van herhaalde overtredders (zéker van ernstige en gevaarlijke overtredingen) kunnen deze alleen werken mits de pakkans een voldoende hoog niveau haalt.

De hoofdconclusie van dit rapport is dan ook dat in de eerste plaats prioritair werk moet gemaakt worden van het minstens verdubbelen van de pakkans voor alle risicovolle verkeersovertredingen. Uit de literatuur blijkt dat dit een kost-effectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Uit alle Belgische enquêteonderzoek blijkt bovendien dat deze - in tegenstelling tot het rijbewijs met punten - door een grote meerderheid van de bevolking gedragen wordt, wat een noodzakelijke voorwaarde vormt om een verkeersveiligheidsmaatregel duurzaam te blijven toepassen.

De analyse van de Belgische situatie maakt verder duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerm minst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendig wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar ongeveer 6.8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2.7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3.2 miljard kilometer al telefonierend en 8.5 miljard kilometer zonder veiligheids gordel. Door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden berust de identificatie van veelplegers niet alleen in eerste instantie in grote mate op toeval, maar wordt de tolerante maatschappelijke norm ook bevestigd vanuit de autoriteiten.

De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Het lijkt misschien contra-intuïtief, maar we bevelen aan om in publieke communicatie erg voorzichtig te communiceren over de zeer lage kans om betrapt te worden op overtredingen en over de reële omvang van het aantal overtredingen in België. Zoniet kan een negatief effect op zowel de subjectieve pakkans als op de toch al te tolerante sociale norm verwacht worden. Dit kan door een communicatiestrategie uit te werken vertrekkend van de vaststelling dat een ruime meerderheid van de bestuurders zich meestal aan de regels houdt en op basis van statistieken over het aantal wel betrapte en veroordeelde bestuurders.

Daarnaast mag het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtredding) uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen over de verdeling van de controleactiviteiten over risicotijdstippen, risicolocaties en risicodoelgroepen. Om te controleren of veroordeelde overtredders en recidivisten zich aan de opgelegde straffen houden dient daarbij ook voldoende aandacht besteed te worden aan staandehoudingen door de politie waarin de boorddocumenten en de geldigheid van het rijbewijs gecontroleerd worden. Naarmate meer bestuurders als recidivist veroordeeld worden vergroot immers ook de noodzaak van een voldoende hoge handhavingsdruk op het naleven van de strafvoorwaarden.

Résumé

Cette étude s'intéresse à l'effet attendu d'une série de mesures sur la sécurité routière afin de lutter contre la récidive en matière d'infractions au code de la route. Outre l'analyse des effets d'un permis de conduire à points, on s'intéresse également aux autres mesures, comme l'intensification des contrôles policiers, la multiplication des cours d'amélioration de la conduite et des examens de réintégration, l'application plus générale d'un programme éthylotest antidémarrage et l'élargissement de la définition légale de récidive au volant combinée avec une peine plus lourde en cas de récidive. Par ailleurs, on a également évalué le potentiel de mesures plus innovantes : la surveillance des contrevenants via la technologie de la boîte noire, un possible système d'amendes progressives et l'augmentation du montant des amendes.

En ce qui concerne le permis à points, une analyse systématique de la littérature internationale a montré que l'introduction d'un permis à points coïncidait dans la plupart des pays avec une diminution temporaire du nombre d'accidents de la route. Ces diminutions sont toutefois de courte durée - généralement un an. Par ailleurs, ces effets sont surtout dus à l'augmentation temporaire de la répression et de la communication à cet égard. L'interprétation la plus économique est par conséquent que les diminutions temporaires ne peuvent être attribuées au système de points, mais sont dues aux intensifications temporaires des activités de contrôles policières (contrôles et campagnes d'information). Par ailleurs, la littérature indique que la probabilité de se faire attraper devrait être (beaucoup) plus élevée pour qu'un système à points soit efficace (sans que la littérature mentionne des recommandations concernant le minimum de contrôles à effectuer). C'est pourquoi on a réalisé une analyse détaillée de la probabilité de se faire prendre pour les principales infractions routières en Belgique. Il en est ressorti qu'en Belgique, la probabilité de se faire prendre pour des infractions (à l'exception des excès de vitesse) est, tant en valeur absolue que dans une perspective internationale, assez faible. Sur la base des données belges disponibles, nous estimons qu'en Belgique, il faut rouler en moyenne 68 000 kilomètres sous l'influence d'alcool avant de se faire contrôler. Pour le fait de téléphoner au volant, il faut compter 27 500 kilomètres et pour l'absence du port de la ceinture, 110 000 kilomètres.

Bien que la probabilité de se faire prendre pour des infractions liées à un excès de vitesse avec une seule infraction enregistrée pour 2 000 kilomètres parcourus à une vitesse trop élevée est nettement plus importante que pour d'autres comportements à risques, cela signifie qu'en pratique, le conducteur belge moyen se voit seulement infliger qu'une amende pour excès de vitesse tous les deux ans malgré le fait que l'on roulerait en Belgique, selon des estimations approximatives, 6,8 milliards de kilomètres en ignorant les limitations de vitesse.

Vu que les évaluations internationales sur la rentabilité liée à l'augmentation du nombre de contrôles policiers pour tous les types d'infractions sont clairement très positives, ce rapport recommande dès lors vivement d'augmenter de façon structurelle et durable la probabilité de se faire prendre pour les infractions majeures et d'au moins les doubler à court terme. Bien qu'il soit difficile de réaliser une estimation précise sur la base des données actuellement disponibles, ce doublement présente en Belgique le potentiel de réduire le nombre de victimes de la route liées à la consommation excessive d'alcool d'environ 10 pour cent, les accidents mortels dus à l'absence du port de la ceinture d'environ 4 pour cent et les accidents dus à la distraction d'environ 6 pour cent. Pour les victimes de la route dues à une vitesse excessive, l'estimation est plus difficile étant donné que les effets sont très limités en raison des endroits où les contrôles sont réalisés. Selon une estimation approximative, doubler les contrôles de vitesse avec radars automatiques et mobiles (en présence/en l'absence d'agents qualifiés) aurait le potentiel pour pouvoir éviter 5 à 10 pour cent de toutes les victimes de la route. Une condition nécessaire pour un effet durable de l'augmentation du nombre de contrôles est néanmoins qu'il y ait suffisamment de contrôles non annoncées et non relayés par les applications GPS sociales. A cet égard une évaluation de l'impact des avertisseurs de radar et d'autres systèmes d'information connectés sur la sécurité routière s'impose. Ceci permettrait également d'évaluer les moyens nécessaires pour contourner l'impact négatif de ces systèmes sur le comportement derrière le volant.

Une implication importante du niveau de répression actuellement trop faible est que l'efficacité de toutes les autres mesures contre la récidive est fortement limitée parce que la majorité des infractions et des cas de récidives n'est pas enregistrée par la police. Une évaluation de l'arsenal actuel des mesures de lutte contre la récidive est aussi très limitée en raison du manque de données sur l'ampleur du groupe des récidivistes officiellement répertoriés et de leur profil. Sur la base des évaluations des meilleures pratiques internationales, il s'avère que l'élargissement des examens de réintégration, des formations d'amélioration

de la conduite et le programme éthylotest antidémarrage auront des effets positifs sur l'apparition de récidives. L'élargissement de la définition légale de récidive sur la route et l'obligation en découlant d'imposer des examens de réintégration auront en théorie un effet positif. Pour l'instant, il manque toutefois des données pour en évaluer l'effet dans la pratique.

En ce qui concerne les mesures les plus innovantes contre la récidive, il ressort de l'évaluation actuelle que l'on ne peut attendre que peu d'effets importants des systèmes d'amendes progressives, vu la faible probabilité de se faire attraper. Des études internationales montrent clairement que, malgré un petit effet des hausses limitées des amendes (élasticité des prix), on ne peut pas attendre beaucoup de la hausse des amendes dans le groupe des récidivistes. Dans le contexte actuel, on peut s'attendre à ce que des mesures fondées sur une surveillance et un contrôle intensifs des conducteurs à risques par le biais des technologies embarquées - comme un programme éthylotest antidémarrage ou le contrôle de la vitesse par la technologie de la boîte noire - aient un effet clair sur l'apparition de récidives. La faisabilité pratique et la fiabilité d'un programme possible pour les chauffards basé sur le contrôle systématique de leur comportement doivent toutefois d'abord encore être testées.

La probabilité de se faire attraper en Belgique est actuellement trop faible pour réduire les comportements à risques sur la route. De plus, le risque est statistiquement très faible de constater des faits à répétition et de coincer les récidivistes. Vu que toutes les mesures possibles contre la récidive reposent finalement sur l'identification et le fait d'attraper les récidivistes (certainement en cas d'infractions graves et dangereuses), ces mesures peuvent uniquement fonctionner si la probabilité de se faire attraper atteint un niveau suffisamment élevé. Le présent rapport en conclut dès lors qu'il faut en priorité veiller à au moins doubler la probabilité de se faire attraper, et ce pour toutes les infractions impliquant une augmentation du risque d'accident. La littérature démontre qu'il s'agit d'une mesure rentable pour augmenter la sécurité routière. Il ressort en outre de toutes les études menées en Belgique que la sécurité routière - contrairement au permis à points - est l'affaire d'une grande majorité de la population, ce qui constitue une condition nécessaire pour continuer à appliquer durablement la mesure de sécurité routière.

L'analyse de la situation belge montre par ailleurs clairement que les comportements à risques sur la route ne se limitent pas à un petit groupe de récidivistes, mais sont largement répandus dans l'ensemble de la population. C'est le reflet d'une norme sociale laxiste et tolérante face au comportement à risques sur la route, ce qui perpétue le problème. Sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, 6,8 milliards sont chaque année parcourus en dépassant la limite légale, 2,7 milliards de kilomètres sous l'influence de l'alcool, 3,2 milliards de kilomètres au téléphone et 8,5 milliards de kilomètres sans porter la ceinture de sécurité. Vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police, l'identification des récidivistes relève surtout du plus grand des hasards. Les autorités confirment en outre la norme sociale tolérante.

La façon la plus efficace de rompre ce cercle vicieux et de contrôler et punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité d'attraper les contrevenants. Pour augmenter au maximum le risque subjectif d'attraper ces récidivistes et de canaliser les effets secondaires motivationnels non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien établie. Cela semble peut-être contre-intuitif, mais nous conseillons de communiquer publiquement de façon très prudente sur les faibles risques d'être attrapé en cas d'infractions et l'ampleur réelle du nombre d'infractions en Belgique. Si ce n'est pas le cas, un effet négatif peut être attendu tant sur la probabilité subjective de se faire prendre que sur la norme sociale déjà trop tolérante. Cela peut se faire en développant une stratégie de communication fondée sur la constatation qu'une large majorité de conducteurs respecte généralement les règles et sur la base des statistiques relatives au nombre de conducteurs attrapés et jugés.

Par ailleurs, l'augmentation de la probabilité de se faire attraper en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence pour les objectifs qualitatifs à lier aux objectifs quantitatifs concernant la distribution des contrôles sur les moments à risque, les endroits à risque et des groupes à risque. Afin de contrôler si les contrevenants et les récidivistes jugés respectent les peines imposées, il faut également accorder suffisamment d'attention aux contrôles policiers des documents de bord et de la validité du permis de conduire. Plus de conducteurs seront jugés en tant que récidivistes, plus le besoin d'une pression suffisamment importante quant au respect des conditions de la peine augmentera.

Summary

In this report the expected effect on road safety of measures to prevent recidivism for traffic offences is analyzed and discussed. Besides an analysis of the effects of a demerit point licensing system, the report also discusses other possible measures, such as the intensification of police checks, the extension of driver improvement courses and psycho-medical exams, a wider application of alcohol interlock programs and the enlargement of the legal definition of recidivism in traffic in combination with more severe sanctions for repeat offenders. At the same time, the potential of several more innovative measures were evaluated: monitoring recidivists for speeding by means of black box technology, possible progressive sanctioning systems and increasing fines.

The present systematic analysis of the international literature showed that the introduction of a demerit point systems coincided with a temporary decline in the number of traffic accidents in most countries. The observed declines appeared of short duration - typically one year - and the decline appeared mostly due to the temporary increase of traffic enforcement and accompanying campaigns at the time of introducing the point system. Hence, the most parsimonious interpretation is that the observed temporary declines are not due to the point system itself, but rather to the temporary increase in enforcement (police checks and campaigns). Moreover, the literature also concludes that a necessary precondition for a demerit point system to be effective is a (very) high probability to get checked by the police. Unfortunately, the literature does not specify what the recommended minimum level of enforcement ought to be. A detailed analysis of the probability to get checked by the police for the major traffic infractions in Belgium shows that - except for speeding offences - the probability to get checked is too low, both in absolute numbers as compared to other countries. Based on the latest available Belgian data, it is estimated that on average 68.000 kilometers have to be driven under the influence of alcohol per registered DUI offence. For hand held telephone use, 27.500 kilometer has to be driven while using the phone per offence. For not wearing the seat belt 110.000 kilometers driven without a seatbelt correspond with one registered offence. With 2000 kilometer driven over the speed limit per registered speeding offence, the probability to get fined for speeding is higher. In practice, however, the average Belgian driver only gets fined for speeding once every two years despite the fact that each year the Belgian drivers drive 6.8 billion kilometers over the speed limit.

International evaluations of the cost-effectiveness of increasing the number of police checks for all types of violations are clearly positive. The most important recommendation of this report is therefore to structurally and sustainably increase the chance of being caught for the most important violations, starting with a twofold increase of the enforcement efforts in the short term. Although it is difficult to make a precise estimate on the basis of currently available data, this doubling in Belgium has the potential to reduce the number of alcohol-related fatalities by approximately 10 percent, to reduce fatal accidents caused by not wearing the belt by about 4 percent and to reduce accidents due to distraction in traffic by about 6 percent. For speed-related road fatalities, the estimate is more difficult to make since the effects of speed enforcement are largely limited to the controlled locations. According to a rough estimate, doubling both manually operated and automated speed checks could have the potential to prevent 5 to 10 percent of all road deaths. A condition for a sustainable effect of increasing the enforcement activities is that sufficient unannounced speed checks are performed. The effect on road user behaviour of the announcement of speed checks by place-of-interest functions in GPS systems and smart phone apps should be evaluated in further research together with further research on means to minimize the negative impact of connected warning systems on driving behaviour.

An important implication of the current too low enforcement level is that the effectiveness of all possible measures against recidivism is severely limited by the fact that the vast majority of offenses and recidivism cases are not registered by the police. An evaluation of the current arsenal of measures against recidivism is strongly limited by the lack of data about the size of the group of officially registered recidivists and their profile. Based on international best practice evaluations, it appears that the further enlargement of psycho-medical examinations, driver improvement courses and the alcohol interlock program will have positive effects on the occurrence of recidivism. Extending the legal definition of recidivism in traffic and the associated obligation to succeed in psycho-medical examinations and theoretical and practical driving exams should theoretically have a positive effect. Unfortunately, the currently available data do not allow to evaluate the impact of these measures in practice.

As far as the more innovative measures against recidivism are concerned, the current evaluation shows that with the current low enforcement level, little effect can be expected from progressive fines. International

research also shows that - despite a small effect of limited increases in fines (price elasticity) - not much can be expected from the increase in fines in the group of repeat offenders. In the current context it can be expected that measures based on intensive monitoring of risk drivers by technology in the car - such as an alcohol interlock program or monitoring of speed behavior by black box technology - will have a clear effect on the occurrence of recidivism. The practical feasibility and reliability of a possible program for speed offenders based on systematic monitoring of their speed behavior is currently tested by Vias institute.

The probability of detection in Belgium is currently not only too low to deter risky behavior in traffic, but also means that the chance of detecting repeated offenders and recidivism is statistically very low. In view of the fact that all possible measures against recidivism are ultimately based on the identification and detection of repeated offenders (certainly of serious and dangerous violations), these can only work if the chance of getting caught is sufficiently high.

The main conclusion of this report is therefore that the first priority should be to at least double the risk of being caught for all dangerous traffic violations. The literature shows that this is a cost-effective measure to increase road safety. Belgian survey research shows that increased traffic enforcement is supported by a large majority of the population, which is a necessary condition for the sustainable application of any road safety measure. At the same time, the public support for a demerit point system is currently low.

The analysis of the Belgian situation shows that risky behavior in traffic is by no means limited to a small group of repeat offenders, but is widespread among the total population of drivers. This reflects a lax and tolerant social norm regarding risky behavior in traffic, which perpetuates the problem. On an annual total of 102 billion kilometers traveled in traffic in Belgium, approximately 6.8 billion kilometers are traveled each year over of the legal limit; 2.7 billion kilometers are driven under the influence of alcohol, 3.2 billion kilometers while calling and 8.5 billion kilometers without seatbelt. Due to the low probability of being effectively controlled by the police, the identification of multiple offenders is not only largely due to coincidence, but also endorses the overly tolerant social norm by the authorities.

The most effective way to break both this vicious circle and to adequately control and punish recidivists is to drastically and sustainably increase the chance of being caught. In order to maximize the subjective chance of being caught and to channel unwanted motivational side effects, this must be accompanied by a well-thought-out communication strategy. It may seem counter-intuitive, but we recommend to communicate very carefully in public communications about the very low probability of being caught for traffic offenses and about the actual size of the number of violations in Belgium. Otherwise, a negative effect on both the subjective chance of being caught and on the already too tolerant social norm can be expected. This can be done by working out a communication strategy starting from the observation that a large majority of road users usually stick to the rules and on the basis of statistics on the number of drivers who have been caught and convicted.

In addition, increasing the probability of detection in general quantitative terms (number of police checks per year per type of violation) obviously should not be at the expense of the qualitative organization of the controls in function of target groups, locations and times with a specifically increased risk. In addition to quantitative targets on the absolute number of police checks, a reference framework must be developed for linking qualitative targets to the quantitative objectives on the distribution of the control activities over at risk times, locations and target groups. In order to check whether convicted offenders and repeat offenders abide the imposed penalties, sufficient attention must also be paid to check driver's documents. As more drivers are convicted as repeat offenders, the need for a sufficiently high enforcement pressure on compliance with the criminal conditions also increases.

1 Inleiding

Het bestrijden van recidive in het verkeer is een centrale doelstelling in het verkeersveiligheidsbeleid van het huidige regeerakkoord¹. Een effectieve en efficiënte bestrijding van verkeersrecidive vergt een nauwkeurige evaluatie van de kosteneffectiviteit van de mogelijke maatregelen om recidive te beperken. Binnen het actuele Belgische wettelijk kader zijn verschillende maatregelen specifiek gericht op het voorkomen van recidive:

- (1) de verruimde (gekruste) definitie van recidive voor zware verkeersinbreuken en de strengere straffen die daaraan gekoppeld werden,
- (2) de mogelijkheid die de politierechter heeft om verkeerscursussen op te leggen als alternatieve maatregel
- (3) het opleggen van een alcoholholslotprogramma,
- (4) het opleggen van herstelexamens,
- (5) het vergroten van de pakkans, waardoor recidivisten een verhoogde kans hebben om tegen de lamp te lopen,
- (6) het voeren van grootschalige sensibiliseringscampagnes.

Voor elk van deze maatregelen dient dan ook nagegaan te worden in hoeverre het opvoeren ervan zou leiden tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers.

Naast deze klassieke maatregelen klinkt geregeld de oproep om ook in België een rijbewijs met punten in te voeren. Binnen de Europese Unie hebben reeds 22 van de 28 lidstaten een of andere vorm van puntensysteem voor verkeersovertredingen. De grote populariteit van puntensystemen wordt door voorstanders vaak aangehaald als argument om ook in België dergelijk systeem in te voeren. Op basis van een grondige analyse van de beschikbare evidentie kwam het EU project BestPoint (Van Schagen & Machata, 2013) echter tot de conclusie dat een puntensysteem slechts gedurende ongeveer het jaar volgend op de invoering tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers leidt. In de jaren nadien wordt geen verder effect meer vastgesteld. Daarenboven kan niet uitgemaakt worden of dit tijdelijk effect moet toegeschreven worden aan het puntensysteem zelf dan wel aan de tijdelijke verhoging van de subjectieve of objectieve pakkans door de verhoogde sensibilisatie en handhaving die met de invoering van een puntensysteem samengaan (cf. De Schrijver & Van den Berghe, 2015 voor een bespreking van de evidentie).

Op basis van deze conclusie stellen zich twee vragen die verder onderzocht moeten worden: (1) in hoeverre het specifieke type van puntensysteem kan geoptimaliseerd worden om eventueel toch nog effecten op langere termijn te sorteren en (2) of de kost voor de invoering van dergelijk systeem zou opwegen tegen de beperkte (want slechts tijdelijke) verkeersveiligheidswinst die kan verwacht worden.

Daarnaast stelt zich de vraag of er bijkomende alternatieve maatregelen gericht op het voorkomen van recidive zouden moeten overwogen worden. Naar analogie van het alcoholholslotprogramma - dat naast de blokkering van de startmotor na een positieve ademtest ook een monitoring en supervisie van alle blaasprestaties omvat - kan bijvoorbeeld overwogen worden om de rijksnelheden van recidivisten te monitoren door middel van event data recorders (black boxes) en/of snelheidsbegrenzers verplicht te maken.

In plaats van een puntensysteem om recidivisten strenger te bestraffen zou men tenslotte ook kunnen overwegen om een progressief boetesysteem in te voeren of om de boetetarieven en straffen te verstrengen.

¹ De regering maakt werk van een systematische aanpak van recidive. In dat kader wordt onderzocht welk instrument zoals een snellere identificatie van zware inbreuken, een snellere intrekking van het rijbewijs gevolgd door een nieuw rijexamen, het rijbewijs op punten, de cursusverplichtingen, een verhoging van de boetes, best kan ingezet worden. (http://www.premier.be/sites/default/files/articles/accord_de_gouvernement_-_Regeerakkoord.pdf)

Op basis van de internationale literatuur over het verband tussen (herhaalde) overtredingen en ongevallen dienen de verwachtingen over de mogelijke impact van anti-recidivemaatregelen op de verkeersveiligheid a priori getemperd te worden. Dit wordt goed geargumenteed en berekend in een rapport van SWOV uit 2009 (Goldenbeld et al., 2009). In de eerste plaats stelt men vast dat interindividuele verschillen in aantallen geregistreerde verkeersovertredingen een zeer zwakke voorspeller zijn van interindividuele verschillen in ongevallen. De correlatie tussen het aantal overtredingen en ongevallen die personen begaan ligt slechts in de grootte orde van 0,20, wat impliceert dat het optreden van ongevallen slechts voor 4 procent kan voorspeld worden vanuit de boetegeschiedenis van overtreiders. Dit heeft in eerste instantie te maken met het feit dat de meeste verkeersovertredingen niet door de politie worden vastgesteld, m.a.w. dat geregistreerde overtredingen slechts een zwakke indicator zijn van het reëel aantal overtredingen die een persoon begaat. Volgens SWOV (Goldenbeld, 2009) kan het aandeel van de groep veelplegers in het verkeer gesitueerd worden in de grootteorde van 2 à 9 procent (afhankelijk van hoe streng de definitie is). Deze groep zou - eveneens afhankelijk van verschillen in definitie - verantwoordelijk zijn voor 7 à 23 procent van de eigenschuldongevallen. Deze schattingen maken duidelijk dat zelfs indien men erin zou slagen om veelplegers systematisch te definiëren en op te volgen, de verkeersveiligheidswinst beperkt zal blijven. Op basis van deze en andere gegevens besluit SWOV dat in Nederland zelfs met een verregaande recidiveregeling die een zeer groot bereik aan overtredingen insluit, slechts maximaal een tiental verkeersdoden per jaar zou kunnen voorkomen worden.

Bij het evalueren van het potentieel van verschillende mogelijke recidivemaatregelen dienen deze maatregelen niet enkel geëvalueerd te worden op hun specifiek effect op recidive maar ook op het algemeen preventief effect die ze kunnen hebben naar het voorkomen van overtredingen in de totale populatie bestuurders – wat een veel grotere verkeersveiligheidswinst zou kunnen opleveren.

Het doel van het voorliggende onderzoek is dan ook om de verwachte effecten van alle gesuggereerde maatregelen bij toepassing in België in kaart te brengen. In combinatie met een evaluatie van de verwachte kost ervan laat dit toe om concrete aanbevelingen te formuleren om recidive in België te bestrijden.

2 De invoering van een rijbewijs met punten als maatregel tegen recidive

2.1 Studies van de effectiviteit van puntensystemen

2.1.1 De Schrijver & Van den Berghe (2015)

In 2015 publiceerde Vias institute (het voormalige BIVV) reeds een literatuurstudie over puntensystemen (De Schrijver & Van den Berghe, 2015). De meeste evaluatiestudies die toen in de literatuur te vinden waren betroffen pre-post metingen waarbij de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers voor- en na de invoering van puntensystemen werd gemeten. Op basis van een meta-analyse van dit onderzoek (Castillo-Manzano et al., 2012), de systematische literatuuranalyse van al het beschikbare onderzoek uit het project BestPoint (Van Schagen & Machata, 2012) en enkele meer recente studies bleek dat de blijvende effecten van de invoering van een puntensysteem hooguit beperkt zijn tot maximaal anderhalf jaar.

Als reden voor de korte duur van het effect wordt in de literatuur meestal gespeculeerd dat dit moet toegeschreven worden aan de tijdelijk verhoogde handavingsinspanningen en handavingscommunicatie die meestal met de invoering van het systeem gepaard gaan. Daarnaast wordt er ook op gewezen dat bestuurders in eerste instantie en op korte termijn voorzichtig en behoudsgezin reageren op drastische veranderingen in het handavingssysteem, maar dat deze initiële behoudsgezindheid snel taant naarmate men ondervindt dat de kans om betrapt te worden klein blijft (Montag, 2014).

Studies waarbij het effect van een maatregel gemeten wordt via trends in ongevalenstatistieken zijn omwille van twee redenen niet sluitend. In de eerste plaats laat dit design niet toe om het effect van de maatregel zelf te onderscheiden van effecten van andere gebeurtenissen die terzelfdertijd optreden (evoluties in handavingsactiviteiten, andere maatregelen die op hetzelfde moment ingevoerd werden ter ondersteuning van de maatregel enz...). In de tweede plaats worden de meeste maatregelen ingevoerd met als doelstelling om een gedragswijziging te genereren. Mogelijke gedragswijzigingen reflecteren zich evenwel niet altijd duidelijk in ongevalencijfers aangezien er op individueel vlak slechts een zwak verband bestaat tussen overtredingen en ongevallen. In verschillende studies werd daarom onderzocht in welke mate het toekennen van punten ook effectief leidt tot een gedragsverandering (lees: veiliger rijgedrag en dus minder overtredingen). Ook in deze studies werden uitsluitend effecten op korte termijn vastgesteld. Zo bleek uit een studie van Edelmeier et al. (2003) dat bestuurders die gevat waren voor verkeersovertredingen initieel hun gedrag wel aanpasten, maar dat dit effect na 3 tot 4 maanden al niet meer aantoonbaar was. Bij zware overtredingen bleek het effect al na 1 maand niet meer significant. Uit een analyse van het selecterend effect van puntensystemen in verschillende landen bleek tevens dat omwille van de doorgaans lage pakkans en het feit dat de meeste puntensystemen erg vergevingsgezind zijn (voor te strenge systemen ontbreekt een draagvlak) slechts relatief weinig bestuurders omwille van een cumulatie van strafpunten uit het verkeer geweerd worden, zodat de selectieve werking van het systeem beperkt is (Vlakveld, 2004). Daarenboven is er nog weinig wetenschappelijk evidentie dat sensibilisatiecursussen die gekoppeld worden aan het puntensysteem in die doelgroep ook daadwerkelijk tot gedragsverandering leiden.

Op basis van beide groepen studies pleitte VIAS institute in zijn conclusie dan ook voor een gedetailleerde kosten-batenanalyse van een in België implementeerbaar systeem vooraleer uitspraken te doen over de wenselijkheid van het invoeren van een puntensysteem in België. Alhoewel ook daarvoor geen sluitend wetenschappelijk bewijs voorhanden is, wordt het kortstondig effect van een puntensysteem immers meestal toegeschreven aan (slechts) tijdelijk verhoogde handavingsinspanningen. Aangezien niet kan aangetoond worden dat een puntensysteem een toegevoegde waarde heeft bovenop de tijdelijk verhoogde handavingsinspanningen, dient dan ook zeer omzichtig omgesprongen te worden met het investeren van financiële middelen die niet direct geïnvesteerd worden in het verhogen van de pakkans.

2.1.2 Goldenbeld (2017) - Safetycube review

De recentste internationale review van het effect van puntensystemen werd in juni 2017 gepubliceerd als deliverable van het project SafetyCube (Goldenbeld, 2017). De eindconclusies zijn grotendeels gebaseerd op de meta-analyse van het effect van puntensystemen die in het kader van het project BestPoint uitgevoerd werden. Daarnaast werden ook drie recentere studies geanalyseerd.

De review van Moller en Kallberg (2012) evalueerde de meeste studies die over puntensystemen uitgevoerd werden. Daaruit blijkt dat de meeste studies geen onderscheid maken tussen de invoering van het puntensysteem zelf en de verhoogde handhavingsniveaus, strengere straffen en sensibilisatiecampagnes die samengaan met de invoering van een puntensysteem. Daardoor kan niet uitgemaakt worden of de vastgestelde kortetermijneffecten aan het puntensysteem zelf dan wel aan de flankerende maatregelen moeten toegeschreven worden.

Naast de analyse van de internationale meta-analyses vermeldt Goldenbeld nog enkele afzonderlijke publicaties over puntensystemen die niet in de meta-analyse geïntegreerd werden. Gras et al. (2014) onderzochten het zelfgerapporteerd effect van de introductie van een puntensysteem op basis van een enquêteonderzoek bij universiteitsstudenten. Uit de enquête bleek dat de studenten een daling van risicogedrag rapporteerden. Basili et al. (2015) onderzochten een steekproef van 50.000 bestuurders met 20 strafpunten (het maximum in Italië). Daaruit bleek dat de kans op bijkomende overtredingen verkleinde naarmate het aantal resterende punten eveneens afnam, wat geïnterpreteerd wordt als een aanduiding voor het afschrikkende effect van het puntensysteem. In Denemarken onderzocht Abay (2017) op basis van een pre-post design (32 maanden voor de introductie van het strafpuntensysteem in 2005 en 36 maanden erna) wat de impact was van toegekende strafpunten op het begaan van overtredingen. Hij stelde vast dat dat snelheidsovertredingen waarbij punten werden toegekend leidden tot een daling van toekomstige snelheidsovertredingen.

De conclusies van Goldenbeld (2017) berusten bijna volledig op overlappende meta-analyses die in 2015 reeds bekend waren (Castillo-Manzano, Best Point). In tegenstelling tot de eerdere meta-analyses erkent Goldenbeld (2017) duidelijker dat niet wetenschappelijk kan uitgemaakt worden of de tijdelijke effect die meestal vastgesteld worden al dan niet aan het puntensysteem zelf moet toegeschreven worden:

Although quite a few DPS evaluation studies have been conducted, many of them have methodological shortcomings (Møller & Kallberg, 2012). In particular, most evaluation studies do not enable disentanglement of the effects of the DPS itself and concomitant measures such as increased enforcement levels, higher fines, and publicity campaigns. Moreover, the large variety in the basic features of the DPS make it difficult to compare results in order to come to conclusions about the most optimal design. In view of this, Møller & Kallberg (2012) conclude that we still need high quality studies to assess the effects of DPS, both on a national as well as an international level (Goldenbeld, 2017, p. 3).

Most studies did not enable disentanglement of the effects of the DPS and concomitant measures such as increased enforcement levels, higher fines, and publicity campaigns. Hence, it is not sure whether reported effects are the results of the introduction of the DPS as such or of one or several of the other measures. (Goldenbeld, 2017, p. 5).

Dit komt grosso modo neer op een herhaling van de conclusie van Moller & Kalberg (2012) in het project BestPoint.

Furthermore, this design does not protect against the effect triggered by events introduced at the same time as the road safety measure of interest, which might also improve safety performance. This is, for example, the case if at the time of implementation of a DPS the level of public debate on DPS or the level of enforcement changes. This also applies to other evaluation methods, for example, for simple before-and-after study design. (Deliverable 2, p. 80).

Daarmee zeggen Moller en Kallberg niets minder dan dat er tot op heden nog steeds geen bewijs is voor de langetermijneffectiviteit van puntensystemen. Daarmee herhalen ze de conclusie die SWOV ook reeds in zijn factsheet puntenstelsels (Goldenbled, 2012) formuleerde:

Hoewel er geen wetenschappelijk verantwoorde onderzoeken bestaan naar het overalleffect van puntenstelsels, zijn er wel onderzoeken die naar de drie afzonderlijke werkzame elementen (afschrikking, selectie en correctie) kijken:

In Canada vonden Redelmeier, Tibshirani & Evans (2003) dat bestuurders alleen in de eerste periode (van ruim een maand) na punten te hebben opgelopen de rijstijl zo aanpasten dat daardoor het ongevalsrisico duidelijk afnam. Na die korte periode was er geen verschil in ongevalsrisico meer te zien. Het ongevalsrisico halveerde in de periode van ruim een maand direct na te zijn gepakt als het om overtredingen met strafpunten van gemiddelde zwaarte ging (bij ongeveer vier van dergelijke overtredingen zou men de puntenlimiet overschrijden). Na die periode was het effect weer verdwenen. Wanneer het om grove overtredingen met veel punten ging (bij twee van dergelijke overtredingen zou men de puntenlimiet overschrijden), was in de periode van ruim een maand na te zijn gepakt de daling van het ongevalsrisico

gering en statistisch niet significant. (...) Puntenstelsels hebben dus een afschrikkende werking, maar dit effect is slechts tijdelijk. (...) Verondersteld wordt dat het selectieve effect van een puntenstelsel op de verkeersveiligheid verwaarloosbaar klein is. (...) Uit twee meta-analyses (Master & Peck, 2003; Ker et al., 2005) blijkt dat cursussen in het kader van een puntenstelsel niet tot een vermindering van het aantal ongevallen en slechts tot een zeer geringe daling van het aantal overtredingen leidt. Een positieve uitzondering zijn de cursussen die gericht zijn op het tegengaan van rijden onder invloed.

Ook de drie bijkomende studies lieten niet toe om het effect van tijdelijk verhoogde handhavingsinspanningen en het effect van het puntensysteem zelf te onderscheiden. Ze lieten ook niet toe om langetermijneffecten te beoordelen. De eindconclusie van deze systematische analyse van alle internationaal beschikbare evidentie is dat er *"enige indicatie is dat deze maatregel risico's in het verkeer kan reduceren, maar dat het effect in de praktijk snel afneemt (p. 2)"*². Opat een puntensysteem überhaupt effectief kan zijn moet er volgens het BestPoint Handboek (Van Schagen & Machata, 2012) minstens aan drie noodzakelijke randvoorwaarden moet voldaan worden:

(1) **Een voldoende hoge pakkans.** Een voldoende hoge pakkans, die ook structureel in de tijd aangehouden wordt en ondersteund door communicatiecampagnes. Indien de pakkans te laag is zal een puntensysteem onvoldoende afschrikken. Uit de review van Van Schagen en Machata (2012) bleek dat de reden voor het kortstondige effect van puntensysteem te liggen in onvoldoende handhaving. Een duidelijk minpunt van deze analyse is dat nergens geëvalueerd of gekwantificeerd wordt hoe hoog de pakkans moet zijn. In onze evaluatie, verderop in dit rapport, van het verwacht effect in België evalueren we deze voorwaarde meer in detail.

(2) **Flankerende maatregelen en rehabilitatiemaatregelen.** Een systeem waarbij vanaf een bepaald aantal punten waarschuwingsbrieven verstuurd worden is een essentieel onderdeel van elk puntensysteem, evenals rehabilitatiecursussen bij overschrijding van het maximum van de punten. De evidentie voor de effectiviteit van deze cursussen is volgens Goldenbeld (2012) echter meestal beperkt.

(3) **Efficiënte en snelle monitoring van punten** en eraan gekoppelde maatregelen. Een puntensysteem werkt het best bij eenvoudige, duidelijke, snelle en grotendeels geautomatiseerde systemen om punten toe te kennen.

2.2 Recente schattingen van het effect in Frankrijk, Oostenrijk en Spanje

Om de haalbaarheid van de mogelijke invoering van een rijbewijs met punten in België te onderzoeken organiseerden de FOD mobiliteit en vervoer in samenwerking met Vias institute visitaties van de organisaties die in drie Europese landen verantwoordelijk zijn voor de organisatie van een puntensysteem. Bij de selectie van de drie landen werd (onder andere) rekening gehouden met de datum van invoering van het puntensysteem, de mate waarin het systeem in te passen valt in het Belgisch juridisch kader en met de positieve evolutie van de verkeersveiligheid na invoering van het systeem.

2.2.1 Spanje

DGT, het ministerie verantwoordelijk voor verkeerscontrole, publiceerde in 2016 een uitgebreide literatuurlijst van publicaties en studies over het rijbewijs met punten in Spanje (DGT, 2016: "*Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España*"). Een exhaustieve bespreking van al deze studies gaat het bestek van dit rapport te buiten. We beperken ons dan ook tot een samenvatting van de belangrijkste resultaten en de gemeenschappelijke conclusie die uit dit onderzoek kunnen getrokken worden.

² Clark (2011) kwam op basis van een analyse van strategieën die in Australië worden toegepast om recidiven voor snelheidsovertredingen te voorkomen tot een gelijkaardige conclusie: *"The majority of research into traffic offence recidivism has focussed on drink driving behaviour and the paucity of research exploring recidivism in relation to speeding behaviour makes it difficult to evaluate the effectiveness of the current management strategies. In particular, further research is needed to identify the various subgroups within this driving/riding population to enable the development and evaluation of the most appropriate management strategies to target recidivist speeding."*

Novoa et al. (2011, 2012) publiceerden in twee verschillende studies de resultaten van een tijdreeksanalyse van het aantal letselongevallen in de periode 2000-2009 in Spanje (het puntensysteem werd op 1 juli 2006 ingevoerd). Daaruit bleek dat het relatieve risico op een letselongeval voor mannelijke bestuurders heel licht daalde ($RR = .93$) terwijl bij vrouwen geen verschil vastgesteld werd. Een belangrijke opmerking in de conclusies was verder dat *"the methods we used did not allow us to determine what fraction of the observed effectiveness was attributable to the reformed penal code or to the stricter enforcement of traffic laws that accompanied the reform. Both probably had an impact,"*. Hiermee nuanceren ze de conclusies die eerder op basis van een analyse van de periode 2000-2007 uitgevoerd werden. Daarin werden ook bij vrouwen nog wel significante effecten vastgesteld. Ook in deze eerdere publicaties werd erkend dat het onmogelijk is om de effecten van het puntensysteem zelf te isoleren van gelijktijdig ingevoerde veranderingen in handhavingsniveau: *"The number of traffic violations was not considered because it is subject to variations in the level of enforcement"*.

Uit een enquête van Gras et al. (2014) bij 1452 studenten bleek dat deze minder risicogedrag rapporteerden na de invoering van het puntensysteem.

Izquierdo et al. (2011) onderzochten de duurzaamheid van de effecten van het puntensysteem door middel van een tijdreeksanalyse van de periode 1995-2009. Uit deze analyse blijkt dat na 3 jaar na de invoering van het systeem er een blijvende daling was van het aantal verkeersslachtoffers, maar dat het onmogelijk was om de effecten van het puntensysteem op zich te isoleren van andere maatregelen: *"It is, therefore, a combination of three factors: the penalty point system, the gradual stepping up of surveillance measures and sanctions, and the publicity given to road safety issues in the mass media would appear to be the key to success. The absence of any of these three factors would have predictably led to a far less positive evolution of the accident rate on Spanish roads"*.

López-Ruiz et al. (2014) publiceerden een aparte tijdreeksanalyse voor arbeidsgerelateerde ongevallen. Daarin werd - in tegenstelling tot niet-arbeidsgerelateerde ongevallen - geen effect vastgesteld op dit type ongevallen.

Ruiz et al. peilden in 2010 naar het publieke draagvlak voor het systeem met een enquête bij 2014 respondenten. Daaruit bleek dat het systeem als zeer positief ervaren wordt en dat de bestuurders ook een sterke impact op de ongevallencijfers verwachten.

Melchor et al. (2015) publiceerden een tijdreeksanalyse voor de periode 1987-2011 op basis van de data van de regio Valencia. Daarin werd over de hele periode een sterke daling van de ongevallencijfers vastgesteld, die toegeschreven wordt aan een combinatie van maatregelen, zonder dat de daling ondubbelzinnig aan het puntensysteem zelf kan toegeschreven worden: *The reason for this might be the implementation of some road-safety measures in Spain as of 2004, such as the decision made by the government to make road safety a priority during that year, the implementation of the penalty-points driving licence, the amendment of the Criminal Code concerning Road Safety, the increase in the number of radars, losses of licence, alcohol and drug checks, and road safety advertising campaigns. The severe economic crisis that this country has undergone since 2008 may have contributed to this decrease.*

Ondanks het feit dat Pulido et al. (2010) in principe dezelfde tijdreeksmethode hanteerden als de andere onderzoekers, zijn deze auteurs scherper in hun conclusies en stellen dat men wel kan concluderen dat *the Implementation of the DPS in Spain has led to a significant reduction in the number of traffic accident deaths in the context of a downward trend after the implementation of the 2004 measures.*

Alhoewel Castillo-Manzano et al. in een publicatie van 2010 wel positief waren over de effecten van het Spaanse puntensysteem, nuanceerden ze in 2012 deze conclusie op basis van een meta-analyse van alle tot dan toe beschikbare wetenschappelijk onderzoek. In 2010 was de conclusie nog: *Everything would seem to indicate that the feeling of social euphoria, initially induced by the government and widely disseminated among the media, which suggested that the coming into force of the PPS represented a triumph in the history of accident prevention in Spain, is well-founded. However, it is more than probable that the majority of these effects are transitory; the effect on the number of vehicle occupants injured in accidents on highways and in built-up areas at least, which prevents us from feeling fully triumphant.* In 2012 wordt veel voorzichtiger besloten: *A comprehensive meta-analysis of the effects of PS on road traffic accidents and the duration of these effects has been conducted. The findings show that the strong initial positive impact (15 to 20% reductions in accidents, fatalities and injuries) seems to wear off in under eighteen months. This limited effectiveness is related to the absence of complementary enforcement to back up these measures. Without them, points systems could turn into a boomerang road safety policy.*

Castillo-Manzano et al. (2012) concluderen dan ook expliciet: "*Despite recommendations from prestigious international organizations, very little is known in the academic literature about the effects of points systems on road safety, because it is very difficult to isolate their impact from the effects of other concurrent complementary types of enforcement applied (SWOV, 2010) (policing, laws or advertising campaigns*". (...) *the most significant effect, (given that the outcomes are directly linked to road traffic accidents), is the reduction between 15 and 20% seen in the number of accidents, fatalities and injuries. By contrast, the high expectations that points systems generate among public opinion and the road safety authorities with regard to duration in time have not been subsequently supported by long-term results as, in general terms, the effects wear off in less than 18 months. (...) It seems that this measure has only a major initial shock on a wide range of road safety variables and indicators, although the effect quickly declines over time when there are no other complementary enforcement measures*

2.2.2 Frankrijk

Ondanks het feit dat in Frankrijk het puntensysteem reeds in 1992 werd ingevoerd, is er in die hele periode geen enkele formele evaluatiestudie van het effect van het systeem - of bepaalde componenten ervan - gepubliceerd.

Annex 8.1 van deliverable 2 van het BestPoint project (Goldenbeld et al; 2012) vermeldt 8 studies over het rijbewijs met punten in Frankrijk. De meerderheid van deze studies hebben betrekking op het effect van rehabilitatiecursussen en laten niet toe om de impact van het systeem te evalueren. De enige publicatie over het puntensysteem zelf (Bourgeon & Picard, 2007) is beperkt tot een louter theoretische en mathematische analyse van de mogelijke werkingsmechanismen van een theoretisch puntensysteem zonder dat daarvoor enige empirische datatoetsing uitgevoerd werd. Deze studie zegt niets over de mogelijke effectiviteit van het Franse puntensysteem in de praktijk.

2.2.3 Oostenrijk

Gezien het Oostenrijkse puntensysteem louter gebaseerd is op het optellen van aantallen overtredingen, wordt dit systeem door sommige auteurs niet als een echt puntensysteem beschouwd. Het systeem werd in 2005 ingevoerd en is sindsdien ook nooit geëvalueerd. Gezien de administratie van het puntensysteem grotendeels op lokaal en regionaal niveau is georganiseerd, zijn er geen data beschikbaar die zouden toelaten om een evaluatie van het systeem uit te voeren.

2.3 Maatschappelijk draagvlak

Zoals bij de mogelijke invoering van elke nieuwe maatregel, is het belangrijk om rekening te houden met het maatschappelijk draagvlak hiervoor bij de populatie. In het kader van dit rapport heeft Vias institute gepeild naar het maatschappelijk draagvlak voor de mogelijke invoering van een rijbewijs met punten³. Aan een representatieve steekproef van 1000 respondenten hebben we daarom gevraagd of zij voorstander, tegenstander of een neutrale houding hebben ten aanzien van deze drie maatregelen⁴. De maatregelen werden op een willekeurige wijze aan de deelnemers aangeboden, om volgorde-effecten tegen te gaan. De respondenten beoordeelden elke maatregelen door uit drie mogelijke antwoorden te kiezen: voor, tegen of geen mening.

De deelnemers werden geselecteerd door het onderzoeksbureau iVox om een representatief beeld te garanderen van de Belgische bevolking. De deelnemers werden geselecteerd op basis van: geslacht, leeftijd, taal en in welk gewest zij woonachtig zijn. Het merendeel van hen was Nederlandstalig (61,0%), woonachtig in Vlaanderen en tussen de 35 en 54 jaar oud (37,7%). De verdeling tussen mannen en vrouwen was nagenoeg gelijk (50,7% vrouwen). De jongeren (18-34 jaar) zijn minder vertegenwoordigd dan de 55-plussers (28,5% ten opzichte van 33,8%). Voorts, waren meer deelnemers woonachtig in Wallonië dan in

³ In deze bevraging werd ook het draagvlak voor twee andere mogelijkheden onderzocht: voor een progressief boetesysteem en voor inkomensafhankelijke verkeersboetes. De resultaten van deze twee laatste mogelijke maatregelen worden in de respectieve paragrafen later in dit rapport besproken.

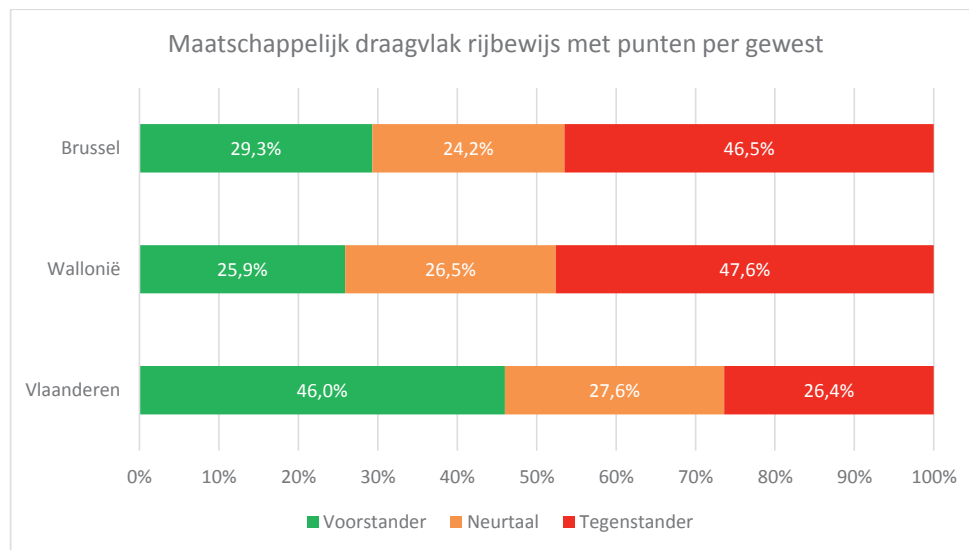
⁴ De exacte bewoording was:

- "Rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten;
- Een progressief boetesysteem (een systeem dat hogere, oplopende boetes koppelt aan het begaan van meer (snelheids)overtredingen);
- Inkomensafhankelijke verkeersboetes waarbij rekening wordt gehouden met het besteedbaar inkomen per dag om de hoogte van de verkeersboete te bepalen."

Brussel (31,7% ten opzichte van 10,0%). Er waren meer personen zonder hogere vervolgopleiding in het onderzoek betrokken (64,4%) dan deelnemers met een hogere vervolgopleiding.

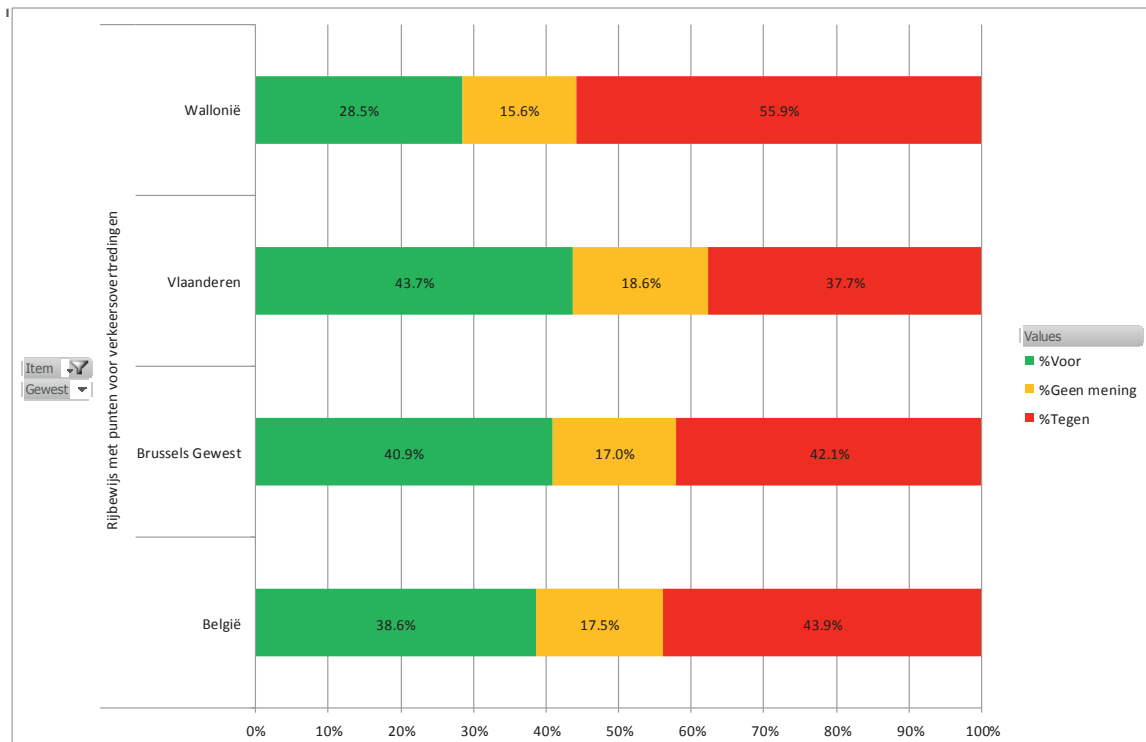
Uit de algemene resultaten van de totale steekproef (die gewogen werd naar alle eerder vernoemde socio-demografische kenmerken om een perfect representatieve afspiegeling van de bevolking te bekomen) bleek dat 37.9% van de respondenten gewonnen was voor een rijbewijs met punten, 35.1% tegen en de resterende 26.9% geen mening kon aangeven.

Uit een verdere analyse van de resultaten in functie van de socio-demografische kenmerken van de bevolking bleek dat het draagvlak sterk afhankelijk was van de regio. Franstaligen zijn minder vaak voorstander (N = 186; 47.7%) dan Nederlandstaligen (N = 165; 27.1%). Inwoners uit Wallonië (N = 151; 47.6%) en Brussel (N = 46; 46.5%) zijn vaker tegenstander dan inwoners uit Vlaanderen (N = 154; 26.4%). Het geslacht, leeftijd en opleiding hadden geen effect op het maatschappelijk draagvlak voor de invoering van deze maatregel.



Figuur 1. Maatschappelijk draagvlak voor de invoering van een rijbewijs met punten per gewest in 2017.

Dit resultaat bevestigt grotendeels het resultaat dat ook reeds verschillende jaren in de nationale verkeersonveiligheidsenquête vastgesteld werd, en waaruit eveneens bleek dat het draagvlak voor een rijbewijs met punten aanzienlijk groter is in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel.



Figuur 2. Maatschappelijk draagvlak voor het rijbewijs met punten in de nationale verkeersONveiligheidsenquête van 2017 (Bron: Vias institute, 2018).

2.4 Verwachte effecten in België

Ondanks de grote populariteit van puntensystemen in Europa is er nog steeds geen afdoend bewijs dat de (meestal tijdelijke) daling van het aantal verkeersslachtoffers louter aan het puntensysteem te danken is. Gezien de effecten systematisch kortdurend zijn en de invoering van puntensystemen meestal samengaat met een tijdelijke verhoging van de verkeershandhaving is het tot nader order waarschijnlijker dat de schijnbare korte termijneffecten van puntensystemen vooral terug te voeren zijn op de directe en indirecte effecten van verhoogde handavingsinspanningen en handavingscommunicatie die met de invoering van het systeem samengaan. Zelfs experts uit landen waarbij de invoering van het puntensysteem samenging met een sterke initiële daling van het aantal ongevallen en/of verkeersdoden, waarschuwen voor te optimistische conclusies.

Daarnaast geeft de literatuur ook aan dat opdat een puntensysteem überhaupt effectief zou zijn de pakkans (zeer) hoog moet zijn. Daarbij wordt weliswaar niet gespecificeerd hoe hoog de pakkans moet zijn, maar de literatuur maakt wel duidelijk dat de belangrijkste reden waarom de huidige puntensystemen nauwelijks effecten hebben op lange termijn te wijten is aan het niet gedurende voldoende lange tijd aanhouden van een voldoende hoog handavingsniveau.

Daarom maken we in het volgende hoofdstuk een gedetailleerde analyse van de pakkans voor de belangrijkste verkeersovertredingen in België. In eerste instantie brengen we daarbij in kaart hoe groot het aandeel is van de door de politie geregistreerde overtredingen op het totaal aantal (zowel geregistreerde als niet geregistreerde) overtredingen. Waar mogelijk evalueren we ook het handavingsniveau in internationaal perspectief. In combinatie met internationaal onderzoek over de kosteneffectiviteit van politiehandhaving laat dit een evaluatie toe van het verwachte potentieel van geïntensifieerde politiehandhaving voor de verkeersveiligheid.

3 Politiecontroles

3.1 Het belang van politiecontroles

Een absoluut noodzakelijke voorwaarde om recidivisme in het verkeer aan te pakken is de vaststelling van overtredingen door de politiediensten. Alle overige maatregelen om recidivisten te identificeren en gepast te bestraffen zijn uiteindelijk afhankelijk van de capaciteit van de politiediensten om willekeurig welke overtreding vast te stellen.

Bij een onvoldoende hoge pakkans verwordt de identificatie van herhaalde overtredders tot een kansspel, waarbij bestuurders die daadwerkelijk herhaaldelijk overtredingen begaan niet door de politie gevat worden en waarbij bestuurders die occasioneel overtredingen plegen eerder per toeval toch gevat worden. Uiteraard blijft gelden dat de kans om herhaaldelijk gepakt te worden in de eerste plaats recht evenredig is met het aantal overtredingen die iemand maakt. Daarnaast speelt ook de handigheid van bestuurders op controles te omzeilen een rol. Net zoals de politie selectief controleert op bepaalde risico-locaties en -tijdstippen, proberen sommige bestuurders locaties en tijdstippen waarop vaak gecontroleerd wordt te vermijden, bijvoorbeeld door langs kleine wegen met lage verkeersvolumes naar huis te rijden als ze gedronken hebben of door apps te gebruiken die zowel mobiele als vaste snelheidsradars op voorhand aankondigen.

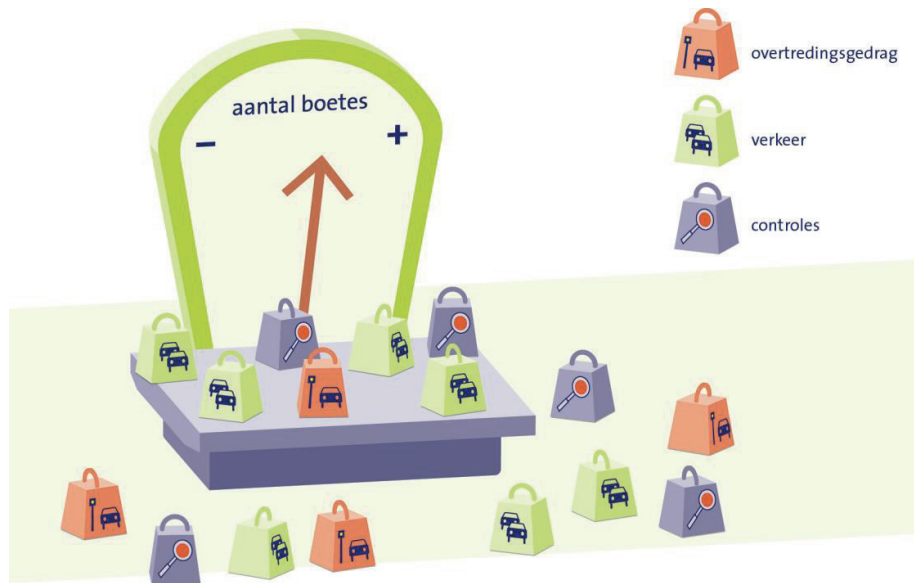
Hoe meer vaststellingen de politiediensten doen, hoe groter de kans dat herhaalde overtredders ook herhaaldelijk gepakt en bestraft zullen worden. Alhoewel het verhogen van de pakkans in eerste instantie een maatregel is om overtredingen te voorkomen is het ook een middel om herhaalde overtredingen vast te stellen en op die manier te voorkomen. Goldenbeld wees er in 2007 reeds op dat opdat een puntenstelsel überhaupt in staat zou zijn om veelplegers selectief te benaderen er sowieso een zeer hoge pakkans vereist is. Met het toenmalige – en ook actuele – (Nederlandse) handhavingsniveau kon dit evenwel niet verwacht worden:

(...) via puntenstelsels kunnen ware brokkenpiloten opgespoord worden en in principe nog voordat zij een ongeval hebben veroorzaakt uit het verkeer worden gehaald (selectie). De bijdrage van deze selectieve werking op de verkeersveiligheid is echter klein, doordat vanuit de meeste overtredingen niet gedetecteerd worden en doordat (om overwegend praktische redenen) puntenstelsels zo zijn ingericht dat uiteindelijk niet al te veel mensen hun rijbewijs verliezen. (...) Vlakveld schat in dat er hooguit enkele doden per jaar minder in het verkeer vallen wanneer in Nederland een puntenstelsel van gemiddelde strengheid zou worden ingevoerd. 'Gemiddelde strengheid' houdt hier in dat de puntenlimiet zou worden overschreden wanneer een bestuurder binnen twee jaar drie keer wordt staande gehouden voor een grovere overtreding.

