

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING****1. DEFINITIE EN PROBLEEMSTELLING**

Verkeershandhaving dient integraal deel uit te maken van het verkeersveiligheidsbeleid. In combinatie met sensibilisatie en communicatie is verkeershandhaving een doeltreffend middel tot gedragsbeïnvloeding. Dit veronderstelt dat niet alleen de repressieve dimensies maar ook de preventieve dimensies van verkeershandhaving de nodige aandacht krijgen.

Verkeershandhaving omvat het geheel aan maatregelen en middelen, op het niveau van politie en justitie, die tot doel hebben om de verkeersregels af te dwingen en te voorkomen dat verkeersovertredingen plaatsvinden. Het verkeershandhavingsbeleid omvat naast de verkeershandhaving ook de regelgeving en de totstandkoming ervan.

Uit een eerste analyse van de ongevallenstatistieken blijkt dat we op de goede weg zitten en dat het aantal verkeersslachtoffers daalt. Om de vooropgestelde doelstelling om maximum 750 doden op de Belgische wegen te tellen tegen 2010 te behalen zal een zeer gerichte en probleemgeoriënteerde werkwijze nodig zijn.

In het kader van de thematische werkgroepen van de FCVV werden reeds een aantal aanbevelingen geformuleerd m.b.t. handhaving :

- M.b.t. rijden onder invloed van alcohol
  - o Een efficiënte bestrijding van recidive
  - o Intensivering van de controles : 1 op drie bestuurders per jaar
- M.t.b. rijden onder invloed van illegale drugs
  - o Optimalisatie van de controleprocedures om meer controles mogelijk te maken
- M.b.t. gordeldracht
  - o Controle van de inzittenden van minstens 1 voertuig op 3 per jaar
  - o Doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties
- M.b.t. overdreven en onaangepaste snelheid
  - o Verkeer als zevende basisfunctionaliteit
  - o Aanpak van recidive en aanpassing regelgeving op verval het recht tot sturen
- M.b.t. jonge bestuurders
  - o Aandacht voor verplaatsingsgedrag van jongeren bij planning van controles
  - o Voorkeur voor educatieve maatregelen en/of aangepaste en doelgerichte werkstraf (ook bij OI)
- M.b.t. de statistieken
  - o Beschikbaarheid van handhavingsstatistieken op niveau van politie en justitie is dringend

Doel van de werkgroep handhaving is om de thematische benadering te overstijgen en aanbevelingen voor te stellen die leiden tot een doeltreffend strafrechtelijk beleid, met inbegrip van het opsporings- en vervolgingsbeleid.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING****2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË**

De handhavingsketen bestaat uit verschillende elementen die we hieronder verder bespreken: de reglementering, het verkeerstoezicht, de vervolging, de bestraffing en de strafuitvoering. Tijdens de voorbije jaren kenden de ontwikkelingen op het niveau van de politieorganisatie, van het opsporings- en vervolgingsbeleid inzake verkeer en het wettelijk instrumentarium een stroomversnelling. Een verdere optimalisatie van deze instrumenten is aangewezen.

Een handhavingsbeleid kan maar doeltreffend zijn als de strafbans de pakkans volgt. Dit betekent dat er de komende jaren ook geïnvesteerd moet worden in een adequate en aangepaste bestraffing en een sluitende strafuitvoering

**2.1. De verkeersreglementering**

De handhaafbaarheid van de regels is een noodzakelijke voorwaarde voor een doeltreffend strafrechtelijk beleid. Wil er van de handhaving effect uitgaan op het verkeersgedrag dan moeten de regels duidelijk, voldoende gekend en aanvaard(baar) zijn. Daarnaast moeten de handhavers over alle middelen beschikken die toelaten de regels te doen naleven. Geloofwaardige regels ondersteunen het maatschappelijk draagvlak van het handhavingsbeleid.

Wanneer dit maatschappelijk draagvlak onvoldoende is dan dient men na te gaan of de regel wel adequaat is en in verhouding staat tot het beoogde doel. Is dit niet het geval, dan moet een aanpassing van de regel overwogen worden. Is dit wel het geval, dan dient men via voorlichting en informatie het doel en het nut van de regels te verduidelijken."

De Federale Commissie heeft er in het verleden reeds de nadruk op gelegd dat men voldoende tijd moet voorzien tussen de publicatie van wetwijzigingen in het Staatsblad en de invoegetrede. Dit bijvoorbeeld om aan de politionele en justitiële diensten toe te laten de nodige aanpassingen door te voeren in de pv-registratie en om het personeel voldoende op te leiden opdat de nieuwe regels onmiddellijk en op een sluitende wijze gehandhaafd kunnen worden. Ook de weggebruiker dient voldoende tijd te krijgen om kennis te nemen van nieuwe bepalingen in de wegcode. Een centralisatie van de inwerkingtreding van verschillende wijzigingen is meer aangewezen dan het na mekaar in voege laten treden ervan en zal de naleving ervan alsook de doeltreffendheid van de handhaving ten goede komen.

**2.2 Verkeerstoezicht - Opsporing**

Binnen- en buitenlandse ervaringen tonen aan dat verkeerstoezicht een efficiënt middel is om het gedrag van de verkeersdeelnemers zodanig te beïnvloeden dat dit leidt tot een verhoogde objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

Mede onder impuls van de eerste Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, werden in België heel wat initiatieven genomen om de objectieve en de subjectieve pakkans substantieel te verhogen. Bij gebrek aan data is het echter zeer moeilijk om heel deze evolutie te kwantificeren.

De hervormingen binnen de politie hebben er toe geleid dat er ook een evolutie in het verkeershandhavingsbeleid mogelijk werd. De evolutie van het traditionele, Latijnse politiemodel met als belangrijke kenmerken de reactieve houding van de politie, de symptoombenadering, de wetstoepassing als doel op zich en de geïsoleerde positie van de politie naar een gemeenschapsgerichte politie met als pijlers externe oriëntering,

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

probleemoplossend werken, partnerschap, verantwoording afleggen en empowerment (bekwame betrokkenheid) zorgde ook voor een ommekeer in de benadering van het verkeersonveiligheidsprobleem. De veiligheidsplannen en de bijbehorende actieplannen die door de politiediensten sinds 2001 worden opgesteld hebben geleid tot een planmatige aanpak op basis van een scanning en analyse van de veiligheidsproblemen.

Sinds de oprichting van het verkeersveiligheidsfonds in 2004 kunnen de lokale politiezones en sinds 2006 ook de federale politie, verkeersveiligheidsovereenkomsten afsluiten die bijkomende mogelijkheden creëren om te investeren in verkeersveiligheidsmaatregelen en in het verhogen van de objectieve en de subjectieve pakkans in het bijzonder.

Deze veiligheids- en actieplannen worden voorgelegd aan het (lokale) veiligheidsoverleg met het oog op een geïntegreerde aanpak.

Door verschillende provinciegouverneurs, m.n. in Antwerpen, Limburg, Oost- en West-Vlaanderen en in Vlaams- en Waals-Brabant, worden bijkomende stimuli gecreëerd om het verkeerstoezicht inzake snelheid, rijden onder invloed, weekendongevallen, schoolomgevingen, ...aan te moedigen.

Door de Procureur-generaal bij het Hof van Beroep Gent worden, in overleg met de verkeersmagistraten, richtlijnen gegeven aan de politiediensten teneinde het toezicht af te stemmen op het opsporings- en vervolgingsbeleid.

Daarnaast werd het handhavingslandschap, vooral in Vlaanderen, gekenmerkt door een explosieve toename van het aantal onbemande camera's. Ondertussen zijn er in Vlaanderen meer dan 370 locaties uitgerust met onbemande camera's. Ook vanuit het Brussels Gewest wordt de inwerkingstelling de onbemande camera's aangemoedigd. Dit leidde ondertussen tot 61 locaties die uitgerust zijn met onbemande camera's. Tegen begin 2008 zullen 90 locaties in het Brussels Gewest uitgerust zijn om onbemand toezicht mogelijk te maken.