3.2 Schatting van de pakkans voor overtredingen

3.2.1 Theoretisch kader

Internationaal vergelijkbare statistieken over de door de politie uitgevoerde controles op overtredingen voor verschillende types van overtredingen zijn niet beschikbaar. Om internationale verschillen in handhavingsniveau voor verschillende types verkeersovertredingen in kaart te brengen analyseerde de ETSC enkele jaren geleden (ETSC, 2011) hoeveel *bekeuringen* er in elk land jaarlijks uitgeschreven worden voor snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Het probleem bij het interpreteren van deze indicator is echter dat variaties in het aantal bekeuringen niet alleen afhangen van het aantal controles dat door de politie uitgevoerd wordt, maar ook door verschillen in gedrag (fluctuaties in het totaal aantal overtredingen per bestuurder, met inbegrip van de niet gecontroleerde overtredingen), verschillen in afgelegde afstanden in het verkeer en verschillen in de mate van selectiviteit van de politiecontroles. Indien in een land meer bekeuringen per inwoner uitgeschreven worden dan in een ander land kan dit met andere woorden net zo goed liggen aan verschillen in handhavingsactiviteiten als aan verschillen in (of aan een combinatie van beide). Bij een gelijk procentueel aandeel overtredingen neemt het absolute aantal overtredingen immers toe a rato van het aantal afgelegde kilometers en zal het aantal boetes voor overtredingen die vastgesteld worden evenredig toenemen. SWOV (2016) illustreert dit in zijn factsheet politietoezicht als volgt:



Figuur 3 SWOV (2016) illustratie van de beperkingen van het aantal boetes als indicator van handhaving

Deze figuur maakt duidelijk dat het aantal boetes geen geschikte indicator is voor evoluties in handhavingsactiviteiten. Een bijkomende factor die ook aan de gewichten op de balans zou toegevoegd moeten worden is de selectiviteit in de controles door de politiediensten. Een toename van het aandeel controles uitgevoerd op risico-locaties en risico-tijdstippen of op basis van verdenking zal immers ook leiden tot een toename van het aantal effectief opgelegde boetes. Voor deze factor zijn echter in geen enkel land bruikbare indicatoren beschikbaar.

In België zijn voor de belangrijkste overtredingen de volgende indicatoren beschikbaar:

- **Gedrag** (schatting van het percentage van het totaal verkeersvolume afgelegd in overtreding - ook wel prevalentie genoemd).

De zuiverste indicator van evoluties in het verkeersgedrag zijn observatiestudies waarin het aantal kilometer in overtreding afgelegd geschat wordt op basis van objectieve observaties of metingen door middel van verdeckt opgestelde meetapparatuur. In België zijn deze beschikbaar in de historische reeksen gedragsmetingen voor snelheid, rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en het gebruik van de GSM achter het stuur (Cf. Silverans, TRB 2016 voor een overzicht).

- **Verkeersvolume** (schatting van het totaal aantal afgelegde kilometers)

De zuiverste indicator van evoluties in het aantal kilometers afgelegd in het verkeer zijn verkeerstellingen die in de meeste landen door de federale overheidsdiensten uitgevoerd worden (Cf. FOD Mobiliteit, xxxx).

- **Boetes** (statistieken van het aantal geregistreerde overtredingen)

De federale politie publiceert alle verkeersinbreuken die door de politie vastgesteld worden op zijn website (Federale politie, 2017). Daardoor zijn voor alle belangrijke overtredingen het totaal aantal vaststellingen door de federale politie bekend sinds het jaar 2007.

- **Totaal aantal politiecontroles** (voor elk type overtreding)

De zuiverste indicator van het aantal controles die door de politie uitgevoerd worden zijn de officieel door de politie zelf geregistreerde controle-aantallen en/of controle-uren die door de politiediensten gepresteerd worden. Voor België zijn deze helaas niet gekend. Op basis van schattingen van het reëel aantal kilometers dat jaarlijks in overtreding afgelegd wordt en het aantal boetes dat effectief opgelegd wordt, kan het totaal aantal uitgevoerde controles wel geschat worden. Een beperking van deze schatting is wel dat er moet aangenomen worden dat de controles louter aselekt (en dus niet op basis van verdenking of specifiek op risicotijdstippen en risicolocaties) verlopen. Indien we echter uitgaan van louter aselekt controles, dan kan het totaal aantal controles geschat worden op basis van het aantal effectief uitgeschreven boetes en het

percentage bestuurders in overtreding. Uitgaande van de veronderstelling dat de politie op alle tijdstippen en plaatsen iedereen even vaak controleert, én uitgaande van hoe vaak bestuurders in het algemeen in overtreding zijn, kan men eenvoudig terugberekenen hoeveel controles er in totaal uitgevoerd moeten geweest zijn om tot een bepaald aantal boetes te komen. Stel dat er 1000 boetes uitgeschreven werden voor een bepaald type overtreding én je weet dat bestuurders 10 procent van de tijd in overtreding zijn, dan moet de politie in totaal 10.000 controles uitvoeren om 1000 boetes te kunnen uitschrijven. 9000 controles zijn dan negatief, de overige 1000 positief. Het totaal aantal controles bij aselechte controles is met andere woorden gelijk aan het totaal aantal boetes gedeeld door het percentage bestuurders in overtreding. Het tienvoud van het aantal boetes bij een prevalentie van 10 procent, het honderdvoud van het aantal boetes bij een prevalentie van 1 procent, enzoverder.

3.2.2 Methodes om de pakkans te schatten

Gezien we in België via de gedragsmetingen van Vias institute een accurate schatting kunnen maken van het aantal bestuurders in overtreding (uitgedrukt in termen van het percentage kilometer dat in overtreding afgelegd wordt) kunnen we voor een aantal overtredingen de pakkans (en het dark number) afleiden uit het aantal boetes en het percentage kilometer afgelegd in overtreding. Deze kans kan berekend worden door het totaal aantal kilometer afgelegd in overtreding te delen door het totaal aantal boetes. Dit geeft dan het aantal kilometers dat men in overtreding moet afleggen om één keer door de politie gevat te worden, ofwel de pakkans.

Indien we uitgaan van de theoretische hypothese dat de politie zuiver aselekt zou controleren is het aantal kilometer afgelegd in overtreding per boete ook gelijk aan het aantal kilometer dat men in het algemeen (al dan niet in overtreding) moet afleggen om één keer gecontroleerd te worden. Wat dan ook (per definitie) een schatting oplevert van het aantal door de politie gecontroleerde bestuurders.

Naarmate de politie op basis van verdenking of met meer aandacht voor specifieke risicolocaties en risicotijdstippen controleert zal het aantal kilometer afgelegd in overtreding per boete uiteraard toenemen en onderschat deze methode de pakkans. Daarnaast kan het feit dat overtredingen de kans op ongevallen vergroten ertoe leiden dat overtreders effectief een ongeval begaan en daardoor door de politie gecontroleerd worden. Gezien de data over het aantal/aandeel kilometer afgelegd in overtreding - afkomstig van de aselechte gedragsmetingen van Vias institute - louter gebaseerd zijn op zuiver toevallige controles, zal de schatting van het aantal controles dat theoretisch moet uitgevoerd worden door de politie om een gegeven aantal vaststellingen te doen in de praktijk altijd een overschatting opleveren van het werkelijk aantal uitgevoerde controles.

Alleen indien we beschikken over onafhankelijke informatie over het aantal uitgevoerde controles (bijvoorbeeld schattingen op basis van zelfgerapporteerde controles in enquête-onderzoek) kunnen we op basis van het aantal boetes dat daarbij uitgeschreven werd een aparte schatting maken van het totaal aantal controles per gereden kilometer (de controlekans) en van het aantal kilometer gereden in overtreding per boete (de pakkans). In de praktijk blijkt dit echter alleen mogelijk voor alcoholcontroles.

Hieronder analyseren we de pakkans voor de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen: het rijden onder invloed van alcohol, het niet respecteren van de snelheidslimieten, het niet dragen van de veiligheidsgordel en afleiding door gsm-gebruik. Voor elk type overtreding evalueren we het aantal kilometer afgelegd in het verkeer (c.q. in overtreding) per controle (c.q. per geregistreerde overtreding).

3.2.3 Rijden onder invloed van alcohol

Het jaarlijks aantal door de politie afgenomen alcoholtests is in België alleen gekend voor de federale politie (en voor de alcoholtests die door de federale en lokale politie afgenomen worden in het kader van de BOB-campagne, maar dit betreft slechts een gedeelte van het totaal aantal controles). In 2015 werden door de federale politie 256.732 ademtests uitgevoerd (zie jaarverslag federale politie 2015). De federale politie (2016, p. 16) schat dat momenteel jaarlijks minstens 1 miljoen ademtests afgenomen worden door de federale en lokale politie samen. Een aantal dat nog ver onder de doelstelling van de Staten-Generaal van 2007 lag om jaarlijks 2.1 miljoen ademtests uit te voeren (met als doel jaarlijks één bestuurder op drie te testen, bij een toenmalige populatie van ongeveer 6.3 miljoen rijbewijsbezitters).

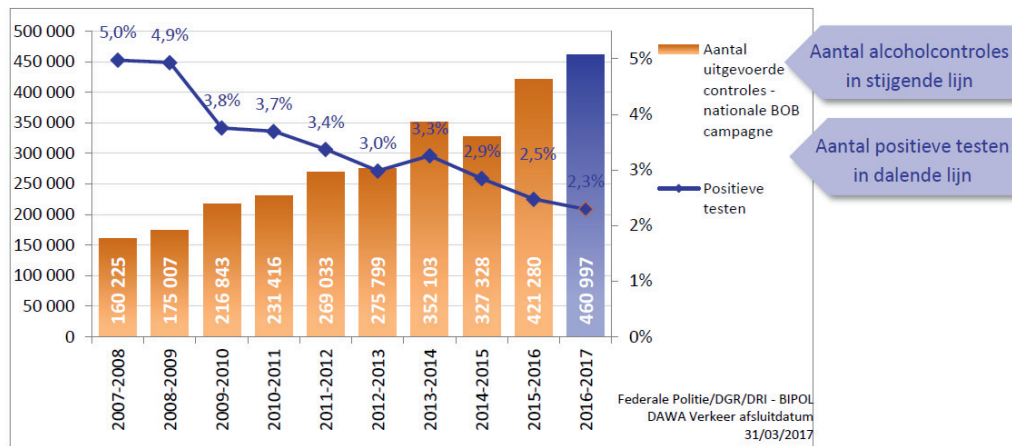
Voor de controles die in het kader van de BOB-eindejaarscampagnes uitgevoerd werden, beschikken we echter wel over volledige cijfers. De onderstaande grafiek geeft voor de periode 2007-2017 zowel het aantal uitgevoerde tests, als het percentage positieve ademtesten. Daaruit bleek dat het aantal BOB-controles over deze periode geleidelijk en bijna lineair toenam, van 160.000 in 2007 tot 460.000 in 2017 (bijna een

Vias institute 2018

24

verdriedubbeling). In dezelfde periode daalde het percentage positieve ademtests van rond de 5 procent in 2007 naar rond de 2,5 procent in 2017.

Fig. 13 Aantal uitgevoerde alcoholtests tijdens de nationale BOB-eindejaarscampagne en het % positieve testen



Figuur 4. Aantal tijdens de BOB-campagne uitgevoerde ademtests (Bron: Federale politie, verkeersinbreuken rapport 2016).

In de nationale attitudemeting van 2015 (Meesmann & Schoeters, 2016) werd aan een representatieve steekproef autobestuurders gevraagd hoe vaak zij in het afgelopen jaar door de politie aan een ademtest onderworpen werden. Daaruit bleek dat in 2015 20% van de bestuurders één of meerdere keren aan een alcoholtest onderworpen werden (Meesmann & Schoeters, 2016). Uitgaande van een populatie van ongeveer 7.8 miljoen rijbewijsbezitters (volgens de FOD mobiliteit en vervoer (2016) waren er in 2015 7 779 367 actieve rijbewijzen categorie B) en veronderstellende dat elk geteste bestuurder exact één keer getest werd, laat dit toe om het jaarlijks aantal door de politie uitgevoerde ademtests te schatten op ongeveer 1.5 miljoen ademtests. Wetende dat er in 2015 47.000 overtredingen geregistreerd werden voor rijden onder invloed betekent dit dat ongeveer 3.1 procent van alle ademtests "positief" waren. Dit cijfer ligt iets hoger dan het percentage bestuurders onder invloed tijdens de BOB-campagne in 2015, wat kan opgevat worden als een effect van het tijdelijk verhogen van de pakkans tijdens de campagne.

Momenteel worden in België jaarlijks ongeveer 102 miljard kilometers afgelegd. Dit impliceert dat met 1.5 miljoen controles men gemiddeld één keer om de 68.000 kilometer (of gemiddeld één keer om de vijf jaar - wat conform is met het feit dat de gemiddelde Belgische bestuurder ongeveer 15.000 kilometer aflegt per jaar) op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd wordt.

Voor rijden onder invloed van alcohol geeft de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol wel een indicatie van de mate van selectiviteit in de alcoholcontroles. Uit de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol weten we namelijk dat gemiddeld 2.7 procent van alle kilometers die in België afgelegd worden, onder invloed afgelegd wordt (Focant, 2016). Met een totaal van 102 miljard afgelegde kilometers betekent dit dat er jaarlijks ongeveer 2.7 miljard kilometer onder invloed gereden worden in België. Daar staat tegenover dat er in 2015 47.000 overtredingen geregistreerd werden door de politie voor rijden onder invloed. Dit houdt op zijn beurt in dat men in België gemiddeld 58.000 kilometer onder invloed moet afleggen om gemiddeld één keer door de politie betrapt te worden. Of anders uitgedrukt: een persoon die voor het eerst betrapt wordt op rijden onder invloed van alcohol heeft op dat moment gemiddeld reeds 58.000 kilometer onder invloed gereden. Deze schatting van het aantal kilometer dat men moet rijden per controle ligt iets lager (lees: men wordt vaker gecontroleerd indien men onder invloed is) dan de geschatte kans om gecontroleerd te worden berekend op basis van het door de politie geschatte werkelijk aantal uitgevoerde tests en geeft dan ook een realistischer idee van de reële pakkans, rekening houdend met het selectief karakter van de controles⁵.

⁵ Indien we het theoretisch aantal controles dat nodig zou zijn om 47.000 overtredingen te registreren zouden bepalen op basis van een prevalentie van 2.7 procent (en dus niet van de 5 procent positieven die de facto door de politie betrapt worden) zou men 1.7 miljoen controles moeten uitgevoerd hebben om

Internationale vergelijking voor rijden onder invloed

Het enige land waarvoor een vergelijkbare schatting gemaakt werd van de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol is Noorwegen. De berekening hierboven is namelijk gebaseerd op een studie van Elvik et al. (2012) op basis van Noorse data. In Noorwegen worden naar schatting 33 bestuurders betrapt per miljoen kilometer onder invloed gereden, wat neerkomt op 1 geregistreerde overtreding per 30.300 kilometer onder invloed gereden. De pakkans is dus dubbel zo groot in Noorwegen dan in België.

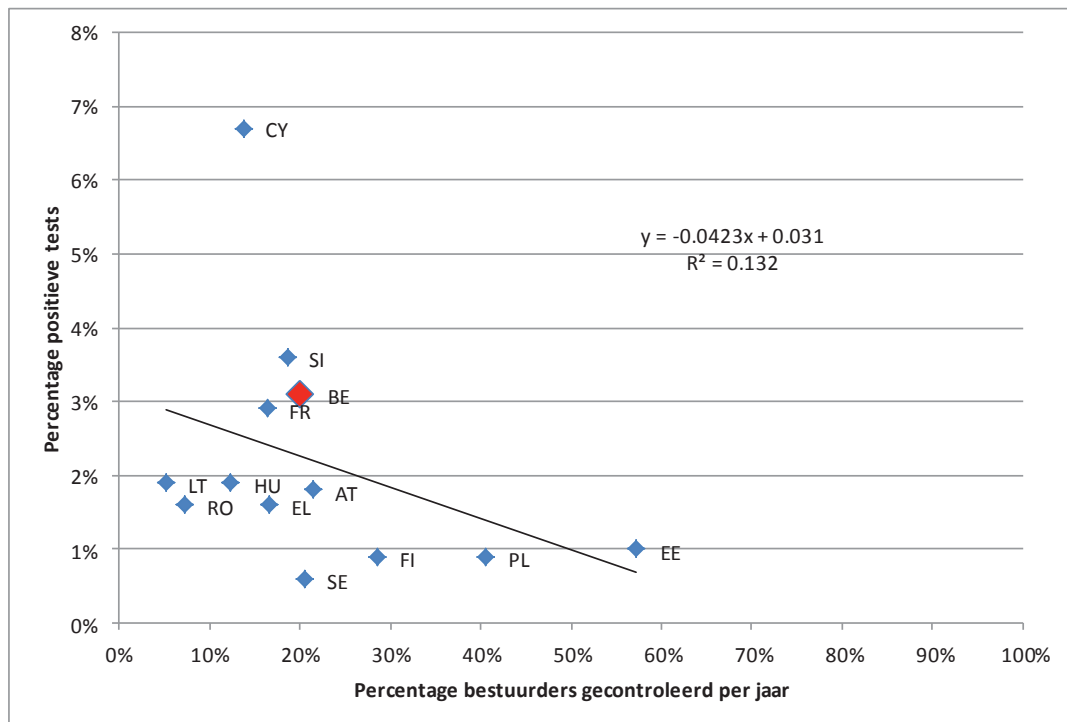
Het is moeilijk om internationaal vergelijkbare gegevens te vinden over het aantal alcoholcontroles dat in elk land jaarlijks wordt uitgevoerd. Om een idee te krijgen over de werkelijke pakkans per bestuurder per jaar dient bovendien rekening gehouden te worden met de omvang van de populatie (bevolkingsaantallen, bestuurdersaantallen) of met het aantal in het verkeer afgelegde kilometer.

Het ETSC PIN Flash rapport 31 over verkeershandhaving (ETSC, 2016) geeft voor die landen waarvoor gegevens beschikbaar zijn het aantal alcoholcontroles per 1000 inwoners in combinatie met het percentage positieve tests. In onderstaande grafiek hebben we deze gegevens aangevuld met de naar schatting 1.5 miljoen alcoholtests die jaarlijks in België afgenomen worden en hebben we het percentage positieve tests bepaald op basis van de politiestatistiek over het aantal vaststellingen per jaar (3.1 procent).

Uit deze vergelijking blijkt duidelijk dat de controlekans in België bij de laagste van Europa ligt. Het percentage bestuurders die positief testen is het op één na hoogste van Europa (alleen Cyprus doet het nog slechter). Dit ligt in lijn met de bevinding dat er internationaal gezien een negatief verband bestaat tussen het percentage bestuurders dat jaarlijks op alcohol getest wordt en het percentage positieve bestuurders. Zoals in

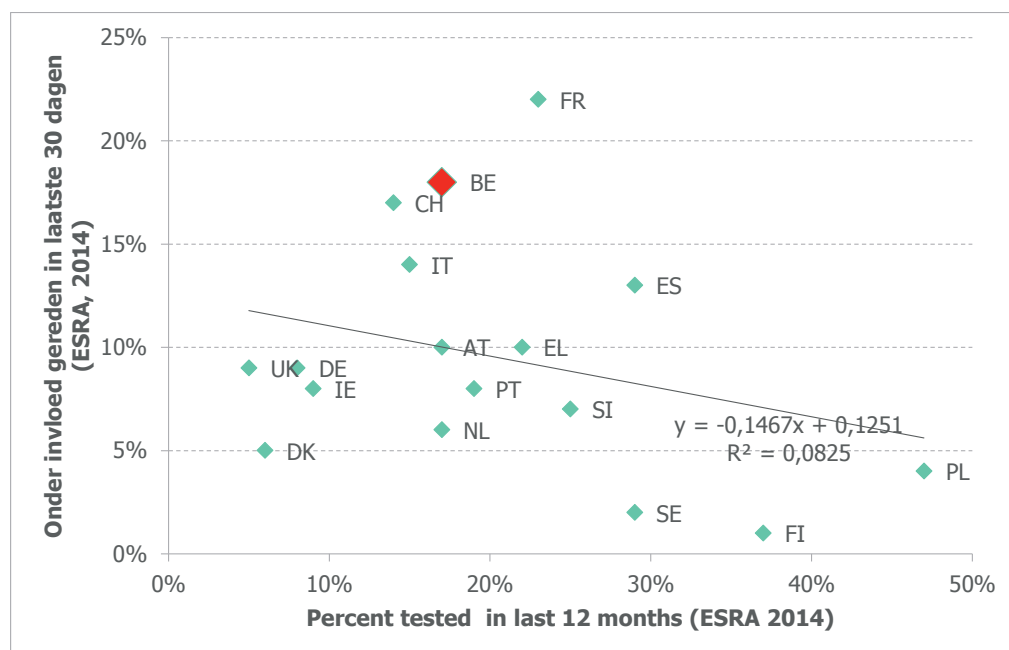
Figuur 5 eveneens te zien is, is het verband echter relatief zwak. Dit toont aan dat naast de controlekans ook andere factoren een rol spelen in het gedrag van de bestuurders.

47.000 overtredingen te registreren. Wat een controlekans oplevert van 1 controle per 58.000 kilometer. Dit illustreert goed dat schattingen van de controlekans op basis de verhouding tussen de algemene prevalentiedata en het aantal geregistreerde verkeersovertredingen een overschatting opleveren van het werkelijk aantal gecontroleerde bestuurders.



Figuur 5. Percentage positief testende bestuurders naar percentage van de bevolking dat jaarlijks getest wordt op alcohol (Bron: ETSC, data 2014 voor EU landen, zelf toegevoegde geschatte data voor België anno 2015).

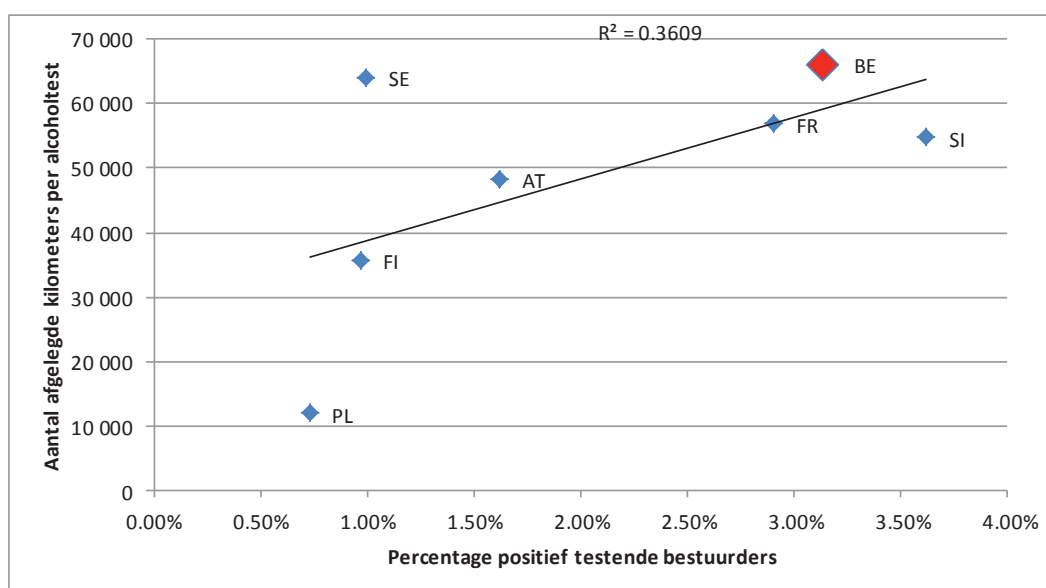
Een alternatieve manier om België internationaal te situeren is het percentage bestuurders dat rapporteert in de afgelopen maand wel eens onder invloed gereden te hebben af te zetten tegen het percentage bestuurders dat rapporteert in het afgelopen jaar op alcohol gecontroleerd zijn. In de onderstaande grafieken doen we dit op basis van de ESRA-enquête van 2014.



Figuur 6. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in laatste 30 dagen in functie van percentage bestuurders getest in laatste 12 maanden (Bron: ESRA, 2014).

Deze data tonen eveneens een negatief verband tussen het percentage gecontroleerde bestuurders en de frequentie van rijden onder invloed in elk land. Net zoals de officiële data is het verband niet perfect, en vallen een aantal landen op waar ondanks een relatief hoog aantal controles toch nog veel bestuurders onder invloed rijden (Spanje), evenals landen waar ondanks een relatief laag aantal controles toch relatief weinig bestuurders onder invloed rijden (Ierland).

Een alternatieve manier om de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed uit te drukken is het jaarlijks aantal uitgevoerde alcoholcontroles per land te delen door het aantal per land afgelegde kilometers in het verkeer. Dit geeft een beeld van het aantal kilometer dat men gemiddeld moet "wachten" vooraleer men eens gecontroleerd wordt. In de grafiek hieronder geven we deze kans voor die landen waarvoor beide indicatoren beschikbaar zijn.



Figuur 7 Percentage positief testende bestuurders naar aantal kilometer afgelegd per ademtest (Bron: ETSC, Berekeningen: Vias institute)

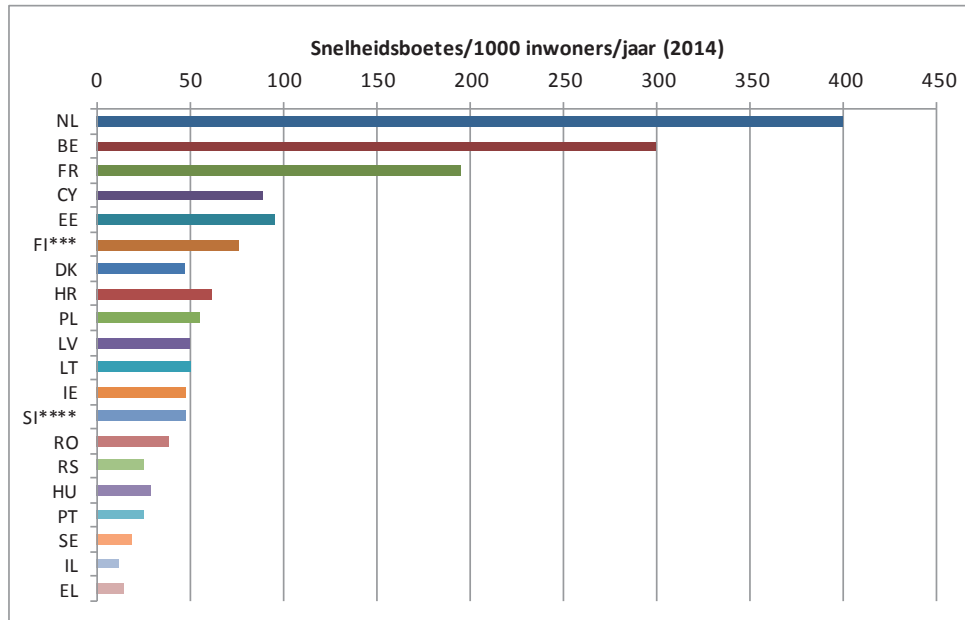
Deze figuur illustreert dat ook in deze vergelijking de controlekans in België bij de laagste van Europa behoort. In België wordt men gemiddeld om de 68.000 kilometer getest, wat het dicht aanleunt bij het handhavingsniveau in Frankrijk, waar men gemiddeld om de 58.000 kilometer gecontroleerd wordt. De Europese kampioen is Polen, waar bestuurders om de 12.000 kilometer getest worden. Gegeven het zeer sterk lineaire verband tussen beide variabelen dat blijkt uit Figuur 7 (de correlatie bedraagt 0.6) hoeft het ook niet te verwonderen dat van alle landen opgenomen in deze analyse Polen het land is met het laagste percentage bestuurders onder invloed.

3.2.4 Snelheid

Het probleem bij het evalueren van het aantal door de politie uitgevoerde snelheidscontroles is dat er voor de meeste landen geen data beschikbaar zijn over het aantal voertuigen dat jaarlijks op snelheid gecontroleerd wordt. ETSC (2016) stelt dan ook in zijn PIN Flash rapport over handhaving:

The ideal indicator on how to assess the level of enforcement of speeding would be to compare countries on the basis of time spent on speed enforcement or checks performed both by the police and by safety camera (e.g. GoSafe, the service provider contracted by the Irish Police, has to provide a minimum of 72,000 hours of speed enforcement per year). Unfortunately this indicator is not available in most other countries. This report uses the number of tickets per thousand inhabitants, assuming that they are broadly proportionate to the level of enforcement activity. ETSC (2016), p. 8

Bij gebrek aan betere indicatoren gaat ETSC er van uit dat de beste indicator voor het handhavingsniveau in een land het aantal snelheidsovertredingen is per inwoner. Uit onderstaande grafiek blijkt dat België voor snelheid het op een na hoogste niveau van snelheidshandhaving van Europa heeft. Volgens ETSC zijn de verschillen tussen de verschillende landen voornamelijk een afspiegeling van het aantal onbemande camera's dat er in de verschillende landen ingezet wordt.



Figuur 8 Geregistreerde snelheidsovertredingen per 1000 inwoners (2014, Bron: ETSC)

In totaal werden in België in 2014 - het laatste jaar waarvoor statistieken beschikbaar zijn - 3.364.047 snelheidsovertredingen vastgesteld door de politie. Op een totaal van 7 779 367 rijbewijsbezitters komt dit ongeveer neer op gemiddeld één geregistreerde overtreding per twee jaar per rijbewijshouder.

De pakkans per kilometer gereden boven de snelheidslimiet werd reeds eerder geschat door het Vias institute (Pelssers, 2017). Hiervoor werd uitgegaan de geschatte een verdeling van het aantal afgelegde kilometer over de verschillende snelheidsregimes Tabel 1.

Tabel 1. Geschatte kilometers afgelegd aan meer dan 10 km/h boven de snelheidslimiet.

Snelheidsregime	Aandeel in totaal aantal kilometer afgelegd in België	Aandeel bestuurders > 10 km/h te snel	Absoluut aantal kilometer > 10 km/h
120 km/u	38%	15.40%	5 993 618 400
90 km/u	21.50%	7.80%	1 717 583 400
70 km/u	21.50%	15.70%	3 457 187 100
50 km/u	16%	5.80%	950 457 600
30 km/u	3%	40.40%	1 241 330 400
		Totaal	13 360 176 900

In combinatie met het percentage overtredingen dat per snelheidsregime in de gedragsmetingen snelheid van Vias institute vastgesteld werd kan daarmee het aantal kilometers afgelegd aan meer dan 10 km/u boven de maximaal toegelaten snelheid geschat worden. Dit bedraagt in totaal ongeveer 13% van de in totaal 102 miljard op de Belgische wegen per jaar afgelegde kilometers (zijnde 13.6 miljard kilometer) indien men 100 procent van de tijd zijn snelheid vrij zou kunnen kiezen en dus niet "gehinderd" zou worden door files, voorliggende bestuurders en weginfrastructuur die de vrije keuze van de snelheid beperkt. De reden daarvoor is dat de gedragsmeting snelheid werd ontworpen om de vrije snelheidskeuze van de Belgische bestuurders te meten om op die manier historische evoluties in de vrije gedrag te kunnen opvolgen (zoals aanbevolen door de best practice richtlijnen voor dit soort van metingen). Het percentage kilometers in overtreding wordt op basis van de gedragsmeting dan ook zeer sterk overschat. Een bijkomend probleem is

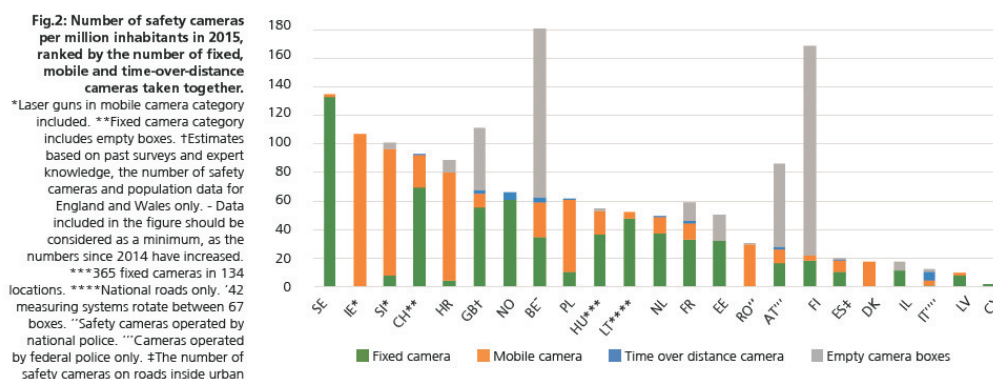
dat we geen nauwkeurige informatie hebben over het totaal aantal kilometers dat afgelegd wordt in België waarbij men wel zijn snelheid kan kiezen (en dus de optie heeft om wel al dan niet de limiet te overschrijden - niet alleen in files maar ook in druk verkeer waarbij de voorliggers het onmogelijk maken om de snelheidslimieten te overschrijden). Om toch een schatting te kunnen maken gaan we voorlopig uit van de arbitraire veronderstelling dat men de helft van de tijd (of kilometers) vrij genoeg is om snelheidsovertredingen te begaan. In dat geval is onze beste schatting dat men zich in die omstandigheden zal gedragen zoals in de representatieve steekproef van locaties in de nationale gedragsmeting snelheid. Op basis daarvan moeten we het percentage kilometers dat in België in overtreding afgelegd wordt schatten op 6.5%, en het totaal aantal kilometer in overtreding op 6.8 miljard kilometer).

Gegeven de meer dan 3.3 miljoen jaarlijks door de politie geregistreerde snelheidsovertredingen betekent dit - rekening houdende met de technische toleranties die de politieradars hanteren - dat men gemiddeld ongeveer 2000 kilometer boven de snelheidslimiet moet rijden per geregistreerde overtreding⁶. Net zoals voor alcohol heeft alleen Noorwegen schattingen gepubliceerd van het aantal kilometer in overtreding per geregistreerde overtreding. Elvik et al. schatten dat de politie in Noorwegen gemiddeld 1 overtreding registreert voor 77.000 kilometer boven de snelheidslimiet gereden (al kon niet achterhaald worden of in deze schatting rekening gehouden werd met de technische toleranties in Noorwegen).

Gegeven dat de Belgische bestuurder naar schatting gemiddeld 6.8% van alle kilometers te snel rijdt kunnen we stellen dat om de facto 3.3 miljoen snelheidsovertredingen te registreren er (bij zuiver aselechte controles) 48,5 miljoen voertuigen moeten gecontroleerd worden om dat aantal overtredingen te bekomen, wat zou betekenen dat men één keer gecontroleerd wordt op snelheid om de 2000 kilometer. Deze schatting is evenwel gebaseerd op het idee dat de politie aselekt zou controleren, wat theoretisch een overschatting oplevert van het werkelijk aantal uitgevoerde controles, en dus van de kans om gecontroleerd te worden. Op basis daarvan moeten we stellen dat men in België maximum één keer om de 2000 kilometer gecontroleerd wordt.

Deze controlekans lijkt intuïtief erg laag gezien de meeste bestuurders elke dag wel een aantal snelheidscamera's voorbij rijden. Daarbij dient men er echter rekening mee te houden dat een groot deel van de camera's die men ziet langs de weg (of aangekondigd ziet op bepaalde gps toestellen) in werkelijkheid een lege doos zijn. Bovendien passen bestuurders hun gedrag aan in de buurt van plaatsen waarvan bekend is dat er geflitst wordt (of wanneer men door apps als Coyote of Waze gewaarschuwd is), wat ook een impact heeft op de reële controlekans. In het geval van snelheid geeft de schatting dan ook wellicht eerder aan hoeveel kilometer men moet afleggen om geheel onverwacht geflitst te worden.

Volgens onderstaand overzicht van ETSC (2016) is België een van de landen met het hoogste aantal flitspalen zonder camera:



Figuur 9 Aantal snelheidscamera's per miljoen inwoners (Bron: ETSC, 2016 - data 2015)

Volgens deze inventaris van het ETSC waren er in het jaar 2015 272 mobiele camera's opgesteld in België, 394 vaste camera's en 44 trajectcontrolecamera's (710 in totaal). Op een weggennet van in totaal 153.000

⁶ Dit is een benadering gezien de toleranties in werkelijkheid afhankelijk zijn van het snelheidsregime. Gezien de categorie overtredingen boven de 10 km/h reeds gepubliceerd werd laat het veronderstellen van een tolerantie van 10 km/h in alle snelheidsregimes toe een eenvoudige schatting te maken.

kilometer resulteert dit in één snelheidscamera per 215 kilometer weg. Zelfs rekening houdende met het feit dat het aantal filtscamera's dat door ETSC verrekend wordt een onderschatting is, is dit nog steeds erg laag. De implicaties daarvan werden voor Nederland - dat een vergelijkbaar handhavingsniveau lijkt te hebben als België - door Goldenbeld (2004) erg duidelijk omschreven:

In 2002 werden volgens de gegevens van het CJIB bijna 7 miljoen bekeuringen voor snelheidsovertredingen uitgedeeld. Dergelijke aantallen suggereren dat de handhavingsdruk zeer hoog is. Als we echter handhavingsdruk opvatten als een relatieve maat, waarbij de inzet van controles wordt afgezet tegen bijvoorbeeld weglengte, dan valt het met de druk eigenlijk nog wel mee. Een rekensom kan dit illustreren: op autosnelwegen overschrijdt momenteel ongeveer 25% de ter plaatse geldende limiet. Bij 40 miljard voertuigkilometer per jaar op autosnelwegen betekent dit dat ongeveer 10 miljard voertuigkilometer per jaar in overtreding wordt afgelegd. Per jaar worden volgens het CJIB voor snelheidsovertredingen op autosnelwegen tussen de 1 en 2 miljoen bekeuringen uitgedeeld. Bij 1 miljoen sancties per jaar is de pakkans dan ongeveer 1 op de 10.000 kilometer overtreding; bij 2 miljoen sancties per jaar 1 op de 5.000 kilometer overtreding. De gemiddelde automobilist legt per jaar zo'n vijfduizend kilometer op de autosnelweg af. Een gemiddelde automobilist die op de autosnelweg altijd de snelheidslimiet overschrijdt heeft dus een pakkans van eens in de een à twee jaar.

Bij het evalueren van mogelijke maatregelen om recidive te bestrijden dient men niet alleen rekening te houden met het gemiddeld aantal snelheidsovertredingen per rijbewijshouder of afgelegde kilometer, maar dient ook in rekening gebracht te worden in hoeverre deze overtredingen begaan worden door een kleine groep frequente overtredders dan wel min of meer gelijk over de populatie verspreid zijn. Recente enquêtegegevens (ESRA, thematic report speed) over zelfgerapporteerd snelheidsgedrag maken echter duidelijk dat een overgrote meerderheid van de bestuurders toegeeft wel eens snelheidsovertredingen te begaan.

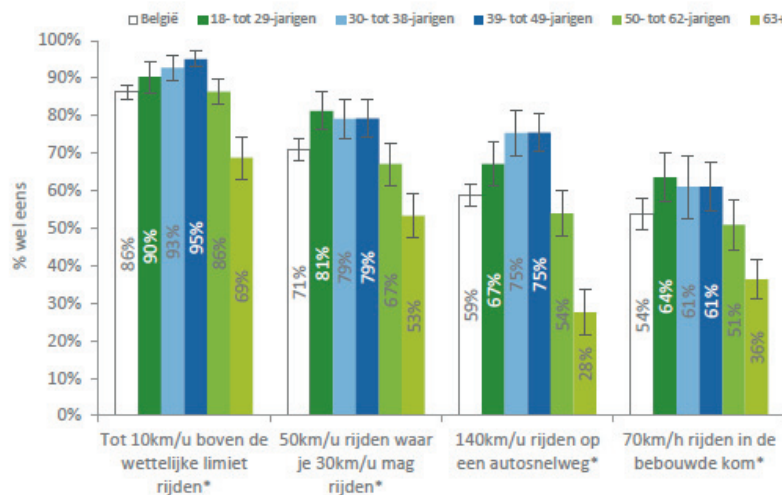
Tabel 2. Zelf-gerapporteerde snelheidsovertredingen naar snelheidsregime en land (Bron: ESRA, 2015)

Table 1: Self-declared speeding in the past 12 months, by country.

	drive faster than the speed limit (% of at least once)		
	inside built-up areas	outside built-up areas (except motorways/freeways)	on motorways/ freeways
AT	74%	84%	81%
BE	67%	76%	74%
CH	63%	75%	80%
DE	76%	82%	80%
DK	75%	84%	81%
EL	58%	64%	71%
ES	64%	64%	74%
FI	85%	91%	84%
FR	68%	73%	68%
IE	50%	59%	61%
IT	73%	79%	76%
NL	66%	75%	78%
PL	64%	68%	57%
PT	72%	77%	81%
SE	64%	78%	83%
SI	61%	73%	73%
UK	55%	60%	66%
EU	68%	73%	73%

In de attitudemeting van Vias institute (2015) blijken Belgische bestuurders ook vaak toe te geven frequent de snelheidslimieten met meer dan 10 km/u te overschrijden:

Figuur 6: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden, naargelang de leeftijd (2015)



Figuur 10. Zelfgerapporteerd snelheidsgedrag (Bron: attitudemeting 2014).

Deze zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen maken duidelijk dat snelheidsovertredingen niet zozeer geconcentreerd zijn bij een kleine groep hardnekkige overtreders, maar dat een grote meerderheid van de Belgische bestuurders toegeeft snelheidsovertredingen te begaan.

3.2.5 Gordeldracht

Uit de gedragsmeting gordeldracht van Vias institute blijkt dat (gewogen naar verkeersvolume en tijdstip) 8.3% van de bestuurders en passagiers voorin de wagen geen gordel draagt. Daar tegenover staat dat de politie in 2014 (het jaar waarin de gedragsmeting uitgevoerd werd) 102537 inbreuken geregistreerd werden voor het niet dragen van gordel en/of kinderzitjes. Gezien we geen algemeen gemiddelde kunnen berekenen voor alle inzittenden (vooraan én achteraan, volwassenen én kinderen) die hun gordel al dan niet dragen dienen we bij het schatten van de pakkans dan ook het aantal inbreuken te beperken tot het aantal inbreuken van bestuurders en passagiers voorin de wagen. Gezien hiervoor geen afzonderlijke statistieken beschikbaar zijn gaan we er voor onze schatting arbitrair vanuit dat 75% van de vaststellingen overtredingen bij de inzittenden vooraan in de wagen betreffen (of afgerond 77.000 overtredingen per jaar).

Met een algemene prevalentie van 8.3 procent komen we daarmee uit op 77.000 overtredingen voor in totaal 8.47 miljard kilometer gereden in overtreding, wat inhoudt dat men gemiddeld 110.000 kilometer zonder gordel moet rijden om gemiddeld één keer betrapt te worden. Gegeven een algemene prevalentie van 8.3% zou dit ook willen zeggen dat wanneer de politie volledig aseslect zou controleren, er 928.000 voertuigen moeten gecontroleerd worden per jaar om tot 77.000 geregistreerde overtredingen te kunnen komen.

3.2.6 Afleiding door GSM-gebruik

Naar analogie van de schatting voor de gordeldracht kunnen we de pakkans voor het niet handenvrij bellen achter het stuur schatten op basis van het percentage bestuurders dat in de gedragsmeting afleiding bleek bezig te zijn met niet handenvrij bellen of het lezen en/of typen van sms berichten. Daaruit bleek dat (gewogen naar verkeersvolumes in functie van alle tijdstippen van de week) 2.0% niet handenvrij belde en bijkomend 1.2% een telefoon hanteerde tijdens het rijden. Uit het feit dat in 2013 (het jaar van de meting) 118661 inbreuken voor gsm-gebruik achter het stuur vastgesteld worden volgt dan ook dat men in België gemiddeld 27.500 kilometer moet telefoneren met de GSM in de hand om gemiddeld één geregistreerde overtreding te krijgen. Net zoals voor de andere gedragsmetingen lijkt het percentage bestuurders dat op eender welk moment blijkt te telefoneren op het eerste gezicht nogal mee te vallen. Als 3.2% telefoneert, doet een overgrote meerderheid van 96.8% dat niet. Toch betekent dit dat in totaal jaarlijks 3,26 miljard

kilometer gereden wordt door bestuurders die telefoneren of teksten achter het stuur. Terugrekenend betekent dit tevens dat de politie in principe 3,7 miljoen bestuurders per jaar moet controleren om op een aselechte manier tot het totaal aantal vastgestelde overtredingen te komen.

Uit het ESRA-onderzoek uit 2014 blijkt ook dat GSM)gebruik achter het stuur zeer vaak voorkomt, en dit niet alleen in België, maar in heel Europa. Gezien in België 28 procent van de bestuurders toegeeft wel eens te bellen met de telefoon in hand achter het stuur wordt duidelijk dat dit risicogedrag niet geconcentreerd is bij enkele hardnekkige overtreeders. Een positief element is dat België het hiermee wel beter doet dan het Europese gemiddelde. Anderzijds blijkt uit studies over smartphone gebruik dat deze almaar intensiever en door een almaar groter deel van de bevolking gebruikt worden, waardoor de huidige schattingen op dit moment zelfs nog een onderschatting van het probleem zijn.

Tabel 3. Zelfgerapporteerd onveilig gedrag in het verkeer (ESRA, 2014)

Table 1: Self-declared (unsafe) behaviours in traffic, by country.

	listen to music through headphones as a pedestrian	cycle while listening to music through a headphone	talk on a hand-held mobile phone	talk on a hands-free mobile phone while driving	read a text message or email	send a text message or email
AT	35%	20%	47%	63%	36%	28%
BE	26%	23%	28%	41%	37%	27%
CH	37%	25%	35%	50%	36%	29%
DE	34%	25%	35%	51%	32%	26%
DK	40%	35%	42%	51%	44%	35%
EL	44%	38%	61%	62%	45%	30%
ES	51%	35%	35%	56%	36%	26%
FI	42%	32%	73%	52%	56%	41%
FR	33%	26%	31%	37%	39%	30%
IE	46%	34%	30%	47%	36%	27%
IT	41%	36%	55%	74%	49%	33%
NL	35%	32%	24%	45%	33%	25%
PL	40%	31%	48%	55%	32%	25%
PT	36%	30%	46%	60%	44%	28%
SE	45%	34%	62%	50%	45%	32%
SI	33%	29%	60%	52%	34%	27%
UK	36%	30%	22%	39%	27%	21%
EU	38%	29%	38%	51%	36%	27%

Notes: (1) % of people that did it at least once in the past 12 months. (2) Countries based on individual country weight, Europe based on European weight B. (3) The two countries with lowest percentages are indicated in green, the two countries with highest percentages in yellow. (4) In Slovenia, the question 'talk on a hand-held mobile phone' refers to talking on the mobile phone while driving, without limiting it to hand-held mobile phone use only.

3.2.7 Staandehouding door de politie

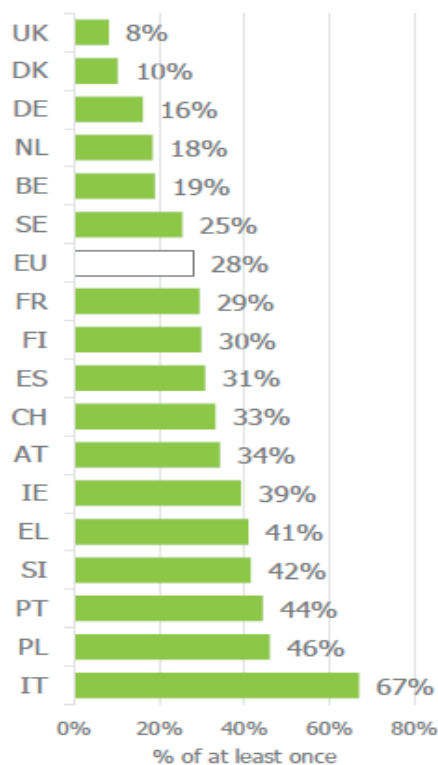
Voor de vier bekendste en belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen kunnen we besluiten dat de kans om gecontroleerd en betrapt te worden voor het begaan van overtredingen zeer klein is. Dit is het gevolg van het feit dat de meeste risicogedragingen zo vaak voorkomen en het aantal afgelegde kilometers in het verkeer in overtreding zo groot is, dat het aantal de facto vastgestelde overtredingen in de praktijk slechts een minieme fractie van het totaal aantal overtredingen uitmaakt. Gezien verkeershandhaving in eerste instantie berust op een algemeen afschrikkend effect op betrapt en bestraft te kunnen worden dient dan ook in eerste instantie het aantal controles drastisch opgevoerd te worden. Door de lage kans op controle is het vrijwel zeker dat iemand die voor het eerst betrapt wordt door de politie reeds herhaaldelijk dezelfde overtreding heeft begaan zonder daarbij door de politie betrapt geweest te zijn. De belangrijkste cijfers die dit illustreren vatten we hieronder samen in Tabel 4.

Tabel 4. Kilometer in overtreding per boete en totaal aantal kilometers in overtreding voor de belangrijkste risico's in het verkeer in België.

Overtreding	Procent km in overtreding	Km in overtreding	Boetes	Km in overtreding per boete (c.q. gereden per	Theoretisch totaal aantal controles
Alcohol	2.70%	2 754 000 000	47 000	58 596	1 740 741
Snelheid	6.80%	6 936 000 000	3 300 000	2 102	48 529 412
Gordel	8.30%	8 466 000 000	77 000	109 948	927 711
GSM	3.20%	3 264 000 000	118 661	27 507	3 708 156

Naast de bekendste vier killers blijkt ook de kans om effectief door de politie staande gehouden te worden voor een controle erg klein (wat ook relevant is voor de problematiek van het rijden zonder rijbewijs). Gezien slechts één bestuurder op vijf per jaar door de politie wordt tegengehouden, is de kans men betraapt wordt op rijden zonder rijbewijs (c.q. onverzekerd rijden of rijden met een voertuig dat niet in orde is met de technische controle) immers klein.

In the past 12 months, how many times have you been stopped by the police for a check?



Figuur 11. Percentage bestuurders dat in het afgelopen jaar door de politie werd staande gehouden (Bron: ESRA, 2014).

3.3 Subjectieve pakkans

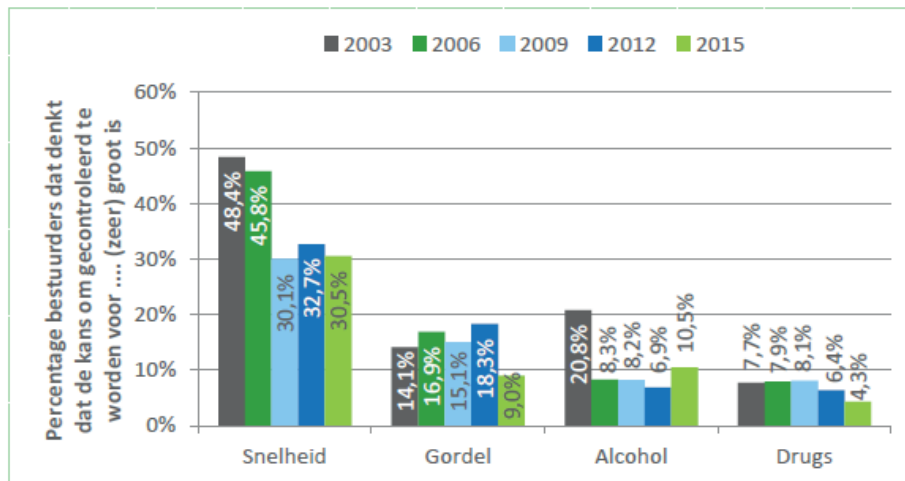
In de wetenschappelijke literatuur bestaat er een consensus dat het afschrikwekkende effect van politietoezicht op het gedrag van bestuurders (en andere verkeersdeelnemers) voornamelijk tot stand komt via de *subjectieve pakkans*, m.a.w. hoe hoog bestuurders de kans inschatten om betraapt te worden. Deze wordt in eerste instantie bepaald door de objectieve pakkans (het aantal politiecontroles), maar ook door andere factoren:

Politietoezicht werkt op basis van de objectieve en de subjectieve pakkans. De politiecontroles langs de weg bepalen de objectieve pakkans of handhavingsdruk. Op grond van de handhavingsdruk en datgene wat weggebruikers hierover lezen in kranten of horen van vrienden of kennissen, schatten zij in hoe groot de

kans is dat ze betrapt zullen worden op een overtreding: dit is de subjectieve pakkans. Wanneer weggebruikers deze pakkans voldoende groot achten, zullen ze overtredingen vermijden. Om de subjectieve pakkans voldoende groot te laten zijn, is het belangrijk dat controles met de nodige publiciteit samengaan, dat zij met enige regelmaat gehouden worden, en dat zij onvoorspelbaar, goed zichtbaar en moeilijk te omzeilen zijn. (...)

Bron: SWOV (2017) factsheet politietoezicht in het verkeer

De subjectieve pakkans kan gemakkelijk gemeten worden door middel van enquêteonderzoek. Uit de nationale attitudemetingen van Vias institute blijkt dat - ondanks een almaar toenemend aantal controles - de subjectieve pakkans erg laag is en ook niet is verbeterd in het voorbije decennium:



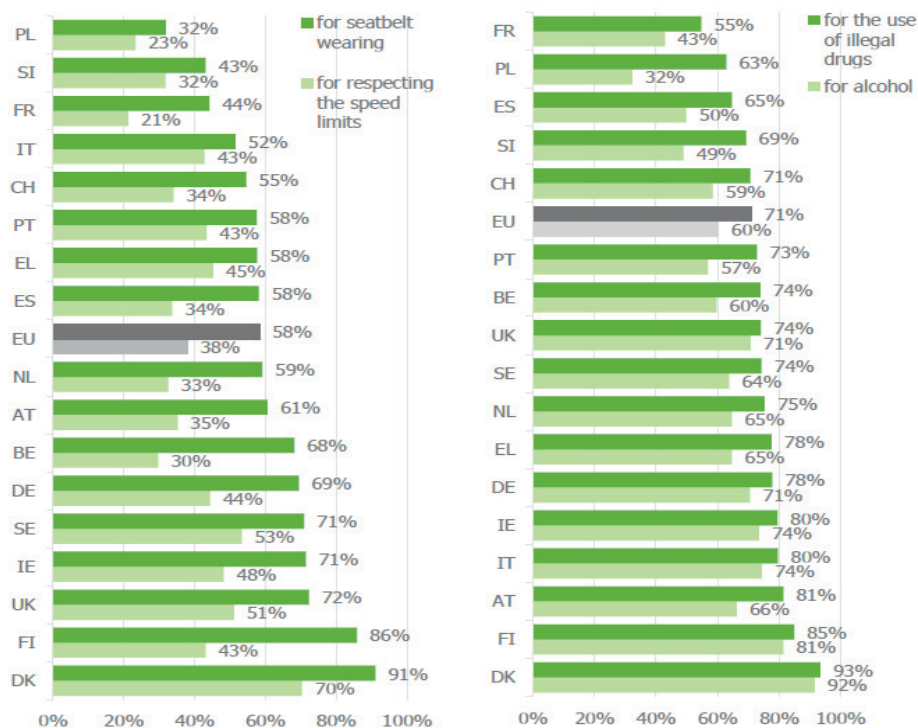
Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 12. Subjectieve pakkans voor vier types overtredingen (Bron: Meesmann, 2015 - Figuur overgenomen uit Slootmans, 2016)

Uit deze resultaten blijkt dat met uitzondering van snelheid, de subjectieve kans om gecontroleerd te worden voor de meeste overtredingen zeer klein is. Waar de Staten-Generaal van 2007 bijvoorbeeld nog aanbevolen dat 90% van de bestuurders de kans om een ademtest te moeten afleggen zéér groot moesten inschatten, halen we in 2015 slechts 10% antwoorden met "grote en zeer grote kans". Ondanks het grote aantal snelheidsovertredingen dat jaarlijks door de politie geregistreerd wordt, is het percentage bestuurders dat de kans groot vindt om gecontroleerd te worden eveneens laag. Dit is des te frappanter aangezien in de vraag in de enquête expliciet gevraagd werd om ook rekening te houden met onbemande radars en camera's. Deze attitudes reflecteren zich verder ook in het draagvlak voor het intensifiëren van politiecontroles (zie verder).

Het ESRA-onderzoek uit 2015 (Buttler, 2016) laat toe om de subjectieve pakkans voor verschillende types overtredingen internationaal te vergelijken. Onderstaande Figuur 13 geeft voor snelheid, gordeldracht en rijden onder invloed van alcohol en drugs het percentage respondenten dat de kans groot of zeer groot acht

om door de politie gecontroleerd te worden op elk type overtreding.



Figuur 13. Subjectieve pakkans (percentage respondentent dat aangeeft dat de kans op een controle klein of zeer klein is) naar land en type overtreding (Bron: Buttler, 2016 - ESRA 2014).

Uit deze vergelijking blijkt dat het percentage respondentent dat aangeeft dat de kans klein of zeer klein is om gecontroleerd te worden voor de meeste overtredingen ongeveer op het niveau van het Europese gemiddelde ligt. Alleen voor snelheid ligt de subjectieve pakkans in België met 30% kleine kans antwoorden boven het Europese gemiddelde en doen alleen Frankrijk (21% kleine kans antwoorden) en Polen (23%) het beter, al is het verschil met Zwitserland (34%), Nederland (33%), Oostenrijk (35%) en Spanje (34%) niet significant.

3.4 Geschat effect van het verhogen van de pakkans

Er is een consensus in de vakliteratuur dat het verhogen van de pakkans een kost-effectieve methode is om verkeersgedrag te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen (e.g. Elvik, 2012; Bothegi, 2017). Het blijkt echter veel moeilijker om een precieze estimatie te vinden van de grootteorde van de verwachte effecten. In de volgende paragrafen proberen we voor de belangrijkste types overtredingen het effect toch te schatten op basis van internationale studies en Belgische data.

3.4.1 Alcohol

Voor rijden onder invloed van alcohol is er voor zover wij konden nagaan slechts één kwantitatieve schatting beschikbaar van de impact van de intensifiëring van controles op gedrag of ongevallen. Op basis van een analyse van de variaties tussen 30 verschillende staten in de Verenigde Staten van enerzijds het percentage geïntoxiceerde bestuurders in dodelijke ongevallen en anderzijds het aantal vaststellingen van rijden onder invloed van alcohol per inwoner schatten Yao et al. (2016) dat een stijging van het aantal veroordelingen van 4 per 10.000 inwoners naar 5 per 10.000 inwoners leidt tot een reductie van het percentage alcoholgerelateerde verkeersdoden met ongeveer 2 procent. Een verdubbeling van het aantal veroordelingen zou theoretisch leiden tot een reductie van het percentage alcoholgerelateerde verkeersdoden met ongeveer 8 procent.

De meest volledige meta-analyse (Erke et al., 2009) beperkt zich tot een schatting van het effect van alcoholcontroles op zich - zonder dat de intensiteit gespecificeerd wordt - op ongevallen. Erke et al. concluderen dat alcoholcontroles leiden tot een afname van alcoholgerelateerde ongevallen met minimum 17%. Gezien de intensiteit van de handavingsinspanningen niet als factor opgenomen werd in de meta-analyse kan er echter geen schatting gemaakt worden van de verwachte winst van het opdrijven van alcoholcontroles.

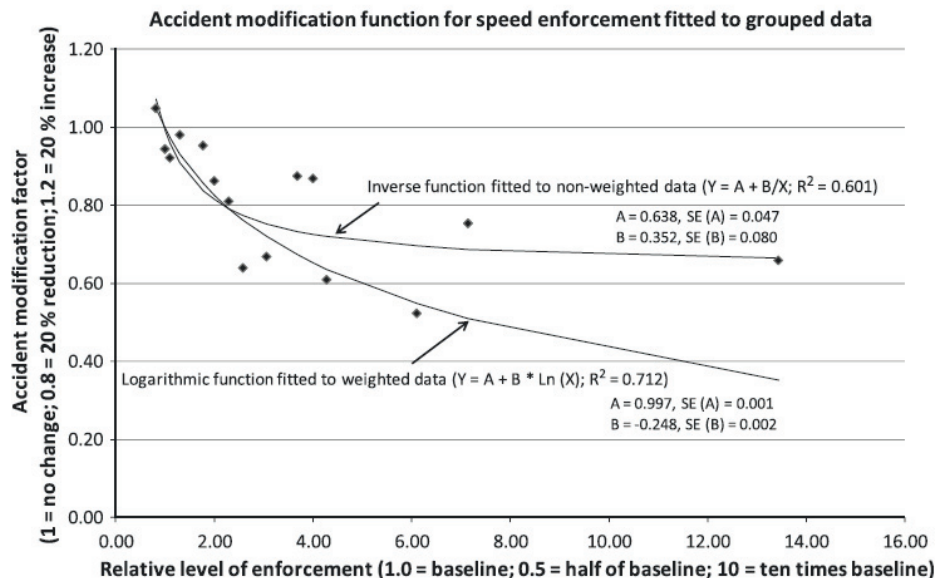
Op basis van de relatie tussen het aantal alcoholtests per bestuurder of per afgelegde kilometer per jaar en het percentage positieve tests kan wel een ruwe schatting gemaakt worden van de te verwachten verkeersveiligheidswinst van het verdubbelen van het aantal alcoholcontroles in België ten opzichte van het huidige handavingsniveau (ongeveer 1.500.000 alcoholtests per jaar of 1 test per 68.000 kilometer afgelegd in het verkeer of ongeveer 20% van de bestuurders gecontroleerd per jaar, cf. paragraaf 3.2.3). We gaan hiervoor uit van de naïeve hypothese van een lineair verband tussen gedrag en handavingsniveau (zoals geïllustreerd in Figuur 5). Gezien het percentage positieve bestuurders in werkelijkheid nooit tot nul zal herleid worden is een logaritmisch verband realistischer, maar voor de huidige berekening valt dit ongeveer samen met een lineaire functie. Uit de in verschillende internationale vergelijkingen vastgestelde relatie tussen beide variabelen kunnen we schatten dat een verdubbeling van het aantal alcoholcontroles in België ruwweg zal leiden tot een afname van het percentage positieve bestuurders met 30 tot 40 procent⁷. Uit de negatieve relatie tussen het percentage jaarlijks gecontroleerde bestuurders en het percentage positieve tests uit Figuur 5 blijkt immers dat elke verdubbeling van het percentage gecontroleerde bestuurders gemiddeld genomen leidt tot een daling van het percentage positieve tests met ongeveer 33 procent (indien in plaats van de huidige 20 procent geteste bestuurders per jaar er 40 procent van de bestuurders per jaar zouden getest worden, is de beste voorspelling dat het percentage positief testende bestuurders zal terugvallen van de huidige 3.1 procent naar ongeveer 2 procent). Daarbij is het interessant om op te merken dat dit precies het effect is dat werd vastgesteld in de BOB-campagne. Daar waar in 2007 nog maar 160.000 ademtests afgenomen werden én 5 procent van de tests positief bleken, heeft de toename van het aantal tests tot de huidige 460.000 tests in 2007 (+200%) geleid tot een daling van het percentage positieve resultaten tot 2.3 procent (-50%, cf. Figuur 4).

Wetende dat ongeveer 25% van alle ernstige gewonden en verkeersdoden toegeschreven worden aan rijden onder invloed van alcohol (e.g. ERSO, 2015), zou dit betekenen dat een verdubbeling van het aantal alcoholcontroles en de daaruit voortvloeiende daling van 30 à 40 procent van het percentage positieve bestuurders zou kunnen leiden tot een daling van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden of ernstig gewonden met 7.5 à 10 procent – en dus van het totaal aantal doden met 2 tot 2.5% (dus een 15-tal in België). Wat in lijn ligt met de schattingen van Yao et al. (2010) voor de U.S.A. Het enige andere land waarvoor we nog schattingen van de effectiviteit van het verdubbelen van het aantal alcoholcontroles konden vinden is Noorwegen (Elvik et al., 2012). Op basis van een conservatieve schatting van het effect van controles op het aantal ongevallen, schatten Elvik et al. (2012) dat zelfs voor Noorwegen - waar naar schatting slechts 0,37% van de kilometers onder invloed gereden wordt - een verdubbeling van het aantal controles nog zal leiden tot een reductie van het aantal verkeersdoden met 5 procent. Uitgaande van het Noorse kader voor maatschappelijke kosten-baten analyses, zou dit nog steeds een totale kosten baten verhouding opleveren van 5.94. Gezien in België meer dan 7 keer meer onder invloed wordt gereden zal de kosten-verhouding van het verdubbelen van het aantal alcoholcontroles in België ook een veelvoud aan baten opleveren.

3.4.2 Snelheid

Voor snelheidsovertredingen heeft Elvik in 2011 op basis van een complexe meta-analyse van alle beschikbare literatuur gepoogd om te schatten wat de impact is van het opdrijven van de handavingsinspanningen (vatting van snelheidsovertredingen door middel van mobiele en vaste snelheidsradars, aantal uren controle, aantal officieren ingezet, enz...) op het aantal ongevallen. Daaruit blijkt dat het verdubbelen van de pakkans voor snelheid gemiddeld zou leiden tot een reductie van het aantal ongevallen met 20%. Het effect is niet lineair. Zo leidt het verviervoudigen van de handavingsinspanningen gemiddeld "maar" tot een totale afname van rond de 60%.

⁷ Dit ligt ongeveer in lijn met een schatting van SWOV uit 2005 (Mathijssen, 2005 geciteerd in factsheet straffen in het verkeer) dat een verdubbeling van het toenmalige aantal alcoholcontroles zou leiden tot een afname van het aantal alcoholovertredingen met ongeveer 25 procent.



Figuur 14 Impact van snelheidshandhaving op ongevallen (from: Elvik, 2011, p. 924)

De toepasbaarheid van deze schattingen op de Belgische situatie kan moeilijk ingeschat worden omdat Elvik (2011) nergens duidelijk maakt of de effecten op de locatie van de plaatsen waarop gecontroleerd werd geëvalueerd werden dan wel op basis van de totale populatie letselongevallen. De uiteindelijke resultaten zullen uiteindelijk afhangen van de spreiding van de handhaving over het hele grondgebied. Om een globale daling van het aantal ongevallen te bekomen ook op locaties waar niet geïntensiveerd gehandhaafd wordt, dient een uitgekende strategie uitgewerkt worden om de zogenaamde halo-effecten in de tijd en in de ruimte te verrekenen in de globale strategie. Dit effect houdt in dat de grootste effecten van handhaving vastgesteld worden op de plaats waar de intensivering het hoogst is en op die tijdstippen waarop het intensiefst gehandhaafd wordt. Indien de inspanningen niet gelijk gespreid worden, zal het effect afnemen naarmate men zich verder bevindt van de locatie en tijdstippen waarop gecontroleerd wordt. Het Dakota-project (2013) vat deze halo-effecten als volgt samen:

Some studies indicate that 500 metres is about the maximum distance halo of a speed camera. More studies, however, indicate a much larger distance halo effect, even up to 10 km (Elliott & Broughton, 2005). Overtly deployed mobile speed cameras produce reductions in vehicle speeds, as far downstream as 1.5 kilometre from the camera site, but no reduction at 500 metres upstream from the camera site (Champness, et al., 2005). Larger distance halo effects seem to be associated with physical policing, especially if the policing method is 'randomised'. The minimum distance halo effect found at speed camera sites (500 m) is almost five times smaller than the minimum distance halo effect of physical policing (2.4 km) (Elliott & Broughton, 2005). When the roads are checked by 24-hour operating speed cameras, the effects on speed and safety are larger in sections within 1 km of the camera site than sections within 2 km (Hess, 2004).

Elvik (2010, geciteerd in Elvik (2012)) vat de resultaten samen van een systematische kosten-baten analyse van het intensiveren van het politietoezicht voor snelheid, alcohol en gordeldracht. Zelfs al werd voor snelheidshandhaving alleen gekeken naar bemande politiecontroles, was de conclusie dat het verdrie- of viervoudigen van de handhavingsniveau's kost-effectief is, en dat de sterkste verkeersveiligheidswinst (daling van het aantal verkeersdoden) kan geboekt worden bij het intensiveren van de snelheidshandhaving. Voor Noorwegen (waar het percentage kilometers afgelegd boven de snelheidslimiet geschat wordt op 49 procent), schatten Elvik et al. (2012) dat het verdubbelen van het aantal bemande snelheidscontroles zal leiden tot een afname van het aantal verkeersdoden met 6.5 procent. De baten van het verdubbelen van het aantal bemande snelheidscontroles zouden daarmee zes maal hoger liggen dan de kosten.

Voor Nederland kwam SWOV (2017, factsheet politietoezicht) tot gelijkaardige conclusies:

Op wegdelen met snelheidscamera's loopt het aantal letselongevallen terug. Verschillende studies uit binnen- en buitenland laten dit zien. Op basis van een overzichtsstudie is geschat dat de ongevalsvermindering 18% bedraagt op wegdelen vlakbij de cameralocatie (binnen de ca. 250 m) en 4% op

wegdelen op 1 km of meer afstand van de cameraplocatie.. Als het aantal snelheidscontroles in Nederland op vooral het onderliggend wegennet vóór 2020 zou worden verdubbeld, zou dat naar schatting in het jaar 2020 minimaal 70 verkeersdoden en 1.060 ernstig verkeersgewonden besparen.

De meest recente systematische analyse van de effecten van snelheidshandhaving werd recent gepubliceerd door Bothegi (2016). Ook in dit overzicht wordt evenwel geen kwantitatieve schatting gegeven van het te verwachten effect van het opdrijven van de snelheidshandhaving, zodat het tot nader order onmogelijk is om een strikt kwantitatieve schatting te maken.

Samengevat kunnen we dan ook concluderen dat het verder opdrijven van de handhaving van snelheidsovertreding een zeer kost-effectieve investering is met duidelijke effecten op het verkeersveiligheidsniveau. Bij het bepalen van een handhavingsstrategie dient daarbij wel maximaal rekening gehouden worden met het plaatsgebonden karakter van de effecten van vaste onbemande snelheidscontroles. Daarbij dient ook geëvalueerd te worden wat de impact is van de massale opkomst van radarverklippers in de sociale media en GPS-toestellen (zie verder), en dient gestreefd te worden naar de optimalisatie van de mix tussen bemande en onbemande controles.

3.4.3 Gordeldracht

De enige schatting die we konden vinden van het verwachte effect van het intensifiëren van het handhavingsniveau voor het niet dragen van de gordel betrof de gordeldracht in Noorwegen. Daarbij wordt uitgegaan van de vaststelling dat in de periode 2004-2006 in Noorwegen 10.2 procent van alle kilometers afgelegd worden door bestuurders die geen gordel dragen, wat in de buurt ligt van de 8.3 procent die we momenteel in België vaststellen. Een verdubbeling van de handhaving van de gordeldracht zou daarbij leiden tot een reductie van het aantal verkeersdoden met 3.8 procent, en een baten-kosten verhouding van 6.81.

3.4.4 GSM

Van alle risicofactoren waarvoor Elvik et al. (2012) het *population attributable risk* berekenden bleek deze voor het gebruik van de GSM achter het stuur het laagst. Deze risicoschatting betreft het percentage ongevallen dat in de totale populatie (dus niet alleen in de groep overtreeders, maar voor alle ongevallen samen) kan toegeschreven worden aan een bepaalde factor. Zo schatten Elvik et al. (2012) dat in Noorwegen 23 procent van alle letsels in ongevallen te wijten is aan snelheidsovertredingen, 17 procent aan rijden onder invloed en 13 procent aan het niet dragen van de veiligheidsgordel. Voor afleiding door GSM-gebruik kon geen betrouwbare schatting gemaakt worden.

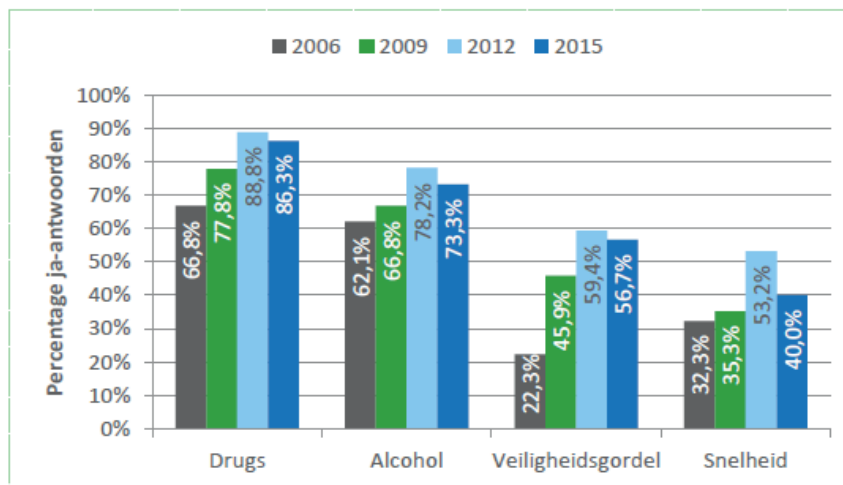
Op basis van Amerikaans onderzoek (Redelmeier & Tibshirani (1997) en McEvoy et al. (2005), geciteerd in Riguelle & Roynard, 2014) schat men het relatief ongevalsrisico voor niet-handvrij bellen achter het stuur in op ongeveer een factor 3. Het percentage ongevallen dat te wijten is aan het gebruik van de GSM achter het stuur bedraagt naar schatting 5 à 25 procent van alle ongevallen (Stelling & Hagenzieker, 2012). Gegeven dat in België in 2012 (Riguelle & Roynard, 2014) 3.2 procent van alle voertuigkilometers afgelegd worden door bestuurders die met de telefoon in de hand bezig zijn, kan men het aandeel van de ongevallen dat in België aan telefoneren te wijten is schatten op ongeveer 9 à 10 procent. Op basis daarvan lijkt het erg waarschijnlijk dat het intensifiëren van de handhavingsinspanningen ook op dit vlak kost-effectief zullen zijn.

3.5 Maatschappelijk draagvlak

Een voldoende groot maatschappelijk draagvlak wordt algemeen beschouwd als een noodzakelijke voorwaarden om een duurzaam beleid te garanderen. Zo werd een voldoende groot maatschappelijk draagvlak expliciet opgenomen als criterium voor best practice in het project Supreme (2012).

Uit verschillende enquêteonderzoeken blijkt dat er in België een groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor het opdrijven van het aantal politiecontroles voor verschillende types overtredingen.

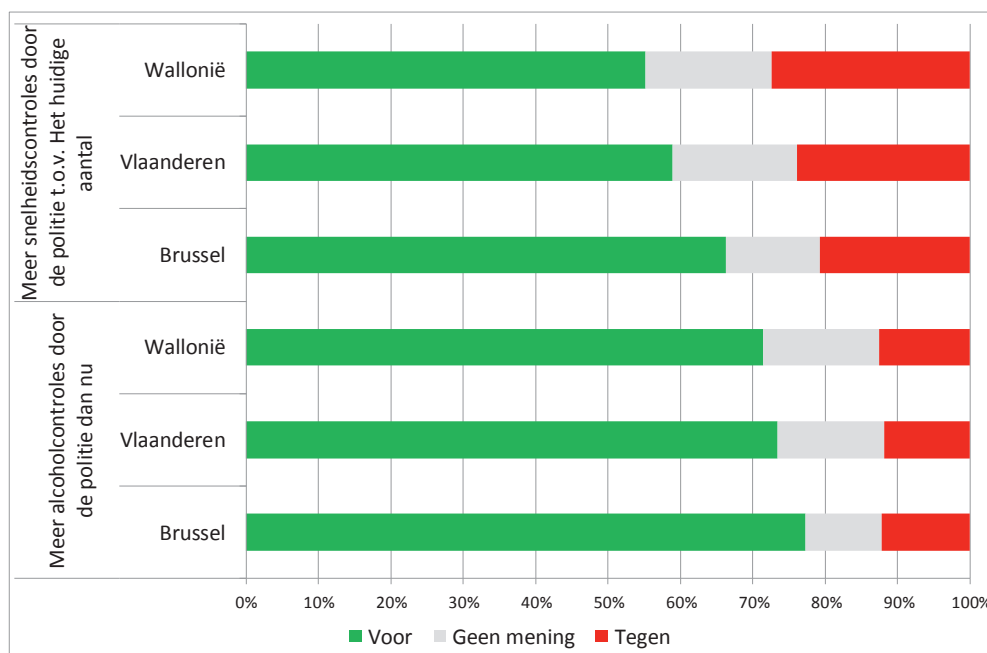
Onderstaande grafiek uit de nationale attitudemetingen maakt duidelijk dat er een groot maatschappelijk draagvlak is voor het intensiveren van de controleactiviteiten van de politie. De grafiek geeft het percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden voor de vier genoemde overtredingen:



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 15. Percentage respondentent dat akkoord gaat met de stelling dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden naar type overtreiding (Bron: Meesmann, 2014).

Uit de nationale verkeersonveiligheidsenquête van 2016 dat in alle gewesten een meerderheid voor het opdrijven van zowel snelheids- als alcoholcontroles bestaat (cf. Figuur 16). Daarnaast maken de NVOV-resultaten ook duidelijk dat ook voor het uitvoeren van meer snelheidscontroles een democratische meerderheid gevonden wordt. Slechts 23% van de Belgen verklaart zich expliciet tegen een toename van het aantal snelheidscontroles.



Figuur 16. Draagvlak voor meer snelheidscontroles en voor meer alcoholcontroles volgens NVOV 2016 (Bron: Vias institute, 2017).

3.6 Conclusie

Het opdrijven van het aantal controles voor de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen (snelheid, rijden onder invloed, het niet dragen van de gordel en afleiding) blijkt een zeer kost-effectieve manier om het totale aantal ongevallen te reduceren.

Uit internationale vergelijkingen blijkt dat Belgische bestuurders frequenter onder invloed rijden dan bestuurders uit de meeste andere Europese landen. Het huidige handhavingsniveau voor rijden onder invloed ligt internationaal gezien gemiddeld tot laag. Een verdubbeling van het handhavingsniveau voor rijden onder invloed lijkt dan ook een eerste prioriteit. Door deze verdubbeling zou België trouwens eindelijk de door de Staten Generaal van 2007 aanbevolen doelstelling om jaarlijks een bestuurder op drie te controleren behalen.

Wat snelheid betreft ligt het handhavingsniveau internationaal gezien aan de hoge kant. Uit berekeningen van zowel SWOV als Vias institute blijkt dat zelfs met het huidige handhavingsniveau de kans om gecontroleerd te worden op snelheidsovertredingen veel te klein is. In België krijgt men gemiddeld slechts één geregistreerde snelheidsovertreding per 2000 kilometer te snel rijden. In Nederland - waar men jaarlijks per miljoen inwoners zelfs nog een lichtjes hoger aantal snelheidsovertredingen registreerde - heeft een gemiddelde automobilist maar een kans van één op twee om beboet te worden wanneer hij/zij systematisch een heel jaar de hele tijd te snel rijdt op de autosnelweg.

Aangezien de technologie voorhanden is om bestuurders veel systematischer en automatisch op snelheid te controleren dient dan ook in eerste instantie ingezet te worden op het verder verhogen van de pakkans, zowel door het aantal onbemande snelheidscontroles als het aantal bemande controles te verhogen. Vooral dat laatste is nodig om een voldoende hoog afschrikkingsniveau te creëren op plaatsen die niet aangekondigd worden door radarverklippers. Het verhogen van de capaciteit van bemande controles laat daarenboven toe om ook de pakkans voor het niet dragen van de gordel en het gebruik van de GSM achter het stuur te verhogen.

Last but not least moet daarnaast sowieso ingezet worden op een substantiële verhoging van het aantal staandehoudingen door de politie, wat een positief effect zal hebben op de subjectieve pakkans en op het gedrag van de bestuurders en daarnaast ook op de kans om gepakt te worden op het rijden zonder rijbewijs, zonder verzekering of zonder technische controle. Gezien het intrekken van het recht tot sturen (naast zelden toegepaste gevangenisstraffen) het ultieme middel is om recidivisten uit het verkeer te weren, is het bewaken dat bestuurders zich effectief aan die beperking houden een absoluut noodzakelijke voorwaarde om de hele handhavingsketen te laten functioneren.

Kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal politiecontroles en politiebewaking door middel van camera's en radar's zijn noodzakelijk om het vereiste minimum aantal controles te monitoren en te evalueren. Maar uiteraard volstaan kwantitatieve doelstellingen over het aantal te realiseren controles op zich niet om een efficiënte en effectieve verkeershandhaving te garanderen. De controles dienen vanzelfsprekend op een doelgerichte manier georganiseerd te worden met het oog op de feitelijke preventie van ongevallen. Bij gebrek aan duidelijke richtlijnen in de literatuur over de organisatie van politiecontroles dienen controles in de eerste plaats bestuurders op elk moment en op elke plaats de indruk te geven dat ze een reële kans maken om gecontroleerd te worden. Dit houdt in dat de controles evenwichtig verdeeld moeten worden in zowel tijd als ruimte. Tijd heeft dan niet alleen betrekking op dag/nacht maar ook op de maanden van het jaar en de verschillende dagen van de week. Ruimte heeft eveneens niet alleen betrekking op een evenwichtige verdeling over verschillende wegtypes, maar ook op de verdeling over risicolocaties met betrekking tot overtredingen en ongevallen, wegen met grote verkeersvolumes en wegen met kleinere verkeersvolume's enzoverder. Vias institute analyseert momenteel of het mogelijk is om kwalitatieve criteria te bepalen voor de optimalisatie van de handhavingsinspanningen voor de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.

4 Andere Maatregelen tegen recidive

4.1 Driver improvement cursussen

In België beschikken politierechters sinds 1995 over de mogelijkheid om een driver improvement cursus op te leggen aan overtreeders. In de periode 1999-2001 volgden om en bij de 1000 deelnemers per jaar een cursus. De laatste jaren worden jaarlijks meer dan 3000 overtreeders door de politierechter naar Vias institute doorverwezen.

De cursussen beogen door groepsactiviteiten en zelfreflectie de attitudes van de deelnemers om te buigen naar verkeersveiliger attitudes in de hoop daarmee ook te komen tot een daadwerkelijke gedragsverandering en dus een kleinere kans op recidiven en ongevallen. Een formele evaluatie van het effect van DI-cursussen op recidiven werd reeds in 2003 uitgevoerd door Vanlaar et al. (2003). Zij vonden een niet significante verhoging van de tijd tot de eerste recidive voor een groep cursisten in vergelijking met een gematchte controlegroep die geen cursus volgde.

Uit internationaal onderzoek blijkt dat het effect van DI-cursussen afhankelijk is van de doelgroep waarop de cursus gericht is. Uit een meta-analyse van Wells-Parker van cursussen voor rijden onder invloed blijkt dat rehabilitatiecursussen gemiddeld leiden tot 7 à 9 procent minder recidiven dan traditionele straffen. Masten & Peck (2004) voerden een meta-analyse uit van 37 studies, die in totaal 106 programma's betroffen, en die de effecten daarvan beschouwden op overtredingen, ongevalsrisico en risicogedrag. De maatregelen verschilden van het sturen van waarschuwingsbrieven tot groepscursussen, en van individuele gesprekken tot het tijdelijk of definitief invorderen van het rijbewijs. De analyse laat kleine, maar significante effecten zien op het ongevalsrisico. Wanneer geen onderscheid gemaakt naar type interventie, hangt een 'gemiddelde' interventie samen met een reductie van ongevalsrisico van 6% en een reductie van overtredingen van 8%. Wanneer gekeken wordt naar afzonderlijke typen maatregelen, blijkt dat maatregelen in combinatie met het tijdelijk of definitief invorderen van het rijbewijs het meest effectief zijn (reducties van 17% in ongevalsrisico en 21% in overtredingen), maar dat ook groepsbijeenkomsten op zichzelf effectief zijn. Deze hangen samen met 5% minder ongevallen en 8% minder overtredingen.

Dit onderzoek bevestigt de grootteorde van het effect dat Wells-Parker in 1995 vond voor cursussen voor rijden onder invloed. Zij concluderen dat het ongevalsrisico en de recidive 7 tot 9% lager is bij degenen die een rehabilitatiecursus hebben gevolgd dan bij hen die alleen een klassieke straf opgelegd kregen (bijvoorbeeld een boete of het invorderen van het rijbewijs). Verder bleek het effect van cursussen die gecombineerd werden met een periode van rijontzegging effectiever dan cursussen zonder rijontzegging.

Een meer recente systematische analyse van het effect van rehabilitatiecursussen als alternatieve maatregel voor alcoholovertreders (Slootmans et al., 2017) bevestigde deze conclusie:

Studies comparing the percentage of recidivists in the participant group with the percentage of recidivists in the control group show a decrease in recidivism of up to 36%. A meta-analysis of the studies, which use a logistic regression or cox regression, showed that rehabilitation courses can reduce recidivism by 40%.

A weakness of almost all studies in this area is that the analysis of recidivism is based on participants who completed the course. The percentage of completers is variable and is not routinely evaluated as an aspect of course-quality.

Op basis van deze stand van zaken kunnen we dan ook besluiten dat het opleggen van meer rehabilitatiecursussen het potentieel heeft om een bijdrage te leveren aan het voorkomen van recidiven in het verkeer. Op dit moment worden jaarlijks 47.000 boetes uitgeschreven voor rijden onder invloed. Uit de jaarlijkse statistieken van de hoven en rechtbanken (FOD justitie, 2017) blijkt dat in 2016 27.618 bestuurders veroordeeld werden voor alcoholintoxicatie zonder bijkomende omstandigheden. Daarnaast telde men nog eens 5370 bestuurders veroordeeld voor ongevallen met stoffelijke schade én alcoholintoxicatie en nog eens 1326 bestuurders veroordeeld voor dronkenschap en/of intoxicatie in combinatie met ongevallen én vluchtmisdrijf. Slechts 3.500 personen volgen momenteel jaarlijks een driver improvement cursus. Op basis van de gunstige conclusies van het effectonderzoek kunnen we dan ook aanbevelen om meer overtreeders te verwijzen naar driver improvement cursussen.

4.2 Alcoholslotprogramma

Momenteel moet men in België gemiddeld 58.000 kilometer onder invloed rijden om gemiddeld één boete te krijgen. Zelfs indien iemand na herhaalde overtredingen veroordeeld wordt als recidivist voor rijden onder invloed blijft de kans even klein om nogmaals betrapt te worden. Hierdoor is elke maatregel gericht op het gepast bestraffen van veroordeelde recidive gebaseerd op een grote mate van willekeur en “pech” van de overtreder om gevat te worden.

In plaats van het controleren van overtreeders te laten afhangen van de zeer kleine kans om tijdens het begaan van de overtreding effectief gecontroleerd en betrapt te worden is het daarom aanbevolen om het gedrag van hardnekkige of ernstige overtreeders continu te monitoren en te controleren waar mogelijk. Een alcoholslotprogramma biedt die mogelijkheid voor zover bestuurders niet illegaal met een voertuig rijden dat niet met een alcoholslot uitgerust is. Uit internationaal onderzoek blijkt duidelijk dat het alcoholslot 60 tot 90 procent effectiever is in het voorkomen van recidiven voor rijden onder invloed dan klassieke maatregelen zoals het intrekken van het rijbewijs al dan niet in combinatie met financiële boetes en andere straffen (cf. Elder et al., 2011 en Nieuwkamp, Martensen & Meesmann, 2017, voor een overzicht). Volgens de recente meta-analyse van Elder et al. (2011) reduceert het installeren van een alcoholslot het risico op recidive met 75% (terwijl het geïnstalleerd is, na verwijdering kon slechts een reductie van recidive met 7% vastgesteld worden),

Op basis van deze redenering heeft men in Nederland een verplicht alcoholslotprogramma voorzien voor alle herhaalde overtreeders en overtreeders met een hoge alcoholconcentraties. Het ASP is in Nederland per 1 december 2011 ingevoerd en kon tot oktober 2014 door het CBR opgelegd worden aan zware alcoholovertreeders met een bloedalcoholgehalte (BAG) tussen 1,3 en 1,8 g/l, aan beginnende bestuurders met een BAG vanaf 1,0 g/l en aan recidivisten met een BAG vanaf 0,8 g/l. Bij een BAG boven de 1,8 g/l deed het CBR eerst een onderzoek naar alcohol-afhankelijkheid. Het Nederlandse ASP duurt minimaal twee jaar. Deelnemers die na twee jaar nog steeds alcoholgebruik en het besturen van een motorvoertuig niet kunnen scheiden, krijgen telkens een verlenging met zes maanden net zo lang totdat ze deze scheiding kunnen maken. In oktober 2014 is het ASP tijdelijk stilgelegd voor nieuwe gevallen en in maart 2015 bepaalde de Raad van State dat het CBR definitief geen ASP meer mag opleggen. Belangrijkste argument was dat de regeling in een substantieel aantal gevallen onevenredig kan uitwerken. Na overleg met de minister van Infrastructuur en Milieu, heeft de minister van Justitie in februari 2016 aangekondigd dat hij het ASP niet zal laten opnemen in het strafrecht. Hiermee lijkt het ASP definitief ten einde te komen in Nederland. (SWOV factsheet alcoholslot). Desondanks beklemtoont SWOV dat een alcoholslotprogramma 60 à 90 procent effectiever is dan traditionele straffen en het potentieel heeft om in Nederland 30 à 35 verkeersdoden per jaar te vermijden.

Ook in België hebben politierechters sinds 2009 de mogelijkheid om een alcoholslotprogramma op te leggen aan overtreeders⁸. Tot op heden is het aantal deelnemers aan dit programma (dat supervisie van de geregistreerde data combineert met een aantal sensibilisatiecursussen) echter zeer beperkt gebleven. Rechters zijn door de relatief hoge kostprijs van het programma blijkbaar weinig geneigd om het programma op te leggen⁹. Een mogelijkheid om ernstige alcoholovertreeders intensiever te superviseren en te controleren zou er dan ook in bestaan om het alcoholslotprogramma verplicht op te leggen voor recidivisten voor rijden onder invloed en eerste overtreeders met een alcoholconcentratie boven een bepaalde grens. Het voorontwerp van wet vraagt de verplichting om een alcoholslotprogramma op te leggen voor bestuurders met hoge alcoholconcentraties en recidiven voor rijden onder invloed van alcohol:

Overeenkomstig een voorontwerp van wet zouden rechters recidivisten die in drie jaar tijd twee keer achter het stuur worden betrapt met een bloedalcoholwaarde van 1,2 g/l moeten veroordelen tot de installatie van een alcoholslot. De installatie van een alcoholslot zou eveneens verplicht worden gesteld voor alle bestuurders die bij een controle een bloedalcoholwaarde van meer dan 1,8 g/l
(<http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=grva&language=nl&cfm=grvaxml.cfm?legislat=54&dossierID=54-Bxxx-866-2207-2017201819020.xml>)

Op 8 december 2017 keurde de ministerraad in tweede lezing een aan advies van de Raad van State aangepast voorontwerp van wet goed (Presscenter, 2017). Gezien het alcoholslotprogramma voor overtreeders een bewezen kost-effectieve maatregel blijkt en de lage pakkans in België kan geschat worden dat de implementatie van deze wet recidive voor rijden onder invloed positief zal beïnvloeden. Hoe groot de

⁸ Zie daartoe: <https://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-alcoslot/1672-art1-13>

⁹ Voor een overzicht van de kosten zie: <http://www.vias.be/nl/particulieren/alcoholslot/wat-is-de-kostprijs-van-een-alcoholslot/>

impact op het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden of zware ongevallen zijn is moeilijk te schatten. Voor Nederland lopen de schattingen afhankelijk van het type alcoholslotprogramma en van de toepassingscriteria voor een gelijkaardig programma uiteen van 5 tot 35 verkeersdoden per jaar voor een verplicht tweejarig programma voor intoxicatiegraden van 1.3 tot 2.1 promille. Door het gebrek aan gegevens over de prevalentie van recidive voor rijden onder invloed of over het aandeel van recidive in alcoholgerelateerde verkeersongevallen kan momenteel voor België geen precieze schatting gemaakt worden. Op basis van de intoxicatiegraden die in de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol vastgesteld worden (Focant, 2016) kunnen we schatten dat ongeveer 25% van alle positieve bestuurders een alcoholconcentratie boven de 1.8 promille heeft. Van de 47.000 alcoholovertredingen per jaar zullen er zich dus ongeveer 12.000 boven de 1.8 grens situeren. Desondanks wordt verwacht dat een aanzienlijk deel van de bestuurders die tot een alcoholslotprogramma verplicht worden toch geen alcoholslot zal installeren (ref. buitenlandse studies). Op basis van internationaal onderzoek schat men het aantal betrokken bestuurders die zullen toetreden tot het verplichte alcoholslotprogramma op 3 à 5 duizend. Indien we alleen het preventieve effect van de nieuwe wet op deze groep (reductie van recidive) in rekening brengen kan op basis daarvan hooguit een winst van enkele verkeersdoden per jaar verwacht worden. Indien de verstrenging van de straffen ook nog een algemeen afschrikwekkend effect sorteert kunnen we daar een winst van bijkomend enkele doden per jaar van verwachten. Op basis van alle beschikbare informatie schatten we dat het verplichte alcoholslotprogramma in België op jaarbasis 5 à 10 verkeersdoden zal voorkomen, wat neerkomt op een reductie van 2 à 4 procent van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden.

4.3 Herstelexamens

In 2015 maakten Meesmann et al. (2015) een overzicht van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Er kunnen vier soorten herstelexamens worden onderscheiden: theoretisch, praktijk, psychologisch, en medisch examen om het recht tot sturen te herstellen. Jaarlijks worden in België rond de 10.000 bestuurders doorverwezen naar geaccrediteerde centra voor een psychologisch en/of medisch examen (Meesmann et al., 2015). De meeste van deze bestuurders worden meer bepaald doorverwezen door de rechter omwille van recidive voor ernstige verkeersovertredingen. Sinds 1 januari 2015 is het begrip recidive verruimd door de wetgever waardoor een combinatie van zware overtredingen binnen drie jaar na veroordeling wordt aanzien als recidive (De Roy, 2014; Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017; cf. infra). In deze regelgeving is de rechter ook verplicht om de vier herstelexamens op te leggen wanneer de tenlastelegging wordt bewezen. Met andere woorden, het opleggen van de herstelexamens wordt gekoppeld aan het bestrijden van recidive.

In 2015 maakten Meesmann et al. (2015) een evaluatie van de praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Op basis van een internationale literatuurstudie en een evaluatie van de mate waarin het Belgische systeem daaraan beantwoordt, pleiten Meesmann et al. (2015) ook voor een verdere uitbreiding van het systeem van psychologische en medische evaluaties (door bijvoorbeeld ook verplicht door te verwijzen vanaf een bepaalde graad van alcoholintoxicatie en niet alleen in geval van dronkenschap) en vooral voor het veel sneller na de overtreding laten afleggen van herstelexamens, eventueel zelfs vooraleer de rechter een uitspraak doet. Daarnaast pleiten zij ervoor om de examencentra ook een actievere rol te geven in het doorverwijzen en opvolgen van risicobestuurders. Voor zover wij konden nagaan zijn er geen kosten-baten analyses uitgevoerd van het effect van herstelonderzoeken op de verkeersveiligheid. Gezien de kosten van de onderzoeken door de overtreeders zelf gedragen worden, lijkt de maatschappelijke kosten-baten verhouding a priori positief uit te vallen. Op basis van internationale best practice aanbevelingen kan gepleit worden voor een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van herstelexamens, op voorwaarde dat er een kwaliteitscontrolesysteem wordt voorzien (zoals aanbevolen door Meesmann et al., 2015).

4.4 Wijziging wettelijke definitie en bestraffing verkeersrecidive

4.4.1 Wettelijk kader

Op 9 maart 2014 werd een nieuwe wet aangenomen, die vanaf 1 januari 2015 een heel aantal ingrijpende wijzigingen aan het verkeersrecht aanbracht (De Roy, 2014).

"Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen"

Bron: Belgisch Staatsblad, 2014

De wet met als titel degene die hierboven is weergegeven in het kader (Pelssers, 2017, p. 7), wordt hierna "de wet van 9 maart 2014" genoemd. Voor de inwerkingtreding van deze wet, werd iemand als recidivist aanzien als hij/zij een identieke verkeersovertreding beging binnen een bepaalde periode (vb. één jaar voor extreme snelheidsovertredingen, drie jaar voor alcoholintoxicatie) (Wegcode, 2012). Sinds 1 januari 2015 is recidive niet gelimiteerd voor gelijkaardige overtredingen die worden gepleegd binnen drie jaar nadat het vonnis onherroepelijk werd. In de wet van 9 maart 2014 werd bepaald dat recidive geldt voor verschillende types van overtredingen die kunnen worden gecombineerd. Er is sprake van recidive indien een persoon binnen een periode van drie jaar opnieuw wordt betrapt op: rijden onder invloed van alcohol of drugs, vluchtmisdrijf, rijder zonder rijbewijs, overtredingen van de vierde graad, ernstige overtredingen op het gebied van snelheid (meer dan 40 km/h te hard op de snelweg, autoweg buiten de bebouwde kom met een beperking tot 70 km/h of meer dan 30 km/h te hard binnen de bebouwde kom, in een zone 30, in omgeving van scholen, in een (woon)erf). Voor 1 januari 2015 was er dus sprake van recidive wanneer er binnen een periode van drie jaar een overtredingen voor gelijkaardige feiten werd vastgesteld.

Sinds 1 januari 2015 is de kwalificatie van recidive ruimer en heeft betrekking op een (combinatie van) bovengenoemde feiten binnen een periode van drie jaar na het vonnis. Aan deze kwalificatie is een aantal minimum straffen gekoppeld: er wordt verplicht een verval van het recht tot sturen uitgesproken, een boete en de vier herstelexamens. De duur van het verval van het recht tot sturen is afhankelijk van het aantal recidivefeiten binnen deze periode. In geval van één nieuw feit is het verval minimaal drie maanden; bij twee nieuwe feiten is het verval minimaal zes maanden en vanaf drie nieuwe feiten wordt de duur opgetrokken tot negen maanden (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). De belangrijkste wijzigingen worden beschreven in een infotiche van de FOD mobiliteit en vervoer.¹⁰

In de periode 2013-2015 was er een duidelijke stijging waarneembaar wat de medische en psychologische herstelexamens betreft na de inwerkingtreding van de wet. Tussen 2013 en 2015 steeg het aantal gecombineerde examens lichtjes (35,841 naar 38,734). In 2016 steeg dit aantal tot 55,514 medische en psychologische examens (De Decker, 2017).

4.4.2 Verwachte impact

Om na te gaan of de nieuwe recidiveregeling bekend is bij het grote publiek, heeft Vias institute (Pelssers, 2017) in 2016 tweemaal een enquête afgenomen bij een representatieve (onafhankelijke) steekproef van de meerderjarige Belgische bevolking. Dit werd gecombineerd met een beperkte informatiecampaagne van de FOD Mobiliteit & Vervoer (publiekscommunicatie) rond de nieuwe recidiveregeling. Concreet werd er een enquête afgenomen voor de publiekscommunicatie (premeting; november 2015; n = 855) en na de publiekscommunicatie (postmeting; juni 2016; n = 996). Telkens werd er gepolst naar de kennis over de nieuwe recidiveregeling, alsook naar het zelf-gerapporteerde effect van de nieuwe recidiveregeling op het rijgedrag.

Uit de pre- en postmeting blijkt dat de bevolking op basis van de ongeholpen herinnering amper op de hoogte is van de nieuwe recidiveregeling. Slechts 1% gaf zonder een aanwijzing/tip aan dat de recidiveregeling werd verstrengd. Wanneer een respondent werd gevraagd of hij/zij op de hoogte was van de nieuwe recidiveregeling met behulp van het laten zien van de nieuwe wetgeving (geholpen herinnering) dan gaf ongeveer 65 à 70% aan op de hoogte te zijn. De overgrote meerderheid (>50%) geeft echter aan "vaag" op de hoogte te zijn.

Een algemene enquête bij de hele bevolking geeft uiteraard alleen een idee van het mogelijke algemene preventieve afschrikkende effect van het verstrengen van de recidivewetgeving. Aangezien het onmogelijk was om op korte termijn een voldoende grote steekproef te bevragen van bestuurders die recent een ernstige overtreding begingen, kunnen we het specifieke afschrikkende effect binnen de groep overtreders

¹⁰ Zie daartoe : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/weg_nl_faq_recidive.pdf

momenteel niet inschatten. Bij overtreders die reeds eenmaal veroordeeld werden zou de dreiging met een strengere straf voor bijkomende overtredingen in principe gelijkaardige effecten kunnen genereren dan waarschuwingsbrieven voor bestuurders in een puntensysteem.

Indien we de resultaten van de mogelijke afschrikwekkende werking van het verstrengen van de definitie van verkeersrecidive inschatten op basis van de evaluatiestudies naar de afschrikwekkende werking van een puntensaldo waarbij het verlies van het rijbewijs dreigt, kunnen a priori alleen vrij zwakke en zeer tijdelijke effecten op de verkeersveiligheid verwacht worden. Beide groepen bestuurders bevinden zich in ongeveer dezelfde positie als de groep zware overtreders (cf. Goldenbeld, 2012 - overtredingen waarbij men bij twee van dergelijke overtredingen de puntenlimiet zou overschrijden) en binnen die groep werd zelfs na een periode van één maand geen effect meer gevonden. Gezien de verstrenging pas op 1 januari 2015 werd ingevoerd zijn er momenteel nog geen evaluatiestudies beschikbaar of gepland. Bij gebrek aan statistieken kan ook niet nagegaan worden of het aantal veroordelingen voor herhaling in die periode is gestegen of niet (indien alle factoren gelijk zouden gebleven zijn zou men theoretisch een stijging van het aantal veroordelingen verwachten, maar aangezien dit aantal de facto ook berust op de intensiteit van de handhavingsinspanningen van de politie laat deze indicatoren niet toe om het effect zelf te evalueren).

Het verplicht opleggen van psychologische en medische examens, alsook in een aantal gevallen van theoretische en praktische rijexamens, beantwoordt aan de aanbeveling om probleembestuurders eerst te diagnosticeren en te evalueren om op basis daarvan een gepaste straf te kunnen bepalen (cf. Meesmann et al., 2015).

4.5 Sensibilisering en beïnvloeding van sociale normen

Een risico van te sterk inzetten op verkeershandhaving door de politie is dat de klemtoon van de motivatie van bestuurders om de limieten te respecteren mogelijk kan verschuiven van een interne naar een externe motivatie. Dacota (2013) merkte daarover reeds op:

Psychologists have pointed out that speed enforcement is essentially an extrinsic motivational approach that relies on negative, external factors such as fear of punishment, to change drivers' speed behaviour. It would diminish the intrinsic motivation of drivers to conform to the law, i.e. because they want to. The use of punishment instead of reward could be considered a one-sided psychological approach. Ideally, traffic enforcement is supported by social norms in a society. Visible police enforcement operations then 'remind' road users of the importance of rules and urge them to comply with traffic rules. Whereas, at first, rule compliance may be extrinsically motivated by the aim to avoid punishment, later on drivers may actually change their personal belief about what is the right behaviour and take on board traffic rules.

Dit sluit goed aan bij een algemene wetmatigheid uit de motivatiepsychologie dat men erg moet oppassen met externe beloningen. Een alternatieve manier om deze problematiek te situeren werd gegeven door Avineri (2014):

In some situations, Financial (dis)incentives might send the wrong message. Although the use of financial incentives to motivate behavioural change is advocated by economists, for its economic rationale, Avineri (2012) shows how recent findings from behavioural economics suggest otherwise. For example, increased incentives can cause people to consciously think about the task, shift control of behaviour from 'automatic' to less effective 'controlled' mental processes, and narrow individuals' focus of attention on a variety of dimensions, including the breadth of the solution set been considered by individuals (Easterbrook, 1959, Langer and Imber, 1979; and Camerer et al., 2005, cited in Ariely et al., 2009b). Moreover, studies in behavioural economics show that when prices are not mentioned people apply social norms to determine their choices and effort (Heymen and Ariely, 2004). People natural motivation 'to do the right thing' and perform pro-social behaviours might be cancelled by other motivations where financial (dis)incentives are introduced. For example, introducing a penalty for parents who are late picking up their children from nursery increased the frequency of late arrivals (Gneezy and Rustichini, 2000). Generally, when people receive a financial incentive for performing a behaviour they would have done anyway, they do it less well if they perceive the payment as inadequate (Ariely et al., 2009a). By the same token, making 'good' road safety behaviour a matter for financial reward can discourage it. For example, penalties on illegal parking might be seen by some as a probabilistic price as a signal of market price that might substitute a social norm. Providing financial (dis)incentives to promote safe road user behaviours might be particularly problematic in light of the fact that many are motivated to drive in a safe manner by pro-social attitudes, values and norms.

Daarom valt aan te bevelen om het verhogen van de pakkans te combineren met sensibiliseringscampagnes met als doel om de sociale normen omtrent ongewenst gedrag in het verkeer te ondersteunen.

Over het effect dat van sensibiliseringscampagnes kan verwacht worden lopen de meningen uiteen. Een theoretische bedenking die Elvik et al. (2009) daar bij maken is dat sensibiliseringscampagnes bedoeld zijn om de kennis en attitudes van weggebruikers te verbeteren. Daarbij dient er evenwel mee rekening gehouden dat zelfs indien kennis en attitude ten gunste evalueren, het gedrag daarom niet noodzakelijk of automatisch volgt. Verkeersgedrag wordt niet alleen door attitudes bepaald, maar evenzeer door andere motieven en contexten, zoals bijvoorbeeld tijdswinst, verveling tegengaan, vergeetachtigheid, gewoontegedrag, gedrag van andere weggebruikers enzoverder. Volgens Elvik et al. (2009) hebben alleenstaande campagnes die niet gecombineerd worden met handhaving geen effect (p. 871). Alleen voor campagnes die gecombineerd werden met handhavingsactiviteiten kon een effect vastgesteld worden. Gezien niet kon aangetoond worden dat de effecten van handhavingsactiviteiten verhogen indien gecombineerd met sensibiliseringscampagnes besluiten Elvik et al. dan ook dat sensibiliseringscampagnes hoogst waarschijnlijk niet kost-effectief zijn.

Kaiser et al. (2017) komen op basis van een systematische literatuuranalyse tot een meer optimistische conclusie. Volgens de meta-analyse waarop zij zich baseren kunnen sensibiliseringscampagnes leiden tot een reductie van het aantal ongevallen met 9 procent en een significante verbetering van geobserveerd gedrag in een aantal domeinen. Volgens dit onderzoek leiden campagnes die gecombineerd worden met handhavingsactiviteiten tot betere resultaten, maar leiden zelfs campagnes die niet ondersteund worden door specifieke handhavingsactiviteiten tot een significante daling van het aantal ongevallen. De conclusies worden dan weer genuanceerd door erop te wijzen dat de conclusies wel met enige voorzichtigheid moeten geïnterpreteerd worden aangezien methodologische artefacten niet volledig kunnen uitgesloten worden:

Two meta-analyses on campaigns with various road safety themes showed an association with a reduction of accident occurrence (9%) as well as a favourable change in (observed and self-reported) seat belt use (+25%), yielding behaviour (+37%), speeding behaviour (-16%) and risk comprehension (+16%). No significant changes are indicated, however, for drink-driving behaviour, favourable road safety attitudes and knowledge. Oftentimes, road safety campaigns are implemented accompanied by increased enforcement. Accounting for this factor, a decrease in accidents can still be found in a meta-analysis due to campaigns solely, however, a smaller one (10% vs. 13% for campaigns combined with enforcement).

Samengevat lijkt het dan ook het veiligst te stellen dan sensibiliseringscampagnes zonder eraan gekoppelde handhavingsactiviteiten niet de aangewezen weg zijn om verkeersovertredingen - laat staan recidive voor verkeersovertredingen (hardnekkige overtreeders hun gedrag blijkt nog minder vatbaar voor sensibilisering dan het gedrag van gewone weggebruikers) - te beteugelen. In het geval van confronterende en angstaanjagende campagnes werd soms zelfs een averechts effect gevonden (SWOV factsheet voorlichting).

Specifiek voor België werd er al vaker op gewezen dat de sociale aanvaardbaarheid van bepaalde risicogedragingen erg hoog ligt in België. Zo bleek uit het SARTRE onderzoek (2014) dat de Belgische bestuurders het minst afkerig stonden ten aanzien van rijden onder invloed. Daaruit volgt vaak een oproep om via campagnes te proberen om de sociale normen rechtstreeks te beïnvloeden. Daarnaast is het echter ook belangrijk om voor ogen te houden dat sociale normen niet alleen een normatief aspect hebben, maar ook een descriptieve dimensie. In de Theory of Planned Behavior wordt het onderscheid tussen beide dimensies ook expliciet geformaliseerd. Daarmee erkent dit model een algemene wetmatigheid uit de sociale psychologie, namelijk dat mensen een zeer sterke neiging vertonen om hun gedrag aan te passen aan het gedrag dat ze in hun omgeving waarnemen. Op die manier werken sociale normen ook als een vicieuze cirkel: hoe meer men andere bestuurders overtreedingen ziet begaan, hoe meer men ook zelf geneigd zal zijn om dit gedrag te stellen, wat dan weer leidt tot nog risicovoller gedrag in het verkeer.

De feitelijke objectieve sociale norm (die blijkt uit de objectieve frequentie van overtreedingen) kan echter niet alleen via sociale beïnvloeding veranderd worden. Ook externe factoren die de frequentie van een bepaald gedrag doen afnemen zullen op termijn ook leiden tot minder gepercipieerde overtreedingen in de sociale omgeving (en daardoor ook tot een kleinere neiging om zelf overtreedingen te begaan). Naast infrastructurele ingrepen en technologische ingrepen (bvb. een alcoholslot) vormt verkeershandhaving de meest efficiënte hefboom om een gedragsverandering tot stand te brengen. In eerste instantie zal het effect van handhaving werken via het criminologische principe van afschrikking en dreiging met straf. In de mate dat de handhaving er ook voor zorgt dat het risicogedrag uiteindelijk ook afneemt en algemeen minder frequent voorkomt zal dit indirect - via een gunstig effect op de feitelijke sociale norm - ook een direct effect hebben op het feitelijke gedrag van de totale populatie.

Vias institute 2018

47

5 Alternatieve en innovatieve maatregelen om recidiven te voorkomen

5.1 Black box monitoring van overtreeders en ISA

De Royal Society for the Prevention of Accidents publiceerde in 2013 een uitgebreide evaluatie van het potentieel van in-vehicle monitoring voor het verbeteren van de verkeersveiligheid (ROSPA, 2013). Uit de evaluaties van de impact van de technologie op rijgedrag blijkt dat in de context van de supervisie van jonge bestuurders (al dan niet voor verzekeringsdoeleinden) en van professionele bestuurders het monitoren van bestuurders door middel van een black box duidelijk het verwachte effect heeft; voornamelijk op het respecteren van de snelheidslimieten blijkt de supervisie gunstige effecten te hebben. Alhoewel er geen publicaties opgenomen zijn die het gebruik van black-box technologie voor de supervisie van overtreeders bespreken, concludeert de ROSPA wel dat de technologie bijzonder nuttig kan zijn voor het monitoren van overtreeders.

De kans van iemand die reeds betrapt werd op een ernstige snelheidsovertreding om opnieuw gepakt te worden is in principe gelijk aan de kans van een willekeurige bestuurder (die te snel rijdt) om opnieuw betrapt te worden en als recidivist geïdentificeerd te worden. Hetzelfde geldt uiteraard voor reeds geïdentificeerde recidivisten. Zelfs in landen als België en Nederland, waar de pakkans a priori hoger blijkt te zijn dan het gemiddelde in Europa, blijft de kans om tegen de lamp te lopen voor snelheidsovertredingen in de grootste orde liggen van 1 vaststelling voor 2000 kilometer gereden in overtreding. Gezien niet redelijkerwijze kan verwacht worden dat overtreeders hun gedrag zullen aanpassen op basis van zo een lage pakkans is het dan ook aan te bevelen om herhaalde en ernstige overtreeders continu te monitoren door middel van black box technologie.

Hiervoor kan een begeleidingsprogramma uitgewerkt worden naar analogie van het alcoholslotprogramma. Het enige verschil met het alcoholslot zelf bestaat er uiteraard in dat een black box in tegenstelling tot een alcoholslot geen overtredingen kan voorkomen. Daarvoor zou in principe een gesloten Intelligent Speed Adaptation (ISA) systeem geïnstalleerd moeten worden in alle voertuigen die door de overtreder bestuurd worden. Kortgezegd, komt het systeem erop neer dat het voertuig op basis van de GPS data (eventueel aangevuld door het 'lezen' van verkeersborden) kan bepalen wat het snelheidsregime is op die weg. Er zijn verschillende gradaties van het systeem waarbij het meest strikte systeem (het gesloten systeem) de maximumsnelheid van het voertuig aanpast aan het geldende snelheidsregime waardoor te snel rijden onmogelijk wordt gemaakt.¹¹ Het probleem met een dergelijk systeem is dat het uiterst betrouwbare snelheidskaarten veronderstelt die up-to-date zijn en ook rekening houden met tijdelijke lokale veranderingen van de snelheidslimiet, zoals bijvoorbeeld bij wegenwerken. Daarnaast moet ook onderzocht worden of het strikt respecteren van de wettelijke limieten in alle omstandigheden niet zou kunnen leiden tot een verhoogd risico doordat een bestuurder die de limieten wel respecteert een onverwacht obstakel wordt voor de grote groep bestuurders die de verkeersstroom volgen (en daardoor vaak in overtreding zijn). Zelfs in een experimenteel pilootproject voor overtreeders zou het gesloten ISA systeem dan ook moeten aangevuld worden met de mogelijkheid om het systeem in bepaalde potentieel gevaarlijke omstandigheden uit te schakelen. Gezien die omstandigheden dan toch sowieso door een black box monitoring zouden moeten gesuperviseerd worden kan daarom aanbevolen worden om in eerste instantie een evaluatie te maken van de impact van een verplichte black box supervisie. Vias institute voert momenteel een pilootproject uit waarbij een verplicht ISA systeem als alternatieve straf voor overtreeders uitgetest wordt.

5.2 Verhogen van de boetebedragen

Een andere mogelijkheid om het aantal overtredingen te doen dalen, is het verhogen van de sancties in het bijzonder de geldboetes. In Nederland heeft men ook de te verwachten effecten van deze verhoging op het aantal overtredingen nagegaan (Moolenaar, Zuidema, & de Boer, 2011). Deze balans tussen de hoogte van de geldboete en het aantal overtredingen wordt de 'prijselasticiteit' genoemd. Deze waarde geeft de verhouding weer als de geldboetes met 1% zal stijgen, welke verandering dat teweeg zal brengen in het

¹¹ Voor een overzicht, zie: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/new_technologies_new_opportunities/intelligent_speed_adaptation_isa_en

aantal overtredingen. Deze waarde is meestal negatief, als de boetebedragen stijgen, zullen er minder overtredingen worden gepleegd. Op basis van de Nederlandse analyse blijkt de elasticiteit -0,227 te bedragen. Met andere woorden, wanneer de boetes met 1% zullen stijgen, zal het aantal overtredingen met 0,23% dalen. Deze waarde werd bepaald aan de hand van twee momenten waarop de boetebedragen werden verhoogd in Nederland (op 1 april 2008 en 1 januari 2010). Voor de bepaling van de elasticiteit werden het aantal overtredingen vergeleken voor en na de verhoging van de boetebedragen. De Nederlandse prijselasticiteit ligt in lijn met bevindingen in Israël (Bar-ilan & Sacerdote, 2001) en de Verenigde Staten van Amerika (Wilms, Blankers, & Frierson, 2011) op ongeveer een afname van -0,20%.

Belangrijk om hierbij op te merken is dat het strenger bestraffen van snelheidsovertredingen maar een beperkt effect heeft op het gedrag van bestuurders (Ryeng, 2011). Bestuurders zijn het meest geneigd zich aan de maximum snelheid te houden wanneer medeweggebruikers dat ook doen. Voorts is het verhogen van het handhavingsniveau een belangrijke reden om zich aan de maximumsnelheid te houden. De verhouding tussen het verhogen van en het reduceren van de gemiddelde snelheid en de variantie in snelheid is goed gedocumenteerd in de literatuur (de Waard & Rooijers, 1994; Holland & Conner, 1996; Vaa, 1997; Walter, Broughton, & Knowles, 2011) waarbij bemande handhaving (bijvoorbeeld: opvallende politiewagens) zeer effectief zijn (Tay, 2009). Samenvattend kan dus worden gesteld dat het verhogen van de boetes een klein effect heeft op het terugdringen van overtredingen; meer effectief is (wederom) het verhogen van het handhavingsniveau, in het bijzonder bemande controles.