Tenslotte werd het verkeershandhavingsbeleid gedurende de voorbije jaren mede bepaald door de verkeerswet van 7 februari 2003 die in voege trad op 1 maart 2004 en waarin nieuwe bepalingen werden opgenomen met als doel een efficiënter strafrechtelijk beleid inzake verkeer tot stand te brengen. Naast een nieuwe indeling van de overtredingen in vier categorieën die tot een meer aangepaste bestraffing moet leiden, hebben de laatste wijzigingen die in voege traden op 31 maart 2006 mede tot doel een breder maatschappelijk draagvlak te creëren. (cf werkgroep verkeersreglementering)

Het nieuwe wetgevend kader met de uitbreiding van het toepassingsveld van de onmiddellijke inning leidt eveneens tot een meer doeltreffend strafrechtelijk beleid omdat de sanctie, mits de nodige automatisering, vrijwel onmiddellijk op de overtreding kan volgen.

Ondanks deze ontwikkelingen blijkt uit de werkzaamheden van de thematische werkgroepen dat de noodzaak bestaat om de pakkans, zowel de objectieve als de subjectieve, verder te verhogen. Dit betekent dat er gestreefd moet worden naar een optimalisatie van het huidige politieoptreden inzake verkeer en verkeershandhaving.

### 2.2.1 Verkeer als zevende basisfunctionaliteit voor de lokale politie

In het KB van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de Lokale Politie maakt de functie verkeer niet het voorwerp uit van een aparte basisfunctionaliteit, maar zit mee vervat in de basisfunctionaliteit handhaving van de

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

openbare orde. Hiermee wordt in de zones een minimale en gelijkwaardige dienstverlening aan de bevolking verzekerd.

De functie verkeer behelst het uitvoeren van de specifieke opdrachten van de politiediensten voorzien in artikel 16 van de Wet op het Politieambt. Het gaat als dusdanig om verkeerstaken in het kader van de basispolitiezorg die nodig zijn voor het beheren van de lokale verkeersonveiligheid en aantasting van de verkeersleefbaarheid die zich voordoen op het grondgebied van de politiezone.

De functie verkeer bestaat erin zorg te dragen voor:

- een preventieve en repressieve verkeershandhaving;
- verkeersregeling bij ernstige verstoringen van de verkeersdoorstroming;
- de vaststelling van verkeersongevallen;
- adviesverlening aan de bevoegde overheden op het vlak van verkeer;
- alle administratie rond verkeersgerelateerde aangelegenheden.

Het bepalen van verkeer als 7de basisfunctionaliteit houdt meer garanties in met betrekking tot o.a.: interne organisatie, inzet van (gespecialiseerd) personeel en evaluatie van de activiteiten.

### 2.2.2. Automatisering van de controle-activiteiten

In Vlaanderen en meer en meer ook in Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden steeds meer middelen geplaatst die automatische controle van snelheid en roodlichtnegatie toelaten. Momenteel zijn nog geen digitale camera's in gebruik, alhoewel dit het werk van de politie zou vereenvoudigen. Daardoor kan er meer capaciteit naar het verhogen van de subjectieve pakkans gaan, bijvoorbeeld door meer zichtbare controles langs de weg. Indien dit gekoppeld wordt aan een systeem van automatische nummerplaatdetectie zal dit de administratieve werklust doen verminderen.

Recent bestaat er een koninklijk besluit inzake digitale vaststellingen (Koninklijk besluit van 3 december 2006 betreffende de beveiliging van de opslag, de verwerking en de verzending van elektronische gegevens van meetwerktuigen, B.S. 14 december 2006) maar voor de vaststelling en verwerking van misdrijven achtte de Commissie voor de bescherming van de private levenssfeer een andere specificering noodzakelijk. De regering dient daartoe een nieuw koninklijk besluit uit te vaardigen.

Het gebruik van digitale camera's biedt de mogelijkheid om, naast de snelheidscontroles met bemane en onbemane camera's, op autosnelwegen over te gaan tot trajectcontrole waarbij de gemiddelde snelheid over een bepaald traject gemeten wordt. Dit is een doeltreffende vorm van snelheidscontrole.

Maar ook voor andere overtredingen dan snelheid of roodlichtnegatie dient naar een verdere automatisering gestreefd te worden.

Een verdere automatisering van de controles doet geen afbreuk aan het feit dat bemane en zichtbare controles nodig blijven. Er dient daarbij naar een goed evenwicht gezocht te worden rekening houdend met de beschikbare capaciteit op het niveau van de logistiek en van het personeel.

### 2.2.3. Ondersteuning van de handavingsactoren op het vlak van communicatie en informatie

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

Communicatie en handhaving dienen onafscheidelijk te zijn.

Voorlichting en informatie naar de weggebruikers over de verkeersreglementering en over de activiteiten van alle handhavingsactoren is belangrijk voor een doeltreffend handhavingsbeleid. Deze informatie dient objectief en éénvormig te zijn en gericht op een constructieve bijdrage aan het maatschappelijk debat.

Het aankondigen van controles of het meedelen van de resultaten van controles beïnvloedt de subjectieve pakkans. Samen met de objectieve pakkans moet dit ervoor zorgen dat weggebruikers zich op ieder moment, op eender welke plaats aan een verkeerscontrole verwachten. Op die manier wordt het preventief karakter van handhaving benadrukt wat zal bijdragen tot het maatschappelijk draagvlak voor verkeershandhaving. Communicatie is echter een specialisatie op zich. Opdat de politie zich ten volle zou kunnen concentreren op zijn of haar politietaak is het belangrijk dat de politiediensten ondersteund worden bij de communicatie over de lokale handhavingsactiviteiten. Dit wordt momenteel uitgebouwd door het BIVV in het kader van het netwerk van verkeerscoördinatoren. Ook vanuit andere diensten, zoals bijvoorbeeld de persdienst van de gemeente, stad of provincie of door de verbindingssambtenaren verkeer bij de provinciegouverneurs of door de woordvoerders van het openbaar ministerie wordt gecommuniceerd over verkeershandhaving.

Daarnaast dient sensibilisatie de handhavingsactiviteiten te ondersteunen door in te spelen op de kennis en attitudes inzake verkeersveilig gedrag. De combinatie van sensibilisatiecampagnes en het intensief toezicht door de politiediensten dat op zijn beurt kadert in het opsporings- en vervolgingsbeleid van het openbaar ministerie, verhoogt de efficiëntie van de inspanningen.

Tenslotte is het belangrijk dat alle betrokken politieambtenaren snel op de hoogte zijn van nieuwe wettelijke bepalingen en reglementeringen. Nog te vaak wijdt elke zone apart een studie aan de nieuwe regels om de vertaalslag te maken naar het personeel. Hierdoor gaat een enorme capaciteit aan (gespecialiseerd) personeel verloren.

Sommige zones hebben de zogenaamde 'zorgregio's' gevormd. De bedoeling hiervan is o.a. om ervoor te zorgen dat in de zorgregio de opvolging en de verwerking van de informatie slechts éénmaal moet gebeuren en dat het resultaat aan alle deelnemende zones ter beschikking wordt gesteld. Uiteraard is dit nog steeds niet de goede oplossing. Dit werk zou één keer moeten gebeuren en het resultaat zou aan alle politiediensten moeten verdeeld worden. De vzw wegcode heeft in dit verband reeds baanbrekend werk verricht in Vlaanderen. Een samenwerkingsverband tussen de vzw wegcode en het BIVV dat in 2007 werd opgestart zal de bestaande communicatie op nationaal vlak mogelijk maken.

#### 2.2.4. Technologische ontwikkelingen stimuleren

Om de efficiëntie van het opsporingsbeleid te verhogen is het noodzakelijk om de technologische ontwikkelingen die een betere handhaving ondersteunen of mogelijk maken, aan te moedigen: bijvoorbeeld de intelligente snelheidsadaptatie (ISA), de zwarte doos of de gordelverklidders maar ook betrouwbare sneltesten om het rijden onder invloed van illegale drugs sneller te kunnen opsporen. Het is belangrijk dat de wetgeving het gebruik van nieuwe technologische middelen ondersteunt. De invoering van technologische hulpmiddelen zou via fiscale maatregelen aangemoedigd kunnen worden.

Het uitblijven van die ontwikkelingen mag echter geen reden zijn om geen of minder controles uit te voeren op misdrijven die de verkeersveiligheid in ernstige mate in het

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

gedrang brengen zoals bijvoorbeeld het rijden onder invloed van andere middelen dan alcohol.