5.3 Progressieve boetesystemen

Een progressief boetesysteem wordt door SWOV gedefinieerd als "*een systeem dat hogere, oplopende geldboetes koppelt aan het begaan van meer snelheidsovertredingen*" (Hoekstra, Eenink, & Goldenbeld, 2017, p. 13). De denkoefening rond de invoering van een dergelijk systeem in Nederland is, momenteel, louter toegespitst op snelheidsovertredingen om drie redenen: voertuigen die meer snelheidsovertredingen begaan, zijn ook vaker in ongevallen betrokken (Goldenbeld, Reurings, Van Norden, & Stipdonk, 2013); er is meer informatie voorhanden over de relatie tussen het risico op een ongeval en overdreven snelheid, de hoogte van de boete en snelheid dan voor andere overtredingen; en snelheidsovertredingen worden het vaakst beboet (Hoekstra et al., 2017). Het laatste argument gaat ook op voor België: in 2015 werden in totaal 4.415.819 boetes (in de vorm van een onmiddellijke inning) uitgeschreven waarvan het merendeel (75.5%) betrekking had op één vastgesteld feit (bijvoorbeeld: harder rijden dan is toegestaan). Binnen deze enkelvoudige gedragingen, waren snelheidsovertredingen het meest voorkomend (N = 2.820.545, 84.6%). Een bijkomende reden om de focus op snelheidsovertredingen te leggen valt te verklaren door het hoge aantal boetes dat wordt uitgeschreven voor snelheidsovertredingen op basis van de kentekhouder in Nederland. Zoals blijkt uit Tabel 5, zijn de percentages vergelijkbaar voor Nederland in België wat het aandeel snelheidsovertredingen betreft. Voorts, is het aantal onbemande snelheidscamera's in Nederland en België vergelijkbaar¹².

Een mogelijk nadeel om het progressief boetesysteem te koppelen aan de houder van het kenteken is dat niet met zekerheid de bestuurder van het voertuig wordt gestraft. Dit kan echter gemakkelijke opgevangen worden door een gelijkaardige procedure te volgen als voor het betekenen van onmiddellijke inningen aan de kentekhouder.

¹² Voor Nederland geldt ongeveer 50 (on)bemande camera's per miljoen inwoners en voor België geldt ongeveer 60 (on)bemande camera's per miljoen inwoners in 2015. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat België een totaal van 180 (on)bemande camera's heeft waarvan het merendeel een niet actieve camera betreft (ETSC, 2016).

Tabel 5. Vergelijking tussen Nederland en België voor het aantal uitgeschreven boetes voor snelheid, parkeren, verkeerslichten en overige feiten alsook de methode van vaststelling.

		Land			
		Nederland		België	
		Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
TOTAAL		7,968,912	100,0%	3,332,903	100,0%
Overtredings-categorie	Snelheid	6,636,096	83,3%	2,820,545	84,6%
	Parkeren	472,036	5,9%	323,075	9,7%
	Verkeerslichten	215,570	2,7%	/	/
	Overig	645,210	8,1%	189,283	5,7%
Methode	Kenteken	7,727,170	97,0%	/	/
	Staandehouding	241,742	3,0%	/	/
Bron: Hoekstra, Eenink, & Goldenbeld (2017, p. 13) en Federale Politie (2017)					

De rationale van een progressief boetesysteem is dat de hoogte van de boete toeneemt naarmate het aantal overtredingen stijgt. Momenteel zijn de boetebedragen voor onmiddellijke inningen niet gekoppeld aan recidive; met een progressief boetesysteem zou dat wel het geval zijn. In België is het mogelijk om een onmiddellijke inning voor te stellen voor de eerste- tot derdegraadsovertredingen (voor niet Belgische inwoners eveneens ook de vierdegraadsovertredingen), voor een samenloop van feiten als het maximum bedrag niet meer dan 347 euro bedraagt (exclusief de inbreuken inzake rijden onder invloed van alcohol). Voor rijden onder invloed van alcohol geldt dat voor inwoners tot 0.50 mg/l UAL een onmiddellijke inning kan worden voorgesteld voor niet-inwoners kan dit ook voor waarden boven 0.50 mg/l UAL.¹³

Zoals gezegd is de voornaamste reden om een dergelijk systeem in te voeren het verhoogde risico op een ongeval bij meerdere (snelheids)overtredingen. Wanneer een bestuurder vijf of meer boetes per jaar heeft, blijkt het risico op een ongeval 35 keer groter ten opzichte van een bestuurder zonder boetes of met maar één boete (Hoekstra et al., 2017). Deze beweegredenen vormden de basis om in Nederland een verkennend onderzoek te starten om de te verwachten effecten van de implementatie van een progressief boetesysteem te evalueren. In termen van verkeersveiligheid wordt geschat dat deze maatregel jaarlijks tot een daling 2% in het aantal zware verkeersgewonden en van 5% in het aantal verkeersdoden zou kunnen leiden.

In het rapport wordt duidelijk het belang van de pakkans beschreven. Wanneer deze kans voldoende hoog is, zullen meer bestuurders de regels respecteren dan wanneer deze kans te laag is. Ongeacht de implementatie van een systeem, staat of valt het systeem met de controle op de naleving.

Er worden ook twee belangrijke neveneffecten verwacht als gevolg van de invoering van het systeem. Ten eerste kan de motivatie van de bestuurders verschuiven van intern (een innerlijke wil hebben om het juiste te doen) naar extern (bepaald gedrag gaan vertonen omdat er iets tegenover staat: bijvoorbeeld een boete krijgen wanneer u te snel rijdt). Tegelijkertijd kan door de invoering van een dergelijk systeem het besef bij bestuurders groeien dat men niet tot deze groep van veelplegers wilt behoren. Het is onduidelijk welk van deze twee effecten de bovenhand zal halen.

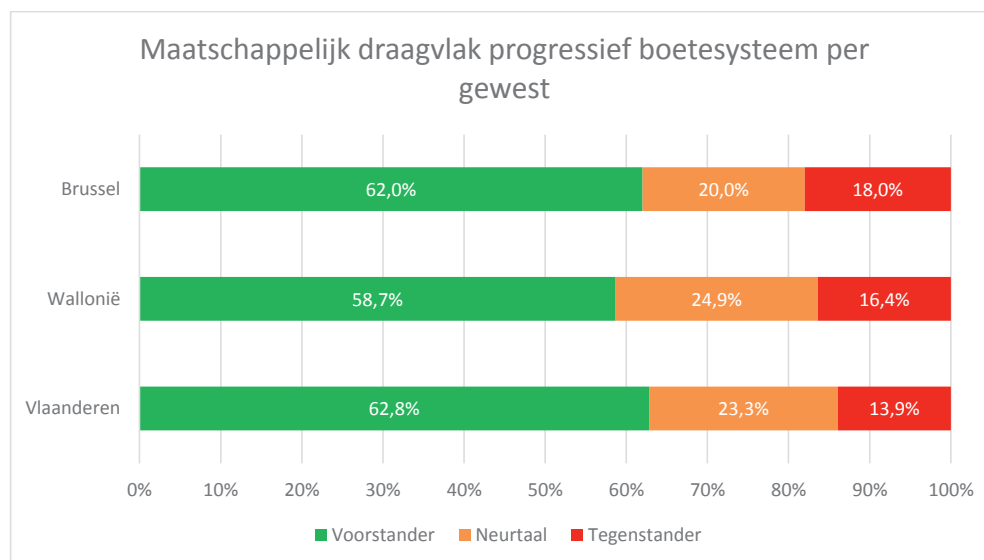
Ten tweede, kunnen bij de groep van veelplegers betalingsproblemen ontstaan waardoor mensen ongevoelig worden voor de boeteverhogingen en hun gedrag dus niet aanpassen. Die kans wordt als reëel ingeschat waardoor er moet worden nagedacht of een persoonlijke aanpak in dergelijke gevallen niet meer opportuun is, zoals bezoek van een wijkagent of het installeren van een snelheidsslot (ISA, cf supra)

¹³ Gebaseerd op: https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/wetgeving_en_reglementering/onmiddellijke_inningen

(Hoekstra et al., 2017). Hierbij kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan inkomensafhankelijke boetes waarbij rekening wordt gehouden met de dagelijkse bestedingsruimte.

Los van de vraag naar de mogelijke effectiviteit van een progressief boetesysteem dient net zoals voor alle mogelijke maatregelen rekening gehouden te worden met het maatschappelijk draagvlak voor dergelijk progressief systeem. In het kader van de mogelijke implementatie van een progressief boetesysteem werd in Nederland gepeild naar het maatschappelijk draagvlak hiervoor. Uit de resultaten blijkt dat 60% van de stakeholders de invoering van het systeem steunt; 40% staat er neutraal tegenover. Uit de ad hoc enquête van Vias institute bij 1000 respondenten uit 2017 blijkt dat het draagvlak voor een progressief boetesysteem aanzienlijk groter is dan voor een rijbewijs met punten. 61.4% gaf aan voorstander te zijn van een progressief boetesysteem, 23.5% had geen mening en slechts een kleine minderheid van 15.1% bleek tegen.

Jongeren zijn de grootste voorstander van de invoering van deze maatregel (N = 192; 67.1%) ten opzichte van 35-54 jarigen (N = 219; 58.1%). Er werd geen verschil gevonden voor de 55-plussers en de andere leeftijdsgroepen. De 35-54 jarigen en 55-plussers staan er het vaakst neutraal tegenover de invoering van de maatregel (N = 94; 24.9%; N = 95; 28,1%) in vergelijking met jongeren (N = 47; 16.4%). Voorts, staan lager opgeleiden vaker neutraal tegenover deze invoering (N = 169; 26.2%) dan hoger opgeleiden (N = 66; 18.5%). De factoren: taal, geslacht en regio hebben geen effect op het maatschappelijk draagvlak voor de invoering van deze maatregel.



Figuur 17. Maatschappelijk draagvlak voor de invoering van een progressief boetesysteem naar gewest¹⁴.

Het invoeren van een progressief boetesysteem beantwoordt net als het rijbewijs met punten aan de maatschappelijke vraag om herhaalde overtreeders strenger te bestraffen, wat ook het draagvlak voor zowel een puntensysteem als een progressief systeem kan verklaren. De geschatte effecten van een progressief systeem zijn echter miniem, waardoor op dit moment niet kan aanbevolen worden om dergelijk experimenteel systeem te implementeren in België.

5.4 Inkomensafhankelijke boetes

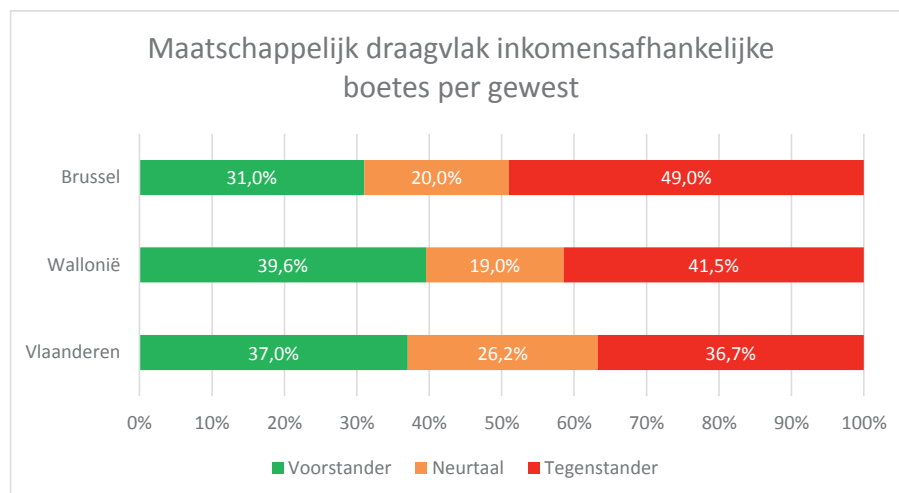
Een inkomensafhankelijk boetesysteem kan tegemoetkomen aan de verzuchting dat er veelplegers zijn die zo rijk zijn dat ze alle boetes die ze krijgen zonder verpinken kunnen betalen zonder er iets van te voelen. Een inkomensafhankelijk systeem kan daaraan iets verhelpen. Het leunt ook aan bij de psychologie van het toepassen van straffen, die (logisch) stelt dat een straf pas zal afschrikken als je er ook werkelijk iets van voelt (of zult voelen).

¹⁴ Gewest had geen significant effect op het maatschappelijk draagvlak, bovenstaande figuur is dus enkel een visuele weergave van de fluctuaties in de data.

Een overtreding blijft natuurlijk dezelfde overtreding, hoe rijk je ook bent. Daarom moet de straf in eerste instantie in overeenstemming zijn met het risico dat men creëert om medeweggebruikers ernstig te verwonden. Het zou ook niet helpen indien iemand die heel arm is voor grote risico's in het verkeer veel minder gestraft zou worden. Een andere probleem bij de implementatie van inkomensafhankelijke boetes is dat "inkomen" quasi onmogelijk te meten is. Vermogen ook niet. In principe zou men ook het aantal kinderen in rekening moeten brengen, enzoverder. Voor zover wij konden nagaan past men alleen in Finland een inkomensafhankelijke boetesysteem toe, maar een formele evaluatie werd niet in de literatuur teruggevonden. De hele literatuur over de impact van de grootte van de boetes wijst erop dat verhoogde boetes slechts een heel beperkte en vaak tijdelijke impact hebben op het aantal overtredingen en dus op het gedrag van weggebruikers. Veel belangrijker is het aantal controles en het gedrag van andere medeweggebruikers. Dus heel veel impact van het verhogen van de boetes voor hoge inkomens valt er theoretisch niet te verwachten. Ook buiten het verkeer wordt er niet echt aan inkomensafhankelijke straffen gedacht. Als men toch in het verkeer inkomensafhankelijke boetes wil toepassen zou men dat eigenlijk ook moeten doen voor sluikstorten, GAS boetes, enz. Ook daar lijkt de logica dat de boete de schade aan de samenleving moet vergoeden. En die schade is op zich natuurlijk niet inkomensafhankelijk.

Om rijke mensen die boetes niet echt voelen toch tot een gedragswijziging te brengen lijkt het beter om meer te controleren. Herhaalde overtredders zullen daardoor door de rechter voor recidive kunnen bestraft worden. Daarnaast zou per overtredder een dossier kunnen aangelegd worden met al zijn/haar overtredingen zodanig dat de rechter daar in geval van herhaalde en/of ernstige recidive rekening mee kan houden. Ook met kleinere overtredingen. Deze analyse pleit ervoor om politierechters volledige informatie te geven over elke weggebruiker zijn overtredingsgeschiedenis. Zolang een (rijke of minder vermogende) bestuurder alleen lichte overtredingen begaat zal hij/zij daar niet geconfronteerd mee worden. Maar vanaf de dag dat hij/zij een zware overtreding begaat die toch voor de rechter komt, kan de rechter er dan rekening mee houden.

Uit de ad hoc enquête van Vias institute naar het maatschappelijk draagvlak voor een rijbewijs met punten, progressieve boetesystemen en inkomensafhankelijke boetes bleek dat er in geen van de drie gewesten een draagvlak is bij de bevolking voor een inkomensafhankelijk boetesysteem. De enquêteresultaten in onderstaande Figuur 18 geven dit overduidelijk aan:



Figuur 18. Maatschappelijk draagvlak voor de inkomensafhankelijke boetes naar gewest.

6 Specifieke issues in verkeershandhaving

6.1 Rijden zonder rijbewijs/spijts verval

Het rijden zonder rijbewijs is strafbaar gesteld door de wetgever in artikel 30 tot 33 in de Wet betreffende de politie over het wegverkeer (gecoördineerd op 16 maart 1968). Voorts, kan er ook een verval van het recht tot sturen worden opgelegd. Dat kan worden uitgesproken als straf (artikel 38 tot 42); wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid (artikel 42 tot 45); en overige bepalingen (artikel 45 tot en met 49/1). In het volgende wordt in het bijzonder ingegaan op het opleggen van het verval tot sturen als straf en als maatregel om recidive tegen te gaan. Zoals eerder werd vermeld is met de nieuwe recidiveregeling van 1 januari 2015, de rechter in sommige gevallen verplicht tot het opleggen van een verbod op het recht tot sturen (cf supra: 2.5.1).

Hoewel deze verplichting tot het verval van het recht tot sturen als doel heeft om de gevaarlijke bestuurders (tijdelijk) uit het verkeer te halen en met de herstelexamens na te gaan of hun recht tot sturen kan worden hersteld, blijkt dat niet alle verkeersrecidivisten zich hieraan houden. Uit een analyse van 132 recidivedossiers, blijkt dat rijden zonder rijbewijs / spijs verval de zesde grootste categorie van overtredingen betreft op basis van hun voorgaande veroordelingen (64 van de 1251 verkeersgerelateerde antecedenten; Nieuwkamp, Slootmans, & Silverans, 2017). Op basis van deze gegevens dient opnieuw het belang van handhaving te worden onderstreept om deze bestuurders daadwerkelijk uit het verkeer te houden tot het moment dat hun recht tot sturen is hersteld op basis van de resultaten van hun herstelexamens en/of na verloop van de opgelegde periode. Dit blijkt eveneens uit het aantal bestuurders dat jaarlijks veroordeeld wordt voor het rijden zonder rijbewijs (c.q. tijdens het verval).

Tabel 6. Jaarlijks aantal vaststellingen van sturen zonder rijbewijs, sturen tijdens verval en sturen zonder te slagen voor de examens (2008-2015).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Sturen zonder rijbewijs, scholingsbewijs, attest	7 224	7 722	8 144	8 747	9 159	9 626	15 116	13 280
Sturen tijdens verval van rijbewijs	1 153	1 378	1 543	1 760	1 642	1 641	1 794	1 724
Sturen zonder in de examens gelukt te zijn	161	262	373	509	699	812	955	1 086

Bron:

Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie (geciteerd in Slootmans, 2017).

In verhouding tot het aantal keren dat een verval van het recht tot sturen opgelegd wordt (cf. 4.4.1 - jaarlijks wordt afgerond 130.000 keren een verval van het recht tot sturen uitgesproken) lijkt het aantal veroordelingen voor het sturen spijs verval of zonder in de examens gelukt te zijn (resp. 1724 en 1086 gevallen in 2015) op het eerste gezicht nogal mee te vallen. Toch dient ook hier rekening gehouden te worden met wellicht een aanzienlijk dark number van overtredingen die niet geregistreerd worden. Zeker gezien de kans om überhaupt door de politie staande gehouden te worden bij de laagste in Europa ligt. Slechts 19 procent van de bestuurders werd in de laatste 12 maanden door de politie gecontroleerd (cf. 3.2.7). Om de kans op te drijven dat ook bestuurders die tijdens hun verval of zonder te slagen voor de examens toch blijven rijden te vergroten, valt ook aan te bevelen om ook de controles op boordpapieren en rijbewijsbezit te verhogen.

Uit een overzicht van Sweedler & Stewart (2007) blijkt trouwens dat rijden zonder rijbewijs wereldwijd een groot verkeersveiligheidsprobleem vormt. Zo blijken in de Verenigde Staten één vijfde van alle dodelijke ongevallen te wijten aan bestuurders zonder rijbewijs (zowel bestuurders ontszegd uit het recht tot sturen als bestuurders die nooit een rijbewijs gehaald hebben). Van alle bestuurders betrokken in dodelijke ongevallen bleek 23 procent niet in het bezit van een rijbewijs. Alhoewel het intrekken van het rijbewijs globaal genomen een effectieve maatregel is tegen recidive (REF toevoegen) wijzen alle internationale studies erop dat - hoewel bestuurders zonder rijbewijs wel minder kilometers in het verkeer afleggen - een groot deel van de bestuurders zonder rijbewijs toch nog af en toe blijft rijden. Bovendien bewijst het overzicht van Sweedler & Stewart (2007) dat bestuurders zonder rijbewijs die toch nog blijven rijden een sterk verhoogd risico hebben op verkeersongevallen. Bij het evalueren van maatregelen gericht tegen recidive dient ook deze problematiek in rekening gebracht worden. In de eerste plaats dient ook de pakkans voor rijden zonder rijbewijs verhoogd te worden. Daarnaast zouden straffen die de kans op rijden zonder rijbewijs verkleinen algemener moeten toegepast worden, zoals het opleggen van een alcoholslotprogramma en het in beslag nemen van het voertuig.

6.2 Vluchtmisdrijven

Vluchtmisdrijf is door de wetgever strafbaar gesteld in artikel 33 §1 en §2 in de Wet betreffende de politie over het wegverkeer (cf infra) voor zowel ongevallen met louter stoffelijke schade als ongevallen met gewonden of doden (De Roy, 2014). Sinds 20 juli 2017 wordt vluchtmisdrijf strenger bestraft waarbij de boete kan oplopen tot 2000 euro voor vluchtmisdrijf zonder gewonden, al dan niet in combinatie met een vrijheidsbenemende straf tot zes maanden en tot 5000 euro¹⁵ en vier jaar gevangenisstraf in het geval een ongeval met gewonde of dodelijke slachtoffers. Het verhogen van de straffen kan te wijten zijn aan het stijgend aantal vluchtmisdrijven in België de afgelopen jaren met slachtoffers: van 4299 slachtoffers in 2015 tot 4446 slachtoffers in 2016.¹⁶ In vergelijking met andere Europese landen is het percentage bestuurders die vluchtmisdrijf plegen bij een ongeval met gewonden in België hoog te noemen (ongeveer 10% in de jaren 2009-2014 (Martensen & Kluppels, 2015) en 11% in 2016).

De redenen waarom mensen vluchtmisdrijf plegen zijn divers en niet eenvoudig om te achterhalen. Betrokken zijn in een ongeval kan de nodige stress met zich meebrengen (Kluppels, 2016). Uit de resultaten van onderzoek naar stress blijkt bij het ervaren van stress de *'fight-or-flight'* reactie wordt geactiveerd (Smeets, Otgaar, Raymaekers, Peters, & Merckelbach, 2012). Dat houdt in dat de eerste reactie is om te vechten of te vluchten wanneer stress wordt ervaren. Deze natuurlijke reactie kan verklaren waarom bepaalde bestuurders de drang voelen om te vluchten. Er bestaat echter een verschil tussen een bepaalde drang voelen en daar ook naar handelen. Voorts, blijkt uit een recente bevraging bij 700 Vlamingen dat 70% van hen het begrijpt dat iemand na een verkeersongeval weglucht.¹⁷ Gelet op bovenstaande is deze maatschappelijke houding enerzijds te verklaren anderzijds, kan het mogelijke toekomstige daders aanzetten om te vluchten gelet op het maatschappelijke begrip.

Behalve de theorie waarom mensen vluchtmisdrijf plegen, is er weinig gekend over de daadwerkelijke beweegredenen voor daders om te vluchten. Om een eerste zicht te krijgen op hun beweegredenen werden de gegevens van 853 personen bekeken (Kluppels, 2016). Deze personen hebben in de afgelopen twintig jaar een DI cursus gevolgd bij Vias institute. Op basis van alle dossiers is voor 853 personen komen vast te staan dat zij vluchtmisdrijf hadden gepleegd in combinatie met de strafbare gedraging waarover hun deelname aan een DI programma handelde, bijvoorbeeld: rijden onder invloed van alcohol. Hierbij dient een belangrijke kanttekening te worden geplaatst. Deze gegevens hebben betrekking op de personen die: a) gevlucht maar ook gepakt zijn; en b) de personen die een DI-cursus hebben gevolgd. Met andere woorden, daders van vluchtmisdrijf die niet zijn gepakt of daders die geen DI-cursus hebben gevolgd, zijn niet in deze beschrijving opgenomen. In het licht van deze twee belangrijke beperkingen dienen de volgende resultaten met uiterste voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd en zijn dus niet representatief voor de gehele populatie van personen die vluchtmisdrijf plegen of hebben gepleegd.

Het merendeel van deze 853 personen is een man (86%) en 60% van alle personen was 25 jaar of jonger. In 11% van de gevallen was er stoffelijke schade en in 1% was er een dodelijk slachtoffer te betreuren. In 74% van de gevallen was er louter materiele schade, in de overige dossiers was er geen informatie beschikbaar. Vier op tien (38%) personen was onder de invloed van alcohol en/of drugs ten tijde van de feiten en 12% van alle personen reed zonder rijbewijs of zonder verzekering, 4% van alle personen reed zowel onder invloed van alcohol of drugs en zonder rijbewijs/verzekering en 3% van hen reed te snel. Dat betekent dat bij 43% van de bestuurders niet is vastgesteld of er sprake is van een ander misdrijf, in deze dossiers blijkt dat de politie niet in staat is geweest om deze vaststellingen te doen, bijvoorbeeld: wanneer iemand zich dagen na het misdrijf pas bij de politie komt aanbieden, kan niet op voldoende valide manier worden vastgesteld of de bestuurder ten tijde van het ongeval onder invloed van alcohol reed (Kluppels, 2016).

Wanneer er aan deze 853 personen werd gevraagd waarom zij na het ongeval zijn gevlucht, antwoorden zij bijna allen dat zij een overvloed van emoties ervoeren. Gelet op het feit dat een groot aantal bestuurders onder invloed van alcohol verkeerde ten tijde van de feiten, heeft deze intoxicatie mogelijk hun emoties versterkt en hun beslissing om al dan niet te vluchten beïnvloed (Kluppels, 2016). Er wordt geschat dat het aantal vluchtmisdrijven met een geïntoxiceerde bestuurders twee maal zo hoog is in vergelijking met ongevallen zonder vluchtmisdrijf. Gemeenschappelijk met andere misdrijven zoals rijden zonder rijbewijs, zonder verzekering of te snel rijden, zijn alle gedragingen strafbaar en kan deze gedraging alleen (los van

¹⁵ Deze bedragen zijn zonder opdecimen gerekend. De opdecimen bedragen momenteel 8 waardoor de maximum boete 8*5,000 = 40,000 euro bedraagt.

¹⁶ Bron: FOD Economie AD Statistiek / Verwerking door Vias institute.

¹⁷ <https://rondpunt.be/pers/week-zonder-vluchtmisdrijf-2017/>

het vluchtmisdrijf) al reden zijn voor bestraffing. Met andere woorden, wetende dat men in overtreding is, kan de kans vergroten dat een bestuurder beslist om het plaats-delict te ontvluchten.¹⁸

6.3 Radarverklidders en systemen om controles te omzeilen

Het gebruik van een radarverklidder is door de wetgever strafbaar gesteld in Artikel 62bis van de Wet betreffende de politie over het wegverkeer (cf supra). In dat artikel wordt gespecificeerd dat toestellen verboden zijn die "de vaststelling van overtredingen [...] bemoeilijkt of verhindert of automatisch werkende toestellen zoals bedoeld in artikel 62 opspoort bij zich te hebben." Met andere woorden, toestellen die het vaststellen van inbreuken bemoeilijken of onmogelijk maken of automatische toestellen (zoals een radarverklidder) zijn verboden. Met een radarverklidder of radardetector wordt een apparaat bedoeld die signalen uitzend om de politieradars te detecteren.¹⁹ De wetgever laat dus toe dat navigatiesystemen die meldingen geven over de locaties van vaste flitspalen, gebruikt mogen worden door de bestuurders. Dat wordt bevestigd in een publicatie van Touring waarin hun juridisch adviseur zich buigt over de vraag of radardetectoren in België zijn verboden.²⁰ In dat artikel wordt geconcludeerd dat: "Een gps-toestel kan nooit verhinderen dat een te hoge snelheid wordt vastgesteld. [...] Het verbod geldt niet voor gps-toestellen met de functie POI (Point Of Interest), aangezien zij radars niet 'detecteren', maar de plaats ervan op voorhand hebben geregistreerd." Voorts, kan worden beargumenteerd dat louter de gekende controleplaatsen worden doorgegeven aan de bestuurder. Recent geplaatste vaste radars en mobiele controles worden dus niet weergegeven op een dergelijk systeem.

Dat is wel het geval in de applicaties en toestellen die gebruik maken van de data die gebruikers doorgeven (dit wordt ook wel de community genoemd). Naast de gekende locaties van de vaste radars, kunnen de gebruikers doorgeven waar een niet-gekende controle plaatsvindt. Officieel kunnen de gebruikers van de community gevaren aan de weg doorgeven: "bijvoorbeeld een mobiele radar, een ongeval, een object op de weg, een stilstaand voertuig, enz."²¹ Eens de informatie naar een server is verstuurd, worden de gegevens geanalyseerd en doorgevoerd naar de andere gebruikers. Op basis van het aantal meldingen en de validiteit van die meldingen, ontvangen de gebruikers sterren. Hoe hoger het aantal sterren, hoe hoger de waarschijnlijkheid dat de doorgegeven informatie klopt. Aan de gebruikers die de melding op hun scherm te zien krijgen, wordt gevraagd om de informatie te bevestigen. Zo kan de juistheid van de informatie worden bepaald en kunnen de gebruikers op de hoogte worden gehouden of het gevaar nog steeds aanwezig is.²² Er bestaat discussie rond de wenselijkheid van het delen van dergelijke gegevens ook door radio zenders zoals Q-Music die 'vallende sterren' aankondigde (Broos, 2014; Knack, 2016). Een alternatief daarvoor kan worden gevonden in Frankrijk, waar het verboden is om de exacte locatie van de van de radar door te geven. Het is wel toegelaten om te waarschuwen voor gevarenczones. De grootte van de zone is afhankelijk van de soort weg.²³

Een internationale vergelijking, gemaakt door Touring, leert dat de meeste Europese landen een soortgelijk systeem toepassen als in België: radardetectoren zijn verboden maar gps-toestellen waarin de plaats van de radars op voorhand is opgeslagen, zijn wel toegelaten.²⁴ In landen zoals Bosnië Herzegovina, Cyprus, Duitsland en Ierland zijn gps-toestellen met POI functie verboden net zoals het gebruik van de radardetector terwijl in Andorra, IJsland en Italië beide toestellen zijn toegelaten. In Zwitserland mag het gps toestel wel worden gebruikt maar moet de functie van POI zijn uitgeschakeld.²⁵

Zowel de klassieke radarverklidders als sociale apps die de locatie van zowel bemande als mobiele snelheidscontroles (en andere politiecontroles) aankondigen ondermijnen de toch al erg kleine pakkans. Daarom moet in de eerste plaats onderzocht worden wat er juridisch kan ondernomen worden tegen het gebruik van apps met POI functies die politiecontroles aankondigen via een sociaal netwerk systeem. Het

¹⁸ Voor een volledige beschrijving, zie: Kluppels (2016): Beyond shame and guilt: What's inside a hit and run accident.

¹⁹ Voor zover bekend, zijn de apparaten van Stinger de meest gekend detectoren <http://www.stinger.com/nl>. Ondertussen claimt het bedrijf legale producten aan te bieden aangezien zij geen radar detector aanbieden maar een "car computer:" <http://www.stinger.com/aboutstinger/legalinformation>. Desalniettemin wordt er op hun website vermeldt dat het gebruik van hun producten helpt bij het voorkomen van boetes door lasertechnologie: "Radar Alerting, Laser Alerting, LaserShield, SpotList Alerting, Section Alerting, Safety Signals. All on one display. All fully integrated." <http://www.stinger.com/aboutstinger/choosingstinger>. Een grondige analyse van de legaliteit van deze apparaten en bijbehorende software schiet het doel voorbij van het huidige rapport. Op zijn minst kan er worden gesteld dat de producten zich in een grijze zone bevinden.

²⁰ <https://www.touring.be/nl/artikel/zijn-radarverklidders-nu-wel-niet-toegelaten>

²¹ <https://www.coyotesystems.be/nl/comment-ca-marche-benl.html>

²² Ibit

²³ <https://www.touring.be/nl/artikel/zijn-radarverklidders-nu-wel-niet-toegelaten>

²⁴ Ibit

²⁵ Ibit.

hele verkeershandhavingssysteem is immers gebaseerd op algemene afschrikking en de subjectieve kans dat men om het even waar en om het even wanneer op het onverwachts kan gecontroleerd worden. Indien een (zeer) groot aandeel van de controles niet meer onverwachts - maar aangekondigd door een toestel - verloopt leidt dit ultiem tot een nog verdere verkleining van de nu al te lage pakkans. Daarnaast zou moeten nagegaan worden of het effect van vaste snelheidscontroles dat 10 jaar geleden vastgesteld werd, onder invloed van deze sociale media al dan niet veranderd is. Verwacht kan worden dat vandaag op de plaats van de radar sterkere reducties van de gereden snelheden zouden moeten vastgesteld worden dan tien jaar geleden. Indien bestuurders door een POI functie gewaarschuwd worden dat er een controle staat aan te komen zullen zij immers hun gedrag aanpassen. Daarnaast zou het interessant zijn om na te gaan of er op plaatsen waar geen radars aanwezig zijn mogelijks sneller gereden wordt dan in het verleden. Indien de POIs de controles betrouwbaar aankondigen verlaagt immers de reële kans om onverwacht gecontroleerd te worden, waardoor ook een kleiner effect op het rijgedrag kan verwacht worden.

6.4 Handhavingscommunicatie

Zoals reeds beschreven is verkeershandhaving in de eerste plaats gebaseerd op de subjectieve pakkans. Hiervoor baseren bestuurders zich op eigen ervaringen, ervaringen van vrienden en kennissen en berichten over controles in de media. Hoe hoger de subjectieve pakkans, hoe sterker de impact op het gedrag van de bestuurders. Alhoewel objectieve gegevens over de (relatieve) grootte van de pakkans een fundamenteel element vormen in het evalueren van het handhavingsbeleid, dient erop gewezen worden dat het zonder verdere context rapporteren van de erg kleine pakkans in België in de media een negatieve impact zal hebben op de subjectieve pakkans en daardoor ook op de verkeersveiligheid. Ideaal gezien zou de publicatie van de resultaten over zowel de pakkans als de prevalentie van overtredingen dan ook gepaard moeten gaan met een uitgekiende communicatiestrategie om een negatieve impact op de sociale norm en op de subjectieve pakkans te vermijden.

7 Conclusies en aanbevelingen

Het doel van dit onderzoek was om te bepalen onder welke voorwaarden de invoering van een rijbewijs met punten effectief zou kunnen zijn en om te evalueren welke andere maatregelen kunnen getroffen worden om recidiven voor verkeersovertredingen te voorkomen.

Wat het rijbewijs met punten betreft bleek uit een gedetailleerde analyse van de meeste recente systematische internationale literatuurstudies en meta-analyses dat de invoering van een puntensysteem in de meeste landen samenging met een tijdelijke daling van het aantal (ernstige) verkeersongevallen. Deze daling blijkt evenwel slechts tijdelijk – typisch ongeveer een jaar – en blijkt vooral te danken aan de tijdelijk verhoogde communicatie- en handhavingsinspanningen die met de invoering van het puntensysteem samengaan.

De reden waarom de effecten niet duurzaam zijn in de tijd wordt deels toegeschreven aan de daling van de initieel verhoogde handhavingsinspanningen na de initiële periode van euforie. Montag (2014) schrijft dit effect toe aan het feit dat bestuurders in eerste instantie voorzichtig en behoudsgezin reageren, maar dat deze initiële gedragsaanpassing snel taant naarmate men ondervindt dat de kans om betrapt te worden even klein blijft. Ook bij bestuurders die al eens gevat waren voor verkeersovertredingen stelde Edelman et al. (2003) een gelijkaardig effect vast: voor kleine overtredingen bleken de effecten reeds na 3 à 4 maanden uitgedoofd, voor zwaardere overtredingen bleek het effect na 1 maand niet meer detecteerbaar. Zowel de kortstondige initiële effecten die samengaan met de invoering van heel het systeem als de zeer tijdelijke selecterende en corrigerend effecten van het toekennen van punten worden dus toegeschreven aan een te laag handhavingsniveau.

Een voldoende hoge pakkans, die ook structureel in de tijd volgehouden wordt, wordt dan ook vooropgesteld als een noodzakelijke voorwaarde om een puntensysteem blijvend effectief te maken (Van Schagen & Machata, 2012).

Om die reden werd een systematische analyse gemaakt van alle beschikbare informatie over de pakkans voor verschillende types overtredingen in België. Uit verschillende internationale vergelijkingen blijkt dat de pakkans - met uitzondering van de pakkans voor snelheidsovertredingen - in België lager ligt dan het Europese gemiddelde. Dit maakt duidelijk dat op dit moment een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle invoering van een puntensysteem niet is vervuld. Zonder aanpassingen aan het handhavingsniveau kan van de invoering van een puntensysteem in België op dit moment hooguit een zwak effect verwacht worden.

Om die reden bevelen we in eerste instantie aan om de pakkans te verhogen, minstens tot op het niveau van het Europese gemiddelde. Los van de vraag naar het minimale handhavingsniveau voor een effectief rijbewijs met punten is het opdrijven van het aantal politiecontroles niet alleen een effectief middel om verkeersovertredingen te bestrijden, maar ook een middel om veelplegers sneller te kunnen vatten en op die manier aangepast te bestraffen.

Op basis van een analyse van de verhouding tussen het aantal officieel door de politie geregistreerde verkeersovertredingen en schattingen van het aantal kilometers afgelegd in overtreding op basis van de gedragsmetingen van Vias institute, berekenden we de pakkans voor de belangrijkste en meest voorkomende verkeersovertredingen. Hieruit bleek dat men in België op dit moment gemiddeld 58.000 kilometer onder invloed moet rijden voor één vastgestelde overtreding door de politie, dat men 2000 kilometer te snel moet rijden voor één vaststelling, 110.000 kilometer zonder veiligheidsgordel moet rijden en 27.500 kilometer met een telefoon in de hand moet rijden. Deze cijfers illustreren dat de pakkans in België niet alleen te laag is om risicogedrag in het verkeer af te schrikken, maar ook dat de kans om herhaalde overtreeders en recidive vast te stellen statistisch gezien bijzonder laag is.

Gezien alle mogelijke maatregelen tegen recidive uiteindelijk berusten op het identificeren en betrappen van herhaalde overtreeders (zéker van ernstige en gevaarlijke overtredingen) kunnen deze alleen werken mits de pakkans een voldoende hoog niveau haalt. De hoofdconclusie van dit rapport is dan ook dat prioritair werk moet gemaakt worden van het minstens verdubbelen van de pakkans voor alle belangrijke overtredingen. Uit de literatuur blijkt dat dit een kost-effectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Uit alle Belgische enquêteonderzoek blijkt bovendien dat deze - in tegenstelling tot het rijbewijs met punten - door een grote meerderheid van de bevolking gedragen wordt, wat een noodzakelijke voorwaarde vormt om de maatregel duurzaam te blijven toepassen.

Daarnaast moet in het bijzonder werk gemaakt worden van het verhogen van het aantal staandehoudingen door de politie. Met slechts 19% van de bestuurders die in het afgelopen jaar door de politie gestopt werden ligt België onder het Europese gemiddelde van 28%. Gezien het bestrijden van recidive grotendeels berust op het tijdelijk intrekken of opschorten van het rijbewijs van herhaalde overtredders en de enige manier om te controleren of bestuurders zich effectief houden aan hun rijverbod is om hen staande te houden is dit eveneens een prioritaire maatregel. Uit internationaal onderzoek blijkt immers dat veel bestuurders zonder rijbewijs toch nog blijven rijden én daarbij een sterk verhoogd risico hebben om verkeersongevallen te veroorzaken. Door het aantal staandehoudingen te vergroten valt dan ook winst te halen op meerdere vlakken. In de eerste plaats heeft dit een algemeen afschrikkend effect op alle bestuurders (primaire preventie) via het verhogen van de subjectieve pakkans. Maar daarnaast en even belangrijk kunnen daardoor reeds bestrafte overtredders en recidivisten aangepakt worden die toch nog blijven deelnemen aan het verkeer spijs verval.

Met het oog op de preventie van recidive in het verkeer werd op 1 januari 2015 de wettelijke definitie van recidive verruimd zodanig dat niet alleen herhaling van dezelfde gevaarlijke overtredingen maar ook de herhaling binnen de drie jaar van verschillende types van gevaarlijk risicogedrag volgens de wet als recidive beschouwd moeten worden. Naast het verruimen van de definitie bepaalt de wet van 9 maart 2014 eveneens een sterk verruimde verplichting voor de politierechters om het herstel in het recht tot sturen afhankelijk te maken van het slagen in (psycho-medische als theoretische en praktische) examens. Op dit moment kan het effect van deze maatregel bij gebrek aan data nog niet geëvalueerd worden. Uit enquêteonderzoek blijkt wel dat de bevolking nauwelijks op de hoogte is van deze verstrenghing, zodat ook gevreesd kan worden dat ook de potentiële recidivisten onvoldoende geïnformeerd zijn. Uit statistieken over het aantal herstelexamens in 2016 blijkt wel dat het aantal gecombineerde examens sterk steeg van 2015 naar 2016 (van 38734 in 2015 tot 55514 in 2016) onder invloed van deze maatregel. Het systematisch diagnosticeren en evalueren van risicobestuurders wordt in internationaal onderzoek algemeen aanbevolen als best practice.

Wat alternatieve maatregelen om recidive te bestrijden betreft, valt de evaluatie in de eerste plaats positief uit voor maatregelen die berusten op het systematisch controleren en superviseren van risicobestuurders door het monitoren van rijgedrag van recidivisten. Met de huidige technologie kan dit voor rijden onder invloed van alcohol reeds door het opleggen van een alcoholslotprogramma. Uit internationaal onderzoek blijkt dat dit 60 tot 90 procent effectiever is dan traditionele maatregelen zolang het alcoholslot geïnstalleerd is. Op basis daarvan moet dan ook aanbevolen worden om dit programma zoveel mogelijk uit te breiden, zowel naar eerste overtredders met zeer gevaarlijke alcoholconcentraties als naar alle overtredders die spijs eerdere veroordelingen toch hun gedrag niet aanpassen. Voor snelheidsovertredingen zou het potentieel van black box monitoring gekoppeld aan een ISA systeem moeten uitgetest worden op een testgroep van snelheidsovertredders. Gezien het systematisch monitoren van snelheidsgedrag via black box monitoring het potentieel heeft om gelijkaardige effecten als het alcoholslotprogramma te genereren bevelen we wat dat betreft in eerste instantie aan om te investeren in pilootprojecten om een aangepast programma te ontwerpen en in de praktijk uit te testen. Vias institute plant momenteel een experiment in die zin.

Een evaluatie van het potentieel van het rijbewijs met punten roept bijna automatisch de vraag op naar de sociale onrechtvaardigheid van een systeem waarin herhaalde lichte overtredingen afzonderlijk administratief afgehandeld worden met een minnelijke schikking zonder dat daarbij het systematisch opstapelen en herhalen van dezelfde overtredingen specifiek bestraft wordt. Dit kan er onder meer toe leiden dat veelvermogenende bestuurders psychologisch weinig gevolgen ondervinden van de huidige bestraffing en op basis daarvan minder geneigd zijn om hun risicogedrag aan te passen. Een van de belangrijkste redenen waarom het rijbewijs met punten vaak als rechtvaardig beschouwd wordt, is precies dat het de sociale ongelijkheid binnen het huidige systeem deels kan corrigeren. Theoretisch gezien bestaan er verschillende alternatieven om aan deze verzuchting tegemoet te komen. Inkomensafhankelijke boetes en progressieve boetesystemen zijn daar de bekendste voorbeelden van. De mogelijke impact van inkomensafhankelijke boetesystemen kan met de huidige wetenschappelijke kennis niet geëvalueerd worden. Volgens SWOV heeft het invoeren van een progressief boetesysteem slechts een zwak potentieel effect (daling van het aantal verkeersdoden met 5%), voornamelijk omdat de kans om op overtredingen betrapt te worden met het huidige handhavingsniveau erg klein is. Net zoals het rijbewijs met punten wordt het potentieel van deze alternatieve vormen van bestraffing beperkt door het niveau van handhaving. Zolang de pakkans niet veel malen groter wordt dan het huidige niveau, lijkt de investering in complexere vormen van bestraffing een maat voor niets.

Deze conclusie wordt eveneens ondersteund door onderzoek naar de mogelijke impact van strafverzwaring. Niet alleen blijkt het verstrenghen van straffen slechts een zeer beperkt effect te hebben op het voorkomen

van risicogedrag, het te sterk verstrengen van straffen (met een factor van meer dan 10 bijvoorbeeld) blijkt zelfs een negatief effect te hebben op de verkeersveiligheid omdat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de verkeershandhaving daardoor hun inspanningen verzwakken.

Meta-analytisch onderzoek over het effect van educatieve maatregelen zoals driver improvement cursussen maakt wel duidelijk dat het type straf wel een gunstig effect heeft op het voorkomen van recidive in het verkeer. Volgens de meest recente systematische literatuurstudie werden zelfs effecten tot 40 procent minder recidive vastgesteld. Gezien op dit moment slechts een fractie van alle veroordeelde bestuurders een verkeerscursus volgt moet dan ook aanbevolen worden om te onderzoeken hoe het toepassen van driver improvement cursussen als straf sterker kan veralgemeend worden.

Het potentieel van een puntensysteem moet geëvalueerd worden tegen de achtergrond van het algemeen verkeersveiligheidsniveau, de frequentie van overtredingen in de totale populatie bestuurders en de pakkans voor overtredingen. Een analyse van de Belgische situatie maakte in de eerste plaats duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerminst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendigd wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar volgens onze ruwe schatting 6,8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2,7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3,2 miljard kilometer al telefonerend en 8,5 miljard kilometer zonder veiligheidsgordel.

Door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden berust de identificatie van veelplegers niet alleen in eerste instantie in grote mate op toeval, maar wordt de tolerante maatschappelijke norm ook bevestigd vanuit de autoriteiten. De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Voor bestuurders die herhaaldelijk betrapt werden op verkeersovertredingen lijkt het huidige arsenaal van straffen adequaat, hoewel straffen die steunen op educatieve programma's, het diagnosticeren van probleembestuurders en het permanent monitoren van probleembestuurders meer algemeen zouden moeten toegepast worden. Daarnaast wordt aanbevolen om de volledige overtredingsgeschiedenis van elke bestuurder te registreren in een register dat door de politierechter kan geconsulteerd worden tijdens het proces.

Het eventueel binnen de huidige context invoeren van een puntensysteem mag in elk geval niet de aandacht afleiden van de absolute noodzaak om de pakkans drastisch te verhogen. Het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtreding) mag uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient dan ook een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen.

7.1 Besluit

Het potentieel van een puntensysteem moet geëvalueerd worden tegen de achtergrond van het algemeen verkeersveiligheidsniveau, de frequentie van overtredingen in de totale populatie bestuurders en de pakkans voor overtredingen. Een analyse van de Belgische situatie maakt in de eerste plaats duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerminst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendigd wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar volgens onze ruwe schatting 6,8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2,7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3,2 miljard kilometer al telefonerend en 8,5 miljard kilometer zonder veiligheidsgordel.

Hoewel de pakkans in België in het laatste decennium aanzienlijk is verhoogd, berust - door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden - de identificatie van veelplegers in grote mate op toeval. Bovendien bevestigt dit ook de tolerante maatschappelijke norm. De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal

te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Voor bestuurders die herhaaldelijk betrappt werden op verkeersovertredingen lijkt het huidige arsenaal van straffen adequaat, hoewel straffen die steunen op educatieve programma's, het diagnosticeren van probleembestuurders en het permanent monitoren van probleembestuurders meer algemeen zouden moeten toegepast worden. Daarnaast wordt aanbevolen om de volledige overtredingsgeschiedenis van elke bestuurder te registreren in een register dat door de politierechter kan geconsulteerd worden tijdens het proces.

Het eventueel binnen de huidige context invoeren van een puntensysteem mag in elk geval niet de aandacht afleiden van de absolute noodzaak om de pakkans drastisch te verhogen. Het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtreding) mag uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient dan ook een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen.

Er zijn op korte termijn verkeersveiligheidseffecten te verwachten van de invoering van een puntensysteem omdat dit samengaat met een tijdelijke verhoging van de sensibiliserings- en handhavingsinspanningen. Een puntensysteem draagt daarnaast bij tot het identificeren van veelplegers. Tot dusver ontbreekt empirisch bewijs dat zo een systeem ook op lange termijn effectief is zonder een verhoogde controle. In elk geval moet in eerste instantie ingezet worden op een verhoging van de pakkans.

Referenties

(<http://www.ibsr.be/publications/Handhaving%20en%20draagvlak%20voor%20maatregelen/Handhaving%20en%20draagvlak%20voor%20maatregelen%20-%20Attitudemeting%20over%20verkeersveiligheid.pdf>)

Abay, K.A. (2017). How Effective Are Non-Monetary Instruments for Safe Driving? Panel Data Evidence on the Effect of the Demerit Point System in Denmark. The Scandinavian Journal of Economics, Accepted Author Manuscript. doi:10.1111/sjoe.12235

Anderson, J.R., Ogden, J.D., Cunningham, W.A., Schubert-Kabban, C. (2017). An exploratory study of hours of service and its safety impact on motorists. Transport Policy, 53, pp. 161-174.

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

Benedettini, S., Nicita, A. (2009). Deterrence, incapacitation and enforcement design. Evidence from traffic enforcement in Italy. Quaderni del Dipartimento di Economia Politica, 564, August. Università Degli Studi Di Siena. Italy

Blom, M. (2011). Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart. https://www.wodc.nl/binaries/cahier-2011-6-volledige-tekst-nw_tcm28-70615.pdf. Den Haag: WODC.

Bourgeon, J.-M., & Picard, P. (2007). Point-record driving licence and road safety: An economic approach. Journal of Public Economics, 91(1-2), 235-258. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2006.05.007>

Butler, J.S., Burke, J.P., Healy, D.G., Stephens, M.M., McManus, F., & McCormack, D. (2006). Trends in RTA related spinal injuries: the post penalty points era. Irish Journal of Medical Science, 175, 20-23.

Buttler, I. (2016) Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA thematic report no. 6. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Warschau, Poland: Instytutu Transportu Samochodowego.

Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nuño, M. (2012). Driver licenses based on point systems: efficient road system strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transportation Policy, 21, 191-201

Castillo-Manzano, J.I., Castro-Nuño, M., Pedregal-Tercero, D.J. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. Accident Analysis and Prevention, 42, 987-1420.

Chen, W., Cooper, P., & Pinili, M. (1995). Driver accident risk in relation to the Penalty Point System in British Columbia. Journal of Safety Research, 26, 9-18.

Clark et al. . 2015. Enhancing offender programs to address recidivism. https://www.rtssv.org.au/sites/default/files/acrs_conference_2015_clark_et_al_enhancing_offender_programs_to_address_recidivism_revised.pdf

Clark, B. (2011). Strategies for managing recidivist speeding. C-Marc.

Clark, B. (2011). Strategies for managing recidivist speeding. Curtin, Australia: C-MARC. Retrieved from http://c-marc.curtin.edu.au/local/docs/CMARC_Fact_Sheet_10_Recidivist_speeding.pdf.

De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2010). The Deterrent Effects of Penalty Point System in Driving Licenses: A Regression Discontinuity Approach. Working paper No. 4. Italy: Dipartimento di Economia e Statistica. Università Della Calabria.

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

Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D., & Harrison, W. (1997). The Relationship Between Demerit Points Accrual and Crash Involvement. Accident Research Centre. Report 116. Victoria, Australia: Monash University.

Vias institute 2018

62

Elvik, R. (2011). Developing an accident modification function for speed enforcement. *Safety Science*, 49, 920-925.

Elvik, R., 2010a. Utviklingen i oppdagelsesrisiko for trafikkkforseelser. Rapport 1059. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Elvik, R., et al. (2012). Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway. *Accident Analysis and Prevention* 47 (2012) 146– 152.

Elvik, R., Sogge, C. V., Lager, L., Amundsen, F. H., Pasnin, L. T., Karlsen, R., & Fosli, K. (2012). Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway. *Accident Analysis & Prevention*, 47, 146–152. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.017>

Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 914–923. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.005>

ERSO (2015). Alcohol 2015. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-synthesis-2015-alcohol-detail_en.pdf

Factor, R. (2014). The effect of traffic tickets on road traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 86–91. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.010>

Farchi, S., Chini, F., Rossi, P.G., Camilloni, L., Borgia, P., Guasticchi, G. (2007). Evaluation of the health effects of the new driving penalty point system in the Lazio Region, Italy, 2001–4. *Injury Prevention*, 13, 60–64.

Federale politie (2017). Rapport verkeersinbreuken 2017. Retrieved from <http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/verkeersstatistieken/interactief/>

Focant N. (2016) Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FOD justitie (2017). Jaarlijkse statistieken van de hoven en de rechtbanken. Politierechtbanken. Data 2016.

FOD Mobiliteit & Vervoer. (2016). Aantal actieve rijbewijzen categorie B (vanaf 18 jaar) op 18 december 2015. Persoonlijke communicatie, 6 januari 2016.

FOD mobiliteit en vervoer (2017). Infociche recidive https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/wetgeving_en_reglementering/recidive.

Gebers, M.A., & Peck, R.C. (2003). Using traffic conviction correlates to identify high accident-risk drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 903–912

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

Goldenbeld <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2004-15.pdf>

Gras, M.-E. , Font-Mayolas, S. , Planes, M. & Sullman, M.J.M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. *Safety Science*, 70, 270-275.

Haque, M. (1990). Evaluation of the demerit point system in deterring traffic offenses. *Evaluation Review: A journal of Applied Science Research*, 14, 22–41.

Healy, D.G., Connolly, P., Stephens, M.M., O'Byrne, J.M., McManus, F., & McCormack, D. (2004). Speed and spinal injuries. *Injury*, 35, 908–912.

Hussain, O., Nayyar, M., Brady, F., Beirne, J., & Stassen, L. (2006). Speeding and maxillofacial injuries: Impact of the introduction of penalty points for speeding offenses. *British Journal of Oral and Maxillofacial Surgery*, 44, 15–19

Izquierdo, F.A., Ramírez, B.A., McWilliams, J.M., & Ayuso, J.P. (2011) The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 911–922

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

Liberatti, C.L.B., Maffei de Andrade, S., & Soares, D.A. (2001). The new Brazilian traffic code and some characteristics of victims in southern Brazil. *Injury Prevention*, 7, 190–193.

Maffei de Andrade, S., Soares, D.A., Matsuo, T., Liberatti, C.L.B., & Iwakura, M.L.H. (2008). Road injury-related mortality in a medium-sized Brazilian city after some preventive interventions. *Traffic Injury Prevention*, 9, 450–455.

Meesmann, U., Sloomans F.; Ost, G. & Boets S. (2015). Opnieuw geschikt voor het verkeer? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. *European Transport Research Review*, 2, 25–30.

Milulic, J. (2007). Penalty points systems: efficient technique of enforcement and prevention. Road safety on four continents. 14th International Conference, Bangkok, Thailand 14–16 November 2007. Conference Proceedings. Stockholm: Swedish National Road and Transport Research Institute, VTI.

Møller, M., & Kallberg, V.-P. (2012). Safety outcomes of DPS. Chapter 8 in: Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.). (2012). Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Montag, J. (2010). Radical change in traffic law: effects on road safety in the Czech Republic. Available at Social Science Research Network: <http://ssrn.com/abstract=1595882>. Accessed September 2010

Novoa, A.M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., Tobías, A., Zori, P., & Borrell, C. (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: a time-series study. *American Journal of Public Health* 100, 2220–2227.

Novoa, A.M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró R, et al., (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: a time-series study. *American Journal of Public Health*, 100, 2220–2227

Pelssers, B. (2017) Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014. Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Presscenter (2017). Verbetering van de verkeersveiligheid - Tweede lezing. Retrieved from <http://www.presscenter.org/nl/pressrelease/20171208/verbetering-van-de-verkeersveiligheid-tweede-lezing>

Pulido, J., Lardelli, P., de la Fuente, L., Flores, V.M., Vallejo, F., Regidor, E., (2010). Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 64, 274–276

Redelmeier, D.A., Tibshiriani, R.J., & Evans, L. (2003). Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. *The Lancet*, 361, 2177–2182.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Roca, J., Tortosa, F. (2008). The effectiveness of the penalty point system on road safety. *Securitas Vialis*, 1, 27–32.

Royal Society for the Prevention of Accidents (2013). Road safety and in-vehicle monitoring (black box) technology. Retrieved from <http://www.rosipa.com/roadsafety/info/black-box-technology.pdf>

Saeed, A., Khan, I., Dunne, O., Stack, J., Beatty, S. (2010). Ocular injury requiring hospitalisation in the South East of Ireland: 2001–2007. *Injury, International Journal of the Care of the Injured*, 41, 86–91

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

Vias institute 2018

64

Simpson, H., Chinn, L., Stone, J., Elliott, M., Knowles, J., (2002). Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers. Crowthorne, Berkshire, UK: Transport Research Laboratory (TRL).

Slootmans, F. (2016). Statistisch Rapport 2016 Handhaving: controle en sancties. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Slootmans et al., 2017 - https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Rehabilitation_courses_as_alternative_measure_for_drunk_driving_offenders_13062017_pending_approval.pdf

Sweedler, B. and Stewart, K. (2007), Unlicensed Drivers: How Big Is the Problem and What Can Be Done About It? An International Perspective, In proceedings of the Fit to Drive, 2nd International Traffic Expert Congress, Eds. Wolf Nickel and Ralf Risser, Vienna, Austria, June 2007.

SWOV (2012). Demerit point systems. SWOV Factsheet, september 2012. SWOV, Leidschendam

Sze, N.N., Wong, S.C., Pei, X., Choi, P.W., & Lo, Y.K.(2011). Is a combined enforcement and penalty strategy effective in combating red light violations? An aggregate model of violation behavior in Hong Kong. Accident Analysis and Prevention, 43, 265–271.

Vlakveld, W. (2004). Het effect van puntenstelsels op de verkeersveiligheid. Leidschendam:SWOV.

Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. Accident Analysis & Prevention, 84, 27–37. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>

Wong, S.C., Wong, C.W., & Sze, N.N.(2008). Attitudes of public light bus drivers to penalties to combat red light violations in Hong Kong. Transport Policy, 15, 43–54

Zambon, F., Fedeli, U., Milan, G., Brocco, S., Marchesan, M., Cinquetti, S., & Spolaore, P. (2008). Sustainability of the effects of the demerit points system on seat belt use: a region-wide before-and-after observational study in Italy. Accident Analysis and Prevention, 40, 231–237.

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





Rapport de recherche n° 2018-R-07-FR

Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant



Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant

Rapport de recherche n° 2018-R-07-FR

Depot nr.: D/2018/0779/37

Auteurs: Peter Silverans, Ricardo Nieuwkamp & Wouter Van den Berghe

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : l'institut Vias

Date de publication : 02/05/2018

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant, Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel: Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer.