### 2.2.5 Identificatie van bestuurders van voertuigen op naam van rechtspersonen

20% van de voertuigen staan ingeschreven op naam van een rechtspersoon.

De huidige procedure tot identificatie van de normale gebruikers van voertuigen die ingeschreven staan op naam van een rechtspersoon is al te omslachtig. Daardoor wordt de efficiëntie van het opsporings- en vervolgingsbeleid ondermijnd.

Het is dan ook belangrijk om zeer dringend werk te maken van een systeem dat deze identificatie mogelijk maakt opdat een efficiënte vervolging van de overtredingen begaan met voertuigen van bijvoorbeeld leasing- of rentingmaatschappijen mogelijk wordt. In het kader van het project Mobivis (een kruispuntdatabank inzake de authentieke bron van voertuigen) van de FOD Mobiliteit en Vervoer is onder meer de mogelijkheid van identificatie van rechtspersonen en buitenlandse nummerplaten tot op het niveau van de normale gebruiker van het voertuig voorzien. Een dergelijke databank zal ook in het kader van vluchtmisdrijven een snelle opsporing toelaten. De inwerkingtreding van gans het project is voorzien 2009. In het licht van de doelstellingen voor verkeersveiligheid zou een gefaseerde inwerkingtreding aangewezen zijn waarbij prioriteit wordt gegeven aan de mogelijkheid tot identificatie van de normale gebruikers van voertuigen ingeschreven op naam van rechtspersonen of van buitenlandse nummerplaten.

## 2.3 Vervolging

Naast de pakkans is de strafkans een belangrijk sleutelement van een efficiënt handhavingsbeleid. Om doeltreffend te zijn is het belangrijk dat de straf zeker is, snel volgt op de overtreding en dat ze in verhouding staat tot het gepleegde misdrijf.

De pakkans moet de strafkans voorafgaan, dit wil zeggen dat elke vastgestelde overtreding die kadert in het prioriteitenbeleid van het openbaar ministerie een gevolg dient te krijgen overeenkomstig de richtlijnen de Minister van Justitie en van het College van Procureurs-generaal.

Dit betekent dat het openbaar ministerie een zeer cruciale rol heeft in de handhavingketen en de draaischijf van het verkeershandhavingsbeleid vormt. Bij het bepalen van de prioriteiten inzake opsporing en vervolging is het dan ook belangrijk dat rekening gehouden wordt met de oorzaken van verkeersonveiligheid. Daartoe is een ongevalanalyse en een analyse van het verkeersonveilig gedrag nodig. Een geïntegreerd opsporings- en vervolgingsbeleid is belangrijk en overleg, tot op het lokale niveau, met de politiediensten en andere betrokken zoals bijvoorbeeld de wegbeheerder is in bepaalde gevallen aangewezen om de haalbaarheid en overeenstemming van de prioriteiten te garanderen.

Het veiligheidsoverleg kan hierbij een belangrijke rol spelen, aangezien in dit overleg ook de veiligheidsplannen en de verkeersveiligheidsovereenkomsten besproken worden. Deze plannen zijn veelal gebaseerd op een veiligheidsscanner in het kader waarvan een analyse van de verkeersongevallen en het verkeersonveilig gedrag gebeurt. Deze analyse zou aangevuld kunnen worden met een analyse op parketniveau. Door de aanwezigheid van de procureur des Konings in het veiligheidsoverleg kan deze er tevens op toe zien dat de veiligheids- en actieplannen rekening houden met de prioriteiten van het openbaar ministerie.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

Er is dus een geëxpliciteerd vervolgingsbeleid dat erop gericht is de verkeersveiligheid te verhogen, en duidelijk de prioriteiten vastlegt die daartoe moeten leiden, nodig. (zie bijvoorbeeld de richtlijnen R 14/06 houdende richtlijnen voor een uniform opsporings- en vervolgingsbeleid van 28.04.2006, van de procureur-generaal te Gent, overgenomen door de procureur-generaal te Antwerpen en te Brussel).

De verantwoordelijkheid voor het strafrechtelijk beleid ligt bij de Minister van Justitie. Art. 143ter Ger.W bepaalt dat de Minister richtlijnen van het strafrechtelijk beleid met inbegrip van het opsporings- en vervolgingsbeleid, vastlegt na voorafgaand advies van het college van Procureurs-generaal.

Ten einde tot een eenvormig vervolgingsbeleid inzake verkeersveiligheid te komen werden door de Minister van Justitie en/of het College van Procureurs-generaal een aantal richtlijnen uitgevaardigd :

- Omzendbrief nr COL11/2006 van het College van Procureurs Generaal bij de Hoven van Beroep: strafrechtelijk beleid inzake de opsporing van snelheidsovertredingen en de richting te geven aan de vervolging ervan.
- Omzendbrief nr COL 10/2006: uniforme tarifiering van geldsommen waarvan de betaling de strafvordering doet vervallen.
- Omzendbrief nr COL 9/2006: gemeenschappelijke omzendbrief van de Minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig strafrechtelijk beleid inzake de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.
- Omzendbrief nr COL 8/2006 : gemeenschappelijke omzendbrief van de Minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig vaststellings-, opsporings- en vervolgingsbeleid betreffende het sturen onder invloed van alcohol, in staat van dronkenschap of in een soortgelijke toestand onder meer ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen, alsook betreffende de aanwezigheid in het organisme van andere stoffen dan alcohol die de rijvaardigheid beïnvloeden – sturen onder invloed van alcohol – drugs.
- Richtlijnen COL 14 en 15/2000 inzake het rijden onder invloed van verdovende middelen
- Richtlijn inzake verkeersagressie (20 juli 2000)
- Richtlijn betreffende de verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade. (1 juni 1994)

Deze richtlijnen zijn bindend. Ingevolge het opportuniteitsbeginsel kunnen de bepalingen geen afbreuk doen aan de beoordelingsbevoegdheid van de magistraat, indien deze laatste van oordeel is dat er moet worden voorzien in afwijkingen voor bepaalde individuele gevallen of specifieke verkeerssituaties.

Een evaluatie van de toepassing van de richtlijnen m.b.t. de opsporing en de vervolging is noodzakelijk om na te gaan of deze richtlijnen de bedoelde eenvormigheid tot gevolg hebben en de afdwingbaarheid voldoende gegarandeerd is. Het is belangrijk dat voorafgaandelijk en in overleg met de politiediensten bepaald wordt welke de indicatoren zijn op basis waarvan de richtlijnen geëvalueerd zullen worden.

In 2002 heeft de Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid de richtlijnen inzake een uniforme tarifiering van de minnelijke schikkingen voor verkeersmisdrijven (verspreid door elke procureur-generaal afzonderlijk, maar met dezelfde inhoud over het ganse Rijk), de ministeriële richtlijnen inzake rijden onder alcohol van 7 december 1998 (COL 17/98 van 14.12.1998) en inzake de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs ( COL18/98 van

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : HANDHAVING**

21.12.1998) geëvalueerd. Door de snel wijzigende wetgeving en reglementering was het niet mogelijk om een evaluatie van de daarop volgende richtlijnen COL 3, 4,5 en 9/2004 uit te voeren: enerzijds had men zijn handen vol met het voorbereiden van adviezen en het uitwerken van richtlijnen voor de toepassing van de nieuwe wetgeving en reglementering en anderzijds was de duur van geldende wetgeving en reglementering en dus ook van de richtlijnen te kort en waren de inlooperperiodes mede omwille van de kinderziektes te beperkt om te kunnen nagaan of de richtlijnen door de politiediensten en de parketten werden opgevolgd.

Voor een goede evaluatie zijn bovendien vergelijkbare data op nationaal vlak nodig. Deze problematiek maakt voorwerp uit van de werkgroep statistiek van de FCVV en kwam in 2005 ook aan bod in de werkgroep statistiek in het kader van de evaluatie van de wet van 7 februari 2003 die op 1 maart 2004 in werking trad.

Voor de inwerkingtreding van de wet van 7 februari 2003 bemoeilijkte een te hoge werklast bij sommige politieparketten de mogelijkheid om een verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen. Met de uitbreiding van de toepassing van de onmiddellijke inning hoopte de wetgever hieraan een oplossing te bieden. Uit de praktijk blijkt echter dat deze wet van 7 februari 2003 niet leidde tot vermindering van de werklast doch wel tot een verschuiving van de aard van de werklast bij gebrek aan gestandaardiseerde procedures en automatisering.

Onderstaande cijfergegevens schetsen de kwantitatieve evolutie van de werking van de politieparketten. Deze cijfers houden geen rekening met de datum van het gepleegde misdrijf of ongeval en zijn niet volledig verkeersgebonden.

Evolutie van de werking van de politieparketten 2000 – 2005 volgens datum van verwerking.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nieuwe zaken	1.921.060	1.712.172	1.877.105	2.189.167	1.787.287	1.467.576
VSBG voorgesteld	1.136.112	1.191.353	1.235.917	1.565.529	1.215.691	864.282
Dagvaarding	156.806	178.089	215.347	194.813	220.226	251.366
Zonder gevolg	739.372	483.070	494.670	501.472	473.161	436.084
OIRB	20.507	17.613	19.593	21.510	20.245	20.959

VSBG: Verval Strafvordering door Betaling Geldboete

OIRB: Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs

Naast eenvormigheid is zekerheid minstens even belangrijk voor een doeltreffend vervolgingsbeleid. Seponering zou daarom maar een uitzonderingsmaatregel mogen zijn.

Uit de jaarlijkse statistieken van de hoven en rechtbanken ([www.just.fgov.be](http://www.just.fgov.be)) van de FOD Justitie blijken volgende redenen aan de grondslag te liggen van de in 2005 zonder gevolg geklasseerde overtredingen. Er dient opgemerkt dat het hier om alle zaken gaat die door het politieparket behandeld worden en het dus niet alleen om verkeersgerelateerde dossiers gaat.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : HANDHAVING**

Motivering van de seponering	Aantal	Percentage
Andere prioriteiten bij vervolgings- en opsporingsbeleid	79.754	18,3%
Toestand geregulariseerd	56.041	12,9%
Dader onbekend	54.543	12,5%
Te weinig recherchecapaciteit	41.529	9,5%
Wanverhouding gevolgen van strafvordering - maatschappelijke verstoring	39.825	9,1%
Geen misdrijf	31.605	7,2%
Onvoldoende bewijs	30.393	7,0%
Beperkte maatschappelijke weerslag	28.418	6,5%
Toevallige feiten met oorzaak in specifieke omstandigheden	16.220	3,7%
Verjaring	15.874	3,6%
Redelijke termijn vervolging overschreden	9.629	2,2%
Vergoeding van het slachtoffer	7.814	1,8%
Seining van de dader	4.436	1,0%
Strafuitsluitende verschoningsgrond	2.819	0,6%
Overlijden dader	2.713	0,6%
Geen motief	2.640	0,6%
Immunititeit	2.385	0,5%
Pretoriaanse probatie	1.988	0,5%
Afwezigheid van voorgaanden	1.848	0,4%
Nadeel gering	1.718	0,4%
Houding van het slachtoffer	1.043	0,2%
Onbevoegdheid nationale organen	1.034	0,2%
Jeugdige leeftijd	573	0,1%
Overmaken aan de ambtenaar belast met het opmaken van administratieve gelden	538	0,1%
Misdrijf van relationele aard	389	0,1%
Kracht van gewijsde	126	0,0%
Klachtafstand	121	0,0%
Gebrek aan klacht	75	0,0%
Amnestie	7	0,0%
TOTAAL	436098	100,0%

Een verdere duiding van deze gegevens is nodig (cf. werkgroep statistiek)<sup>1</sup>.

Tenslotte is het ook belangrijk dat er zo snel mogelijk een reactie volgt op een overtreding. Dit betekent dat de doorlooptijd van een dossier zo beperkt mogelijk dient te zijn.

Door een betere ondersteuning van het expertisenetwerk 'Verkeer en Verzekering' van het College van procureurs-generaal zou gestalte kunnen gegeven worden aan een geïntegreerd, duidelijk en eenvormig opsporings- en vervolgingsbeleid. Gelden van het verkeersveiligheidsfonds die ter beschikking gesteld worden van de Minister van justitie zouden daartoe aangewend kunnen worden. Bij de concretisering hiervan zou onderzocht kunnen worden of de werking en organisatie van het Nederlandse Bureau verkeershandhaving van het openbaar ministerie hierbij als model kan staan.

Deze instelling zou onder leiding van een magistraat, die tevens het aanspreekpunt wordt voor de politiediensten, in samenspraak met het College van Procureurs-generaal, belast

<sup>1</sup> In het Mammoth-programma van de FOD Justitie worden de seponeringen in de volgende categorieën ondergebracht : omwille van technische redenen (dader onbekend , geen misdrijf, onvoldoende bewijsen, verjaring), om opportuniteitsredenen (andere prioriteiten bij vervolgingsbeleid, toestand geregulariseerd, te weinig recherchecapaciteit, wanverhouding strafvordering/maatschappelijke verstoring, beperkte maatschappelijke weerslag, toevallige feiten met oorzaak in specifieke omstandigheden), andere richtingen die in de statistieken globaal onder de zonder gevolgen gerekend worden, maar in werkelijkheid een gevolg gekregen hebben of nog niet definitief afgehandeld zijn zoals de seiningen, de praetoriaanse probatie of het overmaken aan een ambtenaar om een administratieve boete op te leggen (vb. bij wegdekbeschadiging door overlading).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : HANDHAVING**

worden met het uittekenen, implementeren, coördineren en opvolgen van het opsporings- en vervolgingsbeleid door de parketten en de politiediensten. Een magistraat alleen kan die functie niet op een behoorlijke wijze vervullen. Overleg met alle handhavingsactoren is wenselijk.

## 2.4 Bestrafing

Het opleggen van een straf voor alle overtredingen van de wetten en verordeningen inzake het wegverkeer, met inbegrip van de wanbedrijven omschreven in de artikelen 419 tweede lid en 420 tweede lid van het Strafwetboek (het onopzettelijk doden of onopzettelijk toebrengen van slagen en verwondingen als gevolg van een verkeersongeval) behoort tot de bevoegdheid van de politierechtbank.

In 1994 werd de bevoegdheid van de politierechtbank uitgebreid met de burgerlijke bevoegdheid, waardoor de politierechter de totale verkeersbevoegdheid kreeg.

In 2005 werden 237.795 eindvonnissen in strafzaken afgehandeld door de politierechtbanken. Van een totaal van 314.453 betichten werden er 300.970 veroordeeld. Dit betekent dat 95,8% van de beklagden veroordeeld werd. Deze cijfers werden door de FOD Justitie gepubliceerd in het jaarrapport van 2006. Meer inhoudelijke informatie zal een verdere analyse toelaten.

	Aantal veroordelingen					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rijden zonder verzekering	18.166	17.684	20.035	22.587	23.617	26.961
Vluchtmisdrijf	1.783	1.041	885	781	727	851
Alcoholintoxicatie	8.821	7.903	7.379	9.115	10.192	14.323
Weigering ademtest of bloedproef	229	189	124	132	133	181
Dronkenschap of soortgelijke staat	1.473	914	845	768	656	761
Technische eisen	5.073	4.903	5.175	5.527	6.921	12.322
Geen rijbewijs (verval)	4.722	3.939	5.711	5.872	6.205	6.831
Zware overtredingen	36.625	40.620	45.741	52.546	60.860	
Gewone overtredingen	29.828	26.347	39.017	34.748	64.186	
Zware overtredingen 1 <sup>ste</sup> cat					367	19.298
Zware overtredingen 2 <sup>de</sup> cat					423	18.246
Zware overtredingen 3 <sup>de</sup> cat					428	8.274
Gewone overtredingen						115.890
Zware overtredingen voor Wet Durant begaan						20.507

Uitgesproken straffen (inbegrepen "met uitstel" en "met proef"):

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Geldboete	160.498	136.839	173.706	142.278	210.575	289.337
Vervallenverklaring recht op sturen	66.308	66.461	75.983	85.155	93.455	96.994
Werkstraf			528		3.080	3.713
Uitspraak met opschorting	9.951	2.087	3.259	1.925	2.685	4.106
Gevangenisstraf	2.388	2.348	2.694	2.859	2.065	2.455

Naast de geldboete en de gevangenisstraf, al of niet in combinatie met het verval van het recht tot sturen, en de autonome werkstraf beschikt de politierechter over een reeks van

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

mogelijkheden in het kader van de wet betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie. Zo kan hij het volgen van een professionele of sociaal-educatieve opleiding als voorwaarde opleggen in het kader van de probatieopschorting of het probatieuitstel. Het gaat hier om de zogenaamde alternatieve sancties. Een dienstverlening of een vorming kunnen eveneens in het kader van de bemiddeling in strafzaken als alternatieve maatregel voorgesteld worden. De toepassing voor verkeersmisdrijven is echter beperkt aangezien deze procedure bedoeld is voor misdrijven met een identificeerbaar slachtoffer.