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Table de matières

Table de matières	3
Remerciements	5
Résumé	6
Samenvatting	8
Summary	10
1 Introduction	12
2 Introduction d'un permis à points comme mesure contre la récidive	14
2.1 Étude sur l'efficacité des systèmes à points	14
2.1.1 De Schrijver & Van den Berghe (2015)	14
2.1.2 Goldenbeld (2017) - Safetycube review	14
2.2 Évaluation récente de l'effet en France, en Autriche et en Espagne	16
2.2.1 Espagne	16
2.2.2 France	18
2.2.3 Autriche	18
2.3 Portée sociale	18
2.4 Effets attendus en Belgique	19
3 Contrôles policiers	21
3.1 L'importance des contrôles policiers	21
3.2 Estimation de la probabilité de se faire prendre pour des infractions	21
3.2.1 Cadre théorique	21
3.2.2 Méthodes pour estimer la probabilité de se faire prendre	23
3.2.3 Conduite sous influence d'alcool	23
3.2.4 Vitesse	27
3.2.5 Port de la ceinture	31
3.2.6 Distraction due à l'usage du GSM	32
3.2.7 Contrôle par la police	33
3.3 Probabilité subjective de se faire attraper	34
3.4 Effet estimé de l'augmentation de la probabilité de se faire prendre	36
3.4.1 Alcool	36
3.4.2 Vitesse	37
3.4.3 Port de la ceinture	39
3.4.4 GSM	39
3.5 Portée sociale	39
3.6 Conclusion sur la probabilité de se faire prendre et le nombre de contrôles	41
4 Autres mesures contre la récidive	42
4.1 Driver improvement	42
4.2 Programme d'éthylotest antidémarrage	43
4.3 Examens de réintégration	44
4.4 Modification de la définition légale et de la peine en cas de récidive en matière de circulation routière	45

institut Vias 2018	4
4.4.1	Cadre légal _____ 45
4.4.2	Impact attendu _____ 45
4.5	Sensibilisation et influence des normes sociales _____ 46
5	Mesures alternatives et innovantes pour prévenir les récidives _____ 49
5.1	Surveillance via une boîte noire des contrevenants et système ISA _____ 49
5.2	Augmentation du montant des amendes _____ 49
5.3	Systèmes d'amendes progressives _____ 50
5.4	Amendes en fonction des revenus _____ 52
6	Problèmes spécifiques à la répression routière _____ 54
6.1	Conduite sans permis/déchéance du droit de conduire _____ 54
6.2	Délits de fuite _____ 55
6.3	Les détecteurs de radars et autres systèmes pour contourner les contrôles _____ 56
6.4	Communication en matière de répression _____ 57
7	Conclusions et recommandations _____ 58
7.1	Conclusion _____ 60
Références	_____ 62

Remerciements

Les auteurs et l'institut Vias tiennent à remercier les personnes et organisations suivantes pour leur contribution très appréciée à cette étude :

- Annelies Heeren, Denis Hendrichs, Marc Vansnick et Martine Indot pour leurs commentaires critiques concernant les versions antérieures du rapport et leur collaboration enthousiaste et efficace au projet.
- Stef Willems en Benoit Godart pour avoir relu et corrigé le rapport. Les fautes restantes restent évidemment imputables aux auteurs.

Résumé

Cette étude s'intéresse à l'effet attendu d'une série de mesures de sécurité routière visant à lutter contre la récidive en matière d'infractions au code de la route. Outre l'analyse des effets d'un permis de conduire à points, ce rapport aborde également d'autres mesures, comme l'intensification des contrôles policiers, la multiplication des cours d'amélioration de la conduite et des examens de réintégration, l'application plus générale d'un programme éthylotest antidémarrage et l'élargissement de la définition légale de récidive au volant combinée avec une peine plus lourde en cas de récidive. Par ailleurs, le potentiel de mesures plus innovantes a également été évalué : la surveillance des contrevenants via la technologie de la boîte noire, un possible système d'amendes progressives et l'augmentation du montant des amendes.

En ce qui concerne le permis à points, une analyse systématique de la littérature internationale a montré que l'introduction d'un permis à points coïncidait dans la plupart des pays avec une diminution temporaire du nombre d'accidents de la route. Ces diminutions sont toutefois de courte durée - généralement un an. Par ailleurs, ces effets sont surtout dus à l'augmentation temporaire de la répression et de la communication à cet égard. L'interprétation la plus économique est par conséquent que les diminutions temporaires ne peuvent être attribuées au système de points, mais sont dues aux intensifications temporaires des activités de contrôles policières (contrôles et campagnes d'information). Par ailleurs, la littérature indique que l'efficacité d'un système à points dépend de la probabilité (beaucoup) plus élevée d'être pris en infraction (sans que la littérature mentionne des recommandations concernant le minimum de contrôles à effectuer). C'est pourquoi une analyse détaillée de la probabilité d'être pris en infraction a été réalisée pour les principaux comportements répréhensibles au volant en Belgique. Il en est ressorti qu'en Belgique, la probabilité d'être pris en infraction (à l'exception des excès de vitesse) est, tant en valeur absolue que dans une perspective internationale, assez faible. Sur base des données belges disponibles, nous estimons qu'en Belgique, il faut rouler en moyenne 68 000 kilomètres sous l'influence d'alcool avant d'être contrôlé. Pour le fait de téléphoner au volant, il faut compter 27 500 kilomètres et pour l'absence du port de la ceinture, 110 000 kilomètres.

Bien que la probabilité d'être pris en excès de vitesse est plus importante que pour les autres comportements à risque, les données indiquent que seule une infraction est enregistrée par 2 000 kilomètres parcourus à une vitesse trop élevée. En pratique, cela signifie que le conducteur belge moyen se voit seulement infliger qu'une amende pour excès de vitesse tous les deux ans malgré le fait que l'on roulerait en Belgique, selon des estimations approximatives, 6,8 milliards de kilomètres en ignorant les limitations de vitesse.

Aux vues des conclusions ostensiblement favorables des évaluations internationales sur la rentabilité liée à l'augmentation du nombre de contrôles policiers pour tous les types d'infractions, ce rapport recommande vivement d'augmenter de façon structurelle et durable les mesures de contrôles d'infractions majeures et d'au moins doubler à court terme la probabilité d'être pris en infraction. Bien qu'il soit difficile de réaliser une estimation précise sur base des données actuellement disponibles, ce doublement présente en Belgique le potentiel de réduire le nombre de victimes de la route liées à la consommation excessive d'alcool d'environ 10 pour cent, les accidents mortels dus à l'absence du port de la ceinture d'environ 4 pour cent et les accidents dus à la distraction d'environ 6 pour cent. Pour les victimes de la route dues à une vitesse excessive, l'estimation est plus difficile étant donné que les effets sont très limités en raison des endroits où les contrôles sont réalisés. Selon une estimation approximative, doubler les contrôles de vitesse avec radars automatiques et mobiles (en présence/en l'absence d'agents qualifiés) pourrait potentiellement réduire de 5 à 10 pour cent le nombre total des victimes de la route. Une condition nécessaire pour un effet durable de l'augmentation du nombre de contrôles est néanmoins qu'il y ait suffisamment de contrôles non annoncés et non relayés par les applications GPS sociales. A cet égard une évaluation de l'impact des avertisseurs de radar et d'autres systèmes d'information connectées sur la sécurité routière s'impose. Ceci permettrait également d'évaluer les moyens nécessaires pour contourner l'impact négatif de ces systèmes sur les comportements au volant.

Une des conséquences du manque actuel de mesure de répression est une efficacité limitée de toutes les autres mesures contre la récidive. En effet, la plupart des infractions et des cas de récidives ne sont pas enregistrées par la police. Une évaluation des mesures actuellement disponibles pour lutter contre la récidive est aussi très limitée en raison du manque de données concernant l'ampleur du groupe des récidivistes officiellement répertoriés et de leur profil. Sur base des évaluations des meilleures pratiques internationales, il s'avère que l'élargissement des examens de réintégration, des formations d'amélioration de la conduite et

le programme éthylotest antidémarrage auront des effets positifs sur le taux de récidives. L'élargissement de la définition légale de récidive sur la route et l'obligation en découlant d'imposer des examens de réintégration auront en théorie un effet positif. A ce jour, des données sont encore nécessaires pour évaluer l'effet de telles mesures dans la pratique.

En ce qui concerne les innovations en matière de mesures contre la récidive, l'évaluation actuelle indique que peu d'effets sont attendus des systèmes d'amendes progressives, vu la faible probabilité d'être pris en infraction. Des études internationales montrent clairement que, malgré un léger effet des hausses limitées des amendes (élasticité des prix), celles-ci n'ont qu'un impact limité parmi le groupe des récidivistes. Dans le contexte actuel, des mesures fondées sur une surveillance et un contrôle intensifs des conducteurs à risques par le biais des technologies embarquées - comme un programme éthylotest antidémarrage ou le contrôle de la vitesse par la technologie de la boîte noire - sont davantage susceptibles de produire un effet clair sur le taux de récidives. La faisabilité pratique et la fiabilité d'un programme possible pour les chauffards basé sur le contrôle systématique de leur comportement doivent toutefois d'abord encore être testées.

La probabilité d'être pris en infraction en Belgique est actuellement trop faible pour réduire les comportements à risques sur la route. De plus, le risque est statistiquement très faible de constater des faits à répétition et d'interpeller les récidivistes. Considérant que l'ensemble des mesures possibles contre la récidive reposent sur l'identification et l'interpellation des récidivistes (certainement en cas d'infractions graves et dangereuses), ces mesures peuvent uniquement fonctionner si la probabilité d'être pris en infraction atteint un niveau suffisamment élevé. Le présent rapport en conclut dès lors qu'il faut en priorité veiller à au moins doubler la probabilité d'être pris en infraction, et ce pour toutes les comportements impliquant une augmentation du risque d'accident. La littérature démontre qu'il s'agit d'une mesure rentable pour augmenter la sécurité routière. Par ailleurs, toutes les enquêtes belges montrent que, contrairement au permis à points, l'augmentation des mesures de contrôle est soutenue par une majorité de la population, condition nécessaire à l'application durable d'une mesure de sécurité routière.

L'analyse de la situation belge montre par ailleurs clairement que les comportements à risques sur la route ne se limitent pas à un petit groupe de récidivistes, mais sont largement répandus dans l'ensemble de la population. C'est le reflet d'une norme sociale laxiste et tolérante face aux comportements à risques sur la route, ce qui perpétue le problème. Sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, 6,8 milliards sont chaque année parcourus en dépassant la limite légale, 2,7 milliards de kilomètres sous l'influence de l'alcool, 3,2 milliards de kilomètres au téléphone et 8,5 milliards de kilomètres sans porter la ceinture de sécurité. Vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police, l'identification des récidivistes relève surtout du plus grand des hasards. Les autorités confirment en outre cette norme sociale tolérante.

La façon la plus efficace de rompre ce cercle vicieux et de contrôler et punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité d'attraper les contrevenants. Pour augmenter au maximum la perception du risque d'être pris en infraction et canaliser les effets secondaires motivationnels non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien établie. Cela peut sembler contre-intuitif, mais nous conseillons de communiquer publiquement de façon très prudente sur les faibles risques d'être attrapé en cas d'infractions et l'ampleur réelle du nombre d'infractions en Belgique. En cas de communication trop ouverte, un effet négatif peut être attendu tant sur la perception de la faible probabilité de se faire prendre que sur la norme sociale déjà trop tolérante. Cela peut se faire en développant une stratégie de communication fondée sur la constatation qu'une large majorité de conducteurs respecte généralement les règles et sur la base des statistiques relatives au nombre de conducteurs attrapés et jugés.

Par ailleurs, l'augmentation de la probabilité d'être pris en infraction en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence pour les objectifs qualitatifs à lier aux objectifs quantitatifs concernant la distribution des contrôles sur les moments à risque, les endroits à risque et des groupes à risque. Afin de contrôler si les contrevenants et les récidivistes jugés respectent les peines imposées, il faut également accorder suffisamment d'attention aux contrôles policiers des documents de bord et de la validité du permis de conduire. Plus de conducteurs seront jugés en tant que récidivistes, plus le besoin d'une pression suffisamment importante quant au respect des conditions de la peine augmentera.

Samenvatting

Dit onderzoek bestudeert het te verwachten effect op de verkeersveiligheid van een reeks maatregelen om recidive voor verkeersovertredingen te bestrijden. Naast de analyse van de effecten van een rijbewijs met punten wordt ook aandacht besteed aan andere maatregelen, zoals het intensifiëren van de politiecontroles, het uitbreiden van driver improvement cursussen en herstelexamens, het algemener toepassen van het alcoholslotprogramma en het verruimen van de wettelijke definitie van recidive in het verkeer in combinatie met een strengere bestraffing van recidive. Daarnaast werd ook het potentieel van meer innovatieve maatregelen geëvalueerd: het monitoren van snelheidsovertreders via black box technologie, een mogelijk progressief boetesysteem en het verhogen van de boetebedragen.

Wat het rijbewijs met punten betreft bleek uit een systematische analyse van de internationale literatuur dat het invoeren van een puntensysteem in de meeste landen samen ging met een tijdelijke daling van het aantal verkeersongevallen. Deze daling blijkt echter vrijwel over van korte duur – typisch een jaar – en bovendien blijken deze effecten vooral te danken te zijn aan de tijdelijke verhoging van de verkeershandhaving en de daarbij horende communicatie. De meest spaarzame interpretatie is dan ook om de tijdelijke effecten die vastgesteld niet aan het puntensysteem zelf toe te schrijven, maar wel aan de tijdelijke verhoging van de handhavingsactiviteiten (controles en campagnes). Daarnaast geeft de literatuur ook aan dat opdat een puntensysteem überhaupt effectief zou kunnen zijn de pakkans (zeer) hoog moet zijn, zonder evenwel richtlijnen te geven over het vereiste minimumniveau van politiecontroles. Daarom werd een gedetailleerde analyse gemaakt van de pakkans voor de belangrijkste verkeersovertredingen in België. Hieruit bleek dat de kans om in België door de politie betrapt te worden op overtredingen (uitgezonderd voor snelheidsovertredingen) zowel in absolute zin als in internationaal perspectief te laag is. Zo schatten we op basis van de beschikbare Belgische data dat men in België gemiddeld 68.000 kilometer onder invloed van alcohol moet rijden voor één geregistreerde overtreding. Voor telefoneren achter het sturen komen we uit op 27.500 kilometer in overtreding, voor het niet dragen van de gordel op 110.000 kilometer. Alhoewel de pakkans voor snelheidsovertredingen met één geregistreerde overtreding per 2000 kilometer afgelegd boven de snelheidslimiet duidelijk hoger ligt dan voor de andere risicovolle gedragingen, betekent dit in de praktijk dat de gemiddelde Belgische bestuurder slechts eens om de twee jaar een snelheidsboete krijgt ondanks het feit dat in België jaarlijks volgens een ruwe schatting 6.8 miljard kilometer te snel gereden wordt.

Gezien internationale evaluaties van de kost-effectiviteit van het opdrijven van het aantal politiecontroles voor alle types overtredingen duidelijk zeer positief zijn, is de belangrijkste aanbeveling van dit rapport dan ook om de pakkans voor de belangrijkste overtredingen structureel en duurzaam te verhogen en op korte termijn minstens te verdubbelen. Alhoewel het moeilijk is om op basis van de momenteel beschikbaar data een precieze schatting te maken heeft deze verdubbeling in België het potentieel om het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden te verminderen met ongeveer 10 procent, om dodelijke ongevallen ten gevolge van het niet dragen van de gordel te verminderen met ongeveer 4 procent en om ongevallen te wijten aan afleiding in het verkeer te verminderen met ongeveer 6 procent. Voor snelheidsgerelateerde verkeersdoden is de schatting moeilijker te maken gezien de effecten daarvan sterk gelimiteerd zijn door de locaties waarop gecontroleerd wordt. Volgens een ruwe schatting zou het verdubbelen van zowel bemande als onbemande snelheidscontroles het potentieel hebben om 5 à 10 procent van alle verkeersdoden te kunnen vermijden. Een voorwaarde voor een duurzaam effect van het verhogen van de handhavingsactiviteiten is daarbij wel dat er voldoende onaangekondigde en niet door places-of-interest functies van geconnecteerde GPS applicaties aangekondigde controles uitgevoerd worden. Hiertoe dient in eerste instantie een evaluatie gemaakt te worden van de impact van radarverkliekers en andere geconnecteerde waarschuwingssystemen op de verkeersveiligheid en van middelen om de negatieve impact van waarschuwingssystemen op het rijgedrag te beperken.

Een belangrijke implicatie van het huidige te lage handhavingsniveau is dat de effectiviteit van alle andere maatregelen tegen recidive sterk beperkt wordt doordat het overgrote deel van de overtredingen en van de recidivegevallen niet door de politie geregistreerd worden. Een evaluatie van het huidige arsenaal van maatregelen tegen recidive wordt sterk beperkt door het gebrek aan data over de omvang van de groep officieel geregistreerde recidivisten en hun profiel. Op basis van internationale best practice evaluaties blijkt wel dat het verder uitbreiden van herstelexamens, driver improvement cursussen en van het alcoholslotprogramma positieve effecten op het optreden van recidiven zal hebben. Ook het verruimen van de wettelijke definitie van recidive in het verkeer en de daaraan gekoppelde verplichting om herstelexamens

op te leggen moet in theorie een positief effect hebben, al ontbreken momenteel de data om het effect ervan in de praktijk te evalueren.

Wat de meer innovatieve maatregelen tegen recidive betreft, blijkt uit de huidige evaluatie dat met de huidige lage pakkans weinig effect verwacht kan worden van progressieve boetesystemen. Internationaal onderzoek maakt daarnaast duidelijk dat ondanks een klein effect van beperkte verhogingen van de boetes (prijselasticiteit), niet veel kan verwacht worden van de verhoging van de boetes in de groep veelplegers. Binnen de huidige context kan wel verwacht worden dat maatregelen gebaseerd op een intensieve controle en monitoring van risicobestuurders door technologie in de wagen - zoals een alcoholslotprogramma of het monitoren van snelheidsgedrag door black box technologie - wel een duidelijk effect zullen hebben op het optreden van recidive. De praktische haalbaarheid en betrouwbaarheid van een mogelijk programma voor snelheidsovertreders gebaseerd op systematische monitoring van hun snelheidsgedrag moet echter eerst nog uitgetest worden.

De pakkans in België is momenteel niet enkel te laag om risicogedrag in het verkeer af te schrikken, maar heeft ook tot gevolg dat de kans om herhaalde overtredders en recidive vast te stellen statistisch gezien zeer laag is. Gezien alle mogelijke maatregelen tegen recidive uiteindelijk berusten op het identificeren en betrappen van herhaalde overtredders (zéker van ernstige en gevaarlijke overtredingen) kunnen deze alleen werken mits de pakkans een voldoende hoog niveau haalt.

De hoofdconclusie van dit rapport is dan ook dat in de eerste plaats prioritair werk moet gemaakt worden van het minstens verdubbelen van de pakkans voor alle risicovolle verkeersovertredingen. Uit de literatuur blijkt dat dit een kost-effectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Uit alle Belgische enquêteonderzoek blijkt bovendien dat deze - in tegenstelling tot het rijbewijs met punten - door een grote meerderheid van de bevolking gedragen wordt, wat een noodzakelijke voorwaarde vormt om een verkeersveiligheidsmaatregel duurzaam te blijven toepassen.

De analyse van de Belgische situatie maakt verder duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerm minst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendig wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar ongeveer 6.8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2.7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3.2 miljard kilometer al telefonierend en 8.5 miljard kilometer zonder veiligheidsgordel. Door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden berust de identificatie van veelplegers niet alleen in eerste instantie in grote mate op toeval, maar wordt de tolerante maatschappelijke norm ook bevestigd vanuit de autoriteiten.

De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Het lijkt misschien contra-intuïtief, maar we bevelen aan om in publieke communicatie erg voorzichtig te communiceren over de zeer lage kans om betrapt te worden op overtredingen en over de reële omvang van het aantal overtredingen in België. Zoniet kan een negatief effect op zowel de subjectieve pakkans als op de toch al te tolerante sociale norm verwacht worden. Dit kan door een communicatiestrategie uit te werken vertrekkend van de vaststelling dat een ruime meerderheid van de bestuurders zich meestal aan de regels houdt en op basis van statistieken over het aantal wel betrapte en veroordeelde bestuurders.

Daarnaast mag het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtredding) uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen over de verdeling van de controleactiviteiten over risicotijdstippen, risicolocaties en risicodoelgroepen. Om te controleren of veroordeelde overtredders en recidivisten zich aan de opgelegde straffen houden dient daarbij ook voldoende aandacht besteed te worden aan staandehoudingen door de politie waarin de boorddocumenten en de geldigheid van het rijbewijs gecontroleerd worden. Naarmate meer bestuurders als recidivist veroordeeld worden vergroot immers ook de noodzaak van een voldoende hoge handhavingsdruk op het naleven van de strafvoorwaarden.

Summary

In this report the expected effect on road safety of measures to prevent recidivism for traffic offences is analyzed and discussed. Besides an analysis of the effects of a demerit point licensing system, the report also discusses other possible measures, such as the intensification of police checks, the extension of driver improvement courses and psycho-medical exams, a wider application of alcohol interlock programs and the enlargement of the legal definition of recidivism in traffic in combination with more severe sanctions for repeat offenders. At the same time, the potential of several more innovative measures were evaluated: monitoring recidivists for speeding by means of black box technology, possible progressive sanctioning systems and increasing fines.

The present systematic analysis of the international literature showed that the introduction of a demerit point systems coincided with a temporary decline in the number of traffic accidents in most countries. The observed declines appeared of short duration - typically one year - and the decline appeared mostly due to the temporary increase of traffic enforcement and accompanying campaigns at the time of introducing the point system. Hence, the most parsimonious interpretation is that the observed temporary declines are not due to the point system itself, but rather to the temporary increase in enforcement (police checks and campaigns). Moreover, the literature also concludes that a necessary precondition for a demerit point system to be effective is a (very) high probability to get checked by the police. Unfortunately, the literature does not specify what the recommended minimum level of enforcement ought to be. A detailed analysis of the probability to get checked by the police for the major traffic infractions in Belgium shows that - except for speeding offences - the probability to get checked is too low, both in absolute numbers as compared to other countries. Based on the latest available Belgian data, it is estimated that on average 68.000 kilometers have to be driven under the influence of alcohol per registered DUI offence. For hand held telephone use, 27.500 kilometer has to be driven while using the phone per offence. For not wearing the seat belt 110.000 kilometers driven without a seatbelt correspond with one registered offence. With 2000 kilometer driven over the speed limit per registered speeding offence, the probability to get fined for speeding is higher. In practice, however, the average Belgian driver only gets fined for speeding once every two years despite the fact that each year the Belgian drivers drive 6.8 billion kilometers over the speed limit.

International evaluations of the cost-effectiveness of increasing the number of police checks for all types of violations are clearly positive. The most important recommendation of this report is therefore to structurally and sustainably increase the chance of being caught for the most important violations, starting with a twofold increase of the enforcement efforts in the short term. Although it is difficult to make a precise estimate on the basis of currently available data, this doubling in Belgium has the potential to reduce the number of alcohol-related fatalities by approximately 10 percent, to reduce fatal accidents caused by not wearing the belt by about 4 percent and to reduce accidents due to distraction in traffic by about 6 percent. For speed-related road fatalities, the estimate is more difficult to make since the effects of speed enforcement are largely limited to the controlled locations. According to a rough estimate, doubling both manually operated and automated speed checks could have the potential to prevent 5 to 10 percent of all road deaths. A condition for a sustainable effect of increasing the enforcement activities is that sufficient unannounced speed checks are performed. The effect on road user behaviour of the announcement of speed checks by place-of-interest functions in GPS systems and smart phone apps should be evaluated in further research together with further research on means to minimize the negative impact of connected warning systems on driving behaviour.

An important implication of the current too low enforcement level is that the effectiveness of all possible measures against recidivism is severely limited by the fact that the vast majority of offenses and recidivism cases are not registered by the police. An evaluation of the current arsenal of measures against recidivism is strongly limited by the lack of data about the size of the group of officially registered recidivists and their profile. Based on international best practice evaluations, it appears that the further enlargement of psycho-medical examinations, driver improvement courses and the alcohol interlock program will have positive effects on the occurrence of recidivism. Extending the legal definition of recidivism in traffic and the associated obligation to succeed in psycho-medical examinations and theoretical and practical driving exams should theoretically have a positive effect. Unfortunately, the currently available data do not allow to evaluate the impact of these measures in practice.

As far as the more innovative measures against recidivism are concerned, the current evaluation shows that with the current low enforcement level, little effect can be expected from progressive fines. International

research also shows that - despite a small effect of limited increases in fines (price elasticity) - not much can be expected from the increase in fines in the group of repeat offenders. In the current context it can be expected that measures based on intensive monitoring of risk drivers by technology in the car - such as an alcohol interlock program or monitoring of speed behavior by black box technology - will have a clear effect on the occurrence of recidivism. The practical feasibility and reliability of a possible program for speed offenders based on systematic monitoring of their speed behavior is currently tested by Vias institute.

The probability of detection in Belgium is currently not only too low to deter risky behavior in traffic, but also means that the chance of detecting repeated offenders and recidivism is statistically very low. In view of the fact that all possible measures against recidivism are ultimately based on the identification and detection of repeated offenders (certainly of serious and dangerous violations), these can only work if the chance of getting caught is sufficiently high.

The main conclusion of this report is therefore that the first priority should be to at least double the risk of being caught for all dangerous traffic violations. The literature shows that this is a cost-effective measure to increase road safety. Belgian survey research shows that increased traffic enforcement is supported by a large majority of the population, which is a necessary condition for the sustainable application of any road safety measure. At the same time, the public support for a demerit point system is currently low.

The analysis of the Belgian situation shows that risky behavior in traffic is by no means limited to a small group of repeat offenders, but is widespread among the total population of drivers. This reflects a lax and tolerant social norm regarding risky behavior in traffic, which perpetuates the problem. On an annual total of 102 billion kilometers traveled in traffic in Belgium, approximately 6.8 billion kilometers are traveled each year over of the legal limit; 2.7 billion kilometers are driven under the influence of alcohol, 3.2 billion kilometers while calling and 8.5 billion kilometers without seatbelt. Due to the low probability of being effectively controlled by the police, the identification of multiple offenders is not only largely due to coincidence, but also endorses the overly tolerant social norm by the authorities.

The most effective way to break both this vicious circle and to adequately control and punish recidivists is to drastically and sustainably increase the chance of being caught. In order to maximize the subjective chance of being caught and to channel unwanted motivational side effects, this must be accompanied by a well-thought-out communication strategy. It may seem counter-intuitive, but we recommend to communicate very carefully in public communications about the very low probability of being caught for traffic offenses and about the actual size of the number of violations in Belgium. Otherwise, a negative effect on both the subjective chance of being caught and on the already too tolerant social norm can be expected. This can be done by working out a communication strategy starting from the observation that a large majority of road users usually stick to the rules and on the basis of statistics on the number of drivers who have been caught and convicted.

In addition, increasing the probability of detection in general quantitative terms (number of police checks per year per type of violation) obviously should not be at the expense of the qualitative organization of the controls in function of target groups, locations and times with a specifically increased risk. In addition to quantitative targets on the absolute number of police checks, a reference framework must be developed for linking qualitative targets to the quantitative objectives on the distribution of the control activities over at risk times, locations and target groups. In order to check whether convicted offenders and repeat offenders abide the imposed penalties, sufficient attention must also be paid to check driver's documents. As more drivers are convicted as repeat offenders, the need for a sufficiently high enforcement pressure on compliance with the criminal conditions also increases.

1 Introduction

La lutte contre la récidive sur la route est un objectif central de la politique en matière de sécurité routière de l'accord de gouvernement actuel.¹ Une lutte efficace et dynamique contre la récidive routière exige une évaluation précise de l'efficacité des coûts des mesures possibles pour limiter la récidive. Dans le cadre légal belge actuel, différentes mesures s'intéressent spécifiquement à la prévention de la récidive :

- (1) la définition (croisée) plus large de la récidive pour les infractions graves au code de la route et les peines plus sévères qui en découlent,
- (2) la possibilité dont dispose le juge de police d'imposer des formations à la conduite en guise de mesure alternative,
- (3) l'obligation d'un programme éthylotest antidémarrage,
- (4) le passage imposé d'examen de réintégration,
- (5) l'augmentation de la probabilité de se faire prendre, les récidivistes courant ainsi un risque accru d'être attrapés,
- (6) les campagnes de sensibilisation à grande échelle.

Pour chacune de celles-ci, il convient de vérifier dans quelle mesure leur introduction mènerait à une diminution du nombre des victimes de la route.

Outre ces mesures classiques, on entend régulièrement en Belgique un appel à introduire un permis de conduire à points. Au sein de l'Union européenne, 22 des 28 États membres disposent déjà de l'une ou l'autre forme de système à points en matière d'infractions au code de la route. La grande popularité des systèmes à points est également souvent évoquée par ses partisans comme argument, pour également introduire un tel système en Belgique. Sur la base d'une analyse détaillée des faits disponibles, le projet européen BestPoint (Van Schagen & Machata, 2013) est tout de même arrivé à la conclusion qu'un système à points mène à une diminution du nombre des victimes de la route pendant environ la seule année suivant son introduction. Au fil des années suivantes, plus aucun effet n'est constaté. Par ailleurs, on ne peut savoir si cet effet temporaire doit être attribué au système à points ou à l'augmentation temporaire de la probabilité subjective ou objective de se faire prendre en raison de la sensibilisation et de la répression accrue accompagnant l'introduction d'un système à points (cf. De Schrijver & Van den Berghe, 2015 pour une discussion des faits).

Sur la base de cette conclusion, deux questions à étudier se posent : (1) dans quelle mesure le type spécifique du système à points peut être optimisé pour éventuellement répertorier des effets à plus long terme et (2) si les coûts liés à l'introduction d'un tel système compensent le gain limité (cf. caractère temporaire des effets) qui peut être attendu au niveau de la sécurité routière.

On se demande en outre si d'autres mesures alternatives visant la prévention de la récidive devraient être envisagées. En analogie au programme éthylotest antidémarrage - qui comporte, outre le blocage du démarreur après un test de l'haleine positif, un contrôle et une supervision de tous les résultats à l'éthylotest - on peut, par exemple, envisager de contrôler les vitesses de roulage de récidivistes en rendant obligatoires les event data recorders (boîtes noires) et/ou les limiteurs de vitesse.

Au lieu d'un système à points pour punir plus sévèrement les récidivistes, on devrait également envisager d'introduire un système d'amendes progressives ou d'alourdir le montant des amendes et les peines.

Sur la base de la littérature internationale consacrée aux liens entre les infractions (à répétition) et les accidents, il convient a priori de tempérer les attentes sur l'impact possible des mesures antirécidive en matière de sécurité routière. Ceci est bien argumenté et calculé dans un rapport de la SWOV (Stichting

¹ Le gouvernement vise une approche systématique de la récidive. Dans ce cadre, il examine les instruments les plus appropriés tels que par exemple : une identification plus rapide des infractions graves ; un retrait plus rapide du permis de conduire suivi d'un nouvel examen de conduite ; un permis à points ; l'obligation de suivre une formation ; une augmentation des amendes...

([http://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord de Gouvernement - Regeerakkoord.pdf](http://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord%20de%20Gouvernement%20-%20Regeerakkoord.pdf))

Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid - Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière) datant de 2009 (Goldenbeld et al., 2009). On constate tout d'abord que les différences interindividuelles dans le nombre d'infractions enregistrées au code de la route sont un signe précurseur très faible des différences interindividuelles dans les accidents. La corrélation entre le nombre d'infractions et d'accidents causés par ces personnes est seulement d'un ordre de grandeur de 0,20, ce qui implique que la survenance d'accidents peut uniquement être prédite pour 4 % si l'on se fonde sur les antécédents des récidivistes en matière d'amendes. C'est d'abord dû au fait que la majorité des infractions au code de la route n'est pas constatée par la police, à savoir que les infractions enregistrées sont seulement un faible indicateur du nombre réel d'infractions commises par une personne. Selon la SWOV (Goldenbeld, 2009), la part du groupe de récidivistes de la route peut se situer dans un ordre de grandeur de 2 à 9 pour cent (selon le degré de sévérité de la définition). Ce groupe serait responsable de 7 à 23 % des accidents en tort, également selon des différences dans la définition. Ces estimations montrent clairement que le gain en termes de sécurité routière restera limité même si l'on arrivait à définir et à suivre systématiquement les récidivistes. Sur la base de ces données et d'autres informations, la SWOV conclut dès lors que - en ce qui concerne les Pays-Bas - seule une dizaine de victimes de la route max. pourrait être évitée chaque année si l'on mettait en place un règlement strict des récidives incluant un très grand éventail d'infractions.

Lors de l'évaluation du potentiel des différentes mesures possibles en matière de récidive, ces mesures ne doivent pas uniquement être évaluées sur leur effet spécifique en termes de récidive, mais également sur l'effet préventif général qu'elles pourraient avoir sur la prévention des infractions dans l'ensemble de la population des conducteurs - ce qui pourrait se traduire par un gain beaucoup plus important au niveau de la sécurité routière.

L'objectif de la présente étude est dès lors de répertorier les effets attendus de toutes les mesures suggérées lors de leur application en Belgique. En combinaison avec une évaluation des coûts attendus, cela permettra de formuler des recommandations concrètes pour lutter contre la récidive en Belgique.

2 Introduction d'un permis à points comme mesure contre la récidive

2.1 Étude sur l'efficacité des systèmes à points

2.1.1 De Schrijver & Van den Berghe (2015)

En 2015, l'institut Vias (l'ancien IBSR) publiait déjà une étude de la littérature consacrée aux systèmes à points (De Schrijver & Van den Berghe, 2015). La majorité des études d'évaluation que comportait la littérature à l'époque concernait des mesures avant-après (pre-post) où l'évolution du nombre des victimes de la circulation était mesurée avant et après l'introduction des systèmes à points. Sur la base d'une méta-analyse de cette étude (Castillo-Manzano et al., 2012), de l'analyse systématique de la littérature relative à l'étude déjà disponible du projet BestPoint (Van Schagen & Machata, 2012) et de quelques études plus récentes, il s'est avéré que les effets durables de l'introduction d'un système à points étaient au mieux limités à 18 mois maximum.

Quant à la raison de la brève durée de l'effet, il est généralement spéculé dans la littérature que cela doit être dû à la communication répressive à propos des contrôles et aux efforts accrus temporaires qui accompagnent généralement l'introduction du système. Par ailleurs, on indique aussi que les conducteurs réagissent, dans un premier temps et à court terme de façon prudente et intègre aux modifications drastiques du système répressif, mais que cette intégrité décline lorsque l'on remarque que la probabilité de se faire prendre reste faible (Montag, 2014).

Des études où l'effet d'une mesure est évalué via des tendances dans les statistiques en matière d'accidents ne sont pas concluantes pour deux raisons. Premièrement, cette conception ne permet pas de distinguer l'effet de la mesure elle-même des effets d'autres événements concomitants (évolutions des activités répressives, autres mesures introduites au même moment pour soutenir la mesure, etc.). Deuxièmement, la majorité des mesures est introduite dans le but de générer une modification des comportements. Des modifications comportementales possibles ne se traduisent toutefois pas toujours clairement dans les statistiques des accidents vu qu'au niveau individuel, le lien existant entre les infractions et les accidents est très ténu. On a dès lors examiné dans différentes études dans quelle mesure l'attribution de points mène effectivement à une modification des comportements (lisez : un comportement plus sûr sur la route et donc une diminution des infractions). Ces études ont également exclusivement constaté des effets à court terme. Il est ainsi ressorti d'une étude d'Edelmeier et al. (2003) que des conducteurs qui avaient été attrapés pour des infractions au code de la route adaptaient au départ bien leur comportement, mais que cet effet n'était déjà plus visible après 3 ou 4 mois. Lors d'infractions graves, l'effet n'était déjà plus significatif après un mois. Il est également ressorti d'une analyse consacrée à l'effet sélectif des systèmes à points dans différents pays que, vu la probabilité généralement faible de se faire attraper et le fait que la majorité des systèmes à points sont très indulgents (il manque une volonté quant à des systèmes très sévères), relativement peu de conducteurs sont exclus de la circulation en raison d'un cumul de points de pénalité, l'action sélective du système étant ainsi limitée (Vlakveld, 2004). Par ailleurs, les preuves scientifiques selon lesquelles des formations de sensibilisation couplées à un système à points dans ce groupe cible mèneraient vraiment à un changement de comportement sont encore trop faibles.

Sur la base des deux groupes d'étude, Vias institue a dès lors plaidé dans sa conclusion pour une analyse profits-coûts détaillée d'un système implémentable en Belgique avant de se prononcer sur l'opportunité d'introduire un système à points en Belgique. Bien qu'à cet égard il n'y ait aucune preuve scientifique probante, l'effet à court terme d'un système à points est généralement attribué à des efforts de répression accrus (seulement) temporaires. Vu qu'il ne peut pas être prouvé qu'un système à points présente une valeur ajoutée venant s'ajouter aux efforts de répression temporaire accrus, il convient dès lors d'être très prudent en ce qui concerne l'investissement de moyens financiers qui ne sont pas investis directement dans l'augmentation de la probabilité d'arrêter les contrevenants.

2.1.2 Goldenbeld (2017) - Safetycube review

L'analyse internationale la plus récente de l'effet des systèmes à points a été publiée en juin 2017 comme une partie du projet SafetyCube (Goldenbeld, 2017). Les conclusions finales se fondent en grande partie sur

la méta-analyse de l'effet des systèmes à points qui a été réalisée dans le cadre du projet BestPoint. Trois études plus récentes ont par ailleurs également été analysées.

L'analyse de Moller et Kallberg (2012) a évalué la majorité des études réalisées sur les systèmes à points. Il ressort que la majorité des études ne fait pas de distinction entre l'introduction du système à points lui-même et les niveaux de répression accrus, les peines plus sévères et les campagnes de sensibilisation qui vont de pair avec l'introduction d'un système à points. De ce fait, on ne peut établir si les effets à court terme constatés doivent être attribués au système à points lui-même ou aux mesures d'accompagnement.

Outre l'analyse des méta-analyses internationales, Goldenbeld mentionne encore quelques publications distinctes sur les systèmes à points qui n'ont pas été intégrées dans la méta-analyse. Gras et al. (2014) ont étudié l'effet autorapporté de l'introduction d'un système à points sur la base d'une enquête menée auprès d'étudiants universitaires. Il est ressorti de l'enquête que les étudiants rapportaient une diminution du comportement à risques. Basili et al. (2015) ont étudié un échantillon de 50 000 conducteurs disposant de 20 points (le maximum en Italie). Il en est ressorti que le risque d'infractions supplémentaires diminuait parallèlement à la baisse du nombre de points restants, ce qui est interprété comme un signe de l'effet intimidant du système à points. Au Danemark, Abay (2017) a étudié sur la base d'une conception avant-après (32 mois avant l'introduction du système à points en 2005 et 36 mois après son introduction) quel était l'impact des points attribués sur le fait de commettre des infractions. Il a constaté une diminution des infractions liées à la vitesse lorsqu'elles étaient couplées aux points attribués.

Les conclusions de Goldenbeld (2017) reposent presque entièrement sur des méta-analyses qui se recoupent et étaient déjà connues en 2015 (Castillo-Manzano, Best Point). Contrairement aux méta-analyses précédentes, Goldenbeld (2017) reconnaît plus clairement que l'on ne peut pas établir scientifiquement si l'effet temporaire généralement constaté est dû au système à points lui-même ou non :

Although quite a few DPS evaluation studies have been conducted, many of them have methodological shortcomings (Møller & Kallberg, 2012). In particular, most evaluation studies do not enable disentanglement of the effects of the DPS itself and concomitant measures such as increased enforcement levels, higher fines, and publicity campaigns. Moreover, the large variety in the basic features of the DPS make it difficult to compare results in order to come to conclusions about the most optimal design. In view of this, Møller & Kallberg (2012) conclude that we still need high quality studies to assess the effects of DPS, both on a national as well as an international level (Goldenbeld, 2017, p. 3).

Most studies did not enable disentanglement of the effects of the DPS and concomitant measures such as increased enforcement levels, higher fines, and publicity campaigns. Hence, it is not sure whether reported effects are the results of the introduction of the DPS as such or of one or several of the other measures. (Goldenbeld, 2017, p. 5).

Cela revient grosso modo à une répétition de la conclusion de Moller & Kallberg (2012) dans le projet Best Point.

Furthermore, this design does not protect against the effect triggered by events introduced at the same time as the road safety measure of interest, which might also improve safety performance. This is, for example, the case if at the time of implementation of a DPS the level of public debate on DPS or the level of enforcement changes. This also applies to other evaluation methods, for example, for simple before-and-after study design. (Deliverable 2, p. 80).

Moller et Kallberg disent simplement que, jusqu'à aujourd'hui, il n'y a toujours aucune preuve de l'efficacité à long terme des systèmes à points. Ils répètent ainsi les conclusions que la SWOV a déjà formulées dans sa fiche d'informations systèmes à points (Goldenbeld, 2012) :

Bien qu'il n'existe aucune étude scientifique prouvée sur l'effet général des systèmes à points, il existe des études qui examinent séparément les trois éléments actifs (dissuasion, sélection et correction) :

Au Canada, Redelmeier, Tibshirani & Evans (2003) ont découvert que les conducteurs adaptaient uniquement leur style de conduite dans la période (d'un bon mois) suivant l'introduction des points, et que le risque d'accident diminuait alors fortement. Après cette courte période, aucune différence n'a été notée en termes de risque d'accident. Le risque d'accident a diminué de moitié dans la période d'un mois suivant directement la verbalisation d'une infraction lorsqu'il s'agissait d'infractions avec points de gravité moyenne (environ quatre infractions similaires entraîneraient un dépassement du nombre max. de points). Après cette période, l'effet avait de nouveau disparu. Lorsqu'il s'agissait d'infractions graves à beaucoup de points (deux infractions de ce type entraîneraient le dépassement du nombre de max. de points), la baisse du risque

d'accident dans la période d'un bon mois après une contravention était infime et non statistiquement significative. (...) Les systèmes à points ont donc un effet dissuasif, mais de nature uniquement temporaire. (...) On part du principe que l'effet sélectif d'un système à points sur la circulation routière est négligeable. (...) Il ressort de deux méta-analyses (Master & Peck, 2003 ; Ker et al., 2005) que des formations dans le cadre d'un système à points ne mènent pas à une baisse du nombre d'accidents, mais uniquement à une réduction très limitée du nombre d'infractions. Exception positive, les formations consacrées à la lutte contre la conduite sous influence.

Même les trois études complémentaires n'ont pas permis de distinguer l'effet dû aux efforts répressifs accrus temporaires ni les conséquences du système à points. Ils n'ont pas non plus permis d'évaluer les effets à long terme. La conclusion finale de cette analyse systématique de tous les faits disponibles au niveau international est qu'il y « a une indication montrant que cette mesure peut réduire les risques sur la route, mais que l'effet se réduit rapidement dans la pratique (p. 2) »². Pour qu'un système à points puisse vraiment être efficace, il faut, selon le BestPoint Handbook (Van Schagen & Machata, 2012) au moins satisfaire à trois conditions connexes nécessaires :

(1) **Une probabilité assez importante de se faire attraper.** Une probabilité assez importante de se faire prendre, qui perdure aussi de façon structurelle et est soutenue par des campagnes de communication. Si la probabilité de se faire prendre est trop faible, un système à points ne présentera pas un effet dissuasif suffisant. Il est ressorti de l'analyse de Van Schagen et Machata (2012) que la raison de l'effet de courte durée d'un système à points est la répression insuffisante. Un point négatif clair de cette analyse est qu'elle n'évalue ni ne quantifie à aucun moment quelle doit être la probabilité de se faire attraper. Dans notre évaluation, plus loin dans le présent rapport, nous évaluons plus en détail l'effet attendu de cette condition en Belgique.

(2) **Mesures d'accompagnement et de réintégration.** Un système où des lettres d'avertissement sont envoyées à partir du moment où un certain nombre de points est atteint est une partie essentielle de chaque système à points, tout comme des formations de réintégration lors du dépassement du nombre maximum de points. Les preuves de l'efficacité de ces formations sont tout de même généralement limitées selon Goldenbeld (2012).

(3) **Contrôle efficace et rapide des points** et mesures afférentes. Un système à points est le plus efficace pour des systèmes simples, clairs, rapides et en grande partie automatisés d'attribution des points.

2.2 Évaluation récente de l'effet en France, en Autriche et en Espagne

Afin d'étudier la faisabilité de la possible introduction d'un permis à points en Belgique, le SPF Mobilité et Transport a organisé, en collaboration avec l'institut Vias, des visites d'organismes responsables dans ces trois pays européens de l'organisation d'un système à points. Lors de la sélection des trois pays, on a (notamment) tenu compte de la date de l'introduction du système à points, de la mesure dans laquelle l'application du système relève du cadre juridique belge et de l'évolution positive de la sécurité routière après l'introduction du système.

2.2.1 Espagne

Le DGT, le ministère responsable du contrôle routier, a publié en 2016 une liste détaillée des publications et études sur le permis à points en Espagne (DGT, 2016 : « *Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España* »). Une analyse exhaustive de toutes ces études dépasse la portée du présent rapport. Nous nous limitons dès lors à un résumé des principaux résultats et à la conclusion commune que nous avons pu tirer de cette étude.

² Clark (2011) est arrivé à une conclusion similaire sur la base d'une analyse des stratégies appliquées en Australie pour prévenir les récidives en matière d'excès de vitesse : « *The majority of research into traffic offence recidivism has focussed on drink driving behaviour and the paucity of research exploring recidivism in relation to speeding behaviour makes it difficult to evaluate the effectiveness of the current management strategies. In particular, further research is needed to identify the various subgroups within this driving/riding population to enable the development and evaluation of the most appropriate management strategies to target recidivist speeding.* »

Novoa et al. (2011, 2012) ont publié, dans deux études, les résultats d'une série temporelle de plusieurs accidents avec blessés pour la période 2000-2009 en Espagne (le système à points a été introduit le 1^{er} juillet 2006). Il en est ressorti que le risque relatif d'accidents avec blessures pour les conducteurs de sexe masculin baissait très légèrement ($RR = 0,93$), alors qu'aucune différence n'était constatée pour les femmes. Une autre remarque importante dans les conclusions était que « *the methods we used did not allow us to determine what fraction of the observed effectiveness was attributable to the reformed penal code or to the stricter enforcement of traffic laws that accompanied the reform. Both probably had an impact,* ». De ce fait, ils nuancent les conclusions qui avaient été tirées sur la base d'une analyse pour la période 2000-2007. Dans cette analyse, des effets significatifs avaient également été constatés pour les femmes. Dans ces publications antérieures, il a également été établi qu'il était impossible d'isoler les seuls effets du système à points des modifications introduites simultanément au niveau répressif : « *The number of traffic violations was not considered because it is subject to variations in the level of enforcement* ».

Étant donné que la portée de l'étude est restreinte, nous nous limitons pour l'étude de Gras et al. (2014) à la constatation qu'il s'est avéré sur la base d'une enquête menée auprès de 1 452 étudiants qu'ils rapportaient un moindre comportement à risques après l'introduction du système à points.

Izquierdo et al. (2011) ont étudié la durabilité des effets du système à points par le biais d'une série temporelle pour la période 1995-2009. Il ressort de cette analyse, que 3 ans après l'introduction du système, on observe une diminution durable du nombre de victimes de la route, mais qu'il était impossible d'isoler les effets du système à points des autres mesures : « *It is, therefore, a combination of three factors: the penalty point system, the gradual stepping up of surveillance measures and sanctions, and the publicity given to road safety issues in the mass media would appear to be the key to success. The absence of any of these three factors would have predictably led to a far less positive evolution of the accident rate on Spanish roads* ».

López-Ruiz et al. (2014) ont publié une série temporelle distincte consacrée aux accidents liés au travail. Dans cette étude, contrairement aux accidents non liés au travail, aucun effet n'a été constaté sur ce type d'accident.

Ruiz et al. ont étudié en 2010 la portée publique du système par le biais d'une enquête menée auprès de 2014 personnes. Il s'est avéré que le système est considéré comme très positif et que les conducteurs s'attendent également à un impact important sur les statistiques relatives aux accidents.

Melchor et al. (2015) ont publié une série temporelle pour la période 1987-2011 sur la base de données de la région de Valenciennes. On a constaté pour l'ensemble de la période une forte baisse des statistiques relatives aux accidents, qui est attribuée à une combinaison de mesures, sans que la baisse ne puisse être attribuée indubitablement au système à points. *The reason for this might be the implementation of some road-safety measures in Spain as of 2004, such as the decision made by the government to make road safety a priority during that year, the implementation of the penalty-points driving licence, the amendment of the Criminal Code concerning Road Safety, the increase in the number of radars, losses of licence, alcohol and drug checks, and road safety advertising campaigns. The severe economic crisis that this country has undergone since 2008 may have contributed to this decrease.*

Malgré le fait que Pulido et al. (2010) ont en principe appliqué la même méthode de séries temporelles que les autres chercheurs, ces auteurs présentent des conclusions plus précises et posent que l'on peut conclure que *the Implementation of the DPS in Spain has led to a significant reduction in the number of traffic accident deaths in the context of a downward trend after the implementation of the 2004 measures.*

Bien que Castillo-Manzano et al. étaient positifs dans une publication de 2010 sur les effets du système à points espagnol, ils ont, en 2012, nuancé cette conclusion sur la base d'une méta-analyse de toutes les études scientifiques disponibles jusqu'alors. En 2010, la conclusion était encore : *Everything would seem to indicate that the feeling of social euphoria, initially induced by the government and widely disseminated among the media, which suggested that the coming into force of the PPS represented a triumph in the history of accident prevention in Spain, is well-founded. However, it is more than probable that the majority of these effects are transitory; the effect on the number of vehicle occupants injured in accidents on highways and in built-up areas at least, which prevents us from feeling fully triumphant.* En 2012, ils concluaient plus prudemment : *A comprehensive meta-analysis of the effects of PS on road traffic accidents and the duration of these effects has been conducted. The findings show that the strong initial positive impact (15 to 20 % reductions in accidents, fatalities and injuries) seems to wear off in under eighteen months. This limited effectiveness is related to the absence of complementary enforcement to back up these measures. Without them, points systems could turn into a boomerang road safety policy.*

Castillo-Manzano et al. (2012) ont alors conclu de façon explicite : « *Despite recommendations from prestigious international organizations, very little is known in the academic literature about the effects of points systems on road safety, because it is very difficult to isolate their impact from the effects of other concurrent complementary types of enforcement applied (SWOV, 2010) (policing, laws or advertising campaigns)* ». (...) *the most significant effect, (given that the outcomes are directly linked to road traffic accidents), is the reduction between 15 and 20 % seen in the number of accidents, fatalities and injuries. By contrast, the high expectations that points systems generate among public opinion and the road safety authorities with regard to duration in time have not been subsequently supported by long-term results as, in general terms, the effects wear off in less than 18 months. (...) It seems that this measure has only a major initial shock on a wide range of road safety variables and indicators, although the effect quickly declines over time when there are no other complementary enforcement measures*

2.2.2 France

Malgré que la France ait introduit le système à points depuis 1992 déjà, aucune étude d'évaluation formelle sur l'effet du système - ou de certains de ses composants - n'a été publiée pendant toute cette période.

L'annexe 8.1 de la 2^e partie du projet BestPoint (Goldenbeld et al ; 2012) mentionne 8 études sur le permis à points en France. La majorité de ces études se rapporte à l'effet des cours de réintégration et ne permet pas d'évaluer l'impact du système. La seule publication sur le système à points en lui-même (Bourgeon & Picard, 2007) est limitée à une analyse purement théorique et mathématique des possibles mécanismes de fonctionnement d'un système à points théorique, sans recoupement quelconque des données empiriques. Cette étude ne dit alors rien sur l'efficacité possible du système à points français dans la pratique.

2.2.3 Autriche

Vu que le système à points autrichien se fonde purement sur le comptage du nombre d'infractions, certains auteurs ne considèrent pas ce système comme un véritable système à points. Le système a été introduit en 2005 et n'a encore jamais été évalué depuis lors. Vu que l'administration du système à points est essentiellement organisée au niveau local et régional, il n'y a dès lors aucune donnée disponible qui permettrait de réaliser une évaluation complète du système.

2.3 Portée sociale

Comme lors de la possible introduction de chaque nouvelle mesure, il est important de tenir compte de sa portée sociale auprès de la population. Dans le cadre du présent rapport, l'institut Vias a évalué la portée sociale de l'introduction possible d'un permis à points³. Nous avons dès lors demandé à un échantillon représentatif de 1 000 personnes si elles étaient pour, contre ou neutres quant à ces trois mesures⁴. Les mesures ont été proposées d'une façon arbitraire (pour contrer les effets dus à l'ordre) aux participants qui ont dû choisir parmi un éventail de réponses imposées.

Les participants ont été sélectionnés par le bureau d'études de marché iVox afin de garantir une image représentative de la population belge. Les participants ont été sélectionnés sur la base du sexe, de l'âge, de la langue et de la région de résidence. La majorité d'entre eux était néerlandophone (61,0 %), résidait en Flandre et était âgée de 35 à 54 ans (37,7 %). La répartition entre les hommes et les femmes était plus ou moins équivalente (50,7 % de femmes). Les jeunes (18-34 ans) sont moins représentés que les personnes âgées de plus de 55 ans (28,5 % par rapport à 33,8 %). Par ailleurs, il y avait plus de participants résidant en Wallonie qu'à Bruxelles (31,7 % contre 10 %). L'étude comportait davantage de personnes non diplômées de l'enseignement supérieur (64,4 %) que de personnes diplômées de l'enseignement supérieur.

Il est ressorti des résultats généraux de l'échantillon total (qui ont été pondérés selon les caractéristiques sociodémographiques susmentionnées afin d'obtenir un reflet représentatif parfait de la population) que 37,9

³ Cette étude s'est également intéressée à la portée de deux autres possibilités : un système d'amendes progressives et un système d'amendes en fonction des revenus. Les résultats de ces deux dernières mesures sont discutés dans des paragraphes respectifs plus loin dans le présent rapport.

⁴ Les termes exacts étaient :

- « Le permis de conduire à points pour les infractions routières peut mener au retrait du permis de conduire lors du dépassement d'un certain nombre de points ;
- Un système d'amendes progressives (système qui couple des amendes progressivement plus élevées au fait de commettre davantage d'infractions (liées à une vitesse excessive)) ;
- Des amendes pour infractions au code de la route en fonction des revenus où l'on tient compte du revenu disponible par jour pour déterminer l'importance de l'amende. »

% des participants étaient favorables à un permis à points, 35,1 % étaient contre et le reste, à savoir 26,9 %, ne se prononçaient pas.

Une analyse précédente des résultats en fonction des caractéristiques sociodémographiques de la population a montré que la portée dépendait fortement de la région. Les francophones sont moins favorables (n = 186 ; 47,7 %) que les néerlandophones (n = 165 ; 27,1 %). Les Wallons (n = 151 ; 47,6 %) et les Bruxellois (n = 46 ; 46,5 %) y sont davantage opposés que les Flamands (n = 154 ; 26,4 %). Le sexe, l'âge et la formation n'avaient pas d'effet sur la portée sociale de l'introduction de cette mesure.

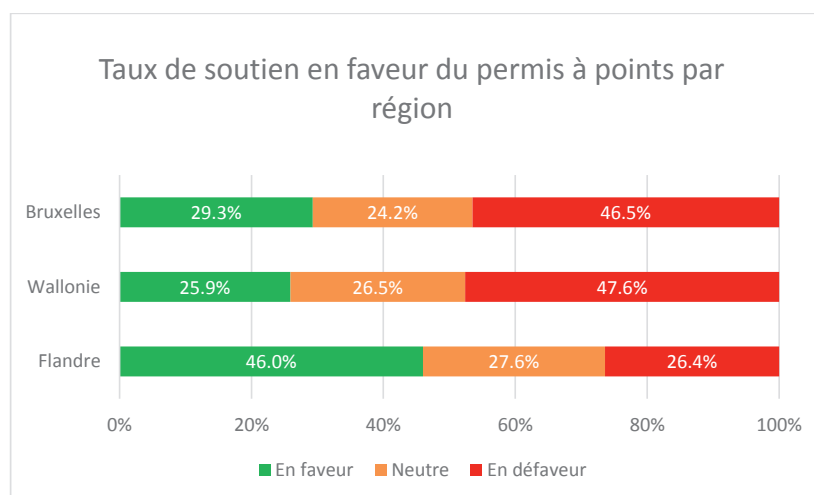


Figure 1. Taux de soutien en faveur de l'introduction d'un permis à points par région en 2017

Ce résultat confirme en grandes lignes le résultat de l'enquête nationale consacrée à la sécurité routière de 2017, qui avait également montré que la portée pour un permis de conduire à points était nettement plus importante en Flandre, qu'en Wallonie et à Bruxelles.

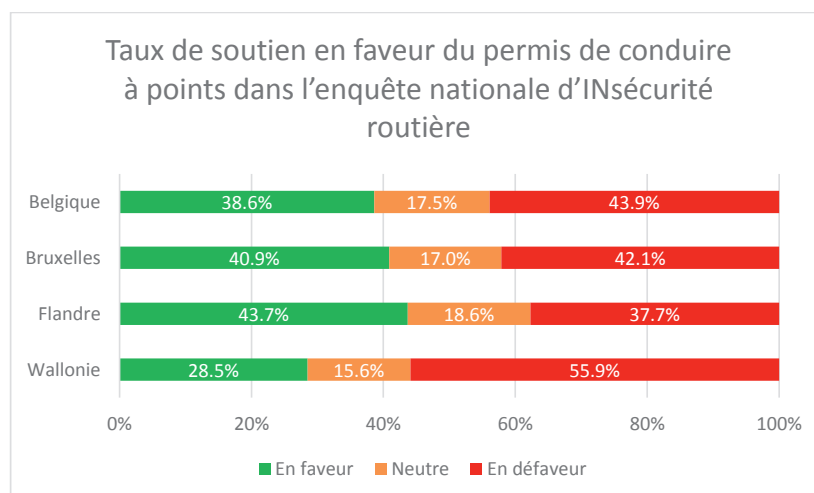


Figure 2. Taux de soutien en faveur du permis de conduire à points dans l'enquête nationale d'INSécurité routière de 2017 (Source : Vias institute, 2018).

2.4 Effets attendus en Belgique

Malgré la grande popularité des systèmes à points en Europe, il n'y a pas encore de preuve indéfectible indiquant que la diminution (généralement temporaire) du nombre de victimes de la route soit purement imputable au système à points. Vu que les effets sont systématiquement de courte durée et que l'introduction des systèmes à points s'accompagne généralement d'une hausse temporaire de la répression,

il est jusqu'à nouvel ordre plus probable que les effets visibles à court terme des systèmes à points soient surtout dus aux effets directs et indirects des efforts répressifs accrus, ainsi qu'à la communication accompagnant l'introduction du système. Même des experts provenant de pays où l'introduction du système à points s'est accompagnée d'une forte chute initiale du nombre d'accidents et/ou de victimes de la route, mettent en garde contre des conclusions trop optimistes.

Par ailleurs, la littérature indique également que la probabilité de se faire attraper devrait être (beaucoup) plus élevée pour qu'un système à points soit vraiment efficace. La probabilité de se faire prendre n'est en outre pas spécifiée, mais la littérature indique clairement que la raison principale pour laquelle les systèmes à points actuels n'ont que des effets à court terme limités est à imputer à l'absence du maintien d'un niveau de répression assez élevé pendant une période suffisamment longue.