#### 2.4.1 Doeltreffende toepassing van de huidige mogelijkheden inzake bestraffing

De huidige bestraffingsmogelijkheden zijn divers en moeten aan de rechters toelaten om op een aangepaste en waar nodige strenge wijze te reageren op verkeerscriminaliteit en verkeersongevallen. De straffen die door de politierechters worden opgelegd vormen dus een belangrijke schakel in de handavingsketen. Er wordt echter vastgesteld dat deze mogelijkheden niet ten volle benut worden. Zo zijn het bijvoorbeeld veelal de minimum geldboetes die worden opgelegd of wordt er bijna geen gebruik gemaakt van de verbeurdverklaring van voertuigen in de gevallen waarbij deze mogelijkheid bestaat.

Bij het streven naar een doeltreffend strafrechtelijk beleid is het dan ook aangewezen dat de bestraffingsmogelijkheden worden toegepast in functie van een verkeersveiligheidsbeleid.

Op dit niveau kan men ook bijdragen tot een meer aanvaardbare beleving van het strafrechtelijk systeem door de slachtoffers van verkeersongevallen en hun nabestaanden. Zo lijkt het aangewezen de afhandeling bij zeer ernstige verkeersongevallen met dodelijke afloop te versnellen om te vermijden dat de toepassing van administratieve maatregelen zoals bijvoorbeeld de intrekking van het rijbewijs in afwachting van een proces ontoereikend is en bestuurders soms nog jaren kunnen rondrijden in afwachting van zijn/haar straf. Niet alleen houdt dit een veiligheidsrisico in maar ook voor de slachtoffers is een dergelijk situatie moeilijk te begrijpen.

Een versnelde afhandeling voor deze gevallen veronderstelt dat alle actoren, zoals bijvoorbeeld de gerechtelijke experts, hun taken ook snel uitvoeren. Op het niveau van de politieparketten veronderstelt een versnelde afhandeling de aanwezigheid van voldoende opgeleid en gekwalificeerd personeel om deze dossiers te kunnen voorbereiden. De invoering van de zwarte doos zou in deze gevallen ook tot een snellere analyse van het ongevalsgebeuren leiden.

#### 2.4.2. Uitbreiding van de toepassing van de alternatieve maatregelen

Een aangepaste bestraffing die in verhouding staat tot gepleegde verkeersinbreuk is één van de krachtlijnen van een doeltreffend strafrechtelijk beleid. Door de invoering in 1994 van de alternatieve maatregelen in de probatiewet van 1964 en in de bemiddeling in strafzaken werd het mogelijk om naast de klassieke bestraffingwijzen een leerstraf of een dienstverlening op te leggen. Het volgen van een sensibilisatiecursus of het helpen in een revalidatiecentrum zijn de meeste bekende voorbeelden van alternatieve maatregelen voor verkeersovertreders.

Het is opportuun om te onderzoeken of er voor verkeersinbreuken andere en/of vereenvoudigde procedures kunnen ontwikkeld worden om de doeltreffendheid van de educatieve maatregelen voor specifieke doelgroepen te verhogen. Veelal gaat het om alternatieven aan de gevangenisstraf. Het huidig kader lijkt dan ook minder aangepast gelet op de probatieprocedures die gevolgd dienen te worden. Daarom lijkt het zinvol om de

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

introductie van autonome leerstraf of -maatregel voor verkeersovertreders te overwegen en om een gelijkaardige maatregel op parketniveau te ontwikkelen.

Door de jaren heen zijn er heel wat initiatieven ontstaan die zich richten tot verkeersovertreders. Daardoor is er een behoefte aan eenvormigheid en kwaliteitsvolle methodes ontstaan.

In een bredere context lijkt het dan ook zinvol dat al die verschillende, kleinere initiatieven zich kunnen wenden tot een specifiek expertisecentrum waardoor de degelijkheid en de kwaliteit van hun aanbod kan gegarandeerd worden. Ook in het buitenland bestaan dergelijke centra.

Dit centrum zou instaan voor de opleiding van de vormingswerkers en zou moeten toezien op de inhoudelijke kwaliteit van de cursussen. Dit betekent dat er vanuit zo'n centrum vormingswerkers opgeleid zouden worden en dat de nodige methodieken en cursusmateriaal ontwikkeld zouden worden. Een dergelijke manier van werken laat niet alleen een eenvormige en kwaliteitsvolle aanpak toe, maar zal naar organisatie van de cursussen een efficiëntere aanpak toelaten. Binnen een referentie- en expertisecentrum is een wetenschappelijke onderbouw van zeer groot belang voor de doeltreffende aanpak

Gelet de ervaring van het BIVV dat nu meer dan 10 jaar erkend is door de FOD Justitie als nationaal project met gemiddeld 1500 doorverwijzingen per jaar, zou deze instelling samen met de Steundienst Alternatieve Maatregelen van de FOD Justitie de rol van dit referentie- en expertisecentrum kunnen opnemen.

Uit evaluatieonderzoek blijkt dat deze aanpak tot iets minder recidive leidt dan bij de klassieke bestraffing en dat een verdere differentiatie en verfijning van de cursussen naar doelgroep en thema's toe een aanbeveling is. Het BIVV heeft in dit kader reeds pilootprojecten opgezet in samenwerking met parketten en rechters en in samenwerking met andere organisaties.

Inzake snelheidsovertredingen is gebleken dat het aangewezen is om de theoretische benadering te koppelen aan een praktische bewustwording. Momenteel loopt een dergelijk project in het arrondissement Mechelen.

Voor de alcohol- en drugsproblematiek wordt best samengewerkt met een aantal hulpverleningsinstanties en kan een meer therapeutische benadering bij probleemgebruik ontwikkeld worden. In het arrondissement Dendermonde werden in dit verband reeds ervaringen opgedaan.

Aan de Minister van Justitie werd sinds 2006 een deel uit het verkeersveiligheidsfonds toegewezen met als doel de alternatieve maatregelen die leiden tot meer verkeersveiligheid te bevorderen. Deze maatregel zou moeten toelaten om het aanbod inzake alternatieve maatregelen substantieel ter verruimen.

De verhouding tot de ernst en de aard van de overtreding is belangrijk. De rechters zouden dan ook de mogelijkheid moeten krijgen om zelf de plaats van de prestaties te bepalen en dit zowel voor de alternatieve maatregelen als voor de werkstraffen. Hiertoe dient de rechter te kunnen beschikken over de mogelijke doorverwijzingsplaatsen en over een beknopt maatschappelijk verslag dat toelaat om te bepalen waar de betrokkene voor in aanmerking komt. Het werken in een groendienst van een gemeente lijkt immers niet altijd de meest geschikte maatregel voor verkeersovertreders.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

Door de jaren heen werd, vooral in Vlaanderen, de toepassing van de verkeersklassen voor minderjarige overtreeders gepromoot. Het gaat om verkeerslessen die door of onder begeleiding van de politiediensten, en in afspraak met het parket, georganiseerd worden. Door de wijziging van het jeugdrecht lijken deze verkeersklassen niet meer mogelijk op parketniveau terwijl ze wel degelijk hun nut bewijzen. Het garanderen van het voortbestaan van deze maatregel is dan ook wenselijk. De Vaste Commissie van de Lokale politie vraagt in dit verband een ondersteuning door het BIVV onder de vorm van opleiding en het aanleveren van didactisch materiaal.

#### 2.4.3. Aanpak van recidive

Het adequaat bestraffen van recidive is noodzakelijk om tot een doeltreffend strafrechtelijk beleid te komen. Deze maatregelen dienen zich te richten tot de harde kern van verkeersovertreders op wie boetes, gevangenisstraf of rijverbod geen indruk maken. De redenen daartoe zijn velerlei: enerzijds is er (snelheids)overtreder voor wie het winnen van tijd meer oplevert zelfs indien hij/zij een boete zou moeten betalen, anderzijds is er de overtreder die, omwille van een specifieke problematiek zoals een drugverslaving of overmatig drankgebruik, een veiligheidsrisico op de weg betekent. Daarnaast zijn er de personen die welke regels ook aan hun laars lappen.

Het principe van de bestraffing van herhaling (nieuwe overtreding binnen het jaar) is dat voor de overtredingen van de tweede, derde en vierde graad de minimum- en maximumgrenzen van de boetes worden verdubbeld. Voor de overtredingen van de eerste graad is een verval van het recht tot sturen mogelijk in geval van een nieuwe inbreuk na drie veroordelingen binnen het jaar voorafgaand aan de nieuwe overtreding.

Wat snelheidsovertredingen betreft worden boetes verdubbeld in geval van herhaling binnen het jaar voorafgaand aan de nieuwe overtreding. Een verval van het recht tot sturen kan door de rechter worden uitgesproken voor snelheidsovertredingen die niet behoren tot de overtredingen opgesomd in artikel 29 §3 WPW (waar reeds voor de eerste overtreding principieel een verval moet worden uitgesproken) of artikel 38 §1.3°bis (waar reeds voor een eerste overtreding een verval kan worden uitgesproken) indien de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld.

Voor het rijden onder invloed van alcohol of illegale drugs is bepaald dat herhaling bestaat wanneer er een nieuwe overtreding is binnen de drie jaar na een veroordeling. Er bestaat voor deze overtredingen ook een strafverhoging ingeval van een nieuwe herhaling binnen de drie jaar na de tweede veroordeling.

De wetgever voorziet dus strengere straffen ingeval van wettelijke staat van herhaling, maar in de praktijk zien we dat er problemen zijn om deze regels toe te passen. We onderscheiden hiervoor vier oorzaken:

- Het inlichtingenbulletin dat door de gemeente wordt opgesteld is niet steeds up to date (vooral in grote gemeenten een probleem). Overtredingen die niet vermeld zijn op het bulletin kunnen uiteraard niet in rekening worden gebracht.
- Hetzelfde probleem doet zich voor bij het Nationaal Strafregister. Alle niet geregistreerde veroordelingen komen uiteraard niet voor op het strafblad. Er blijkt een belangrijke achterstand te zijn in de vating van de veroordelingen.
- Overtredingen afgehandeld met een onmiddellijke inning of met een minnelijke schikking leiden niet tot een veroordeling. Het is dus onmogelijk om in dit geval de wettelijke staat van herhaling vast te stellen en zelfs het eerste misdrijf te kennen tenzij voor de overtredingen van de WPW waarvoor een minnelijke schikking werd voorgesteld omdat deze meestal in het gemeentelijk inlichtingenblad voorkomen. Bijgevolg kunnen de

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

voorzien straffen ingeval van herhaling niet worden uitgesproken. De onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen worden ook niet opgenomen in het strafregister en er wordt nog gezocht door de diensten van het C.I.V. en de informaticaspecialisten van de federale politie hoe die kunnen overgemaakt worden naar een centraal bestand bij FOD Justitie, raadpleegbaar door de parketten en de politiediensten.

- Wanneer overtredingen op korte tijd na elkaar worden begaan is de eerste (of de voorgaande) overtreding(en) mogelijk nog niet geregistreerd (tijd nodig voor de verzending van de OI of VSBG, periode die de betrokkenen heeft om te betalen, ...)

Een bijzonder probleem is dat voor de onmiddellijke inningen de politie momenteel enkel een identificatie van de bestuurder doet wanneer deze gestopt wordt voor de controle. Wanneer er geen interceptie gebeurt wordt de onmiddellijke inning aan de houder van het voertuig gestuurd wanneer deze een natuurlijke persoon is. Wanneer het een rechtspersoon is zal, voor leasingbedrijven en firma's die voertuigen verhuren eerst de houder van het voertuig op het ogenblik dat de overtreding begaan werd worden gezocht en de onmiddellijke inning zal aan hem worden gestuurd. Voor andere rechtspersonen zal de onmiddellijke inning vooralsnog (om de politie niet te overbelasten) aan de rechtspersoon worden gestuurd. Wordt de onmiddellijke inning betaald door de rechtspersoon of de houder, dan is er geen identificatie van de bestuurder en kan het systeem van recidive of rijbewijs met punten niet worden toegepast. In het kader van de aanpak van recidive zal er dus gezocht moeten worden naar een sluitend systeem dat toch geen overdreven werklast aan recherchecapaciteit van de politie vergt.

De procedure die momenteel bestaat is dat de griffie van de Rechtbank van Eerste Aanleg waar een vonnis wordt uitgesproken een veroordelingsbulletin opmaakt dat naar de gemeente waar de veroordeelde woont en naar het Centraal Strafregister wordt opgestuurd. Overtredingen op de WPW die afgehandeld worden door middel van een VSBG (Verval van de Strafvordering door het Betalen van een Geldboete) worden eveneens doch niet allemaal ter kennis gebracht van de gemeente. Overtredingen die worden afgehandeld met een onmiddellijke inning waaraan voldaan wordt worden nergens gevat en de gemeente woonplaats van de geverbaliseerde en het Centraal Strafregister worden hiervan niet op de hoogte gebracht. De politie maakt een lijst waarop de overtredingen die op deze manier werden afgehandeld worden genoteerd, maar op deze lijsten staan geen identiteiten. Deze lijst is in de huidige vorm onvoldoende om als basis voor recidive te dienen.

Wanneer het openbaar ministerie niet over de historiek van de overtredingen begaan door de beklaagde beschikt kan ze geen straf aangepast aan de staat van herhaling vorderen. Er is dus nood aan de ontwikkeling van een systeem dat snel de beteugeling van overtredingen registreert. Hierbij moeten alle overtredingen gevat worden onafgezien of de straffen of de maatregelen door de rechter worden opgelegd of worden afgehandeld met een VSBG (verval van de strafvordering door het betalen van een geldboete) of een OI (onmiddellijke inning). In het pilotagecomité 'Poloffice' waarvan zowel vertegenwoordigers van het openbaar ministerie, het CIV van FOD Justitie als de politie deel uitmaken, is overeengekomen dergelijke gegevensbank in FOD Justitie aan te maken.

De aanwending van een dergelijke gegevensbank in functie van een aangepaste vervolging of in het kader van de beteugeling van recidive veronderstelt de ondubbelzinnige identificatie van de bestuurder. Voor de overtredingen die afgehandeld worden met een OI stelt zich hier een probleem. Het lijkt moeilijk haalbaar om de politiediensten te belasten met de identificatie van iedere bestuurder. Dit betekent dat andere oplossingen zoals een kentekenaansprakelijkheid ook bij betaalde OI voor zover de kentekenhouders niet betwist

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

heeft de bestuurder te zijn of het bepalen van een limitatieve lijst van de overtredingen die in een dergelijke databank moeten opgenomen worden, verder onderzocht moeten worden.

Een dergelijke gegevensbank is bovendien belangrijk indien men de invoering van het rijbewijs met punten zou willen overwegen. In een aantal landen werd het rijbewijs met punten ingevoerd om ondermeer het probleem van de recidive aan te pakken. Veelal beschikten deze landen niet over een specifiek wettelijk kader voor de aanpak van herhaalde overtredingen. In België werd in het artikel 5 van de wet van 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer de invoering van het rijbewijs met punten voorzien. Aangezien er geen uitvoeringsbesluiten werden gepubliceerd bleef deze wet tot op heden dode letter. Dit heeft vooral te maken met logistieke en administratieve problemen die de toepassing van het rijbewijs met punten onmogelijk maken.