C'est pourquoi nous analysons en détail dans le prochain chapitre la probabilité de se faire prendre pour les principales infractions au code de la route en Belgique. Nous répertorions tout d'abord l'ampleur des infractions enregistrées par la police par rapport au nombre total d'infractions (enregistrées et non enregistrées). Si possible, nous évaluons également le niveau de répression dans une perspective internationale. En combinaison avec les études internationales consacrées à la rentabilité de la répression policière, cela donne une évaluation du potentiel attendu de l'intensification de la répression policière en matière de sécurité routière.

3 Contrôles policiers

3.1 L'importance des contrôles policiers

Une condition sine qua non pour lutter contre la récidive sur la route est la constatation des infractions par les services de police. Toutes les autres mesures visant à identifier les récidivistes et à les punir de façon adaptée dépendent finalement de la capacité des services de police à constater de façon fortuite toute infraction.

Si la probabilité de se faire prendre n'est pas suffisamment élevée, l'identification des contrevenants récidivistes se résume à un jeu de hasard, où des conducteurs qui commettent réellement des infractions à répétition ne sont pas attrapés par la police et où des conducteurs qui commettent des infractions de façon occasionnelle peuvent également être pris par hasard. Bien entendu, il va de soi que le risque d'être attrapé à plusieurs reprises est tout à fait proportionnel au nombre d'infractions qu'une personne commet. Par ailleurs, l'habileté des conducteurs à éviter les contrôles joue également un rôle. Comme la police contrôle de façon sélective à certains endroits et moments à risques, les conducteurs essaient, d'éviter les endroits et les moments où des contrôles sont fréquemment réalisés, par exemple en empruntant des petites routes peu fréquentées pour rentrer chez eux lorsqu'ils ont bu ou en utilisant des applications qui annoncent à l'avance les radars mobiles et automatiques.

Plus les services de police font de constatation, plus la chance d'attraper des multirécidivistes est également accrue et plus ils seront punis. Bien que l'augmentation de la probabilité de se faire attraper soit de prime abord une mesure visant à prévenir les infractions, il s'agit également d'un moyen de constater et de prévenir des infractions à répétition. Goldenbeld indiquait déjà en 2007 que, pour qu'un système à points puisse être capable de repérer sélectivement les multirécidivistes, une très forte probabilité de se faire prendre était indispensable. Avec l'ancien - mais également l'actuel - niveau de répression (néerlandais), il était toutefois impossible de s'y attendre :

(...) les systèmes à points permettaient de repérer les chauffards, et ce, en principe encore avant qu'il n'ait causé un accident (sélection). La contribution de cette action sélective sur la sécurité routière est toutefois faible, parce que la majorité des infractions ne peut pas être détectée et que les systèmes à points sont (pour des raisons essentiellement pratiques) faits pour qu'il n'y ait finalement pas trop de personnes qui perdent leur permis de conduire. (...) Vlakveld estime que l'introduction d'un système à points d'une sévérité moyenne empêcherait, chaque année, au mieux le décès de quelques personnes lors d'accidents de la route. Par « sévérité moyenne », on entend ici que la limite des points serait dépassée lorsqu'un conducteur est arrêté trois fois en deux ans pour une infraction grave.

3.2 Estimation de la probabilité de se faire prendre pour des infractions

3.2.1 Cadre théorique

Des statistiques internationales comparables sur les contrôles réalisés par la police pour différents types d'infractions ne sont pas disponibles. Pour répertorier les différences internationales en matière de niveaux de répression pour les différents types d'infractions au code de la route, l'ETSC a analysé il y a quelques années (ETSC, 2011) combien de *contraventions* sont rédigées chaque année par pays pour excès de vitesse, conduite sous influence d'alcool et absence du port de la ceinture. Le problème lors de l'interprétation de cet indicateur est toutefois que des variations dans le nombre de contraventions ne dépendent pas uniquement du nombre de contrôles réalisés par la police, mais également des différences au niveau du comportement (fluctuation dans le nombre total d'infractions par conducteur, y compris les infractions non contrôlées), différences au niveau des distances parcourues dans le trafic et dans la mesure de sélectivité des contrôles policiers. Si davantage de contraventions par habitant sont rédigées dans un pays par rapport à un autre, cela peut en d'autres termes également être dû à des différences au niveau des activités répressives ou à d'autres différences dans le comportement routier (ou à une combinaison des deux). Lors d'un pourcentage équivalent d'infractions, le nombre d'infractions en valeur absolue augmente parallèlement au nombre de kilomètres parcourus et le nombre d'amendes pour infractions constatées augmentera de façon similaire. La SWOV (2016) illustre cet état des choses dans sa fiche d'informations consacrées à la surveillance policière comme suit :

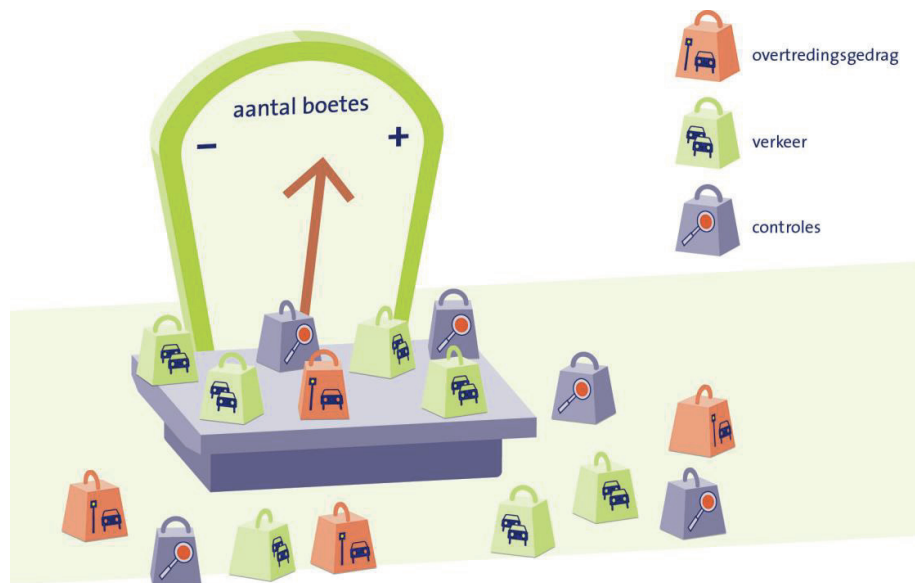


Figure 3. Illustration des limites associées à l'utilisation du nombre d'amendes comme indicateur du respect du code de la route (Source : SWOV, 2016) -.

Cette figure indique clairement que le nombre d'amendes n'est pas un indicateur adapté pour mesurer les évolutions au niveau des activités répressives. Un facteur supplémentaire qui devrait également être ajouté au poids dans la balance est la sélectivité dans les contrôles réalisés par les services de police. Une augmentation du nombre de contrôles réalisés à des endroits et moments à risques ou sur la base de soupçons mènera en effet également à une augmentation du nombre effectif d'amendes imposées. Pour ce facteur, aucun pays ne dispose d'indicateurs utilisables.

En Belgique, les indicateurs suivants sont disponibles pour les infractions principales :

- **Comportement** (estimation du pourcentage du volume de trafic total en infraction - aussi appelée prévalence).

L'indicateur le plus pur des évolutions dans le comportement routier se compose des études observationnelles dans lesquelles le nombre de kilomètres parcourus en infraction est estimé sur la base d'observations ou de mesures objectives au moyen d'un appareil de mesure dissimulé. En Belgique, c'est disponible dans les séries historiques de mesures de comportement pour la vitesse, la conduite sous l'influence d'alcool, le port de la ceinture et l'utilisation du GSM au volant (cf. Silverans, TRB 2016 pour un aperçu).

- **Volume du trafic** (estimation du nombre total de kilomètres parcourus)

L'indicateur le plus pur des évolutions en nombre de kilomètres parcourus dans le trafic se compose, dans la majorité des pays, des comptages réalisés par les services fédéraux (Cf. SPF Mobilité, xxxx).

- **Amendes** (statistiques sur le nombre d'infractions enregistrées)

La police fédérale publie toutes les infractions routières constatées par la police sur son site Internet (Police fédérale, 2017). De ce fait, le nombre total de constatations réalisées par la police fédérale est connu pour les infractions importantes depuis l'année 2007.

- **Nombre total de contrôles policiers** (pour chaque type d'infraction)

L'indicateur le plus pur du nombre de contrôles réalisés par la police se compose du nombre officiel de contrôles enregistrés par la police et/ou le nombre d'heures de contrôle prestées par la police. Ces chiffres ne sont malheureusement pas connus pour la Belgique. Sur la base des estimations du nombre réel de kilomètres qui est parcouru chaque année en commettant une infraction et le nombre d'amendes effectivement imposées, il est possible d'estimer le nombre total de contrôles réalisés. Une limite de cette estimation est alors qu'il faut accepter que les contrôles se déroulent de façon tout à fait fortuite (et donc

pas sur la base d'un soupçon ou à certains moments ou endroits à risques). Si nous nous basons toutefois sur des contrôles purement arbitraires, le nombre total de contrôles peut alors être estimé sur la base du nombre total d'amendes imposées et du pourcentage de conducteurs en infraction. Partant de la supposition que la police contrôle aussi souvent tout le monde à tous les endroits et tous les moments, et de la fréquence à laquelle des conducteurs sont généralement en infraction, on peut facilement calculer combien de contrôles doivent être réalisés au total pour arriver à un nombre précis d'amendes. Imaginons que 1 000 amendes soient rédigées pour un type précis d'infraction et que vous sachiez que les conducteurs sont 10 pour cent du temps en infraction, la police doit alors réaliser un total de 10 000 contrôles pour pouvoir infliger 1 000 amendes. 9 000 contrôles sont alors négatifs pour 1 000 contrôles positifs. Le nombre total de contrôles lors de contrôles fortuits équivaut en d'autres termes au nombre total d'amendes divisé par le pourcentage de conducteurs en infraction. Le décuple du nombre d'amendes pour une prévalence de 10 pour cent, le centuple du nombre d'amendes pour une prévalence de 1 pour cent, etc.

3.2.2 Méthodes pour estimer la probabilité de se faire prendre

Vu qu'en Belgique, nous pouvons réaliser une estimation précise du nombre de conducteurs en infraction par le biais des mesures comportementales de l'institut Vias (exprimées en termes de pourcentage de kilomètres parcourus en infraction), nous pouvons déduire la probabilité de se faire attraper (ainsi que le « dark number ») pour certaines infractions sur la base du nombre d'amendes et du pourcentage de kilomètres parcourus en infraction. Cette probabilité peut être calculée en divisant le nombre de kilomètres parcourus en infraction par le nombre total d'amendes. On obtient alors le nombre de kilomètres que l'on doit parcourir en infraction pour être attrapé une seule fois par la police, soit la probabilité de se faire attraper.

Si nous partons de l'hypothèse théorique que la police réaliserait uniquement des contrôles arbitraires, le nombre de kilomètres parcourus en infraction par amende serait alors équivalent au nombre de kilomètres que l'on doit parcourir en général (en infraction ou non) avant d'être contrôlé une seule fois. Ce qui donne dès lors (par définition) une estimation du nombre de conducteurs contrôlés par la police.

Plus la police contrôle sur la base de soupçons ou accorde d'attention aux endroits et moments spécifiquement à risques, plus le nombre de kilomètres parcourus en infraction par amende augmentera ; cette méthode sous-estime la probabilité de se faire attraper. Par ailleurs, les infractions augmentant le risque d'accident, les contrevenants commettent alors effectivement un accident et sont contrôlés par la police. Vu que les données sur le nombre/la part de kilomètres parcourus en infraction - provenant des mesures de comportement arbitraires de l'institut Vias - se fondent uniquement sur des contrôles purement fortuits, l'estimation du nombre de contrôles qui doivent théoriquement être réalisés par la police pour réaliser en pratique un nombre donné de constatations se soldera toujours par une surestimation du nombre de contrôles réellement réalisés.

Nous pouvons réaliser une estimation distincte du nombre total de contrôles réalisés par kilomètre parcouru (la probabilité de contrôle) et du nombre de kilomètres parcourus en infraction par amende (la probabilité de se faire attraper), uniquement si nous disposons d'informations indépendantes sur le nombre de contrôles réalisés (par exemple des estimations sur la base de contrôles autorapportés dans une étude sur les enquêtes). En pratique, cela semble toutefois uniquement possible pour les contrôles d'alcoolémie.

Nous analysons ci-après la probabilité de se faire attraper pour les principales causes d'accidents de la route : la conduite sous influence d'alcool, le non-respect des limitations de vitesse, l'absence du port de la ceinture de sécurité et la distraction due à l'utilisation d'un GSM. Pour chaque type d'infraction, nous évaluons le nombre de kilomètres parcourus sur la route (ou en infraction) par contrôle (ou par infraction enregistrée).

3.2.3 Conduite sous influence d'alcool

Le nombre annuel de tests d'alcoolémie réalisés par la police est uniquement connu en Belgique pour la police fédérale (et pour les tests d'alcoolémie qui sont réalisés par les polices fédérale et locale dans le cadre de la campagne BOB, mais cela ne concerne qu'une partie du nombre total des contrôles). En 2015, 256 732 tests de l'haleine ont été réalisés par la police fédérale (cf. rapport annuel de la police fédérale 2015). La police fédérale (2016, p. 16) estime qu'actuellement, au moins 1 million de tests de l'haleine sont réalisés chaque année par les polices fédérale et locale. Un nombre qui est encore bien en dessous de l'objectif des États généraux de 2007, à savoir réaliser chaque année 2,1 millions de tests de l'haleine (avec pour objectif de tester chaque année un conducteur sur trois, partant du nombre de l'époque de 6,3 millions de titulaires d'un permis de conduire).

Pour les contrôles réalisés dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année, nous disposons toutefois bien de l'ensemble des chiffres. Le graphique ci-dessous montre le nombre de tests réalisés pour la période 2007-2017, ainsi que le pourcentage de tests de l'haleine positifs. Il en ressort que le nombre de contrôles BOB pour cette période a augmenté de façon graduelle et pratiquement linéaire, pour passer de 160 000 en 2007 à 460 000 en 2017 (presque le triple). Pour cette même période, le pourcentage de tests de l'haleine positifs a diminué d'environ 5 % en 2007 pour atteindre 2,5 % en 2017.

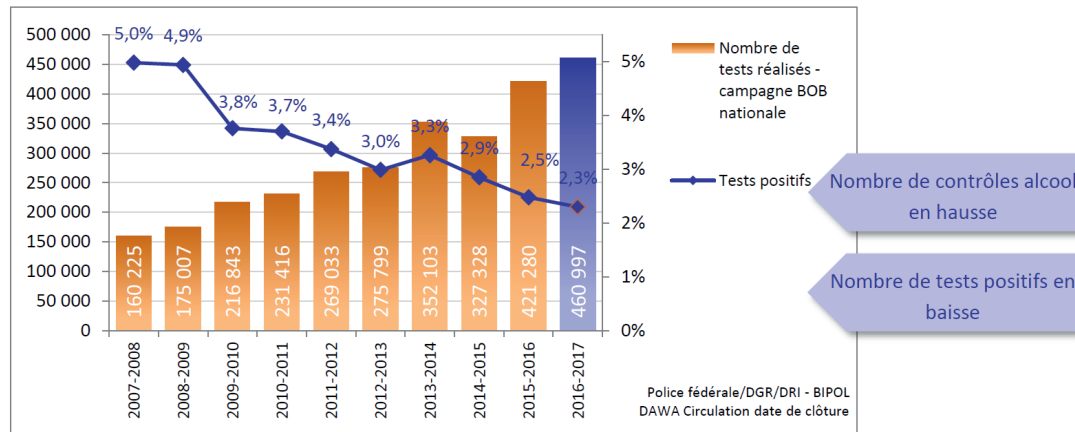


Figure 4. Nombre de tests de l'haleine réalisés pendant la campagne BOB (Source : Police fédérale, rapport consacré aux infractions routières 2016).

Dans la mesure nationale de comportement de 2015 (Meesmann & Schoeters, 2016), on a demandé à un échantillon représentatif de conducteurs de voitures combien de fois ils avaient été soumis à un test de l'haleine par la police au cours de l'année écoulée. Il en est ressorti qu'en 2015, 20 % des conducteurs ont été soumis une ou plusieurs fois à un test d'alcoolémie (Meesmann & Schoeters, 2016). Partant d'une population d'environ 7,8 millions de titulaires d'un permis de conduire (selon le SPF Mobilité et Transports (2016), on comptait en 2015, 7 779 367 permis de conduire actifs catégorie B) et supposant que chaque conducteur testé ait été testé une seule fois, cela permet d'estimer le nombre annuel de tests de l'haleine réalisés par la police à environ 1,5 million. Sachant qu'en 2015, 47 000 infractions ont été enregistrées pour conduite sous influence, cela signifie qu'environ 3,1 % de tous les tests de l'haleine se sont avérés « positifs ». Ce chiffre est un peu plus élevé que le pourcentage de conducteurs sous influence durant la campagne BOB de 2015, ce qui peut être considéré comme un effet de l'augmentation temporaire de la probabilité de se faire attraper pendant la campagne.

Pour l'instant, 102 milliards de kilomètres environ sont chaque année parcourus en Belgique. Cela signifie qu'en cas de 1,5 million de contrôles, on est contrôlé tous les 68 000 km (ou en moyenne une fois tous les cinq ans - si l'on part du principe que le conducteur belge moyen parcourt environ 15 000 km par an) pour la consommation d'alcool.

En ce qui concerne la conduite sous l'influence d'alcool, la mesure de comportement donne une indication de la mesure de sélectivité lors des contrôles d'alcoolémie. Il ressort de la mesure de comportement de la conduite sous l'influence d'alcool qu'environ 2,7 % de tous les kilomètres parcourus en Belgique le sont sous influence (Focant, 2016). Avec un total de 102 milliards de kilomètres parcourus, cela signifie qu'environ 2,7 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année sous influence en Belgique. Cela correspond à 47 000 infractions enregistrées par la police pour conduite sous influence en 2015. Mais aussi au fait que l'on doit parcourir en Belgique environ 58 000 km sous influence pour être attrapé une seule fois en moyenne par la police. En d'autres termes : une personne qui est attrapée pour la première fois pour conduite sous influence d'alcool a, à ce moment-là, déjà roulé environ 58 000 km sous influence. Cette estimation du nombre de kilomètres qu'il faut parcourir par contrôle est un peu plus faible (lisez : on est plus souvent contrôlé lorsque l'on est sous influence) que la probabilité estimée d'être contrôlé, calculée sur la base du nombre estimé de

tests réellement réalisés par la police et donne dès lors une idée plus réaliste de la probabilité réelle de se faire attraper, tenant compte du caractère sélectif des contrôles⁵.

Comparaison internationale de la conduite sous influence

Le seul pays pour lequel une estimation comparable de la probabilité de se faire attraper pour conduite sous influence d'alcool a été réalisée est la Norvège. Le calcul ci-dessus se fonde notamment sur une étude d'Elvik et al. (2012) sur la base de données norvégienne. En Norvège, on estime que 33 conducteurs se font attraper pour 1 million de kilomètres parcourus sous influence, ce qui correspond à une infraction enregistrée pour 30 300 km parcourus sous influence. La probabilité de se faire attraper est donc deux fois plus importante en Norvège qu'en Belgique.

Il est difficile de trouver des données internationales comparables sur le nombre de contrôles d'alcoolémie qui sont réalisés chaque année dans chaque pays. Pour obtenir une unité de la probabilité réelle de se faire attraper par an, il faut en outre tenir compte de la taille de la population (nombres d'habitants, nombres de conducteurs) ou du nombre de kilomètres parcourus sur la route.

L'ETSC PIN Flash rapport 31 sur la répression routière (ETSC, 2016) mentionne pour les pays pour lesquels des données sont disponibles, le nombre de contrôles d'alcoolémie par 1 000 habitants combinés au pourcentage de tests positifs. Dans le graphique ci-dessous, nous avons complété ces données avec le 1,5 million estimé de tests d'alcoolémie réalisés chaque année en Belgique et nous avons déterminé le pourcentage de tests positifs sur la base des statistiques policières du nombre de constatations par an (3,1 pour cent).

Il ressort clairement de cette comparaison que la probabilité de contrôle en Belgique est la plus faible d'Europe. Le pourcentage de conducteurs testés positivement est le deuxième plus haut d'Europe (seul Chypre est encore un moins bon élève). Cela correspond à la constatation qu'il existe au niveau international un lien négatif entre le pourcentage de conducteurs soumis à un test d'alcoolémie chaque année et le pourcentage de conducteurs testés positivement. Comme on peut également le voir à la Figure 5, le lien est relativement faible. Cela prouve qu'outre la probabilité de contrôle, d'autres facteurs jouent également un rôle dans le comportement des conducteurs.

⁵ Si nous déterminions le nombre théorique de contrôles qui serait nécessaire pour enregistrer 47 000 infractions sur la base d'une prévalence de 2,7 % (et donc pas des 5 pour cent positifs qui sont de facto attrapés par la police), on devrait réaliser 1,7 million de contrôles pour enregistrer 47 000 infractions. Ce qui se résume à un risque de contrôle par 58 000 km. Cela illustre bien que les estimations de la probabilité de se faire contrôler sur la base du rapport entre les données générales de prévalence et le nombre d'infractions routières enregistrées fournissent une surestimation du nombre réel de conducteurs contrôlés.

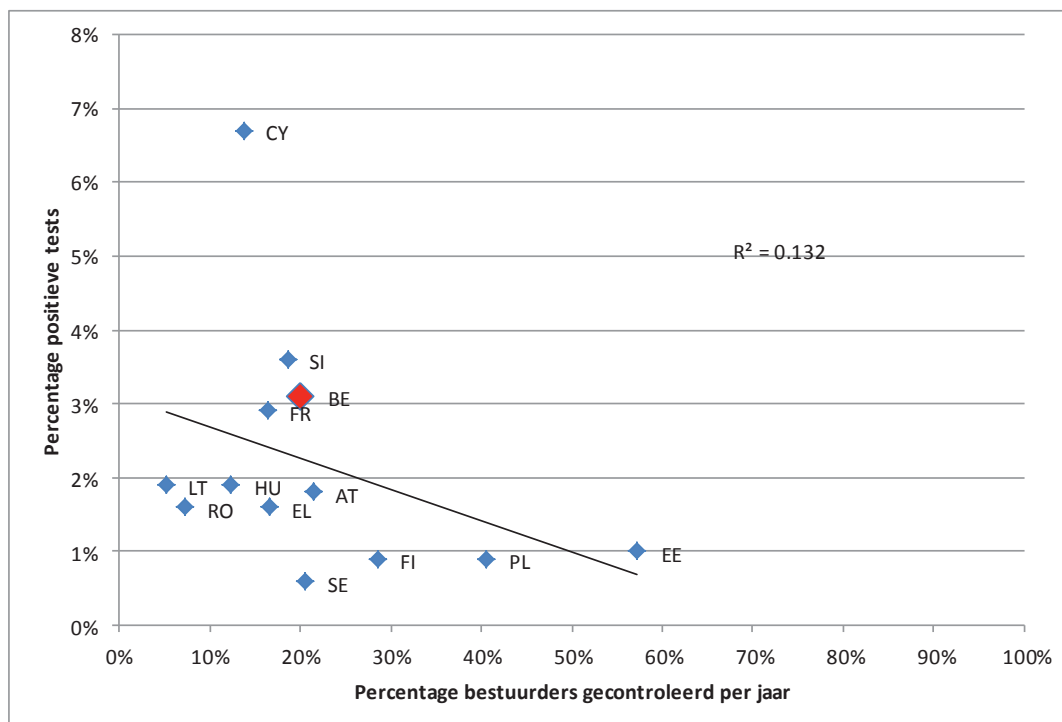


Figure 5. Pourcentage de conducteurs testés positivement par rapport au pourcentage de la population contrôlée annuellement en matière d'alcoolémie (Source : ETSC, données 2014 pour les pays UE, ajout des données estimées pour la Belgique pour l'année 2015).

Une autre façon de situer la Belgique au niveau international est de comparer le pourcentage de conducteurs qui rapportent avoir conduit sous influence au cours du mois précédent au pourcentage de conducteurs qui affirment avoir subi un contrôle d'alcoolémie au cours de l'année écoulée. Dans les graphiques ci-dessous, nous réalisons cette comparaison sur la base de l'enquête ESRA de 2014.

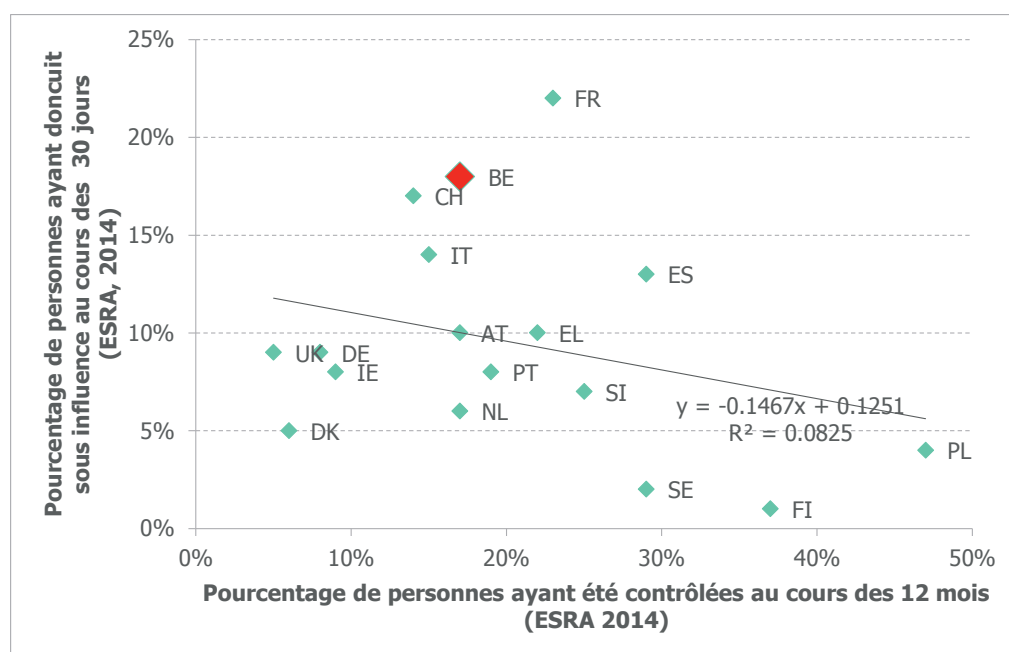


Figure 6. Conduite sous influence autorapportée dans les 30 derniers jours en fonction du pourcentage de conducteurs testés au cours des 12 derniers mois (Source : ESRA, 2014).

Ces données montrent également un lien négatif entre le pourcentage de conducteurs contrôlés et la fréquence de la conduite sous l'influence dans chaque pays. Tout comme avec les données officielles, la corrélation ne peut pas être établie parfaitement. Certains pays sortent du lot, malgré un nombre relativement élevé de contrôles, avec un nombre important de conducteurs qui roulent sous influence (Espagne), et d'autres, avec un nombre relativement faible de conducteurs sous influence (Irlande) malgré un nombre de contrôles relativement peu élevé.

Une façon alternative d'exprimer le risque d'être contrôlé lorsque l'on conduit sous influence consiste à diviser le nombre de contrôles d'alcoolémie réalisés annuellement par pays par le nombre de kilomètres parcourus sur la route par pays. Cela donne une idée du nombre de kilomètres moyen que l'on doit parcourir avant d'être contrôlé. Dans le graphique ci-dessous, nous représentons cette probabilité pour les pays où les deux indicateurs sont disponibles.

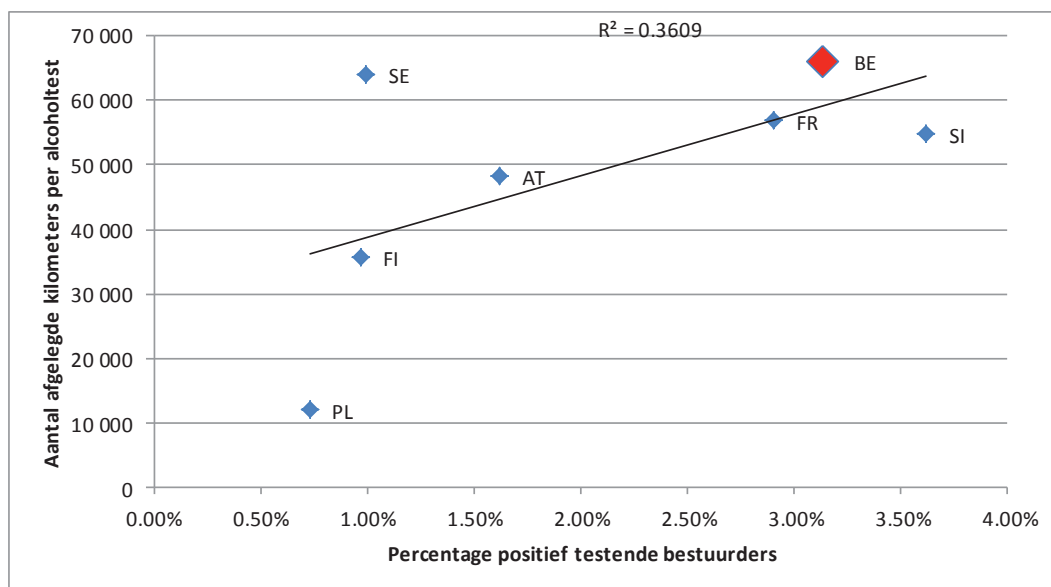


Figure 7. Pourcentage de conducteurs testés positifs par contrôle de l'haleine en fonction du nombre de kilomètres parcourus (Source : ETSC, Calculs : institut Vias).

Cette figure illustre que la probabilité de contrôle en Belgique fait également partie des plus faibles d'Europe. En Belgique, on est en moyenne testé tous les 68 000 km, ce qui se rapproche le plus du niveau de répression en France, où l'on est en moyenne contrôlée tous les 58 000 km. Le champion européen est la Pologne, où les conducteurs sont contrôlés tous les 12 000 km. Vu le lien fortement linéaire entre les deux variables qui ressort de Figure 7 (la corrélation s'élève à 0,6), il ne faut pas s'étonner que la Pologne soit, de tous les pays mentionnés dans cette analyse, le pays présentant le plus faible pourcentage de conducteurs sous influence.

3.2.4 Vitesse

Le problème lors de l'évaluation du nombre de contrôles de vitesse réalisés par la police est qu'il n'y a pas de données disponibles pour la majorité des pays en ce qui concerne le nombre de véhicules contrôlés annuellement en la matière. L'ETSC (2016) indique dès lors dans son PIN Flash rapport consacré à la répression :

The ideal indicator on how to assess the level of enforcement of speeding would be to compare countries on the basis of time spent on speed enforcement or checks performed both by the police and by safety camera (e.g. GoSafe, the service provider contracted by the Irish Police, has to provide a minimum of 72,000 hours

of speed enforcement per year). Unfortunately this indicator is not available in most other countries. This report uses the number of tickets per thousand inhabitants, assuming that they are broadly proportionate to the level of enforcement activity. ETSC (2016), p. 8

En l'absence de meilleurs indicateurs, l'ETSC part du principe que le meilleur indicateur pour le niveau de répression dans un pays est le nombre d'infractions pour excès de vitesse par habitant. Il ressort du graphique ci-dessous que la Belgique est le deuxième meilleur pays d'Europe en ce qui concerne la répression des excès de vitesse. Selon l'ETSC, les différences entre les pays reflètent surtout le nombre de radars automatiques qui sont placés dans les différents pays.

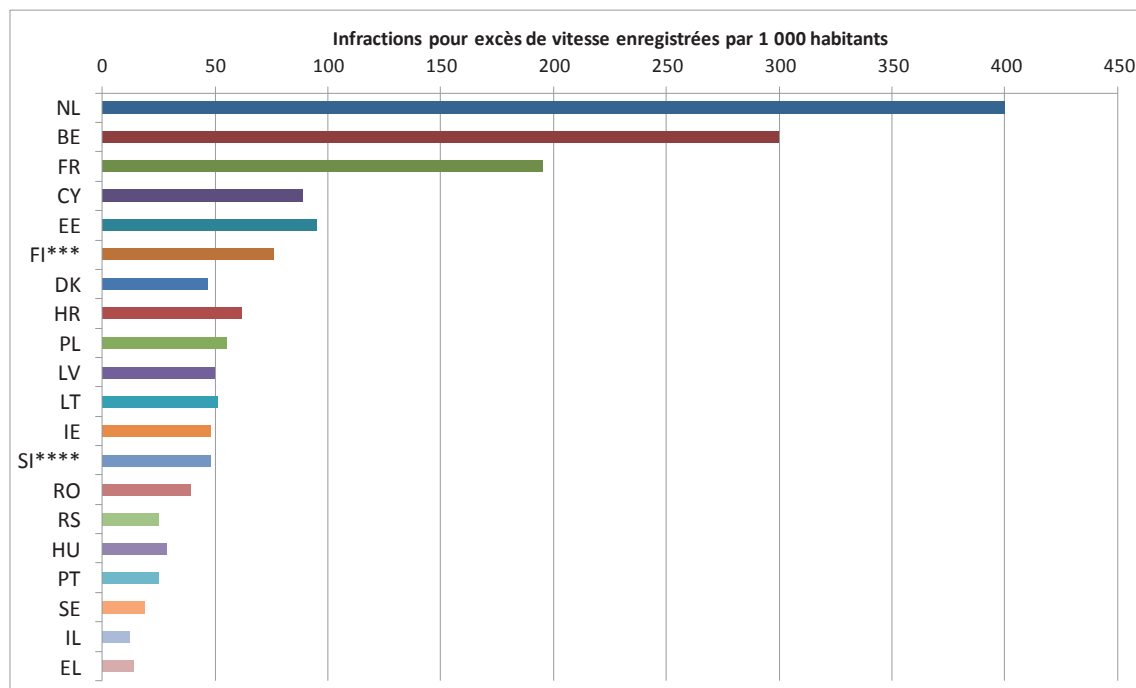


Figure 8. Infractions pour excès de vitesse enregistrées par 1 000 habitants (Source : ETSC, 2014).

Au total, 3 364 047 infractions pour excès de vitesse ont été constatées par la police en Belgique en 2014 - la dernière année pour laquelle des statistiques sont disponibles. Sur un total de 7 779 367 titulaires du permis de conduire, cela revient à peu près à une infraction enregistrée tous les deux ans par titulaire du permis.

La probabilité de se faire attraper par kilomètre parcouru en excès de vitesse a déjà été estimée par Vias institute (Pelssers, 2017). Pour ce faire, on part d'une estimation de la répartition du nombre de kilomètres parcourus aux différents régimes de vitesse.

Error! Reference source not found.. Nombre de kilomètres parcourus à une vitesse excessive de 10 m/h par rapport à la vitesse maximale autorisée.

Régime de vitesse	Part dans le nombre total de kilomètres parcourus en Belgique	Part des chauffeurs > 10 km/h trop vite	Nombre absolu de kilomètres > 10 km/h
120 km/u	38,0%	15,4%	5.993.618.400
90 km/u	21,5%	7,8%	1.717.583.400
70 km/u	21,5%	15,7%	3.457.187.100
50 km/u	16,0%	5,8%	950.457.600
30 km/u	3,0%	40,4%	1.241.330.400
		Total	13.360.176.900

En combinaison avec le pourcentage d'infractions qui ont été constatées par vitesse maximale autorisée dans les mesures de comportement liées à la vitesse de Vias instituite, on peut estimer le nombre de kilomètres parcourus à une vitesse de 10 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée. Cela représente environ 13 % du total de 102 milliards de kilomètres parcourus annuellement sur les routes belges (à savoir 13,6 milliards de kilomètres) si l'on pouvait constamment choisir sa vitesse librement et donc ne pas être « ennuyés » par des embouteillages, d'autres conducteurs et une infrastructure routière qui limite le libre choix de la vitesse. La raison invoquée est que la mesure de comportement a été conçue pour mesurer le libre choix de la vitesse par les conducteurs belges afin de pouvoir suivre de cette façon les évolutions historiques de leur comportement libre (comme recommandé par les directives de meilleures pratiques de ce type de mesures). Le pourcentage de kilomètres en infraction est dès lors très fortement surestimé sur la base de la mesure de comportement. Un problème supplémentaire est que nous ne disposons pas d'informations précises sur le nombre total de kilomètres parcourus en Belgique lorsque l'on peut choisir sa vitesse (et que l'on a donc la possibilité de dépasser ou non la limite - pas uniquement dans les embouteillages, mais également dans un trafic dense où les voitures précédentes empêchent de dépasser les limites de vitesse). Pour tout de même pouvoir réaliser une estimation, nous partons provisoirement du principe arbitraire que l'on est libre de commettre des excès de vitesse la moitié du temps (ou des kilomètres). Dans ce cas, notre meilleure estimation est que l'on se comportera dans ces circonstances comme dans l'échantillon représentatif des lieux de la mesure de comportement national relative à la vitesse. Sur cette base, nous devons estimer le pourcentage de kilomètres parcourus en infraction en Belgique à 6,5 %, et le nombre total de kilomètres en infraction à 6,8 milliards de kilomètres.

Étant donné les plus de 3,3 millions d'excès de vitesse enregistrés annuellement par la police, cela signifie - en tenant compte des marges de tolérance technique appliquées par les radars de police - que l'on doit rouler environ 2 000 km au-delà de la limite de vitesse, par infraction enregistrée⁶. Tout comme pour l'alcool, seule la Norvège a publié des estimations du nombre de kilomètres en infraction par infraction enregistrée. Elvik et al. estiment que la police enregistre, en Norvège, en moyenne une infraction pour 77 000 km parcourus au-delà de la limite de vitesse autorisée (on n'a pas pu déterminer si cette estimation tenait compte des limites de tolérance techniques en Norvège).

Étant donné que le conducteur belge roule selon les estimations en moyenne 6,8 % de tous les kilomètres parcourus à une vitesse excessive, nous pouvons penser que 48,5 millions de véhicules doivent être contrôlés pour enregistrer de facto 3,3 millions d'excès de vitesse (en cas de contrôles purement fortuits) pour obtenir ce nombre d'infractions, ce qui signifierait que la vitesse est contrôlée une seule fois tous les 2 000 km. Cette estimation se fonde également sur l'idée que la police procéderait à des contrôles fortuits, ce qui débouche théoriquement sur une surestimation du nombre réel de contrôles réalisés, et donc de la probabilité d'être contrôlé. Sur cette base, nous devons conclure que l'on est contrôlé maximum une fois tous les 2 000 km en Belgique.

Cette probabilité de contrôle est intuitivement très faible vu que la majorité des conducteurs passent chaque jour devant plusieurs radars. On doit dès lors toutefois tenir compte du fait qu'un grand nombre de radars que l'on voit le long de la route (ou qui sont annoncées par certains appareils GPS) sont en réalité des boîtes vides. En outre, des conducteurs adaptent leur comportement aux endroits connus pour les contrôles de vitesse (ou lorsqu'ils sont avertis par des applications comme Coyote ou Waze), ce qui a également un impact sur la probabilité réelle de contrôle. Dans le cas de la vitesse, l'estimation reflète dès lors probablement le nombre de kilomètres qu'il faut parcourir pour être flashé de façon tout à fait inattendue.

Selon l'aperçu suivant de l'ETSC (2016), la Belgique est un des pays comportant le plus grand nombre de radars automatiques sans caméra :

⁶ Il s'agit d'une approche vu que les marges de tolérance dépendent en réalité de la vitesse autorisée. La catégorie des infractions supérieures à 10 km/h ayant déjà été publiée, la supposition d'une tolérance de 10 km/h pour toutes les limites de vitesse permet de réaliser une estimation simple.

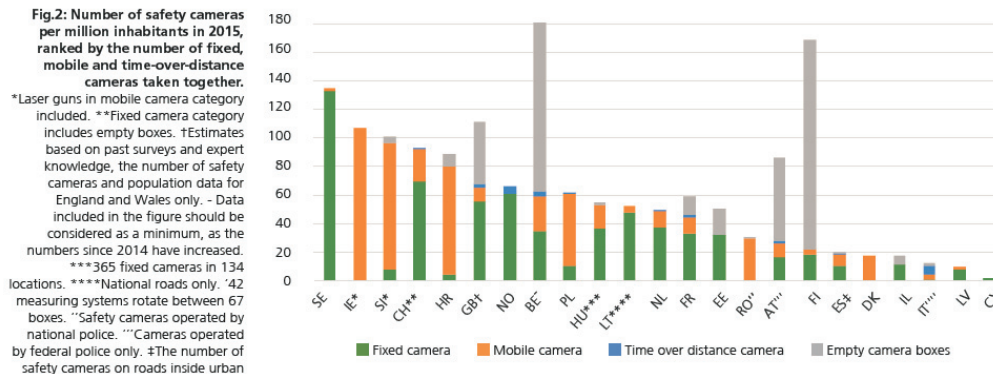


Figure 9. Nombre de radars par million d'habitants (Source : ETSC, 2016 - données 2015).

Selon cet inventaire de l'ETSC, 272 radars mobiles étaient utilisés en Belgique, 394 radars fixes et 44 radars tronçons (710 au total). Sur un réseau routier de 253 000 km au total, cela correspond à un radar pour 215 km de route. Même en tenant compte du fait que le nombre de radars calculé par l'ETCS est sous-estimé, cela reste un chiffre très bas. Les implications à ce sujet ont été clairement décrites pour les Pays-Bas - qui semble avoir un niveau de répression semblable à celui de la Belgique - par Goldenbeld (2004 - vertaling Vias institute) :

En 2002, selon les données du CJIB, près de 7 millions de contraventions pour excès de vitesse ont été affligées. De tels nombres suggèrent que la répression est très élevée. Si nous utilisons toutefois l'importance de la répression comme mesure relative, où l'on compare l'importance des contrôles à, par exemple, la quantité de kilomètres, la répression est tout à fait correcte. Un calcul pour illustrer ces affirmations : actuellement, environ 25 % des conducteurs roulent plus vite que la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes. Si l'on considère 40 milliards de kilomètres par an parcourus sur les autoroutes, cela signifie qu'environ 10 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année en infraction. Selon le CJIB, entre 1 et 2 millions de contraventions sont distribués chaque année pour des excès de vitesse commis sur autoroute. La probabilité de se faire attraper est d'environ 1 pour 10 000 kilomètres parcourus en infraction dans le cas de 1 million de contraventions ; et de 1 sur 5 000 km parcourus en infraction dans le cas de 2 millions de contraventions par an. L'automobiliste moyen parcourt quelque 5 000 km par an sur autoroute. Un automobiliste moyen qui dépasse toujours la limitation de vitesse sur autoroute court donc un risque de se faire prendre tous les un à deux ans.

Lors de l'évaluation des mesures possibles pour lutter contre la récidive, il ne faut pas uniquement tenir compte de la moyenne du nombre d'excès de vitesse par titulaire de permis de conduire ou par kilomètre parcouru, mais également considérer dans quelle mesure ces infractions sont commises par un petit groupe de contrevenants fréquents ou savoir si elles sont réparties de façon plus ou moins équivalente dans la population. Des données d'enquête récentes (ESRA, thematic report speed) sur le comportement autorapporté en matière de vitesse montrent toutefois clairement qu'une très grande majorité de conducteurs avoue dépasser la vitesse autorisée.

Tableau 1. Excès de vitesse autorapportés en fonction de la vitesse autorisée et du pays (Source : ESRA, 2015)

drive faster than the speed limit (% of at least once)			
	inside built-up areas	outside built-up areas (except motorways/freeways)	on motorways/ freeways
AT	74%	84%	81%
BE	67%	76%	74%
CH	63%	75%	80%
DE	76%	82%	80%
DK	75%	84%	81%
EL	58%	64%	71%
ES	64%	64%	74%
FI	85%	91%	84%
FR	68%	73%	68%
IE	50%	59%	61%
IT	73%	79%	76%
NL	66%	75%	78%
PL	64%	68%	57%
PT	72%	77%	81%
SE	64%	78%	83%
SI	61%	73%	73%
UK	55%	60%	66%
EU	68%	73%	73%

Dans la mesure de comportement de Vias institute (2015), il s'avère que les conducteurs belges admettent aussi dépasser fréquemment les limites de vitesse de plus de 10 km/h :

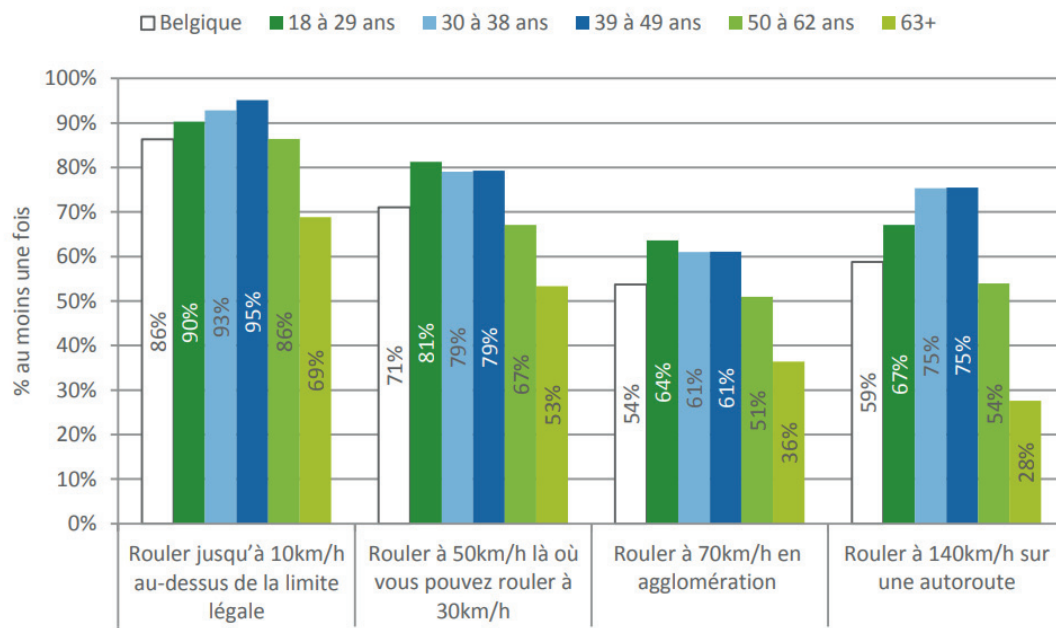


Figure 10. Comportements autorapportés en matière de vitesse (Source: Vias institute).

Ces excès de vitesse autorapportés montrent clairement qu'ils ne sont pas uniquement le fait d'un petit groupe de contrevenants tenaces, mais qu'une grande majorité des conducteurs belges admet commettre des excès de vitesse.

3.2.5 Port de la ceinture

Il ressort de la mesure de comportement de Vias institute quant au port de la ceinture (pondérée en fonction du volume de trafic et du moment) que 8,3 % des conducteurs et des passagers avant ne portent pas leur ceinture. En 2014 (l'année où la mesure de comportement a été réalisée), la police a enregistré 102 537 infractions pour l'absence du port de ceinture et/ou de sièges pour enfants. Vu que nous ne

pouvons pas calculer de moyenne générale pour tous les occupants (à l'avant et à l'arrière, adultes et enfants) qui portaient ou non leur ceinture, nous devons limiter le nombre d'infractions lors de l'estimation de la probabilité de se faire attraper au nombre d'infractions commises par les conducteurs et les passagers avant. Étant donné qu'aucunes statistiques distinctes ne sont disponibles à ce sujet, notre estimation se base arbitrairement sur le fait que 75 % des constatations en infraction concernaient les occupants avant de la voiture (soit 77 000 infractions par an).

Avec une prévalence générale de 8,3 %, nous arrivons alors à 77 000 infractions pour un total de 8,47 milliards de kilomètres parcourus en infraction, ce qui signifie que l'on doit parcourir 110 000 km en moyenne pour être attrapé une fois en moyenne. Partant d'une prévalence générale de 8,3 %, cela signifierait également que 928 000 véhicules doivent être contrôlés par an, en cas de contrôle fortuit par la police, pour arriver à 77 000 infractions enregistrées.

3.2.6 Distraction due à l'usage du GSM

Par analogie à l'estimation pour le port de la ceinture, nous pouvons évaluer la probabilité de se faire attraper pour l'usage du GSM sans kit mains libres sur la base du pourcentage de conducteurs qui est ressorti de la mesure de comportement consacrée à la distraction : téléphoner sans kit mains libre, lire et/ou envoyer des messages SMS. Il en est ressorti que 2,0 % téléphonaient sans kit mains libre et que 1,2 % supplémentaire manipulait un téléphone pendant la conduite (chiffres pondérés en fonction des volumes de trafic selon tous les moments de la semaine). Partant du fait qu'en 2013 (l'année de la mesure), 118 661 infractions pour utilisation du GSM au volant ont été constatées, il faut parcourir une moyenne de 27 500 km en Belgique en téléphonant sans kit mains libres pour arriver à une infraction enregistrée en moyenne. Tout comme pour les autres mesures de comportement, le pourcentage de conducteurs qui semble téléphoner à un moment ou l'autre semble à première vue raisonnable. Si 3,2 % téléphonent sans kit mains libre, une grande majorité de 96,8 % ne le fait pas. Toutefois cela signifie que chaque année, un total de 3,26 milliards de kilomètres est parcouru par des conducteurs qui téléphonent ou envoient des SMS au volant. Si l'on fait le calcul inverse, cela signifie que la police doit en principe contrôler chaque année 3,7 millions de conducteurs pour aboutir au total d'infractions constatées d'une façon fortuite.

Il ressort également de l'étude ESRA de 2014 que l'utilisation du GSM au volant est largement répandue en Europe et en Belgique. Vu que 28 % des conducteurs belges avouent parfois téléphoner sans kit mains libres lorsqu'ils sont en voiture, il s'avère clairement que ce comportement à risques ne concerne pas uniquement quelques contrevenants tenaces. Élément positif, la Belgique affiche de meilleurs résultats en la matière que la moyenne européenne. Par ailleurs, il ressort des études sur l'utilisation des smartphones qu'un pourcentage croissant de la population les utilise de façon toujours plus intensive, ce qui signifie que les estimations actuelles sous-évaluent actuellement encore le problème.

Tableau 2. Comportement dangereux autorapporté dans le trafic (ESRA, 2014)

	listen to music through headphones as a pedestrian	cycle while listening to music through a headphone	talk on a hand-held mobile phone	talk on a hands-free mobile phone while driving	read a text message or email	send a text message or email
AT	35%	20%	47%	63%	36%	28%
BE	26%	23%	28%	41%	37%	27%
CH	37%	25%	35%	50%	36%	29%
DE	34%	25%	35%	51%	32%	26%
DK	40%	35%	42%	51%	44%	35%
EL	44%	38%	61%	62%	45%	30%
ES	51%	35%	35%	56%	36%	26%
FI	42%	32%	73%	52%	56%	41%
FR	33%	26%	31%	37%	39%	30%
IE	46%	34%	30%	47%	36%	27%
IT	41%	36%	55%	74%	49%	33%
NL	35%	32%	24%	45%	33%	25%
PL	40%	31%	48%	55%	32%	25%
PT	36%	30%	46%	60%	44%	28%
SE	45%	34%	62%	50%	45%	32%
SI	33%	29%	60%	52%	34%	27%
UK	36%	30%	22%	39%	27%	21%
EU	38%	29%	38%	51%	36%	27%

Notes: (1) % of people that did it at least once in the past 12 months. (2) Countries based on individual country weight, Europe based on European weight B. (3) The two countries with lowest percentages are indicated in green, the two countries with highest percentages in yellow. (4) In Slovenia, the question 'talk on a hand-held mobile phone' refers to talking on the mobile phone while driving, without limiting it to hand-held mobile phone use only.

3.2.7 Contrôle par la police

Nous pouvons donc conclure pour les quatre causes les plus connues et les plus importantes causes d'accidents de la route que le risque d'être contrôlé et attrapé pour des infractions est très faible. Cela découle du fait que la majorité des comportements à risques est tellement fréquente et que le nombre de kilomètres parcourus sur la route en infraction est si important que le nombre d'infractions constatées de facto en pratique ne représente qu'une fraction minime du nombre total d'infractions. Vu que la répression routière repose tout d'abord sur un effet dissuasif général d'être attrapé et puni, il faut dès lors en premier lieu que le nombre de contrôles augmente drastiquement. Étant donné le faible risque de contrôle, chaque premier contrevenant est en pratique également, statistiquement parlant et vu la probabilité frôlant la certitude, de facto un récidiviste. Nous résumons ci-dessous les chiffres principaux qui illustrent cette conclusion Tableau 3.

Tableau 3. Taux de kilomètres parcourus en infraction par amende et nombre total de kilomètres parcourus en infraction pour les principaux comportements à risque dans le trafic en Belgique.

Type d'infraction	Pourcentage km en infraction	Km en infraction	Boetes	Km en infraction par amende (c.q. km parcouru par contrôle)	Nombre total théorique des contrôles
l'Alcool	2,7%	2.754.000.000	47.000	58.596	1.740.741
Vitesse	6,8%	6.936.000.000	3.300.000	2.102	48.529.412
Ceinture	8,3%	8.466.000.000	77.000	109.948	927.711
GSM	3,2%	3.264.000.000	118.661	27.507	3.708.156

Outre les quatre killers les plus célèbres, pour lesquels nous résumons une fois encore ci-dessous la probabilité de se faire attraper, le risque de se faire arrêter effectivement par la police pour un contrôle est très faible (ce qui est également pertinent pour la problématique de la conduite sans permis). Vu que seul un conducteur sur cinq est arrêté chaque année par la police, le risque d'être attrapé pour conduite sans permis (ou sans assurance ou avec un véhicule qui n'est pas en ordre de contrôle technique) est faible.

In the past 12 months, how many times have you been stopped by the police for a check?

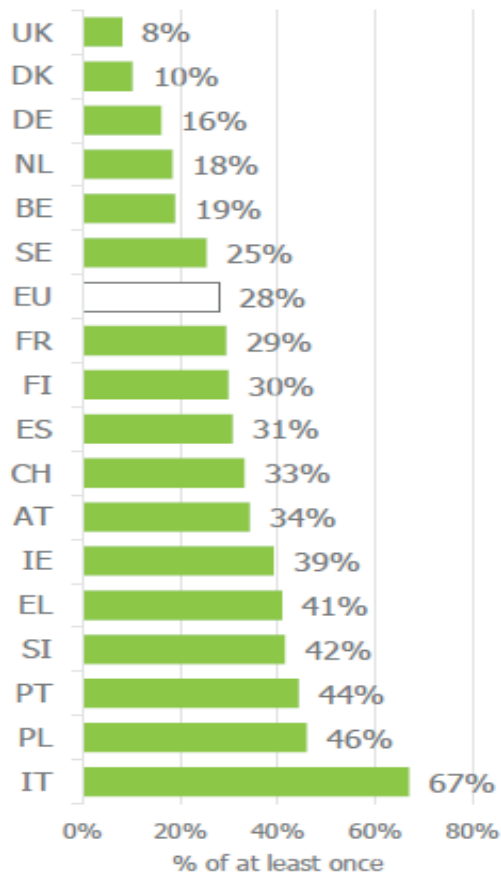


Figure 11. Pourcentage de conducteurs contrôlés au cours des 12 derniers mois par la police (Source : ESRA, 2014).

3.3 Probabilité subjective de se faire attraper

Dans la littérature scientifique, il existe un consensus selon lequel l'effet dissuasif du contrôle policier sur le comportement des conducteurs (et des autres usagers de la route) est essentiellement dû à la *probabilité subjective de se faire attraper*, à savoir la mesure dans laquelle les conducteurs évaluent la probabilité de se faire attraper. C'est tout d'abord déterminé par la probabilité subjective de se faire attraper (le nombre de contrôles de police), mais aussi par d'autres facteurs :

La surveillance policière fonctionne sur la base de la probabilité subjective et objective de se faire attraper. Les contrôles policiers le long de la route déterminent la probabilité objective de se faire attraper ou l'importance de la répression. C'est sur la base de l'importance de la répression et de ce que les usagers de la route lisent à ce propos dans les journaux ou entendent de la bouche d'amis ou de connaissances qu'ils estiment la probabilité de se faire attraper pour une infraction : c'est la probabilité subjective de se faire attraper. Lorsque les usagers de la route estiment ce risque suffisamment grand, ils éviteront de commettre des infractions. Pour que la probabilité subjective de se faire attraper soit suffisamment importante, il est essentiel que les contrôles soient accompagnés de la publicité nécessaire, qu'ils soient réalisés régulièrement, qu'ils soient imprévisibles, bien visibles et difficiles à éviter. (...)

Source : SWOV (2017) - Fiche d'informations surveillance policière dans le trafic

La probabilité subjective de se faire attraper peut être facilement mesurée par le biais d'une enquête. Il ressort des mesures de comportement nationales de Vias institute que - malgré un nombre toujours croissant de contrôles - la probabilité subjective de se faire prendre est très faible et il n'y a eu aucune amélioration au cours de la dernière décennie :

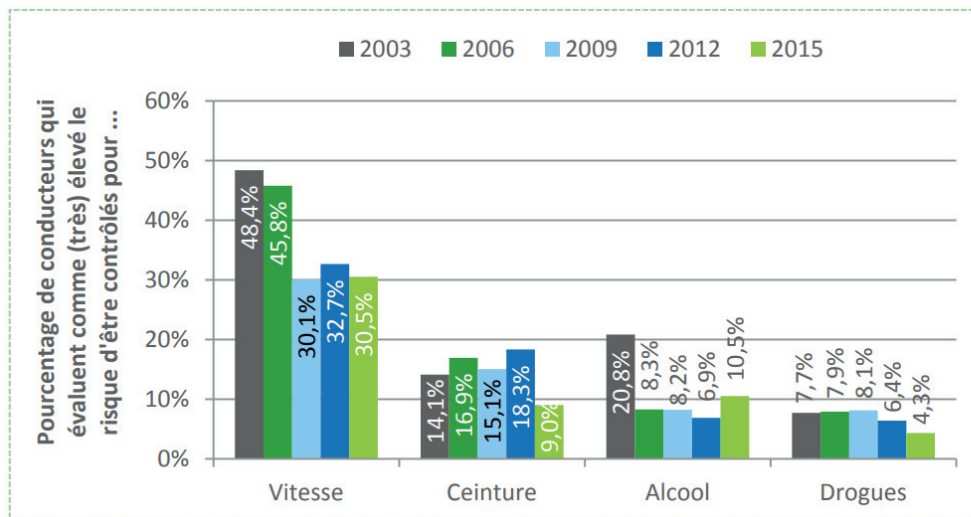


Figure 12. Estimation subjective de la probabilité d'être pris en infraction pour quatre comportements à risque (Source : Meesmann, 2015 - Figure reprise de Sloomans, 2016).