Er werden sindsdien al heel wat debatten gevoerd over de voor- en nadelen van het rijbewijs met punten en de haalbaarheid ervan voor België werd meerdere malen onderzocht.

Problemen die de implementatie van de wet verhinderden zijn o.a.

- Praktisch enkel toepasbaar op inwoners van België;
- Mogelijk zullen steeds meer overtreeders een onmiddellijke inning of een VSBG niet meer betalen in de hoop dat hun zaak zal geseponeerd worden, dat ze vrijspraak krijgen of dat ze daardoor uitstel bekomen met verjaring van eerder toegekende punten tot gevolg;
- Te veel seponeringen ondermijnen de effectiviteit van het puntenrijbewijs;
- Gevaar voor fraude, Wanneer een overtreding wordt vastgesteld zonder dat de overtreder werd geïntercepteerd bestaat de kans dat een persoon die weinig of geen punten heeft zal worden aangeduid als overtreder;
- Standpunt dat een adequaat handhavingsbeleid het rijbewijs met punten overbodig maakt.

Voorwaarden voor een goed functioneren van een systeem van rijbewijs met punten:

- voldoende objectieve pakkans
- streng handhavingsbeleid
- goede werking van registratie van de punten
- foutloze werking van het Centraal Bestand Rijbewijzen
- feilloze registratie voor bepalen van recidive (zie hiervoor)
- maatregelen die fraude zo veel mogelijk beperken

De meeste van deze voorwaarden zijn echter dezelfde voor de uitvoering van een doeltreffend strafrechtelijk beleid wat betekent dat bij het voldoen aan deze voorwaarden de noodzaak van het rijbewijs met punten herbekeken dient te worden.

Op basis van een kosten-baten afweging en er van uitgaande dat België over een specifiek strafrechtelijk kader voor de recidive beschikt en indien en in de mate dat de in dit werkdocument voorgestelde optimalisatie van het handhavingsbeleid tot een doeltreffend strafrechtelijk beleid kan leiden, wordt het nemen van de uitvoeringsmaatregelen voor het rijbewijs met punten actueel niet nodig geacht

Naast de sanctionering van recidive is het ook noodzakelijk een afzonderlijk stelsel van herroeping van opschorting en uitstel te voorzien voor verkeersmisdrijven. De herroeping van de opschorting is volgens de wet van 29 juni 1964 mogelijk na een veroordeling tot een gevangenisstraf van 1 maand binnen een bepaalde termijn na de vorige veroordeling. De

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

herroeping van het uitstel is volgens die wet is mogelijk na een veroordeling tot een gevangenisstraf van 1 maand binnen een bepaalde termijn na de vorige veroordeling en is van rechtswege na een veroordeling tot een gevangenisstraf van 6 maanden binnen een bepaalde termijn na de vorige veroordeling met uitstel. Het spreekt voor zich dat degelijke straf voor inbreuken op uitvoeringsbesluiten van de wet van 16.3.1968 niet meer zullen voorkomen, omdat artikel 29 WPW sinds de inwerkingtreding van de wet van 7.2.2003 daarin zelfs niet meer voorziet.

#### 2.4.4. Aangepaste maatschappelijke reactie op recidive

Naast de ontwikkeling van een strafrechtstelsel dat de detectie van recidive toelaat is het aan te bevelen om voor bepaalde overtredingen nieuwe maatregelen te voorzien. We denken hier in het bijzonder aan recidive m.b.t. het rijden onder invloed van alcohol en inzake ernstige snelheidsovertredingen.

##### 2.4.4.1. Invoering van een alcolock-programma

Het alcoholslot of alcolock ('alcohol ignition interlock') is een ademtesttoestel dat verbonden is met het startmechanisme van een motorvoertuig, zodanig dat de motor alleen kan gestart worden nadat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd.

In ons land coördineerde het BIVV van 2004 tot begin vorig jaar een Europees proefproject rond alcolocks, dat werd gesteund door de Europese Commissie. Hoofddoelstelling van het onderzoek was om na te gaan welke impact een alcoholslot heeft op bestuurders. Daarbij werden de ervaringen geanalyseerd van vijf groepen proefpersonen die gedurende één jaar met een alcolock reden: buschauffeurs in Noorwegen en Spanje, truckers in Duitsland en recidivisten voor rijden onder invloed van alcohol en alcoholafhankelijke patiënten in België. De algemene resultaten waren positief. In de commerciële toepassingen bleek dat de deelnemers (buschauffeurs en truckers) reeds a priori zeer afkeurend stonden tegenover drinken en rijden, zodat de ervaringen met het alcolock daar nog weinig aan konden toevoegen. Voor de recidivisten en de alcoholafhankelijke patiënten zijn er indicaties dat het alcolockprogramma een gunstig effect zou kunnen hebben op hun intenties. Daarnaast bleken zowel de klanten van de bedrijven die aan de test deelnamen als de familieleden van de recidivisten en de alcoholafhankelijke patiënten positief te staan tegenover het alcoholslot. De impact op het gedrag van de bestuurders blijkt echter af te hangen van de specifieke omstandigheden waarin het toestel wordt gebruikt. De inhoud van het alcolock-programma, de procedures die gehanteerd worden voor de opvolging van de resultaten en de sociale en maatschappelijke context waarin de alcolocks werden gebruikt, zijn daarbij van cruciaal belang.

De resultaten van het project zijn gelijklopend met deze van ander onderzoek, waaruit blijkt dat alcolocks nuttig kunnen zijn om recidive voor rijden onder invloed te voorkomen, op voorwaarde dat ze ingebed zitten in een sluitend begeleidingsprogramma. Op basis daarvan werden in de VS, Canada, Australië en Zweden tal van initiatieven opgestart waarin overtreeders door de rechter de verplichting opgelegd krijgen om een alcolock in hun wagen te laten installeren. Specialisten zijn het erover eens dat het succes van dergelijke programma's in de eerste plaats wordt bepaald door de juridische omkadering en de opvolging die eraan wordt gegeven, inclusief begeleiding van de probleembestuurders. Het gaat met andere woorden om meer dan louter de technologie op zich.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

Een snelle implementatie van een alcolockprogramma is mogelijk via de alternatieve maatregelen. De kostprijs voor een alcolock per maand per participant zal ongeveer 90 à 95 € bedragen. Het BIVV heeft in het voorjaar van 2006 een voorstel geformuleerd aan de Minister van Justitie in het kader van het verkeersveiligheidsfonds. Tot op heden heeft de Minister hier nog niet op gereageerd. Een alcolock is in bepaalde gevallen een zinvol alternatief voor of een bijkomende maatregel bij het verval van het recht tot sturen aangezien dit aan de bestuurder toelaat om nog een voertuig te besturen indien dit bijvoorbeeld nodig is omwille van professionele en/of familiale redenen. Het lijkt zinvol dat de veroordeelde deze kosten draagt.

#### 2.4.4.2. Invoering van een "speedlock"- programma

Naar analogie van een alcolock kan er voor recidiverende snelheidsovertreders naar een "speedlock"-programma gestreefd worden. Een zwarte doos kan hier eventueel voor in aanmerking komen.

Het plaatsen van een zwarte doos (black box) in voertuigen kan twee doelen nastreven, het registreren van gegevens om ongevallen te kunnen analyseren en het registreren van gegevens om overtredingen (vooral snelheidsovertredingen) te kunnen vaststellen.

In beide gevallen kan een gunstig effect op de verkeersveiligheid bekomen worden. Wanneer gegevens zijn opgeslagen die gebruikt kunnen worden voor een ongevallenanalyse is het mogelijk om voertuigen sneller van de plaats van een ongeval te verwijderen en dus de weg sneller vrij te maken, waardoor de hinder verminderd en de veiligheid vergroot (minder kans op ongevallen in de staart van een file). Wanneer de gegevens kunnen gebruikt worden om (snelheids)overtredingen vast te stellen zijn de (meeste) bestuurders geneigd om hun gedrag aan te passen. Een combinatie van beide zal waarschijnlijk het grootste effect sorteren.