Il ressort de ces résultats qu'à l'exception de la vitesse, la probabilité subjective d'être contrôlé pour la majorité des infractions est très faible. Alors que les États généraux de 2007 recommandaient encore par exemple que 90 % des conducteurs devaient penser que la probabilité de devoir se soumettre à un test de l'haleine était très importante, nous atteignons en 2015 seulement 10 % de réponses « probabilité élevée à très élevée ». Malgré le grand nombre d'excès de vitesse enregistrés, chaque année par la police, le pourcentage de conducteurs pensant que le risque d'être contrôlé est important, est également faible. Ce résultat est d'autant plus frappant que la question de l'enquête demandait explicitement d'également tenir compte des radars et caméras en l'absence d'agents qualifiés. Ces attitudes se reflètent d'ailleurs également dans la portée pour l'intensification des contrôles de police (cf. infra).

L'étude ESRA de 2015 (Buttler, 2016) permet de comparer au niveau international la probabilité subjective de se faire attraper pour différents types d'infraction. La Figure 13 ci-dessous indique, pour la vitesse, le port de la ceinture et la conduite sous influence d'alcool et de drogue, le pourcentage de participants estimant le risque élevé à très élevé d'être contrôlés par la police pour chaque type d'intervention.

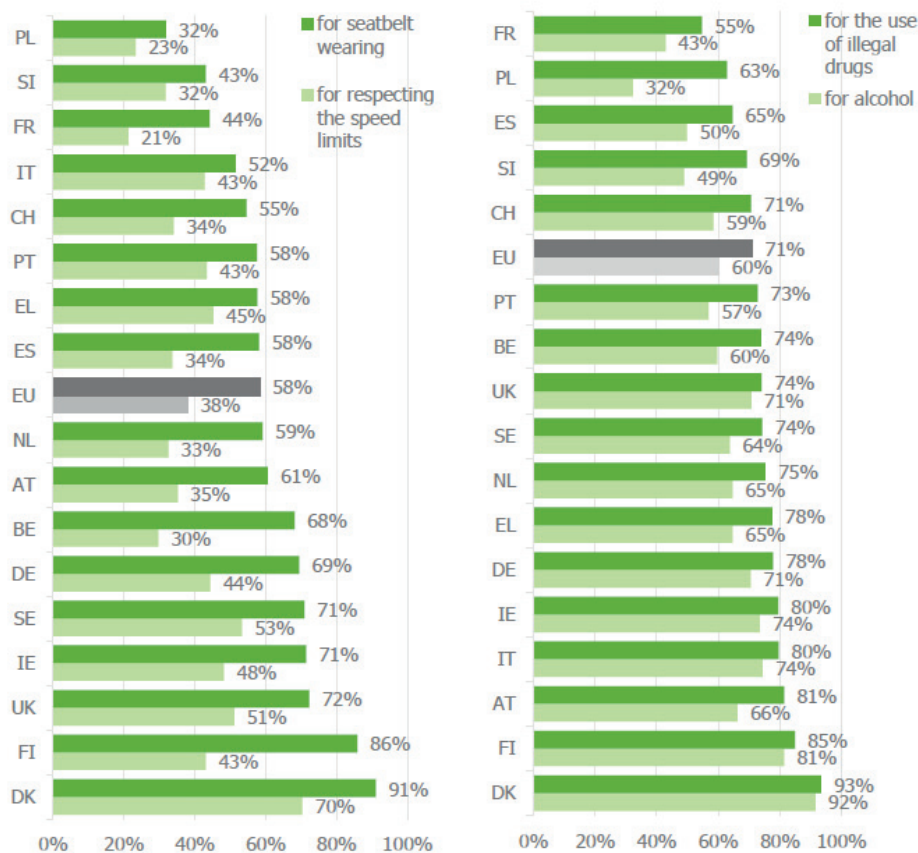


Figure 13. Estimation subjective de la probabilité d'être pris en infraction selon le pays et le type d'infraction (les pourcentages se réfèrent aux personnes interrogées ayant indiqué une probabilité faible à très faible) (Source : Buttler, 2016 - ESRA 2014).

Il ressort de cette comparaison que le pourcentage de participants indiquant que le risque est faible à très faible d'être contrôlé pour la majorité des infractions correspond plus ou moins au niveau de la moyenne européenne. La probabilité subjective de se faire prendre en Belgique pour excès de vitesse est, selon 30 % des participants, faible, ce qui est supérieur à la moyenne européenne. Seules la France (21 % répondent un faible risque) et la Pologne (23 %) font mieux, la différence avec la Suisse (34 %), les Pays-Bas (33 %), l'Autriche (35 %) et l'Espagne (34 %) n'est pas significative.

3.4 Effet estimé de l'augmentation de la probabilité de se faire prendre

Il existe un consensus dans la littérature spécialisée selon lequel l'augmentation de la probabilité de se faire prendre est une méthode rentable pour améliorer le comportement sur la route et réduire le nombre d'accidents (e.g. Elvik, 2012 ; Bothegi, 2017). Il s'avère toutefois beaucoup plus difficile de trouver une estimation précise de l'ordre de grandeur des effets attendus. Dans les paragraphes suivants, nous essayons de tout de même estimer les principaux types d'infraction sur la base d'études internationales et de données belges.

3.4.1 Alcool

Pour la conduite sous influence de l'alcool, et pour autant que nous ayons pu le vérifier, seule une estimation quantitative de l'impact de l'intensification des contrôles sur le comportement ou les accidents est disponible. Sur la base d'une analyse des variations entre 30 différents états américains de, d'une part, le pourcentage de conducteurs intoxiqués dans des accidents mortels et, d'autre part, le nombre de constatations de

conduite sous influence de l'alcool par habitant, Yao et al. estiment (2016) qu'une augmentation du nombre de condamnations de 4 par 10 000 habitants à 5 par 10 000 habitants conduit à une réduction du pourcentage du nombre de victimes dues à l'alcool d'environ 2 pour cent. Un doublement du nombre de condamnations mènerait théoriquement à une réduction du pourcentage de victimes de la route dues à la consommation d'alcool d'env. 8 pour cent.

La méta-analyse la plus complète (Erke et al., 2009) se limite à une estimation de l'effet des contrôles d'alcool en soi - sans spécification de l'intensité - sur le nombre d'accidents. Erke et al. ont conclu que les contrôles d'alcoolémie mènent à une diminution de 17 % des accidents liés à la consommation d'alcool. Vu que l'intensité des efforts en matière de répression ne peut pas être reprise en tant que facteur dans la méta-analyse, on ne peut faire d'estimation du gain estimé de l'augmentation des contrôles d'alcoolémie.

Sur la base de la relation entre le nombre d'alcootests par conducteur ou par kilomètre parcouru par an et le pourcentage de tests positifs, on peut réaliser une estimation approximative du gain estimé en matière de sécurité routière du doublement du nombre de contrôles d'alcoolémie en Belgique par rapport au niveau de répression actuel (environ 1 500 000 d'alcootests par an, soit 1 test par 68 000 kilomètres parcourus sur la route ou environ 20 % de conducteurs contrôlés par an, cf. 3.2.3). Nous partons ici de l'hypothèse naïve d'une relation linéaire entre le comportement et le niveau de répression (cf. Figure 5). Vu que le pourcentage de conducteurs positifs ne sera jamais réellement réduit à zéro, un lien logarithmique est plus réaliste. Pour le calcul actuel, cela correspond toutefois plus ou moins à une fonction linéaire. Nous pouvons évaluer sur la base de la relation constatée entre les deux variables dans différentes comparaisons internationales qu'un doublement du nombre des contrôles d'alcoolémie en Belgique mènera à une réduction du pourcentage de conducteurs contrôlés positifs d'environ 30 à 40 %⁷. Il ressort en effet de la relation négative entre le pourcentage de conducteurs contrôlés chaque année et le pourcentage de tests positifs de la Figure 5 que chaque doublement du pourcentage des conducteurs contrôlés mène généralement à une diminution du pourcentage des tests positifs d'environ 33 % (si, au lieu des 20 % de conducteurs contrôlés actuellement chaque année, on testait 40 % de conducteurs par an, les meilleures prévisions donneraient une réduction du pourcentage des conducteurs testés positifs de 3.1% à 2 %). Il est dès lors intéressant de remarquer que c'est précisément l'effet qui a été constaté lors de la campagne BOB. Alors qu'en 2007, il n'y a eu que 160 000 tests de l'haleine pour 5 % de tests positifs, l'augmentation du nombre de tests pour arriver aux 460 000 contrôles actuels en 2007 (+200 %) a mené à une diminution du pourcentage de résultats positifs pour aboutir à 2,3 % (-50 %, cf. Figure 4).

Sachant qu'environ 25 % de tous les blessés graves et victimes de la route sont dus à la conduite sous l'influence d'alcool (e.g. ERSO, 2015), cela signifierait qu'un doublement du nombre des contrôles d'alcoolémie et que la diminution de 30 à 40 % du pourcentage de conducteurs testés positifs en découlant pourrait mener à une diminution du nombre de victimes de la route ou de blessés graves liés à l'alcool de 7,5 à 10 % – et donc du nombre total de décès de 2 à 2,5 % (soit une quinzaine en Belgique). Cela correspond aux estimations de Yao et al. (2010) pour les États-Unis. Le seul autre pays où nous avons également pu trouver des estimations de l'efficacité du doublement du nombre de contrôles du taux d'alcoolémie est la Norvège (Elvik et al., 2012). Sur la base d'une estimation conservatrice de l'effet des contrôles sur le nombre d'accidents, Evik et al. estiment (2012) que même pour la Norvège - ou selon les estimations seul 0,37 % des kilomètres est parcouru sous influence - le doublement du nombre de contrôles mènera encore à une réduction du nombre de victimes de la route de 5 pour cent. En prenant pour base le cadre norvégien pour les analyses sociales coûts/bénéfices, cela produirait toujours un rapport coûts/bénéfices de 5,94. Étant donné qu'en Belgique, c'est plus de sept fois le nombre de conducteurs qui conduisent sous influence, le rapport coûts/bénéfices du doublement du nombre de contrôles du taux d'alcoolémie en Belgique se soldera également par une multiplication des bénéfices

3.4.2 Vitesse

En ce qui concerne les excès de vitesse, Elvik a, sur la base d'une méta-analyse complexe de toute la littérature, tenté en 2011 d'évaluer l'impact de l'augmentation des efforts répressifs (enregistrement des excès de vitesse par des radars fixes et mobiles, nombre d'heures de contrôle, nombre d'officiers en poste, etc.), sur le nombre d'accidents. Il en ressort que le doublement de la probabilité de se faire prendre pour excès de vitesse mènerait en moyenne à une réduction du nombre d'accidents de 20 %. L'effet n'est pas

⁷ Cela correspond plus ou moins à une évaluation de la SWOV datant de 2005 (Mathijssen, 2005 cité dans la fiche d'informations peines dans le trafic) qui conduirait à un doublement du nombre précédent des contrôles d'alcoolémie pour arriver à une diminution du nombre d'infractions en la matière d'environ 25 %.

linéaire. En effet, quintupler les efforts de répressions mènerait « seulement » à une diminution totale avoisinant les 60 %.

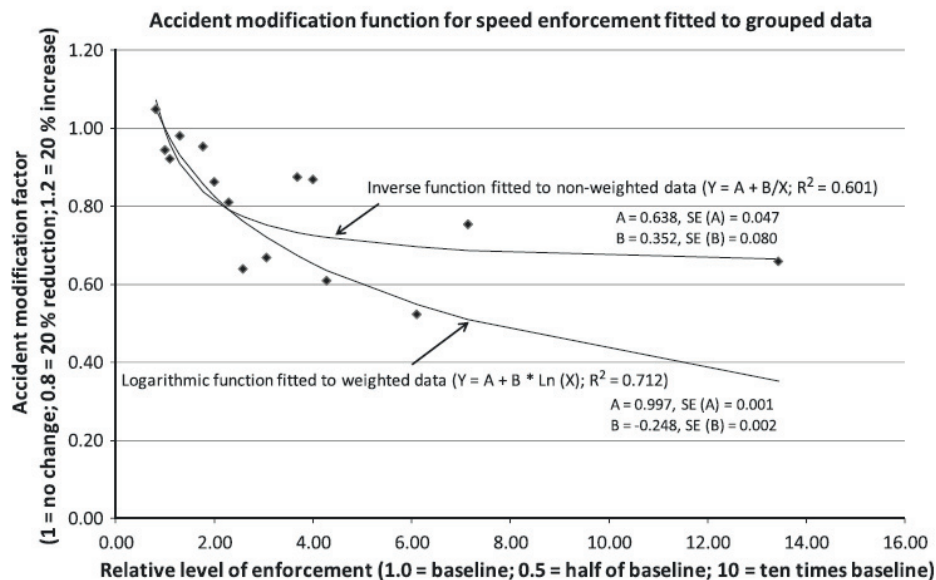


Figure 14. Impact de la répression en matière de vitesse sur les accidents (source : Elvik, 2011, p. 924).

La transposition de ces estimations à la situation belge peut être difficilement estimée parce qu'Elvik (2011) n'indique nulle part si les effets sur l'emplacement des contrôles ont été évalués ou non sur la base des accidents avec lésions de l'ensemble de la population. Les résultats définitifs dépendront finalement de la répression sur l'ensemble du territoire. Pour obtenir une diminution globale du nombre d'accidents, également aux endroits sans action intensive, il convient de développer une stratégie minutieuse pour tenir compte des effets de halo dans le temps et l'espace, au niveau de la stratégie globale. Cet effet consiste à constater les effets principaux de la répression à l'endroit où l'intensification est la plus importante et aux moments où la répression est la plus intensive. Si les efforts ne sont pas uniformes, l'effet diminuera à mesure que l'on s'éloigne de l'endroit et des moments des contrôles. Le projet Dakota (2013) résumait ces effets de halo de la façon suivante :

Some studies indicate that 500 metres is about the maximum distance halo of a speed camera. More studies, however, indicate a much larger distance halo effect, even up to 10 km (Elliott & Broughton, 2005). Overtly deployed mobile speed cameras produce reductions in vehicle speeds, as far downstream as 1.5 kilometre from the camera site, but no reduction at 500 metres upstream from the camera site (Champness, et al., 2005). Larger distance halo effects seem to be associated with physical policing, especially if the policing method is 'randomised'. The minimum distance halo effect found at speed camera sites (500 m) is almost five times smaller than the minimum distance halo effect of physical policing (2.4 km) (Elliott & Broughton, 2005). When the roads are checked by 24-hour operating speed cameras, the effects on speed and safety are larger in sections within 1 km of the camera site than sections within 2 km (Hess, 2004).

Elvik (2010, cité dans Elvik (2012)) résumait les résultats d'une analyse coûts-bénéfices de l'intensification des contrôles policiers pour la vitesse, l'alcool et le port de la ceinture. Même si, pour la répression en matière de vitesse, on a uniquement considéré les contrôles policiers en présence d'agents qualifiés, la conclusion était que multiplier par trois ou quatre les niveaux de répression était rentable et que le gain le plus important en matière de sécurité routière (diminution du nombre de tués) pouvait être enregistré lors de l'intensification de la répression en matière d'excès de vitesse. Pour la Norvège (où le nombre de kilomètres parcourus au-delà de la vitesse maximale est estimé à 49 %), Elvik et al. (2012) estiment que doubler le nombre de contrôles de vitesse en présence d'agents qualifiés mènera à une diminution des victimes de la route de 6,5 pour cent. Les avantages du doublement des contrôles de vitesse en présence d'agents qualifiés seraient dès lors six fois plus importants que les coûts.

Pour les Pays-Bas, la SWOV (2017, fiche d'informations surveillance policière) arrive à des conclusions similaires :

Le nombre d'accidents avec lésions diminue sur les tronçons de route équipés de radars automatiques. Différentes études nationales et internationales le montrent. Sur la base d'une étude récapitulative, on estime que la diminution des accidents s'élève à 18 % sur les tronçons routiers à proximité d'un radar automatique (dans les 250 m environ) et à 4 % sur les tronçons routiers à 1 km ou plus de distance d'un radar automatique. Si le nombre de contrôles de vitesse était doublé aux Pays-Bas surtout sur le réseau routier concerné avant 2020, cela pourrait, selon les estimations, réduire les chiffres d'au moins 70 victimes et 1 060 blessés graves.

L'analyse systématique la plus récente des effets de la répression en matière de vitesse a été publiée récemment par Bothegi (2016). Cet aperçu ne donne pas non plus d'estimation quantitative de l'effet attendu sur l'intensification de la répression en matière de vitesse, de sorte qu'il est impossible jusqu'à nouvel ordre de réaliser une estimation strictement quantitative.

En résumé, nous pouvons dès lors conclure que l'intensification de la répression en matière d'excès de vitesse est un investissement très rentable avec des effets clairs sur le niveau de la sécurité routière. Lors de la détermination d'une stratégie répressive, il faut tenir au maximum compte du caractère lié au lieu des effets des contrôles de vitesse en présence d'agents qualifiés. Il faut également évaluer quel est l'impact de l'arrivée massive des détecteurs de radars dans les médias sociaux et les appareils GPS (cf. infra), et il faut viser l'optimisation du mélange entre les radars automatiques et mobiles (en présence/en l'absence d'agents qualifiés).

3.4.3 Port de la ceinture

La seule estimation que nous avons pu trouver de l'effet attendu de l'intensification du niveau de répression pour l'absence du port de la ceinture concernait le port de la ceinture en Norvège. On y prend pour base la constatation que 10,2 pour cent de tous les kilomètres parcourus en Norvège pour la période 2004-2006 le sont par des conducteurs ne portant pas de ceinture de sécurité, ce qui correspond environ aux 8,3 pour cent que nous relevons actuellement en Belgique. Un doublement de la répression du port de la ceinture mènerait à une réduction du nombre des victimes de la route de 3,8 pour cent, et à un rapport coûts-bénéfices de 6,81.

3.4.4 GSM

De tous les facteurs de risque pour lesquels Elvik et al. (2012) ont calculé le « population attributable risk », c'est celui de l'utilisation du GSM au volant qui s'est avéré le plus faible. Cette estimation des risques concerne le pourcentage d'accidents qui est attribué à un facteur déterminé pour la population totale (donc pas uniquement dans le groupe des contrevenants, mais pour l'ensemble des accidents). Elvik et al. (2012) estiment dès lors qu'en Norvège, 23 % de toutes les lésions sont dus aux excès de vitesse, 17 % à la conduite sous influence et 13 % à l'absence du port de la ceinture de sécurité. Aucune estimation fiable n'a pu être réalisée pour la distraction due à l'usage du GSM.

Sur la base d'une étude américaine (Redelmeier & Tibshirani (1997) et McEvoy et al. (2005), cités dans Riguelle & Roynard, 2014), on estime le risque relatif d'accidents pour l'utilisation du GSM sans kit mains libres à un facteur d'environ 3. Le pourcentage d'accidents dus à l'utilisation du GSM au volant s'élève, selon les estimations, entre 5 et 25 % de tous les accidents (Stelling & Hagenzieker, 2012). Étant donné qu'en Belgique, 3,2 % de tous les kilomètres parcourus l'étaient, en 2012 (Riguelle & Roynard, 2014), par des conducteurs qui tenaient un téléphone en main, on peut estimer la part des accidents dus à l'utilisation du téléphone à environ 9 à 10 pour cent en Belgique. Sur cette base, il est très probable que l'intensification des efforts de répression sera également rentable à ce niveau.

3.5 Portée sociale

Une portée sociale suffisamment importante est généralement considérée comme une condition indispensable pour assurer une politique durable. Une portée sociale suffisamment importante a ainsi été mentionnée explicitement comme critère de meilleure pratique dans le projet Supreme (2012).

Il ressort de différentes études d'enquêtes qu'il existe en Belgique une grande portée sociale pour l'augmentation du nombre des contrôles policiers pour les différents types d'infractions.

Le graphique ci-dessous établi sur la base des mesures de comportement nationales montre clairement qu'il existe une grande portée sociale pour l'intensification des contrôles de police. Le graphique montre le

pourcentage de personnes interrogées qui est d'accord avec le fait que les règles ne sont pas suffisamment contrôlées pour les quatre infractions suivantes :

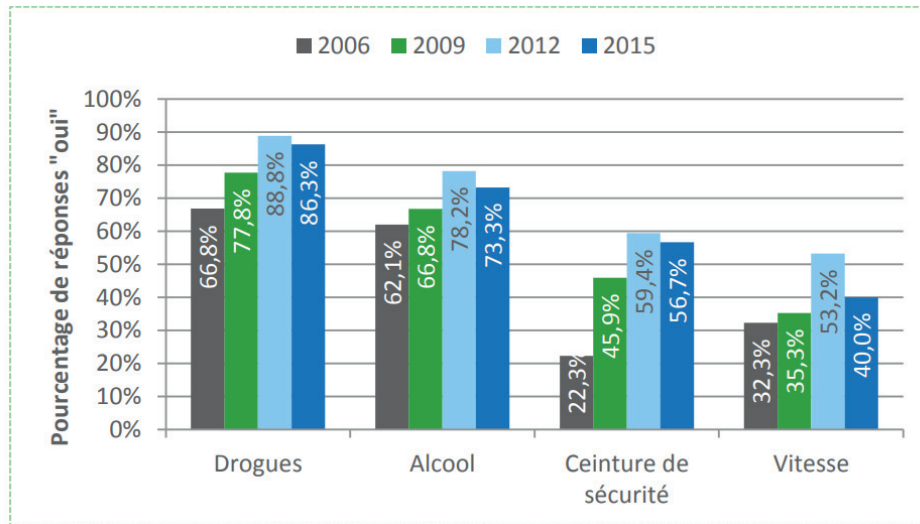


Figure 15. Pourcentage de personnes interrogées estimant les mesures de répression insuffisantes selon le type d'infraction (Source : Meesmann, 2014).

Il ressort de l'étude nationale de l'insécurité routière de 2016 qu'une majorité se dessine dans toutes les régions pour l'augmentation des contrôles de vitesse et d'alcoolémie (cf. Figure 16). Par ailleurs, les résultats de l'étude nationale de l'insécurité routière montrent aussi clairement qu'une majorité démocratique peut aussi être trouvée pour la réalisation d'un nombre plus élevé de contrôles de vitesse. Seuls 23 % des Belges se déclarent explicitement contre une augmentation du nombre des contrôles de vitesse.

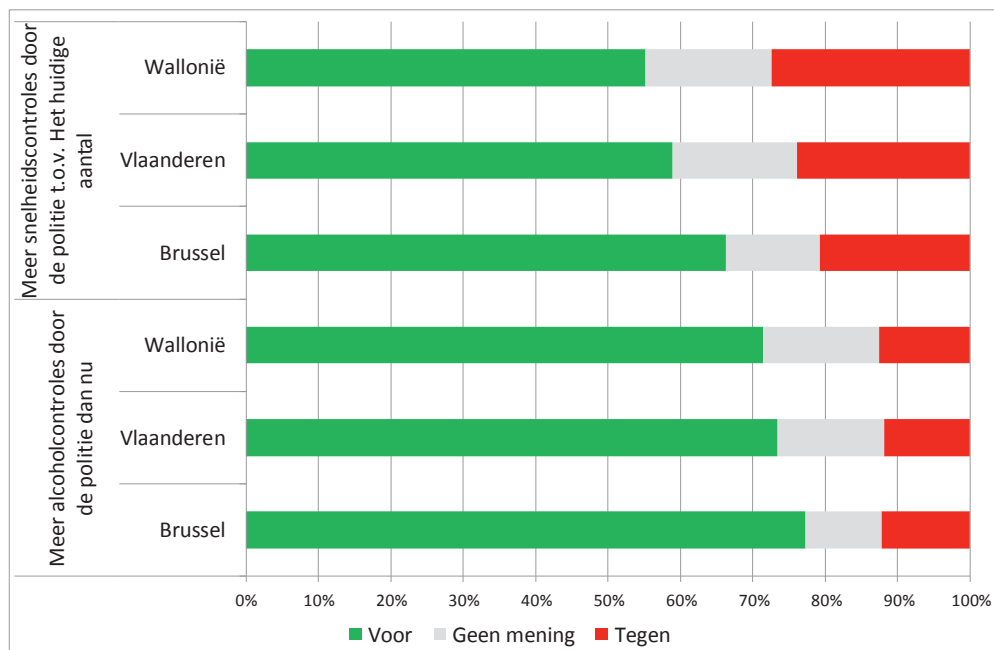


Figure 16. Taux de soutien en faveur d'une augmentation des contrôles de vitesse et d'alcoolémie selon l'étude nationale de l'insécurité routière 2016 (Source : Vias institute, 2017).

3.6 Conclusion sur la probabilité de se faire prendre et le nombre de contrôles

L'augmentation du nombre de contrôles pour les causes principales des accidents de la route (vitesse, conduite sous influence, absence du port de la ceinture et distraction) s'avère être une manière très rentable de réduire le nombre total d'accidents.

Il ressort de comparaisons internationales que les conducteurs belges conduisent plus fréquemment sous influence que les conducteurs de la majorité des autres pays européens. Le niveau de répression actuelle pour la conduite sous influence est moyen à bas, en comparaison avec les données internationales. Doubler le niveau de répression pour la conduite sous influence s'avère dès lors être une priorité principale. Ce redoublement permettrait à la Belgique d'arriver au niveau recommandé par les États généraux de 2007, à savoir contrôler annuellement ou moins un conducteur sur trois.

En ce qui concerne la vitesse, le niveau de répression est assez élevé d'un point de vue international. Il ressort de calcul de la SWOV et de l'institut Vias que, même avec le niveau actuel de répression, la probabilité d'être contrôlé en matière d'excès de vitesse est très faible. En Belgique, on comptabilise en moyenne seulement un excès de vitesse enregistré par 2 000 km parcourus en infraction. Aux Pays-Bas - où l'on enregistrerait chaque année un nombre légèrement plus élevé d'excès de vitesse par million d'habitants - un automobiliste moyen court un risque sur deux d'être sanctionné lorsqu'il roule systématiquement tout au long de l'année à une vitesse trop élevée sur l'autoroute.

Vu qu'il existe une technologie pour contrôler la vitesse des conducteurs de façon beaucoup plus systématique et automatique, il faut alors tout d'abord investir pour augmenter la probabilité d'attraper le contrevenant en augmentant le nombre des contrôles de vitesse réalisés par des radars mobiles et automatiques (en présence/en l'absence d'agents qualifiés). Les radars mobiles sont vraiment nécessaires pour créer un niveau dissuasif assez important à des endroits qui ne sont pas annoncés par les détecteurs de radars. L'augmentation de la capacité des contrôles en présence d'agents qualifiés permet par ailleurs d'augmenter la probabilité d'attraper les contrevenants pour l'absence du port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du GSM au volant.

Last but not least, il faut également viser une augmentation substantielle du nombre de contrôles par la police, ce qui aura un effet positif sur la probabilité subjective de se faire attraper et sur le comportement des conducteurs, ainsi que sur la probabilité de se faire attraper pour conduite sans permis, sans assurance ou sans contrôle technique en ordre. Vu que le retrait du droit de conduire (en plus des peines d'emprisonnement rarement appliquées) est l'objectif ultime pour lutter contre les récidivistes, surveiller que les conducteurs se conforment effectivement à cette limitation est une condition sine qua non pour que l'ensemble de la chaîne répressive puisse fonctionner.

Des objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles policiers et de surveillance policière par le biais de caméras et de radars sont nécessaires pour surveiller et évaluer le nombre minimum de contrôles exigés. Mais évidemment, des objectifs quantitatifs sur le nombre de contrôles à réaliser ne sont pas suffisants en soi pour garantir une répression efficace et effective sur la route. Les contrôles doivent bien entendu être organisés d'une façon ciblée dans le but de prévenir efficacement les accidents. En l'absence de directives claires dans la littérature sur l'organisation des contrôles policiers, des contrôles doivent, en premier lieu, donner aux conducteurs, à tout moment et à tout endroit, l'impression qu'ils courent réellement un risque de se faire contrôler. Cela sous-tend que les contrôles doivent être répartis équitablement, tant dans le temps que l'espace. Le temps ne se rapporte pas uniquement au jour/à la nuit, mais également aux mois de l'année et aux différents jours de la semaine. L'espace ne signifie pas uniquement une répartition équilibrée entre les différents types de route, mais également la répartition entre les endroits à risques en matière d'infractions et d'accidents, des routes avec de grands volumes de circulation et d'autres avec de plus petits volumes, etc. L'institut Vias analyse pour le moment s'il est possible de déterminer des critères de qualité pour l'optimisation des efforts de répression pour les causes principales d'accident de roulage.

4 Autres mesures contre la récidive

4.1 Driver improvement

En Belgique, les juges de police disposent depuis 1995 de la possibilité d'imposer un cours d'amélioration de la conduite aux contrevenants. Dans la période 1999-2001, environ 1 000 participants ont chaque année suivi un tel cours. Au cours de ces dernières années, ce sont plus de 3 000 contrevenants qui ont été renvoyés chaque année par les juges de police vers l'institut Vias.

Les cours ambitionnent, par le biais d'activités de groupe et d'autoréflexion, un changement d'attitude des participants afin qu'ils adoptent des comportements plus sûrs sur la route, espérant ainsi aboutir à un changement réel des comportements et donc à un risque réduit de récidives et d'accidents. Une évaluation formelle de l'effet des cours d'amélioration de la conduite sur les récidives a déjà été réalisée en 2003 par Vanlaar et al. (2003). Ils ont mis en avant une augmentation non significative du temps jusqu'à la première récidive pour un groupe de participants par rapport à un groupe contrôle sélectionné qui ne suivait pas de cours.

Il ressort d'une étude internationale que l'effet des cours d'amélioration de la conduite dépend du groupe cible auquel s'adresse le cours. Une méta-analyse de Wells-Parker des cours de conduite sous influence montre que les formations de réintégration entraînent en moyenne une réduction supplémentaire de 7 à 9 pour cent des récidives par rapport aux peines traditionnelles. Masten & Peck (2004) ont réalisé une méta-analyse de 37 études consacrées à 106 programmes, qui en considéraient les effets sur les infractions, les risques d'accident et les comportements à risques. Les mesures allaient de l'envoi de lettres d'avertissement à des formations de groupe, et d'entretiens individuels au retrait temporaire ou permanent du permis de conduire. L'analyse permet de voir des effets, certes petits, mais significatifs sur le risque d'accident. Lorsque l'on ne peut pas faire de différence selon le type d'intervention, on considère qu'une intervention 'moyenne' va de pair avec une réduction du risque d'accident de 6 % et un recul des infractions de 8 %. Lorsque l'on examine les types distincts de mesure, il s'avère que les mesures en combinaison avec le retrait temporaire ou définitif du permis sont les plus efficaces (réduction de 17 % des risques d'accident et de 21 % des infractions), mais les réunions de groupe seules peuvent également être efficaces. Cela représente une réduction de 5 % des accidents et de 8 % des infractions.

Cette étude confirme dès lors l'ordre de grandeur de l'effet que Wells-Parker avait établi en 1995 pour les cours imposés dans le cadre de la conduite sous influence. Ils concluent que le risque d'accidents et de récidives est 7 à 9 % inférieur pour les personnes qui ont suivi un cours de réintégration que pour celles qui se sont vu imposer une peine classique (par exemple une amende ou le retrait du permis de conduire). Il s'est également avéré que l'effet des cours combiné à une période d'interdiction de conduire est plus efficace que des cours sans retrait de permis.

Une analyse systématique plus récente de l'effet des cours de réintégration en tant que mesure alternative pour les personnes reconnues coupables de conduite en état d'ivresse (Slootmans et al., 2017) confirme cette conclusion :

Studies comparing the percentage of recidivists in the participant group with the percentage of recidivists in the control group show a decrease in recidivism of up to 36%. A meta-analysis of the studies, which use a logistic regression or cox regression, showed that rehabilitation courses can reduce recidivism by 40%.

A weakness of almost all studies in this area is that the analysis of recidivism is based on participants who completed the course. The percentage of completers is variable and is not routinely evaluated as an aspect of course-quality.

Sur la base de cet état des choses, nous pouvons dès lors conclure qu'imposer davantage de cours de réintégration a le potentiel de contribuer à la prévention des récidives dans le trafic. Pour l'instant, 47 000 amendes sont infligées chaque année pour conduite sous influence. Il ressort des statistiques annuelles des cours et tribunaux (SPF Justice, 2017) que 27 618 conducteurs ont été jugés en 2016 pour intoxication alcoolique sans autres circonstances. On a par ailleurs également comptabilisé 5 370 conducteurs condamnés pour accidents avec dommages physiques et intoxication alcoolique et 1 326 conducteurs supplémentaires pour ivresse et/ou intoxication en combinaison avec des accidents et délit de fuite. Seules 3 500 personnes suivent actuellement chaque année un cours d'amélioration de la conduite. Sur la base des

conclusions favorables de l'étude sur les conséquences, nous pouvons dès lors recommander de renvoyer davantage de contrevenants à des cours d'amélioration de la conduite.

4.2 Programme d'éthylotest antidémarrage

Pour le moment, il faut rouler en Belgique environ 58 000 kilomètres sous influence avant de se voir infliger une seule amende. Même si une personne est condamnée après plusieurs infractions comme récidiviste pour conduite sous influence, le risque de se faire à nouveau prendre demeure minime. De ce fait, chaque mesure vise la punition adaptée de la récidive jugée sur la base d'une grande dose de hasard et sur la « malchance » du contrevenant d'être attrapé.

Au lieu de faire dépendre le contrôle des contrevenants du très petit risque d'être justement contrôlé et attrapé lors d'une infraction, il est dès lors conseillé de surveiller en permanence le comportement des contrevenants sévères ou récidivistes et de les contrôler si possible. Un programme d'éthylotest offre cette possibilité pour autant que les conducteurs ne se déplacent pas illégalement dans un véhicule qui n'est pas équipé d'un éthylotest. Il ressort clairement d'une étude internationale que l'éthylotest est 60 à 90 pour cent plus efficace pour la prévention des récidives pour la conduite sous influence que les mesures classiques comme le retrait du permis de conduire combiné ou non à des amendes ou d'autres peines (cf. Elder et al., 2011 et Nieuwkamp, Martensen & Meesmann, 2017, pour un aperçu). Selon la récente méta-analyse d'Elder et al. (2011), l'installation d'un éthylotest réduit la probabilité de récidive de 75 % (pendant la période où il est installé. Après son retrait, on a seulement noté une réduction de la récidive de 7 %).

Sur la base de ce raisonnement, on a prévu aux Pays-Bas un programme éthylotest antidémarrage obligatoire pour tous les récidivistes et contrevenants présentant de forts taux d'alcoolémie. L'ASP a été introduit le 1^{er} décembre 2011 aux Pays-Bas et a pu être imposé par le CBR jusqu'en octobre 2014 aux contrevenants lourdement alcoolisés, à savoir présentant un taux d'alcoolémie entre 1,3 et 1,8 g/l, aux conducteurs débutants avec un taux d'alcoolémie à partir de 1,0 g/l et aux récidivistes avec un taux d'alcoolémie à partir de 0,8 g/l. Pour un taux d'alcoolémie supérieur à 1,8 g/l, le CBR a d'abord réalisé une étude sur la dépendance à l'alcool. L'ASP néerlandais dure au moins deux ans. Les participants qui ne pouvaient toujours pas conduire un véhicule motorisé sans consommer d'alcool après deux ans étaient prolongés tous les six mois aussi longtemps que nécessaire pour qu'ils arrivent à choisir entre boire et conduire. En octobre 2014, l'ASP a été temporairement arrêté pour les nouveaux cas et en mars 2015, le Conseil d'État a décidé que le CBR ne pouvait définitivement plus imposer d'ASP. L'argument principal était que cette règle pouvait développer un nombre disproportionnellement important d'accidents. Après concertation avec le ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement, le ministre de la Justice a annoncé en février 2016 que l'ASP ne figurerait plus dans le droit pénal. L'ASP semble donc arriver définitivement à sa fin aux Pays-Bas. (SWOV - fiche d'informations éthylotest). Malgré tout, la SWOV souligne qu'un programme d'éthylotest antidémarrage est de 60 à 90 % plus efficace que les peines traditionnelles et a le potentiel pour éviter chaque année 30 à 35 victimes de la route aux Pays-Bas.

En Belgique également, les juges du tribunal de police disposent depuis 2009 de la possibilité d'imposer un programme d'éthylotest antidémarrage aux contrevenants⁸. Jusqu'à présent, le nombre de participants à ce programme (combinant la surveillance des données enregistrées et le nombre de cours de sensibilisation) est toutefois resté assez réduit. Les juges sont apparemment peu enclins à imposer le programme eu égard à son coût de revient relativement élevé⁹. Une possibilité pour superviser et contrôler de façon intensive les contrevenants graves en termes d'alcoolémie consisterait alors à obliger un programme d'éthylotest antidémarrage aux récidivistes pour conduite sous influence et aux premiers contrevenants affichant une concentration du taux d'alcool supérieur à une certaine limite. Un avant-projet de loi dans ce sens a été approuvé par le conseil des ministres:

Conformément à un avant-projet de loi, les juges devraient condamner les récidivistes qui ont été attrapés deux fois en trois ans au volant avec un taux d'alcoolémie supérieur à 1,2 g/l, à l'installation d'un éthylotest antidémarrage. L'installation d'un éthylotest antidémarrage devrait être obligatoire pour tous les conducteurs qui ont subi un contrôle lors duquel leur taux d'alcoolémie était supérieur à 1,8 g/l

⁸ Voir à ce sujet : <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/ar-alcotest/1672-art1-13>

⁹ Pour un aperçu des coûts, voir : <http://www.vias.be/fr/particuliers/ethylotest-antidemarrage/quel-est-le-prix-dun-ethylotest-antidemarrage/>

(<http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=fr&cfm=qrva.xml.cfm?legislat=54&dossierID=54-Bxxx-866-2207-2017201819020.xml>)

Le 8 décembre 2017, le Conseil des ministres a approuvé en deuxième lecture un avant-projet de loi adapté à un avis du Conseil d'Etat (Presscenter, 2017). Attendu que le programme éthylo-test antidémarrage pour les contrevenants s'avère une mesure rentable et vu le faible risque de se faire prendre en Belgique, l'on peut avancer que la mise en œuvre de cette loi aura un effet bénéfique sur la récurrence en matière de conduite sous influence. Il est difficile d'estimer l'impact sur le nombre de tués dans la circulation ou d'accidents graves dus à l'alcool. Aux Pays-Bas, les estimations en fonction du type de programme éthylo-test antidémarrage et des critères d'application pour un programme similaire varient de 5 à 35 tués sur la route par an pour un programme obligatoire de deux ans pour des degrés d'intoxication allant d'1,3 à 2,1 pour mille. En raison du manque de données sur la prévalence de la récurrence en matière de conduite sous influence ou sur la part de récurrence dans les accidents de la route dus à l'alcool, il est actuellement impossible de donner une estimation précise pour la Belgique. Sur la base des degrés d'intoxication constatés dans la mesure de comportement conduite sous l'influence de l'alcool (Focant, 2016), nous pouvons estimer que près de 25% de l'ensemble des conducteurs positifs ont une alcoolémie supérieure à 1,8 pour mille. Sur les 47.000 infractions en matière d'alcool enregistrées chaque année, 12.000 se situent au-dessus de 1,8. En dépit de ça, l'on s'attend à ce qu'une part considérable de conducteurs contraints de prendre part à un programme éthylo-test antidémarrage n'installe pas d'éthylo-test antidémarrage (réf. : études étrangères). Sur la base d'une étude internationale, l'on estime entre 3.000 et 5.000 le nombre de conducteurs concernés qui participeront au programme éthylo-test antidémarrage obligatoire. Si nous prenons uniquement en considération l'effet préventif de la nouvelle loi sur ce groupe (réduction de la récurrence), nous pouvons espérer sauver plusieurs vies par an sur la route. Si l'intensification des sanctions génère également un effet global dissuasif, nous sommes susceptibles d'épargner chaque année quelques vies supplémentaires. Sur la base de toutes les informations disponibles, nous estimons que le programme éthylo-test antidémarrage obligatoire épargnera annuellement en Belgique la vie de 5 à 10 personnes sur la route, soit une réduction de 2 à 4% du nombre de tués dans la circulation dus à l'alcool.

4.3 Examens de réintégration

Meesmann et al. (2015) ont déjà établi en 2015 un aperçu des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire. On peut distinguer quatre types d'examen de réintégration : théorique, pratique, psychologique et médical pour rétablir le droit de conduire. Chaque année, ce sont en Belgique environ 10 000 conducteurs qui sont renvoyés vers des centres accrédités pour un examen psychologique et/ou médical (Meesmann et al., 2015). La majorité de ces conducteurs est comparée plus précisément devant le juge en raison de récurrence ou d'infraction grave au code de la route. Depuis le 1^{er} janvier 2015, le concept de récurrence est élargi par le législateur. Une combinaison d'infractions graves commises dans les trois ans après le jugement peut dès lors être considérée comme récurrence (De Roy, 2014 ; Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017 ; cf. infra). Dans cette législation, le juge est également obligé d'imposer les quatre examens de réintégration lorsque l'inculpation est prouvée. En d'autres mots, imposer des examens de réintégration s'accompagne de la lutte contre la récurrence.

Meesmann et al. (2015) ont déjà établi en 2015 une évaluation de la pratique d'examen médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire. Sur la base d'une étude de la littérature internationale et une évaluation de la mesure dans laquelle le système belge répond, Meesmann et al. (2015) plaident également pour un élargissement plus important du système des évaluations psychologiques et médicales (par exemple en les imposant aussi à partir d'un certain degré d'intoxication alcoolique et pas uniquement en cas d'ébriété) et surtout pour l'obligation beaucoup plus rapide, après une infraction, d'examen de réintégration, éventuellement même avant que le juge ne se prononce. Par ailleurs, il plaide également pour attribuer un rôle plus actif aux centres d'examen lors du renvoi et du suivi des conducteurs à risques.

Pour autant que nous puissions le vérifier, aucune analyse coûts-bénéfices n'a été réalisée sur l'effet de l'examen de réintégration sur la sécurité routière. Vu que les frais des examens sont pris en charge par les contrevenants eux-mêmes, le rapport coûts/bénéfices pour la société sera a priori positif, de sorte que, sur la base des recommandations des meilleures pratiques internationales, on puisse plaider pour un élargissement ultérieur du domaine d'application des examens de réintégration, à condition qu'un système de contrôle qualité soit prévu (comme recommandé par Meesmann et al., 2015).

4.4 Modification de la définition légale et de la peine en cas de récidive en matière de circulation routière

4.4.1 Cadre légal

Le 9 mars 2014 a vu l'approbation d'une nouvelle loi, qui allait apporter plusieurs changements importants au droit de la circulation à partir du 1^{er} janvier 2015 (De Roy, 2014).

“Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”

Bron: Belgisch Staatsblad, 2014

La loi dont le titre est cité ci-dessus dans le cadre (Pelssers, 2017, p. 7) est appelée ci-après « la loi du 9 mars 2014 ». Avant l'entrée en vigueur de cette loi, une personne était considérée comme récidiviste si elle commettait une même infraction au code de la route dans le courant d'une période déterminée (par exemple un an en cas d'excès de vitesse très important, trois ans pour une conduite en état d'ivresse) (code de la route, 2012). Depuis le 1^{er} janvier 2015, la récidive n'est plus limitée à des infractions similaires commises dans un délai de trois ans après que le jugement soit devenu irrévocable. La loi du 9 mars 2014 détermine que la récidive s'applique aux différents types d'infraction qui peuvent être combinés. Il est question de récidive si une personne est de nouveau attrapée dans un délai de trois ans pour conduite sous influence d'alcool ou de drogue, pour délit de fuite, pour conduite sans permis de conduire, pour infraction du quatrième degré, pour infraction grave en matière de vitesse (par exemple, rouler au-delà de 160 km/h sur

autoroute ou 110 km/h sur une route hors agglomération limitée à 70 km/h, pour dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, dans une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle). Avant le 1^{er} janvier 2015, il était donc question de récidive lorsqu'une infraction pour des faits similaires était constatée dans une période de trois ans.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la qualification de récidive est plus vaste et se rapporte à (une combinaison de) des faits susmentionnés durant une période de trois ans suivant le jugement. Cette qualification est assortie de peines minimales : une déchéance du droit de conduire, une amende, ainsi que les quatre examens de réintégration sont incontournables. La durée de la déchéance du droit de conduire dépend du nombre de faits de récidive durant cette période. Dans le cas d'un seul nouveau fait, la déchéance est de minimum trois mois ; dans le cas de deux nouveaux faits, la déchéance est de minimum six mois et à partir de trois nouveaux faits, la durée passe à neuf mois (De Roy, 2014 ; Pelssers, 2017). Les modifications principales sont décrites dans une fiche d'informations du SPF Mobilité et Transport.¹⁰

Dans la période 2013-2015, on a remarqué une hausse claire en matière d'examen médical et psychologique de réintégration après l'entrée en vigueur de la loi. Entre 2013 et 2015, le nombre d'examens a augmenté légèrement (de 35,841 à 38,734). En 2016, ce nombre est même passé à 55 514 examens médicaux et psychologiques (De Decker, 2017).

4.4.2 Impact attendu

Pour vérifier si la nouvelle règle en matière de récidive est bien connue du grand public, l'institut Vias (Pelssers, 2017) a réalisé une enquête à deux reprises en 2016 auprès d'un échantillon (indépendant) représentatif de la population majeure belge. Cela a été combiné avec une campagne d'information limitée du SPF Mobilité & Transport (communication publique) sur la nouvelle réglementation en matière de récidive. Concrètement, une enquête a été réalisée avant la communication au public (premeting ; novembre 2015 ; n = 855) et après la communication au public (postmeting ; juin 2016 ; n = 996). On a chaque fois évalué la connaissance sur la nouvelle réglementation en matière de récidive, ainsi que sur l'effet autorapporté de la nouvelle réglementation en matière de récidive sur le comportement routier.

¹⁰ Voir à ce sujet : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/route_fr_faq_recidive.pdf

Il ressort des mesures avant-après (pre-post) que, sans aide, la population est à peine au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Seul 1 % a indiqué sans aide que la réglementation en matière de récidive était à présent plus sévère. Lorsque l'on demandait à un participant s'il était au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive en montrant la nouvelle législation (rappel assisté), 65 à 70 % ont indiqué être au courant. La plus grande majorité (>50 %) indiquait toutefois être « vaguement » au courant.

Une enquête générale menée auprès de l'ensemble de la population donne en effet à tous une idée de l'effet préventif général du caractère plus sévère de la législation relative à la récidive. Vu qu'il était impossible d'interroger à court terme un échantillon assez important de conducteurs ayant commis récemment une infraction grave, nous ne pouvons pas évaluer pour le moment l'effet dissuasif spécifique au sein du groupe de contrevenants. Pour les contrevenants qui ont déjà été condamnés à plusieurs reprises, la menace d'une peine plus sévère pour toute infraction supplémentaire pourrait en principe générer des effets similaires aux lettres d'avertissement pour les conducteurs dans un système à points.

Si nous évaluons les résultats de l'action potentiellement dissuasive du renforcement de la définition de récidive routière sur la base des études d'évaluation selon l'action dissuasive d'un solde de points où l'on est confronté à la menace de la perte du permis de conduire, on ne peut a priori attendre que des effets assez faibles et très temporaires sur la sécurité routière. Les deux groupes de conducteurs se trouvent à peu près dans la même position que le groupe de contrevenants lourds (cf. Goldenbeld, 2012 - infractions où l'on dépasserait la limite de points lors de deux infractions similaires) et au sein de ce groupe, on n'a même plus remarqué d'effets après une période d'un mois. Vu que le renforcement a seulement été introduit le 1^{er} janvier 2015, aucune étude d'évaluation n'est actuellement disponible ou planifiée. En l'absence de statistiques, on ne peut pas contrôler si le nombre de condamnations pour récidive a augmenté au cours de cette période ou non (si tous les facteurs étaient restés similaires, on attendrait théoriquement une augmentation du nombre d'infractions, mais vu que ce nombre repose aussi de facto sur l'intensité des efforts de répression de la police, ces indicateurs ne permettent pas d'évaluer l'effet en lui-même).

L'obligation d'examen psychologiques et médicaux, ainsi que, dans plusieurs cas, d'examen théoriques et pratiques de conduite, répond à la recommandation de d'abord diagnostiquer et évaluer les conducteurs à problème afin de pouvoir déterminer sur cette base une peine adaptée (cf. Meesmann et al., 2015).

4.5 Sensibilisation et influence des normes sociales

Un risque découlant d'une répression intensive de la police réside dans le fait que l'accent de la motivation des conducteurs à respecter les limites peut se déplacer d'une motivation interne vers une motivation externe. Dacota (2013) a déjà remarqué à ce sujet :

Psychologists have pointed out that speed enforcement is essentially an extrinsic motivational approach that relies on negative, external factors such as fear of punishment, to change drivers' speed behaviour. It would diminish the intrinsic motivation of drivers to conform to the law, i.e. because they want to. The use of punishment instead of reward could be considered a one-sided psychological approach. Ideally, traffic enforcement is supported by social norms in a society. Visible police enforcement operations then 'remind' road users of the importance of rules and urge them to comply with traffic rules. Whereas, at first, rule compliance may be extrinsically motivated by the aim to avoid punishment, later on drivers may actually change their personal belief about what is the right behaviour and take on board traffic rules.

Cela correspond à une évidence générale de la psychologie motivationnelle, à savoir que l'on doit être très vigilant avec des récompenses externes. Une façon alternative de situer cette problématique a été donnée par Avineri (2014) :

In some situations, Financial (dis)incentives might send the wrong message. Although the use of financial incentives to motivate behavioural change is advocated by economists, for its economic rationale, Avineri (2012) shows how recent findings from behavioural economics suggest otherwise. For example, increased incentives can cause people to consciously think about the task, shift control of behaviour from 'automatic' to less effective 'controlled' mental processes, and narrow individuals' focus of attention on a variety of dimensions, including the breadth of the solution set been considered by individuals (Easterbrook, 1959, Langer and Imber, 1979 ; and Camerer et al., 2005, cited in Ariely et al., 2009b). Moreover, studies in behavioural economics show that when prices are not mentioned people apply social norms to determine their choices and effort (Heymen and Ariely, 2004). People natural motivation 'to do the right thing' and

perform pro-social behaviours might be cancelled by other motivations where financial (dis)incentives are introduced. For example, introducing a penalty for parents who are late picking up their children from nursery increased the frequency of late arrivals (Gneezy and Rustichini, 2000). Generally, when people receive a financial incentive for performing a behaviour they would have done anyway, they do it less well if they perceive the payment as inadequate (Ariely et al., 2009a). By the same token, making 'good' road safety behaviour a matter for financial reward can discourage it. For example, penalties on illegal parking might be seen by some as a probabilistic price as a signal of market price that might substitute a social norm. Providing financial (dis)incentives to promote safe road user behaviours might be particularly problematic in light of the fact that many are motivated to drive in a safe manner by pro-social attitudes, values and norms.

C'est pourquoi il est à conseiller de combiner l'augmentation de la probabilité de se faire attraper à des campagnes de sensibilisation ayant pour objectif de soutenir les normes sociales en matière de comportement intempestif sur la route.

En ce qui concerne l'effet que l'on peut escompter des campagnes de sensibilisation, les avis divergent. Une objection théorique émise par Elvik et al. (2009) est que les campagnes de sensibilisation sont destinées à améliorer les connaissances et les comportements des usagers de la route. Il convient dès lors de tenir compte du fait que, même si les connaissances et l'attitude sont évaluées positivement, le comportement ne suivra pas nécessairement ou automatiquement. Le comportement sur la route n'est pas uniquement déterminé par des attitudes, mais également par d'autres motifs et contextes, par exemple le gain de temps, la lutte contre l'ennui, la distraction, les habitudes, le comportement des autres usagers de la route, etc. Selon Elvik et al. (2009), des campagnes isolées qui ne peuvent pas être combinées avec une certaine répression n'ont pas d'effet (p. 871). Seul un effet a pu être constaté pour des campagnes qui ont été combinées à des actions répressives. Vu que l'on n'a pas pu démontrer que les effets des activités de répression augmentaient une fois combinées à des campagnes de sensibilisation, Elvik et al. concluent dès lors que des campagnes de sensibilisation ne sont probablement pas rentables.

Kaiser et al. (2017) tirent une conclusion plus optimiste sur la base d'une analyse systématique de la littérature. Selon la méta-analyse sur laquelle ils se basent, des campagnes de sensibilisation peuvent mener à une réduction du nombre d'accidents de 9 pour cent et à une amélioration significative du comportement observé dans certains domaines. Selon cette étude, des campagnes combinées à des actions répressives mènent à de meilleurs résultats, mais des campagnes non soutenues par des actions répressives spécifiques mènent tout de même à une diminution significative du nombre d'accidents. Les conclusions sont alors plus nuancées en indiquant qu'elles doivent être interprétées avec une certaine prudence vu que les artefacts méthodologiques ne peuvent pas être complètement exclus :

Two meta-analyses on campaigns with various road safety themes showed an association with a reduction of accident occurrence (9 %) as well as a favourable change in (observed and self-reported) seat belt use (+25 %), yielding behaviour (+37 %), speeding behaviour (-16 %) and risk comprehension (+16 %). No significant changes are indicated, however, for drink-driving behaviour, favourable road safety attitudes and knowledge. Oftentimes, road safety campaigns are implemented accompanied by increased enforcement. Accounting for this factor, a decrease in accidents can still be found in a meta-analysis due to campaigns solely, however, a smaller one (10 % vs. 13 % for campaigns combined with enforcement).

En bref, il semble dès lors plus prudent de poser que des campagnes de sensibilisation sans actions répressives couplées ne sont pas la voie indiquée pour contenir les infractions au code de la route - sans parler de récidives en matière d'infractions routières (le comportement des contrevenants tenaces s'avère encore moins influençable pour la sensibilisation que le comportement des usagers normaux de la route). Dans le cas de campagnes confrontantes et effrayantes, un effet contraire a parfois même été constaté (SWOV - Fiche d'informations renseignements).

Pour la Belgique spécifiquement, on a, à plusieurs reprises, déjà indiqué que l'acceptation sociale de certains comportements à risques est très importante. Il est ainsi ressorti de l'étude SARTRE (2014) que les conducteurs belges se montraient le moins opposés à la conduite sous influence. Il s'en suit souvent un appel à essayer via des campagnes d'influencer directement les normes sociales. Par ailleurs, il est toutefois important de garder à l'esprit que des normes sociales n'ont pas uniquement un aspect normatif, mais également une dimension descriptive. Dans la Theory of Planned Behaviour, la différence est aussi formalisée explicitement entre les deux dimensions. Ce modèle reconnaît ainsi une évidence générale issue de la psychologie sociale, à savoir que les gens présentent une très forte tendance à adapter leur comportement à celui observé dans leur entourage. De cette façon, des normes sociales agissent également

comme un cercle vicieux : plus de conducteurs commettent d'infractions, plus on sera enclin à accepter ce comportement, ce qui mènera à un comportement encore plus risqué sur la route.

La norme sociale objective réelle (qui ressort de la fréquence objective des infractions) ne peut toutefois pas être uniquement modifiée via l'influence sociale. Des facteurs externes réduisant la fréquence d'un comportement particulier mèneront aussi à terme à moins d'infractions perçues dans l'environnement social (et de ce fait, également à une tendance moins importante à enfreindre soi-même la loi). Outre des interventions structurelles et technologiques (par ex. un éthylotest antidémarrage), la répression sur la route constitue le levier le plus efficace pour mener à un changement de comportement. Dans un premier temps, l'effet répressif agira via le principe criminologique de la dissuasion et de la menace de peine. Dans la mesure où la répression veille aussi à ce que le comportement à risques diminue finalement et survienne généralement moins souvent, cela aura indirectement - via un effet favorable sur la norme sociale réelle - un effet direct sur le comportement réel de la population totale.

5 Mesures alternatives et innovantes pour prévenir les récidives

5.1 Surveillance via une boîte noire des contrevenants et système ISA

La Royal Society for the Prevention of Accidents a publié en 2013 une évaluation détaillée du potentiel de l'« in-vehicle monitoring » pour l'amélioration de la sécurité routière (ROSPA, 2013). Il ressort des évaluations de l'impact de la technologie sur le comportement routier que, dans le contexte de la supervision de jeunes conducteurs (pour des fins d'assurance ou non) et de conducteurs professionnels, la surveillance des conducteurs par le biais d'une boîte noire a clairement l'effet attendu. Elle semble clairement avoir des effets positifs sur le respect des limites de vitesse. Bien qu'aucune publication sur l'utilisation de la technologie de la boîte noire pour la supervision des contrevenants ne soit mentionnée, ROSPA conclut que la technologie peut être très utile à cet égard.

La probabilité pour quelqu'un qui a déjà été attrapé pour excès de vitesse grave d'être à nouveau attrapé est en principe similaire à la probabilité d'attraper à nouveau un conducteur arbitraire (qui roule trop vite) et de l'identifier comme récidiviste. Il en va également de même pour les récidivistes déjà identifiés. Même dans des pays comme la Belgique et les Pays-Bas, où la probabilité de se faire attraper s'avère plus élevée que la moyenne européenne, le risque de se faire prendre pour excès de vitesse reste de l'ordre de 1 constatation pour 2 000 kilomètres parcourus en infraction. Vu que l'on ne peut raisonnablement attendre que les contrevenants adaptent leur comportement sur la base d'une si faible probabilité de se faire prendre, il est dès lors conseillé de surveiller en permanence les récidivistes et les personnes ayant commis des infractions lourdes au moyen de la technologie de la boîte noire.

Pour ce faire, on a pu développer un programme d'accompagnement en analogie au programme d'éthylotest antidémarrage. La seule différence avec l'éthylotest antidémarrage est qu'une boîte noire ne peut, contrairement à un éthylotest antidémarrage prévenir aucune infraction. Pour ce faire, il faudrait alors installer un système Intelligent Speed Adaptation (ISA) fermé dans tous les véhicules conduits par le contrevenant. En résumé, le système permet simplement de déterminer sur la base de données GPS (éventuellement complétées par la 'lecture' des plaques de signalisation) quelle est la limitation de vitesse sur cette route. Le système prévoit différentes gradations où le système le plus strict (le système fermé) adapte la vitesse maximale du véhicule à la limitation de vitesse en vigueur, empêchant ainsi de rouler trop vite.¹¹ Le problème d'un tel système est qu'il présuppose que les cartes de vitesse sont très fiables et actuelles, mais aussi qu'elles tiennent également compte des modifications locales en la matière, par exemple des travaux de voirie. Par ailleurs, il faut également examiner si le respect strict des limitations légales en toutes circonstances ne mènerait pas à une augmentation des risques, étant donné qu'un conducteur qui respecte ces limites constitue un obstacle inattendu pour la majorité des conducteurs qui suit le flux du trafic (et est dès lors souvent en infraction). Même dans un projet pilote expérimental pour les contrevenants, le système fermé ISA devrait pouvoir être complété d'une possibilité de déconnecter le système lors de certaines circonstances potentiellement dangereuses. Vu que ces circonstances devraient tout de même être supervisées par une surveillance via une boîte noire, il peut être recommandé de procéder d'abord à une évaluation de l'impact d'une supervision via une boîte noire obligatoire. Vias planifie pour l'instant un projet pilote où un système ISA obligatoire sera testé comme peine alternative pour les contrevenants.

5.2 Augmentation du montant des amendes

Une autre possibilité pour faire diminuer le nombre d'infractions est d'augmenter les sanctions, et plus particulièrement les amendes. Aux Pays-Bas, on a également contrôlé les effets attendus de cette hausse sur le nombre d'infractions (Moolenaar, Zuidema, & de Boer, 2011). Cet équilibre entre le montant de l'amende et le nombre d'infractions est appelé l'« élasticité des prix ». Cette valeur montre le rapport entre l'augmentation des amendes de 1 % et les changements en découlant au niveau du nombre d'infractions. Cette valeur est généralement négative, si le montant des amendes augmente, le nombre d'infractions

¹¹ Pour un aperçu, voir : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/new_technologies_new_opportunities/intelligent_speed_adaptation_isa_en

diminue. Sur la base de l'analyse néerlandaise, l'élasticité s'avère être de -0,227. En d'autres termes, lorsque le montant des amendes augmente de 1 %, le nombre d'infractions diminue de 0,23 %. Cette valeur a été déterminée sur la base de deux moments où les montants des amendes ont été augmentés aux Pays-Bas (le 1^{er} avril 2008 et le 1^{er} janvier 2010). Pour déterminer l'élasticité, le nombre d'infractions a été comparé avant et après l'augmentation du montant des amendes. L'élasticité des prix aux Pays-Bas est en ligne avec les constatations en Israël (Bar-ilan & Sacerdote, 2001) et aux États-Unis (Wilms, Blankers, & Friperson, 2011), soit une diminution d'environ -0,20 %.

Il est ici important de remarquer que punir plus sévèrement les excès de vitesse n'a qu'un effet limité sur le comportement des conducteurs (Ryeng, 2011). Les conducteurs ont le plus souvent tendance à adopter la vitesse maximale lorsque les autres usagers de la route en font de même. Par ailleurs, l'augmentation du niveau de répression est une raison importante de respecter la vitesse maximale. Le lien entre les augmentation et réduction de la vitesse moyenne et la variance de vitesse est bien documenté dans la littérature (de Waard & Rooijers, 1994 ; Holland & Conner, 1996 ; Vaa, 1997 ; Walter, Broughton, & Knowles, 2011) où la répression avec agents qualifiés (par exemple : véhicules de police visibles) est très efficace (Tay, 2009). On peut donc dire en résumé que la hausse des amendes a un petit effet sur la réduction du nombre d'infractions ; augmenter le niveau de répression est (par contre) plus efficace, et plus particulièrement, les contrôles avec présence d'agents qualifiés.

5.3 Systèmes d'amendes progressives

Un système d'amendes progressives est défini par la SWOV comme « *un système qui lie des amendes progressives plus importantes au fait de commettre davantage d'excès de vitesse* » (Hoekstra, Eenink, & Goldenbeld, 2017, p. 13). L'exercice de réflexion lié à l'introduction d'un tel système aux Pays-Bas s'intéresse, pour l'instant, uniquement aux excès de vitesse, et ce, pour trois raisons : des véhicules qui commettent davantage d'excès de vitesse, sont aussi plus souvent impliqués dans des accidents (Goldenbeld, Reurings, Van Norden, & Stipdonk, 2013) ; davantage d'informations sont disponibles sur la relation entre le risque d'accident et une vitesse excessive, l'importance de l'amende et la vitesse que pour d'autres infractions ; et les excès de vitesse sont les infractions les plus verbalisées (Hoekstra et al., 2017). Le dernier argument vaut également pour la Belgique : en 2015, un total de 4 415 819 amendes (sous la forme d'une perception immédiate) a été infligé dont la majorité (75,5 %) se rapportait à un seul fait constaté (par ex. : rouler plus vite que la vitesse autorisée). Parmi ces quelques comportements simples, les excès de vitesse étaient les plus fréquents ($n = 2\,820\,545$, 84,6 %). Une raison supplémentaire de mettre l'accent sur les excès de vitesse s'explique par le nombre important d'amendes qui sont infligées pour excès de vitesse sur la base du titulaire de la plaque d'immatriculation aux Pays-Bas. Comme il ressort du Tableau 4, les pourcentages en Belgique sont comparables à ceux des Pays-Bas en matière de pourcentages d'excès de vitesse. Par ailleurs, le nombre de radars automatiques en l'absence d'agents qualifiés en Belgique et aux Pays-Bas est comparable¹².

Un désavantage possible du fait de lier le système d'amendes progressives au titulaire de la plaque d'immatriculation, est que l'on n'est pas certain que c'est le conducteur du véhicule qui est puni. Cela peut toutefois être résolu en suivant une procédure similaire à celle pour la signification des perceptions immédiates auprès du titulaire de la plaque.

¹² Pour les Pays-Bas, on comptait environ 50 radars mobiles et automatiques par million d'habitants et pour la Belgique, environ 60 radars mobiles et automatiques par million d'habitants en 2015. Il convient ici de remarquer que la Belgique compte un total de 180 radars mobiles et automatiques dont la majorité comporte des caméras non actives (ETSC, 2016).

Tableau 4. Comparaison entre les Pays-Bas et la Belgique du nombre d'amendes infligées pour la vitesse, le stationnement, les feux de signalisation et d'autres faits, ainsi que la méthode de constatation.

		Pays			
		Pays-Bas		Belgique	
		Quantité	Pourcentage	Quantité	Pourcentage
TOTAL		7 968 912	100,0%	3 332 903	100,0 %
Catégorie d'infraction	Vitesse	6 636 096	83,3 %	2 820 545	84,6 %
	Parking	472 036	5,9 %	323 075	9,7 %
	Feux de signalisation	215 570	2,7 %	/	/
	Autres	645 210	8,1 %	189 283	5,7 %
Méthode	Numéro de plaque	7 727 170	97,0 %	/	/
	Interpellation	241 742	3,0 %	/	/
<i>Source : Hoekstra, Eenink, & Goldenbeld (2017, p. 13) et Police fédérale (2017)</i>					

L'aspect rationnel d'un système d'amendes progressives est que l'importance de l'amende augmente en fonction du nombre d'infractions. Pour l'instant, les montants des amendes pour perceptions immédiates ne sont pas liés à une forme de récidive ; avec un système d'amendes progressives, cela serait le cas. En Belgique, il est possible de proposer une perception immédiate pour les infractions du premier au troisième degré (et pour les non-résidents belges, également les infractions du quatrième degré), pour une accumulation de faits, le montant maximum ne pourra pas excéder les 347 euros (y compris les infractions en matière de conduite sous influence d'alcool). Pour la conduite sous influence d'alcool, une perception immédiate peut être proposée pour les résidents jusqu'à 0,50 mg/l UAL, pour les non-résidents, cela s'applique également aux valeurs supérieures à 0,50 mg/l UAL.¹³

Comme indiqué, la principale raison pour l'introduction d'un tel système est le risque accru d'accident en cas d'infractions (liées à la vitesse) répétées. Lorsqu'un conducteur reçoit 5 amendes ou plus par an, le risque d'accident est 35 fois plus élevé par rapport à un conducteur n'ayant reçu aucune ou une seule amende (Hoekstra et al., 2017). Ces raisons ont constitué la base pour démarrer une première étude aux Pays-Bas afin d'évaluer les effets attendus de l'implémentation d'un système d'amendes progressives. En termes de sécurité routière, on estime que cette mesure mènerait chaque année à une diminution de 2 % du nombre de blessés graves de la route et de 5 % du nombre de victimes.

L'importance de la probabilité de se faire prendre est clairement décrite dans le rapport. Lorsque cette probabilité est suffisamment importante, davantage de conducteurs respecteront les règles que si cette probabilité est trop faible. Peu importe l'implémentation d'un système, sa réussite dépend du contrôle de son respect.

Deux importants effets secondaires sont également attendus suite à l'introduction du système. Tout d'abord, la motivation des conducteurs peut évoluer d'une motivation interne (avoir la volonté de faire ce qui est bien) vers une motivation externe (adopter un certain comportement parce que cela a des conséquences : par ex. recevoir une amende en cas d'excès de vitesse). Par ailleurs, l'introduction d'un tel système peut augmenter la prise de conscience des conducteurs qui ne veulent pas faire partie de ce groupe de récidivistes. On ne sait pas lequel de ces deux effets sera le plus important.

¹³ Fondé sur : https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/legislation_et_reglementation/perceptions_immediates

Ensuite, des problèmes de paiement peuvent intervenir chez ce groupe de récidivistes, les personnes seront alors insensibles aux augmentations du montant des amendes et n'adapteront pas leur comportement. Cette probabilité est estimée comme étant tout à fait réelle, il faut dès lors voir si une approche personnelle ne serait pas plus opportune dans de tels cas, comme une visite de l'agent de quartier ou l'installation d'un système de contrôle de la vitesse (ISA, cf. supra) (Hoekstra et al., 2017). On peut par exemple également penser à des amendes en fonction des revenus, qui tiendraient compte du revenu journalier disponible.

Indépendamment de la question de l'efficacité possible d'un système d'amendes progressives, il faut, comme pour toutes les autres mesures, tenir compte de la portée sociale d'un tel système progressif. Dans le cadre de la possible implémentation d'un système d'amendes progressives, on en a étudié la portée sociale aux Pays-Bas. Il ressort des résultats que 60 % des parties prenantes soutiennent l'introduction du système ; 40 % ont un avis neutre. L'enquête ad hoc de l'institut Vias menée auprès de 1 000 personnes en 2017 montre que la portée pour un système d'amendes progressives est nettement plus grande que pour un permis de conduire à points. 61,4 % ont indiqué être partisans d'un système d'amendes progressives, 23,5 % n'avaient pas d'avis et seule une petite minorité de 15,1 % était contre.

Les jeunes étaient les plus grands partisans de l'introduction de cette mesure (n = 192 ; 67,1 %) par rapport aux personnes âgées de 35 à 54 ans (n = 219 ; 58,1 %). Aucune différence n'a été trouvée pour les personnes âgées de plus de 55 ans et les autres groupes d'âge. Le groupe 35-54 ans et les plus de 55 ans sont généralement neutres quant à l'introduction de la mesure (n = 94 ; 24,9 % ; n = 95 ; 28,1 %) par rapport aux jeunes (n = 47 ; 16,4 %). De plus, les personnes les moins qualifiées sont plus souvent neutres par rapport à cette introduction (n = 169 ; 26,2 %) que les personnes plus qualifiées (n = 66 ; 18,5 %). Les facteurs : langue, sexe et région n'ont pas d'effet sur la portée sociale pour l'introduction de cette mesure.

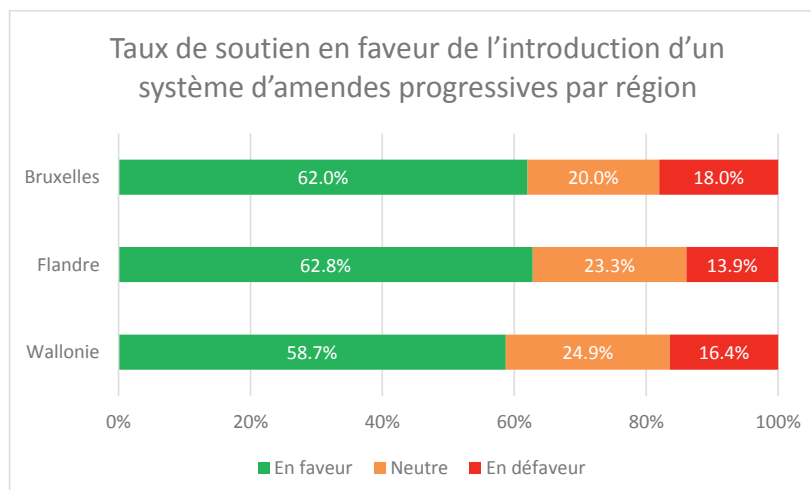


Figure 17. Taux de soutien en faveur de l'introduction d'un système d'amendes progressives par région¹⁴.

L'introduction d'un système d'amendes progressives répond, tout comme le permis à points, à la demande sociale de punir plus sévèrement les récidivistes, ce qui peut expliquer la portée tant pour le système à points que pour un système progressif. Les effets estimés d'un système progressif sont toutefois minimes. Pour l'instant, il n'est donc pas conseillé d'implanter un tel système expérimental en Belgique.

5.4 Amendes en fonction des revenus

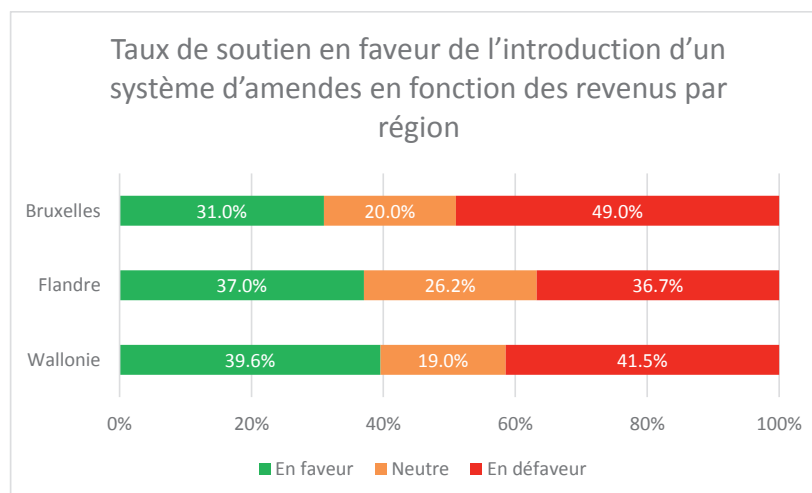
Un système d'amendes en fonction des revenus apporterait une réponse à l'argument selon lequel les récidivistes sont si riches qu'ils peuvent payer toutes les amendes qu'ils reçoivent sans en ressentir le moindre effet. Un système en fonction des revenus pourrait y apporter une réponse. Cela correspond aussi davantage à la psychologie de l'application des peines, qui établit (logiquement) qu'une peine aura uniquement un effet dissuasif lorsqu'on en ressent (ira) réellement les effets.

¹⁴ La région n'avait pas d'effet significatif sur la portée sociale, la figure ci-dessus est donc uniquement une illustration visuelle des fluctuations dans les données.

Une infraction reste bien entendu toujours la même, peu importe la richesse du contrevenant. C'est pourquoi la peine doit tout d'abord correspondre aux risques que l'on crée de blesser grièvement les autres usagers de la route. Punir nettement moins une personne pauvre pour d'importants risques pris sur la route ne serait non plus d'aucune aide. Un autre problème lors de l'implémentation d'amendes en fonction des revenus est que « les revenus » sont presque impossibles à mesurer. Tout comme le patrimoine. En principe, il faudrait tenir compte du nombre d'enfants, etc. Pour autant que l'on ait pu vérifier, on applique uniquement un système d'amendes en fonction des revenus en Finlande, mais aucune évaluation formelle n'a été trouvée dans la littérature. L'ensemble de la littérature sur l'impact de l'importance des amendes indique que l'augmentation des amendes n'a qu'un impact très limité et souvent temporaire sur le nombre d'infractions et donc sur le comportement des usagers de la route. Le nombre de contrôles et le comportement des autres usagers de la route sont nettement plus importants. On ne doit donc théoriquement pas s'attendre à un très grand impact de l'augmentation des amendes pour les revenus élevés. En dehors du trafic, on ne pense pas vraiment non plus à des peines en fonction des revenus. Si l'on voulait tout de même appliquer des amendes en fonction des revenus pour les infractions de la route, on devrait en fait également le faire pour les déversements clandestins, les SAC, etc. La logique semble, là aussi, que l'amende devrait indemniser les dommages causés à la société. Et ces dommages ne dépendent bien entendu pas des revenus.

Pour pousser les personnes riches qui ne sentent pas l'impact des amendes à changer de comportement, il semble plus adéquat de procéder à davantage de contrôles. Les récidivistes pourront dès lors être punis par le juge. Par ailleurs, un dossier avec toutes les infractions pourrait être établi par contrevenant, de sorte que le juge puisse en tenir compte en cas de récidive fréquente et/ou importante. Également dans le cas de plus petites infractions. Cette analyse encourage à donner des informations complètes aux juges de police sur les antécédents de chaque usager de la route. Tant qu'un conducteur (riche ou moins fortuné) commet uniquement des infractions légères, il n'y sera pas confronté. Mais dès le jour où il commettra une infraction grave et devra comparaître devant le juge, ce dernier pourra en tenir compte.

L'enquête ad hoc de l'institut Vias mentionné avant dans ce rapport montre qu'il n'y a pas de support public pour des amendes en fonction des revenus dans aucun des trois régions. Les résultats de Figure 18 le démontrent clairement:



Figur 18. Taux de soutien en faveur de l'introduction d'un système d'amendes en fonction des revenus par région.

6 Problèmes spécifiques à la répression routière

6.1 Conduite sans permis/déchéance du droit de conduire

La conduite sans permis est punissable par le législateur dans les articles 30 à 33 de la Loi relative à la police de la circulation routière (coordonnée le 16 mars 1968). Une déchéance du droit de conduire peut dorénavant aussi être appliquée. Elle peut être prononcée comme peine (article 38 à 42) ; en raison d'une incapacité physique ou mentale (article 42 à 45) ; et d'autres dispositions (article 45 à 49/1). On parle ici plus particulièrement du fait qu'imposer la déchéance du droit de conduire en guise de peine ou de mesure peut permettre de lutter contre la récidive. Comme déjà mentionné, le juge est, avec la nouvelle réglementation en matière de récidive du 1^{er} janvier 2015, obligé d'imposer dans certains cas une interdiction du droit de conduire (cf. supra : 2.5.1).

Bien que cette obligation de déchéance du droit de conduire ait pour but d'exclure (temporairement) du trafic les conducteurs dangereux et de contrôler par le biais d'examens de réintégration si leur droit de conduire peut être rétabli, il s'avère que tous les récidivistes ne s'y tiennent pas. Il ressort d'une analyse de 132 dossiers de récidive que la conduite sans permis/avec déchéance du droit de conduire concerne la sixième plus grande catégorie d'infractions sur la base de leurs condamnations antérieures (64 des 1251 antécédents liés au trafic ; Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017). Sur la base de ces renseignements, il faut à nouveau souligner l'importance de la répression pour réellement bannir ces conducteurs du trafic jusqu'au moment où leur droit de conduire est rétabli sur la base des résultats de leurs examens de réintégration et/ou après l'échéance de la période imposée. Cela ressort également du nombre de conducteurs condamnés chaque année pour conduite sans permis de conduire (ou pendant la déchéance).

Tableau 5. Constatations annuelles de conduite sans permis, durant une déchéance ou sans réussite aux examens (2008-2015).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Conduite sans permis de conduire, preuve d'édu	7.224	7.722	8.144	8.747	9.159	9.626	15.116	13.280
Conduite malgré une déchéance du droit de con	1.153	1.378	1.543	1.760	1.642	1.641	1.794	1.724
Conduite sans avoir passé les examens de réint	161	262	373	509	699	812	955	1.086

Source : Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (BPSM) – Service public fédéral Justice (cité dans Sloomans, 2017).

Par rapport au nombre de fois qu'une déchéance du droit de conduire est imposée (cf. 4.4.1 - environ 130 000 déchéances du droit de conduire sont prononcées chaque année), le nombre de condamnations pour conduite durant une déchéance ou sans réussite aux examens (resp. 1724 et 1086 cas en 2015) semble de prime abord raisonnable. Il convient toutefois aussi de tenir compte d'un « dark number » assez important d'infractions qui ne sont pas enregistrées. Certainement vu que le risque d'être interpellé par la police est le plus faible d'Europe. Seuls 19 pour cent des conducteurs ont été contrôlés par la police au cours des 12 derniers mois (cf. 3.2.7). Afin d'accroître la probabilité de prendre des conducteurs qui continuent à conduire pendant leur déchéance ou en l'absence de réussite aux examens, on recommande donc d'augmenter également les contrôles des documents de bord et du permis de conduire.

Il ressort d'un aperçu de Sweedler & Stewart (2007) que conduire sans permis constitue un important problème de sécurité routière à l'échelle mondiale. Un cinquième de tous les accidents mortels aux États-Unis est dû à des conducteurs sans permis (tant des conducteurs déchus du droit de conduire que des conducteurs qui n'ont jamais réussi le permis). 23 pour cent de tous les conducteurs impliqués dans des accidents mortels ne sont pas titulaires d'un permis de conduire. Bien que le retrait du permis est une mesure globalement efficace contre la récidive (Ajouter RÉF.), toutes les études internationales montrent que – même si les conducteurs sans permis parcourent moins de kilomètres – une grande partie des conducteurs sans permis continue à rouler occasionnellement. Par ailleurs, l'aperçu de Sweedler & Stewart (2007) prouve que les conducteurs sans permis qui continuent à rouler présentent un risque fortement accru d'être impliqués dans des accidents de la route. Lors de l'évaluation des mesures orientées contre la récidive, il faut également tenir compte de cette problématique. Il faut tout d'abord aussi augmenter la probabilité de se faire prendre pour conduite sans permis. Par ailleurs, des peines qui réduisent le risque de

rouler sans permis devraient être plus généralement appliquées, comme l'obligation d'un programme éthylotest antidémarrage et la confiscation du véhicule.

6.2 Délits de fuite

Le délit de fuite est punissable par le législateur comme mentionné à l'article 33 §1 et §2 de la Loi relative à la police de la circulation routière (cf. infra) tant pour les accidents avec des dommages uniquement matériels que pour des accidents avec blessés ou tués (De Roy, 2014). Depuis le 20 juillet 2017, le délit de fuite est puni plus sévèrement. Les amendes peuvent s'élever à 2 000 euros pour délit de fuite sans blessés, en combinaison ou non avec une peine privative de liberté pouvant aller jusqu'à 6 mois et 5 000 euros¹⁵ et quatre ans de prison dans le cas d'un accident avec blessés ou tués. L'augmentation des peines peut être imputée au nombre croissant des délits de fuite avec blessés en Belgique au cours des dernières années : de 4 299 victimes en 2015 à 4 446 victimes en 2016.¹⁶ Par rapport à d'autres pays européens, le pourcentage de conducteurs qui commet un délit de fuite lors d'un accident avec blessés en Belgique peut être qualifié d'élevé (environ 10 % dans les années 2009-2014 (Martensen & Kluppels, 2015) et 11 % en 2016).

Les raisons pour lesquelles des personnes commettent un délit de fuite sont diverses et difficiles à identifier. Être impliqué dans un accident suscite pas mal de stress (Kluppels, 2016). Il ressort des résultats de l'enquête sur le stress que la réaction *'fight-or-flight'* est activée en cas de stress (Smeets, Otgaar, Raymaekers, Peters, & Merckelbach, 2012). Cela sous-tend que la première réaction est de se battre ou de fuir lorsque l'on ressent du stress. Cette réaction naturelle peut expliquer pourquoi certains conducteurs ressentent le besoin de fuir. Il existe toutefois une différence entre le fait de ressentir une certaine pression et le fait d'y céder. Il ressort en outre d'une enquête récente menée auprès de 700 Flamands que 70 % d'entre eux comprennent que quelqu'un prenne la fuite après un accident.¹⁷ Cette attitude sociale peut dès lors d'une part s'expliquer et d'autre part, cela peut pousser de futurs auteurs éventuels à fuir vu la compréhension sociale.

Outre la théorie exposant pourquoi des personnes commettent un délit de fuite, on sait peu de choses sur les raisons exactes qui poussent les auteurs à s'enfuir. Pour avoir une première idée de leurs motifs, on a examiné les données de 853 personnes (Kluppels, 2016). Ces personnes ont suivi un programme d'amélioration de la conduite auprès de Vias institué au cours des 20 dernières années. Sur la base de tous les dossiers, on a constaté que 853 personnes avaient commis un délit de fuite en combinaison avec un comportement punissable justifiant leur participation à un programme d'amélioration de la conduite, par ex. : conduite sous influence d'alcool. Il faut ici apporter une nuance importante. Ces données se rapportent aux personnes: a) qui ont fui, mais ont été attrapées ; et b) qui ont suivi un cours d'amélioration de la conduite. En d'autres termes, les auteurs de délit de fuite qui n'ont pas été attrapés ou n'ont pas suivi de cours d'amélioration de la conduite ne sont pas englobés dans cette description. À la lumière de ces deux limitations importantes, les résultats suivants doivent être interprétés avec la plus grande prudence et ne sont donc pas représentatifs pour l'ensemble de la population des personnes qui commettent ou ont commis un délit de fuite.

Ces 853 personnes sont en majorité des hommes (86 %) et 60 % de toutes les personnes étaient âgées de maximum 25 ans. Dans 11 % des cas, il s'agissait de dégâts matériels et dans 1 % des cas, on déplorait une victime. Dans 74 % des cas, il s'agissait de dégâts purement matériels, dans les autres dossiers, il n'y avait pas d'informations disponibles. Quatre personnes sur dix (38 %) étaient sous l'influence d'alcool et/ou de drogues au moment des faits et 12 % de toutes les personnes roulaient sans permis ou sans assurance, 4 % de toutes les personnes roulaient soit sous influence d'alcool soit de drogues et sans permis/assurance et 3 % d'entre eux roulaient trop vite. Cela signifie que l'on n'a pas pu savoir pour 43 % des conducteurs s'il était question d'un autre délit. Dans ces dossiers, il s'avère que la police n'a pas pu faire ces constatations, par exemple : lorsque quelqu'un ne se présente à la police que plusieurs jours après le délit, il est impossible de constater valablement si le conducteur était sous l'influence d'alcool au moment de l'accident (Kluppels, 2016).

Lorsqu'il a été demandé à ces 853 personnes pourquoi elles avaient pris la fuite après l'accident, elles ont presque toutes répondu qu'elles avaient été envahies par leurs émotions. Vu le fait qu'un grand nombre de

¹⁵ Ces montants sont calculés sans centimes additionnels. Les centimes additionnels s'élèvent actuellement à 8 ce qui amène l'amende maximale à 8*5 000 = 40 000 euros.

¹⁶Source : SPF Économie AD Statistiques / Analyse par l'institut Vias.

¹⁷ <https://rondpunt.be/pers/week-zonder-vluchtmisdrijf-2017/>

conducteurs était sous l'influence d'alcool au moment des faits, cette intoxication a probablement décuplé leurs émotions et renforcé leur décision de fuir ou non (Kluppels, 2016). On estime que le nombre de délits de fuite avec conducteur intoxiqué est deux fois plus élevé que pour les accidents sans délit de fuite. En combinaison avec d'autres délits comme la conduite sans permis, sans assurance ou à vitesse excessive, tous ces comportements sont punissables et ce comportement seul (sans le délit de fuite) est déjà suffisant pour être puni. En d'autres termes, savoir que l'on est en infraction peut accroître la probabilité qu'un conducteur décide de fuir le lieu du délit.¹⁸

6.3 Les détecteurs de radars et autres systèmes pour contourner les contrôles

L'utilisation d'un détecteur de radars est punissable par loi, article 62bis de la Loi relative à la police de la circulation routière (cf. supra). Cet article spécifie qu'« il est interdit de se munir de tout équipement ou de tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions [...] ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62. » En d'autres termes, les appareils qui entravent ou empêchent la constatation d'infractions ou des appareils automatiques (comme un détecteur de radars) sont interdits. Par détecteur de radars, on entend tout appareil qui émet des signaux visant à détecter la présence de radars policiers.¹⁹ Le législateur permet donc que le logiciel de Coyote²⁰ ou le logiciel d'un système de navigation qui donne des informations sur les emplacements des radars fixes soit utilisé par les conducteurs. C'est confirmé dans une publication de Touring dans laquelle leur conseiller juridique se penche sur la question de savoir si les détecteurs de radars sont interdits en Belgique.²¹ Cet article conclut que : « Un appareil GPS ne peut jamais entraver ou empêcher la constatation d'un excès de vitesse. [...] Les appareils GPS avec la fonction POI (Point Of Interest) ne sont pas concernés par cette interdiction étant donné qu'ils ne 'détectent' pas les radars, mais les ont enregistrés au préalable. » Par ailleurs, on peut argumenter que les lieux de contrôle connus peuvent être transmis au conducteur. Les radars fixes et les contrôles mobiles récents ne sont donc pas mentionnés dans un tel système.

C'est bien le cas des applications et appareils qui utilisent les données transmises par les utilisateurs (aussi appelés la communauté). Outre les emplacements connus des radars fixes, les utilisateurs peuvent transmettre un contrôle non connu. Les utilisateurs de la communauté peuvent officiellement transmettre les dangers de la route : « par ex. un radar mobile, un accident, un objet sur la route, un véhicule à l'arrêt, etc. ».²² Une fois que les informations ont été envoyées au serveur, les données sont analysées et envoyées aux autres utilisateurs. Sur la base des signalements et de la validité de ceux-ci, les utilisateurs reçoivent des étoiles. Plus le nombre d'étoiles est important, plus la probabilité que les informations transmises soient correctes est importante. On demande aux utilisateurs qui voient s'afficher ces informations sur leur écran d'en confirmer la véracité. On peut ainsi déterminer l'exactitude des informations et les utilisateurs peuvent être tenus au courant du fait que le danger est toujours présent ou non.²³ Il n'y a pas de consensus sur l'opportunité de partager de tels renseignements, aussi par des stations de radio comme Q-Music qui annoncent les '*vallende sterren*' (étoiles filantes) (Broos, 2014 ; Knack, 2016). Une alternative a été trouvée en France, où il est interdit d'annoncer l'endroit prévus des radars. Il est uniquement permis de signaler des zones dangereuses. La taille de la zone dépend du type de route.²⁴

Une comparaison internationale faite par Touring, apprend que la majorité des pays européens appliquent un système comparable à celui de la Belgique : les détecteurs de radars sont interdits, mais les appareils GPS dans lesquels l'emplacement des radars est enregistré au préalable sont bien autorisés.²⁵ Dans des pays comme la Bosnie-Herzégovine, Chypre, l'Allemagne et l'Irlande, des appareils GPS avec une fonction POI

¹⁸ Pour une description complète, voir : Kluppels (2016) : Beyond shame and guilt : What's inside a hit and run accident.

¹⁹ Selon nos informations, les appareils de *Stinger* sont les détecteurs les plus connus <http://www.stinger.com>. Entre-temps, la société déclare proposer des produits légaux vu qu'ils ne proposent pas de détecteur de radars, mais un « car computer ». <http://www.stinger.com/aboutstinger/legalinformation>. Néanmoins, leur site Internet mentionne que l'utilisation de leurs produits aide à prévenir les amendes infligées par la technologie laser : « Radar Alerting, Laser Alerting, LaserShield, SpotList Alerting, Section Alerting, Safety Signals. All on one display. All fully integrated. » <http://www.stinger.com/aboutstinger/choosingstinger>. Une analyse détaillée de la légalité de ces appareils et des logiciels utilisés dépasse la portée du présent rapport. On peut juste constater que les produits se trouvent dans une zone grise.

²⁰ Ou d'autres prestataires de services similaires

²¹ <https://www.touring.be/fr/articles/les-detecteurs-de-radars-sont-ils-autorises>

²² <https://www.coyotesystems.be/nl/comment-ca-marche-benl.html>

²³ Ibit

²⁴ <https://www.touring.be/fr/articles/les-detecteurs-de-radars-sont-ils-autorises>

²⁵ Ibit

sont interdits, tout comme l'utilisation de détecteurs de radars alors qu'à Andorre, en Islande et en Italie, les deux types d'appareils sont autorisés. En Suisse, l'appareil GPS peut être utilisé, mais la fonction POI doit être inactive.²⁶

Tant les détecteurs de radars classiques que les applis sociales annonçant les contrôles de vitesse automatiques et mobiles (et d'autres contrôles de police) entachent encore la probabilité déjà faible de coincer les contrevenants. C'est pourquoi il faut d'abord étudier ce qui peut être fait d'un point de vue juridique contre l'utilisation des applis avec fonctions POI annonçant les contrôles de police via un système de réseau social. L'ensemble du système répressif est basé sur l'effet dissuasif général et la probabilité subjective que l'on puisse être contrôlé à n'importe quel endroit et à n'importe quel moment de façon tout à fait inattendue. Si un (très) grand pourcentage des contrôles n'est plus fortuit - mais annoncé par un appareil - cela mènera finalement à une diminution supplémentaire de la probabilité déjà faible de se faire prendre. Par ailleurs, il faut contrôler si l'effet des contrôles de vitesse fixes qui ont été répertoriés il y a 10 ans n'a pas évolué sous l'influence de ces médias sociaux. On s'attend à remarquer des vitesses fortement réduites par rapport à il y a 10 ans aux endroits où se trouvent des radars. Si les conducteurs sont avertis par une fonction POI qu'un contrôle arrive, ils adapteront bien entendu leur comportement. Par ailleurs, il serait intéressant de contrôler s'il y a des endroits exempts de radar où on roule plus vite que par le passé. Si les POI annoncent les contrôles de façon fiable, cela réduit évidemment la probabilité réelle d'être contrôlé de façon fortuite, avec un effet réduit sur le comportement de roulage en conséquence.

6.4 Communication en matière de répression

Comme déjà décrit, la répression routière se fonde essentiellement sur la probabilité subjective de se faire attraper. Pour ce faire, les conducteurs se fondent sur leurs propres expériences, les expériences de leurs amis et connaissances et les messages sur les contrôles dans les médias. Plus la probabilité subjective de se faire attraper est élevée, plus l'impact sur le comportement des conducteurs sera important. Bien que les données objectives sur l'importance (relative) de la probabilité de se faire attraper constituent un élément fondamental dans l'évaluation de la politique de répression, il faut indiquer qu'annoncer dans les médias sans plus de contexte que la probabilité de se faire attraper est très faible en Belgique aura un impact négatif sur la probabilité subjective de se faire attraper et donc également sur la sécurité routière. Idéalement, la publication des résultats tant sur la probabilité de se faire attraper que sur la prévalence des infractions va dès lors de pair avec une stratégie de communication bien établie, afin d'éviter un impact négatif sur la norme sociale et la probabilité subjective de se faire attraper.

²⁶ Ibid.

7 Conclusions et recommandations

L'objectif de la présente étude était de déterminer sous quelles conditions l'introduction d'un permis à points pourrait être efficace et d'évaluer quelles autres mesures pourraient être sélectionnées en vue de prévenir les récidives en matière d'infractions au code de la route.

Concernant le permis à points, une analyse détaillée des études systématiques de la littérature internationale et des méta-analyses les plus récentes ont montré que l'introduction de tels systèmes est associé avec une diminution temporaire du nombre d'accidents de la route. Les effets sont toutefois généralement limités dans le temps - un an environ - et peuvent être attribués dans une large mesure aux efforts temporairement accrus en matière de communication et de répression.

La raison pour laquelle les effets ne sont pas durables est en partie due à la diminution des efforts de répression initialement augmentés, au terme de la première période d'euphorie. Montag (2014) attribue cet effet au fait que les conducteurs réagissent d'abord de façon prudente et conservatrice, mais que cette adaptation initiale de comportement se réduit rapidement quand on remarque que la probabilité de se faire prendre reste faible. Même pour les conducteurs ayant déjà été pris en infraction, Edelmeier et al. (2003) ont constaté un effet similaire : pour de petites infractions, les effets semblaient déjà évanouis après 3 à 4 mois, pour les infractions plus lourdes, c'était déjà le cas après 1 mois. Tant les effets initiaux de courte durée qui accompagnent l'introduction de tout le système que les effets sélectifs et correcteurs très temporaires pour l'attribution des points sont dus à un niveau de répression trop faible.

Une probabilité assez importante de se faire attraper, qui est également maintenue structurellement dans le temps, est dès lors présumée comme une condition indispensable pour qu'un système à points reste efficace (Van Schagen & Machata, 2012).

Pour cette raison, une analyse systématique de toutes les informations disponibles a été réalisée sur la probabilité de se faire prendre pour différents types d'infraction en Belgique. Il ressort de différentes comparaisons internationales que la probabilité de se faire prendre - à l'exception des excès de vitesse - est plus faible en Belgique que la moyenne européenne. Cela montre clairement qu'une condition importante pour l'introduction d'un système à points n'est, pour l'instant, pas remplie en Belgique. Sans adaptation du niveau de répression, on peut pour l'instant s'attendre à un effet faible de l'introduction d'un système à points en Belgique.

C'est pour cette raison que nous recommandons tout d'abord d'accroître la probabilité d'être pris en infraction, pour atteindre au minimum le niveau de la moyenne européenne. Indépendamment de la question du niveau de répression minimal pour un permis à points efficace, l'augmentation du nombre de contrôles policiers n'est pas uniquement un moyen efficace de lutter contre les infractions au code de la route, mais également de pouvoir attraper plus rapidement les récidivistes pour les punir d'une façon adaptée.

Sur la base d'une analyse du rapport entre le nombre officiel d'infractions au code de la route enregistrées par la police et les estimations du nombre de kilomètres parcourus en infraction sur la base des mesures de comportement de l'institut Vias, nous avons calculé la probabilité d'être pris pour les infractions les plus courantes. Il en est ressorti que l'on doit actuellement en Belgique, parcourir en moyenne 68 000 kilomètres sous influence avant que la police ne constate une seule infraction, 2 000 kilomètres à une vitesse excessive, 110 000 kilomètres sans porter de ceinture de sécurité et 27 500 kilomètres avec un téléphone en main. Ces chiffres illustrent que la probabilité de se faire attraper en Belgique est trop faible pour réduire les comportements à risques sur la route, mais également que le risque est statistiquement très faible de constater des faits à répétition et de coincer les récidivistes.

Vu que toutes les mesures possibles contre la récidive reposent finalement sur l'identification et le fait d'attraper les récidivistes (certainement en cas d'infractions graves et dangereuses), ces mesures peuvent uniquement fonctionner si la probabilité d'être pris atteint un niveau suffisamment élevé. La conclusion du présent rapport est dès lors de s'attarder en priorité à au moins doubler la probabilité d'être pris en infraction, et ce pour toutes les infractions importantes. La littérature démontre qu'il s'agit d'une mesure rentable pour augmenter la sécurité routière. Il ressort en outre de toutes les études menées en Belgique que la sécurité routière - contrairement au permis à points - est l'affaire d'une grande majorité de la population, ce qui constitue une condition nécessaire pour continuer à appliquer durablement la mesure.

Par ailleurs, il faut également s'atteler à augmenter le nombre d'interpellations policières. Avec seulement 19 % des conducteurs contrôlés l'an passé par la police, la Belgique se classe sous la moyenne européenne de 28 %. Vu que la lutte contre la récidive repose essentiellement sur le retrait temporaire ou la suspension du permis de conduire des récidivistes et que la seule façon de contrôler si les conducteurs respectent effectivement leur interdiction de conduire est de les interpellier, c'est également une mesure prioritaire. Il ressort également d'une étude internationale que de nombreux conducteurs sans permis continuent tout de même à rouler et courent dès lors un risque fortement accru de provoquer des accidents de la route. En augmentant le nombre d'interpellations, il sera possible de progresser à plusieurs niveaux. Tout d'abord, cela a un effet dissuasif général sur les conducteurs (prévention primaire) via l'augmentation de la probabilité subjective de se faire prendre. Mais par ailleurs, et c'est également important, les contrevenants et les récidivistes déjà punis pourront être attrapés en cas de conduite malgré une déchéance.

En vue de la prévention de la récidive routière, la définition légale de récidive a été adaptée le 1^{er} janvier 2015 afin que la répétition des mêmes infractions graves, mais également la répétition de différents types de comportement à risques dangereux dans une période de trois ans, soit considérée par la loi comme une récidive. Outre l'élargissement de la définition, la loi du 9 mars 2014 stipule également une obligation très élargie des juges de police de faire dépendre la réhabilitation au droit de conduire de la réussite à des examens (psychomédicaux ainsi que théorique et pratique). Pour le moment, l'effet de cette mesure ne peut pas encore être évalué en raison d'un manque de données disponibles. Il ressort d'une enquête que la population est à peine au courant de ce changement. On peut dès lors craindre que les récidivistes potentiels soient insuffisamment informés. Il ressort des statistiques sur le nombre d'examens de réintégration de 2016 que le nombre d'examens combinés a fortement augmenté entre 2015 et 2016 (de 38 734 en 2015 à 55 514 en 2016) sous l'influence de cette mesure. Le diagnostic et l'évaluation systématiques des conducteurs à risques sont généralement recommandés comme bonnes pratiques dans des études internationales.

En ce qui concerne les mesures alternatives de lutte contre la récidive, l'évaluation semble tout d'abord positive pour les mesures qui reposent sur le contrôle et la supervision systématiques des conducteurs à risques par le biais du contrôle du comportement sur la route des récidivistes. La technologie actuelle permet déjà d'imposer un programme éthylotest antidémarrage dans le cas de la conduite sous influence d'alcool. Il ressort d'une étude internationale que cette mesure est 60 à 90 pour cent plus efficace que les mesures traditionnelles tant que l'éthylotest antidémarrage est installé. Sur cette base, il faut dès lors recommander d'élargir ce programme autant que possible, tant pour les premières infractions avec des concentrations d'alcool très dangereuses que pour tous les contrevenants qui, malgré d'autres condamnations, n'adaptent pas leur comportement. Pour les excès de vitesse, le potentiel de la surveillance par boîte noire, couplé à un système ISA, doit être testé sur un groupe test de contrevenants. Vu que la surveillance automatique du comportement en matière de vitesse via la surveillance par boîte noire a le potentiel pour générer des effets similaires à un programme d'éthylotest antidémarrage, nous conseillons à cet égard de tout d'abord investir dans des projets pilotes, afin de concevoir un programme adapté et de le tester en pratique. L'institut Vias planifie actuellement une expérience dans ce sens.

Une évaluation du potentiel du permis de conduire à points suscite presque automatiquement la question de l'inégalité sociale d'un système où des infractions légères à répétition sont traitées séparément au niveau administratif avec une transaction à l'amiable, sans que la répétition et l'accumulation systématiques de ces mêmes infractions ne soient punies spécifiquement. Cela peut notamment mener à ce que des conducteurs aisés ne subissent psychologiquement que peu de conséquences des peines actuelles et aient dès lors moins tendance à adapter leur comportement à risques. Une des raisons principales pour lesquelles le permis de conduire à points est considéré comme équitable est précisément qu'il permettrait de corriger l'inégalité sociale au sein du système actuel. Théoriquement, il existe différentes alternatives offrant une réponse à ce problème. Les amendes en fonction des revenus et les systèmes d'amendes progressives en sont les exemples les plus connus. L'impact possible des systèmes d'amendes en fonction des revenus ne peut pas être évalué sur la base des connaissances scientifiques actuelles. Selon la SWOV, l'introduction d'un système d'amendes progressives présente seulement un effet potentiel faible (diminution du nombre de tués de la route de 5 %), essentiellement parce que la probabilité de se faire prendre pour des infractions est très faible vu le niveau de répression actuel. Tout comme le permis à points, le potentiel de ces peines alternatives est limité par le niveau de répression. Tant que la probabilité de se faire prendre ne sera pas nettement plus importante que le niveau actuel, l'investissement dans des formes de peine plus complexe n'a pas lieu d'être.

Cette conclusion est aussi soutenue par l'étude sur l'impact possible de l'alourdissement des peines. Il s'avère non seulement que l'aggravation des peines a un effet très limité sur l'apparition du comportement à

risques. L'important alourdissement des peines (avec un facteur de plus de 10 par exemple) semble même avoir un effet négatif sur la sécurité routière parce que les autorités responsables de la répression routière diminuent leurs efforts.

Une étude méta-analytique sur l'effet des mesures éducatives comme des cours d'amélioration de la conduite montre clairement que le type de peine a un effet favorable sur l'apparition des récidives dans le trafic. Selon l'étude systématique la plus récente de la littérature, on a même pu constater des effets allant jusqu'à une diminution de 40 % de la récidive. Vu que, pour le moment, seule une fraction des conducteurs jugés suit une formation, il est recommandé d'étudier comment appliquer davantage les cours d'amélioration de la conduite en guise de peine.

Le potentiel du système à points doit être évalué par rapport au niveau de sécurité routière général, à la fréquence des infractions dans la population totale des conducteurs et à la probabilité de se faire prendre pour des infractions. Une analyse de la situation belge montre tout d'abord clairement que les comportements à risques sur la route ne se limitent pas à un petit groupe de récidivistes, mais sont largement répandus dans l'ensemble de la population. C'est le reflet d'une norme sociale laxiste et tolérante face au comportement à risques sur la route, ce qui perpétue le problème. Sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, 6,8 milliards sont chaque année parcourus, selon nos estimations approximatives, en excès de vitesse, 2,7 milliards de kilomètres sous l'influence de l'alcool, 3,2 milliards de kilomètres au téléphone et 8,5 milliards de kilomètres sans porter la ceinture de sécurité.

Vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police, l'identification des récidivistes relève surtout du plus grand des hasards, mais les autorités confirment en outre la norme sociale tolérante. La façon la plus efficace de rompre ce cercle vicieux et de contrôler et de punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité d'attraper les contrevenants. Pour augmenter au maximum le risque subjectif d'attraper ces récidivistes et de canaliser les effets secondaires motivationnels non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien établie. Pour les conducteurs qui sont attrapés à plusieurs reprises pour des infractions au code de la route, l'arsenal actuel des peines semble adéquat, bien que les peines qui reposent sur des programmes éducatifs, sur l'identification des conducteurs à risques et sur la surveillance permanente des conducteurs problématiques devraient être plus généralement appliquées. On recommande par ailleurs d'enregistrer l'ensemble des infractions commises par chaque conducteur dans un registre qui peut être consulté par le juge de police lors du procès.

L'introduction éventuelle d'un système à points dans le contexte actuel ne peut en aucun cas distraire de la nécessité absolue d'augmenter drastiquement la probabilité de se faire attraper. L'augmentation de la probabilité de se faire attraper en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence pour les objectifs qualitatifs à lier aux objectifs quantitatifs.

7.1 Conclusion

Il convient d'évaluer le potentiel d'un système à points par rapport au niveau de sécurité routière général, à la fréquence des infractions au sein de la population totale de conducteurs et au risque de se faire attraper pour des infractions. Une analyse de la situation belge a clairement révélé dans un premier temps que le comportement à risque dans la circulation ne se limite pas à un petit groupe de multirécidivistes mais qu'il est largement adopté par la population totale de conducteurs. C'est le reflet d'une norme laxiste et tolérante à l'égard du comportement à risque dans la circulation, ce qui perpétue le problème. Selon nos estimations approximatives, sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, 6,8 milliards de kilomètres sont chaque année parcourus en excès de vitesse, 2,7 milliards sous l'influence de l'alcool, 3,2 milliards au téléphone et 8,5 milliards sans porter la ceinture de sécurité.

Bien que le risque de se faire prendre en Belgique ait considérablement augmenté au cours de la dernière décennie, l'identification des récidivistes est en majeure partie le fruit du hasard vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police. Ceci confirme, qui plus est, la norme sociale tolérante. La façon la plus efficace de briser ce cercle vicieux et d'attraper et de punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité de se faire prendre. Pour augmenter au maximum le risque subjectif d'être attrapé et canaliser les effets secondaires motivationnels non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien étudiée. Pour les conducteurs qui sont attrapés à

plusieurs reprises pour des infractions au code de la route, les nombreuses peines actuelles semblent adéquates, bien que celles reposant sur des programmes éducatifs, l'identification des conducteurs à risques et la surveillance permanente des conducteurs problématiques devraient être plus généralement appliquées. On recommande par ailleurs d'enregistrer l'ensemble des infractions commises par chaque conducteur dans un registre qui peut être consulté par le juge de police lors du procès.

L'introduction éventuelle d'un système à points dans le contexte actuel ne peut en aucun cas nous faire perdre de vue la nécessité absolue d'augmenter drastiquement la probabilité de se faire attraper. L'augmentation du risque de se faire prendre en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence reliant les objectifs qualitatifs aux objectifs quantitatifs.

L'instauration d'un système à points aura à court terme, selon toute vraisemblance, des effets positifs sur la sécurité routière car elle s'accompagnera d'une intensification temporaire d'efforts de sensibilisation et de répression criminelle. En outre, un système à points contribue à l'identification des récidivistes. Jusqu'ici, il n'y a pas de preuves empiriques selon lesquelles un tel système est efficace sur le long terme sans procéder à des contrôles accrus. Dans tous les cas, il faut en premier lieu accroître le risque de se faire prendre.

Références

(<http://www.ibsr.be/publications/Handhaving%20en%20draagvlak%20voor%20maatregelen/Handhaving%20en%20draagvlak%20voor%20maatregelen%20-%20Attitudemeting%20over%20verkeersveiligheid.pdf>)

Abay, K.A. (2017). How Effective Are Non-Monetary Instruments for Safe Driving? Panel Data Evidence on the Effect of the Demerit Point System in Denmark. The Scandinavian Journal of Economics, Accepted Author Manuscript. doi:10.1111/sjoe.12235

Anderson, J.R., Ogden, J.D., Cunningham, W.A., Schubert-Kabban, C. (2017). An exploratory study of hours of service and its safety impact on motorists. Transport Policy, 53, pp. 161-174.

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

Benedettini, S., Nicita, A. (2009). Deterrence, incapacitation and enforcement design. Evidence from traffic enforcement in Italy. Quaderni del Dipartimento di Economia Politica, 564, August. Università Degli Studi Di Siena. Italy

Blom, M. (2011). Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart. https://www.wodc.nl/binaries/cahier-2011-6-volledige-tekst-nw_tcm28-70615.pdf. Den Haag: WODC.

Bourgeon, J.-M., & Picard, P. (2007). Point-record driving licence and road safety: An economic approach. Journal of Public Economics, 91(1-2), 235-258. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2006.05.007>

Butler, J.S., Burke, J.P., Healy, D.G., Stephens, M.M., McManus, F., & McCormack, D. (2006). Trends in RTA related spinal injuries: the post penalty points era. Irish Journal of Medical Science, 175, 20-23.

Buttler, I. (2016) Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA thematic report no. 6. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Warschau, Poland: Instytutu Transportu Samochodowego.

Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nuño, M. (2012). Driver licenses based on point systems: efficient road system strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transportation Policy, 21, 191-201

Castillo-Manzano, J.I., Castro-Nuño, M., Pedregal-Tercero, D.J. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. Accident Analysis and Prevention, 42, 987-1420.

Chen, W., Cooper, P., & Pinili, M. (1995). Driver accident risk in relation to the Penalty Point System in British Columbia. Journal of Safety Research, 26, 9-18.

Clark et al. . 2015. Enhancing offender programs to address recidivism. https://www.rtssv.org.au/sites/default/files/acrs_conference_2015_clark_et_al_enhancing_offender_programs_to_address_recidivism_revised.pdf

Clark, B. (2011). Strategies for managing recidivist speeding. C-Marc.

Clark, B. (2011). Strategies for managing recidivist speeding. Curtin, Australia: C-MARC. Retrieved from http://c-marc.curtin.edu.au/local/docs/CMARC_Fact_Sheet_10_Recidivist_speeding.pdf.

De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2010). The Deterrent Effects of Penalty Point System in Driving Licenses: A Regression Discontinuity Approach. Working paper No. 4. Italy: Dipartimento di Economia e Statistica. Università Della Calabria.

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

Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D., & Harrison, W. (1997). The Relationship Between Demerit Points Accrual and Crash Involvement. Accident Research Centre. Report 116. Victoria, Australia: Monash University.

institut Vias 2018

63

Elvik, R. (2011). Developing an accident modification function for speed enforcement. *Safety Science*, 49, 920-925.

Elvik, R., 2010a. Utviklingen i oppdagelsesrisiko for trafikkkforseelser. Rapport 1059. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Elvik, R., et al. (2012). Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway. *Accident Analysis and Prevention* 47 (2012) 146– 152.

Elvik, R., Sogge, C. V., Lager, L., Amundsen, F. H., Pasnin, L. T., Karlsen, R., & Fosli, K. (2012). Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway. *Accident Analysis & Prevention*, 47, 146–152. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.017>

Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 914–923. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.005>

ERSO (2015). Alcohol 2015. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-synthesis-2015-alcohol-detail_en.pdf

Factor, R. (2014). The effect of traffic tickets on road traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 86–91. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.010>

Farchi, S., Chini, F., Rossi, P.G., Camilloni, L., Borgia, P., Guasticchi, G. (2007). Evaluation of the health effects of the new driving penalty point system in the Lazio Region, Italy, 2001–4. *Injury Prevention*, 13, 60–64.

Federale politie (2017). Rapport verkeersinbreuken 2017. Retrieved from <http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/verkeersstatistieken/interactief/>

Focant N. (2016) Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FOD justitie (2017). Jaarlijkse statistieken van de hoven en de rechtbanken. Politierechtbanken. Data 2016.

FOD Mobiliteit & Vervoer. (2016). Aantal actieve rijbewijzen categorie B (vanaf 18 jaar) op 18 december 2015. Persoonlijke communicatie, 6 januari 2016.

FOD mobiliteit en vervoer (2017). Infociche recidive https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/wetgeving_en_reglementering/recidive.

Gebers, M.A., & Peck, R.C. (2003). Using traffic conviction correlates to identify high accident-risk drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 903–912

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

Goldenbeld <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2004-15.pdf>

Gras, M.-E. , Font-Mayolas, S. , Planes, M. & Sullman, M.J.M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. *Safety Science*, 70, 270-275.

Haque, M. (1990). Evaluation of the demerit point system in deterring traffic offenses. *Evaluation Review: A journal of Applied Science Research*, 14, 22–41.

Healy, D.G., Connolly, P., Stephens, M.M., O'Byrne, J.M., McManus, F., & McCormack, D. (2004). Speed and spinal injuries. *Injury*, 35, 908–912.

Hussain, O., Nayyar, M., Brady, F., Beirne, J., & Stassen, L. (2006). Speeding and maxillofacial injuries: Impact of the introduction of penalty points for speeding offenses. *British Journal of Oral and Maxillofacial Surgery*, 44, 15–19

Izquierdo, F.A., Ramírez, B.A., McWilliams, J.M., & Ayuso, J.P. (2011) The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 911–922

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

Liberatti, C.L.B., Maffei de Andrade, S., & Soares, D.A. (2001). The new Brazilian traffic code and some characteristics of victims in southern Brazil. *Injury Prevention*, 7, 190–193.

Maffei de Andrade, S., Soares, D.A., Matsuo, T., Liberatti, C.L.B., & Iwakura, M.L.H. (2008). Road injury-related mortality in a medium-sized Brazilian city after some preventive interventions. *Traffic Injury Prevention*, 9, 450–455.

Meesmann, U., Sloomans F. ; Ost, G. & Boets S. (2015). Opnieuw geschikt voor het verkeer? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. *European Transport Research Review*, 2, 25–30.

Milulic, J. (2007). Penalty points systems: efficient technique of enforcement and prevention. Road safety on four continents. 14th International Conference, Bangkok, Thailand 14–16 November 2007. Conference Proceedings. Stockholm: Swedish National Road and Transport Research Institute, VTI.

Møller, M., & Kallberg, V.-P. (2012). Safety outcomes of DPS. Chapter 8 in: Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.). (2012). Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Montag, J. (2010). Radical change in traffic law: effects on road safety in the Czech Republic. Available at Social Science Research Network: <http://ssrn.com/abstract=1595882>. Accessed September 2010

Novoa, A.M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., Tobías, A., Zori, P., & Borrell, C. (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: a time-series study. *American Journal of Public Health* 100, 2220–2227.

Novoa, A.M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró R, et al., (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: a time-series study. *American Journal of Public Health*, 100, 2220–2227

Pelssers, B. (2017) Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014. Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Presscenter (2017). Verbetering van de verkeersveiligheid - Tweede lezing. Retrieved from <http://www.presscenter.org/nl/pressrelease/20171208/verbetering-van-de-verkeersveiligheid-tweede-lezing>

Pulido, J., Lardelli, P., de la Fuente, L., Flores, V.M., Vallejo, F., Regidor, E., (2010). Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 64, 274–276

Redelmeier, D.A., Tibshiriani, R.J., & Evans, L. (2003). Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. *The Lancet*, 361, 2177–2182.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Roca, J., Tortosa, F. (2008). The effectiveness of the penalty point system on road safety. *Securitas Vialis*, 1, 27–32.

Royal Society for the Prevention of Accidents (2013). Road safety and in-vehicle monitoring (black box) technology. Retrieved from <http://www.rosopa.com/roadsafety/info/black-box-technology.pdf>

Saeed, A., Khan, I., Dunne, O., Stack, J., Beatty, S. (2010). Ocular injury requiring hospitalisation in the South East of Ireland: 2001–2007. *Injury, International Journal of the Care of the Injured*, 41, 86–91

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

Simpson, H., Chinn, L., Stone, J., Elliott, M., Knowles, J., (2002). Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers. Crowthorne, Berkshire, UK: Transport Research Laboratory (TRL).

Slootmans, F. (2016). Statistisch Rapport 2016 Handhaving: controle en sancties. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Slootmans et al., 2017 - https://www.roadssafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Rehabilitation_courses_as_alternative_measure_for_drunk_driving_offenders_13062017_pending_approval.pdf

Sweedler, B. and Stewart, K. (2007), Unlicensed Drivers: How Big Is the Problem and What Can Be Done About It? An International Perspective, In proceedings of the Fit to Drive, 2nd International Traffic Expert Congress, Eds. Wolf Nickel and Ralf Risser, Vienna, Austria, June 2007.

SWOV (2012). Demerit point systems. SWOV Factsheet, september 2012. SWOV, Leidschendam

Sze, N.N., Wong, S.C., Pei, X., Choi, P.W., & Lo, Y.K.(2011). Is a combined enforcement and penalty strategy effective in combating red light violations? An aggregate model of violation behavior in Hong Kong. Accident Analysis and Prevention, 43, 265–271.

Vlakveld, W. (2004). Het effect van puntenstelsels op de verkeersveiligheid. Leidschendam:SWOV.

Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. Accident Analysis & Prevention, 84, 27–37. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>

Wong, S.C., Wong, C.W., & Sze, N.N.(2008). Attitudes of public light bus drivers to penalties to combat red light violations in Hong Kong. Transport Policy, 15, 43–54

Zambon, F., Fedeli, U., Milan, G., Brocco, S., Marchesan, M., Cinquetti, S., & Spolaore, P. (2008). Sustainability of the effects of the demerit points system on seat belt use: a region-wide before-and-after observational study in Italy. Accident Analysis and Prevention, 40, 231–237.

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