Uit het SARTRE III onderzoek leren we dat er een redelijk draagvlak bestaat voor de installatie van een zwarte doos in personenwagens. Wanneer het doel is om ongevallengegevens te verzamelen was 65% van de bevroegde bestuurders akkoord, wanneer het gaat om vaststelling van snelheidsovertredingen mogelijk te maken waren er dat 56%.

Wat de installatie in bedrijfsvoertuigen (personenwagens, bestel- en vrachtwagens) betreft zien we dat een onderzoek uitgevoerd in België en Nederland door de SWOV uitwees dat de installatie van een zwarte doos in deze voertuigen een ongevalsreductie van ongeveer 20% opleverde. Naast de daling van het aantal ongevallen werd ook een daling van de kosten van de ongevalschade vastgesteld. Dit laatste kan beschouwd worden als een maat voor de ernst van de afloop van de ongevallen.

Naast de installatie van een black box zou een gesloten ISA systeem eveneens een antwoord kunnen zijn voor de hardleerse snelheidsovertreders. Vooraleer deze systemen in het kader van de bestraffing kunnen toegepast worden dient de technische haalbaarheid ervan te worden onderzocht.

#### 2.4.4.3 Ontwikkeling van begeleidingsmaatregelen

Personen die omwille van een lichamelijke of psychische reden het recht tot het besturen van een voertuig worden ontnomen kunnen hun rijbewijs slechts terugbekomen na het slagen voor de door de rechter opgelegde examens en onderzoeken (theoretisch en praktisch examen en geneeskundig en psychologisch onderzoek).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

De mogelijkheden inzake doorverwijzing zijn tot op heden beperkt zodat het vaak onmogelijk is om aan de oorzaak van het probleem te remediëren. Een aangepast kader is dan ook noodzakelijk.

## **2.5 Grensoverschrijdende handhaving**

Voor een transitland als België is het belangrijk dat de overtredingen die door buitenlanders worden begaan, op een gelijke manier vervolgd kunnen worden. In de praktijk blijkt dit niet zo eenvoudig bijvoorbeeld op het vlak van identificatie van de overtreder wanneer er geen staandehouding is geweest. Ook op het niveau van de intrekking van het rijbewijs stellen zich problemen.

De gevolgen van de straffeloosheid voor buitenlanders leiden ertoe dat verkeersonveilig gedrag onvoldoende bestreden kan worden. Bovendien is de ongelijke behandeling tussen Belgen en niet-Belgen een gevaar voor het maatschappelijk draagvlak van het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid dient hier de komende jaren een antwoord op te bieden.

De voorziene toepassing van het Verdrag van Prüm is een eerste aanzet om de grensoverschrijdende handhaving concreet vorm te geven.

## **2.6. Strafuitvoering**

Recent (GvA 6 januari 2007) werd gemeld dat 1 op 6 penale boetes, waarvan het merendeel bestaat uit boetes voor verkeersovertredingen, niet geïnd worden. Niet alleen betekent dit een groot verlies voor de staatskas (geschat op meer dan 50 miljoen euro) maar bovendien ondermijnt dit de doeltreffendheid van de handhavingsketen omdat de zekerheid van bestraffing niet gegarandeerd is.

Een goede strafuitvoering is immers het sluitstuk van een doeltreffend strafrechtelijk beleid. Een vonnis van een strafrechter wordt uitgevoerd door de Procureur des Konings. Hiertoe wordt door het parket een strafuitvoeringsdossier aangelegd dat geïdentificeerd wordt met een uniek dossiernummer. Elk dossier heeft betrekking op één persoon en op één vonnis.

In 2005 werden door de politieparketten 107583 strafuitvoeringsdossiers opgesteld. In 2005 werden er 1.378 van deze dossiers opgesteld voor hoofdgevangenisstraffen terwijl er 2.640 werden uitgesproken. Van de 281.782 vervangende gevangenisstraffen werden er 18.173 uitgevoerd. De richtlijnen van de Minister van Justitie (onder meer die van 22.12.1999) zijn hier doorslaggevend. We hebben nog geen zicht op de uitvoering van het vervangend verval van het recht tot sturen.

Er is ook nog geen informatie verzameld over het aantal uitgevoerde autonome werkstraffen van de 3.713 die in 2005 werden opgelegd. De relatie tot het gepleegde misdrijf is van belang voor de effectiviteit van een dergelijke straf. Men zou daarom aan de rechters de mogelijkheid kunnen geven om zelf aan te geven waar de werkstraf of in voorkomend geval de alternatieve straf dient te worden uitgevoerd.

Wanneer de strafrechter een geldboete uitspreekt maakt de griffie van het politieparket een veroordelingsbulletin dat wordt overgemaakt aan de Ontvanger van de Penale Boetes. De Ontvanger zal het bedrag van de boete opvorderen. Wordt hieraan niet voldaan dan zal, na aanmaning, een deurwaarder worden belast met de inning van de geldboete. Mogelijk wordt een afbetalingsvoorstel uitgewerkt.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

Indien de deurwaarder de betrokkene niet kan aantreffen of wanneer de betrokkene niet in de mogelijkheid is om de boete te betalen dan zal de Ontvanger een staat van niet betaling aan het parket overmaken en een vervangend verval van het recht tot sturen voorstellen. Het is dan terug aan het parket om maatregelen te nemen. Mogelijk kan een loonbeslag worden opgelegd of, indien de betrokkenen niet kan worden opgespoord een seining van de betrokkene met vermelding van de te innen geldboete en het eventuele rijverbod. In 2005 werden 21 108 personen door het politieparket geseind. Uiteraard kan het parket in dit geval ook beslissen om te seponeren. In 2005 werden door de politierechtbanken 289 337 geldboetes opgelegd.

Er zijn dus maatregelen nodig om een sluitende strafuitvoering te realiseren. Het Rekenhof wees op de wenselijkheid van een geïntegreerde benadering van de inning van de geldsommen, waarbij FOD Justitie de eindverantwoordelijkheid zou dragen. In die zin werd het systeem van de minnelijke schikkingen geprezen. Er zijn sinds 2000 protocollen afgesloten met gerechtsdeurwaarders om geldboetes via burgerrechtelijke weg te innen. In 2004 is er een vergadering gehouden met verantwoordelijken van de minister van Justitie, het openbaar ministerie, FOD Financiën en FOD Justitie. Er werden echter onvoldoende personele (en andere middelen) ter beschikking gesteld om een betere inning zelfs maar uit te denken. Een advies werd ingewonnen bij de Commissie voor de persoonlijke levenssfeer. Individuele ontvangers van penale boetes, vooral die van Oudenaarde en van Gent namen in samenspraak met de parketten en griffiers aldaar initiatieven met het oog op een betere informatica-overdracht.

Recent werd bij de FOD Financiën opnieuw een initiatief genomen om, in samenwerking met de betrokkenen bij Justitie tot een efficiëntere inning te kunnen overgaan, onder meer door veralgemening en actualisering van de initiatieven genomen door de voornoemde ontvangers.

## **2.7. Evaluatie en monitoring**

Om op korte termijn een kwaliteitsvol handhavingsbeleid te realiseren, is er nood aan meer informatie op basis waarvan men de verkeersveiligheidswinst van handhaving kan inschatten. Er is daarenboven nood aan informatie om de effecten op het verkeersgedrag en op de ongevallen te meten opdat een datagestuurde handhaving mogelijk wordt.

Tot op heden is men bij het opstellen van een actieplan nog te vaak aangewezen op gissingen of veronderstellingen wat een efficiënte inzet van tijd en middelen ondermijnt. Er is bovendien meer kennis over het gedrag en het profiel van de verkeersovertreders wenselijk om het gedragsbeïnvloedend effect van het strafrechtelijk beleid optimaal te benutten.

Het is dan ook hoog tijd dat men in België over de nodige meetgegevens en statistieken kan beschikken zodat deze op hun beurt de basis kunnen vormen van realistische en haalbare doelstellingen.

Via monitoring en evaluatie kunnen dan de goede voorbeelden inzake handhaving geïdentificeerd en veralgemeend worden.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING****3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID**

De aanbevelingen van de FCVV inzake handhaving die hieronder worden geformuleerd gaan uit van de basisvoorwaarde dat een verkeershandhavingsbeleid gesteund is op een geïntegreerde benadering waarvan wetgeving en reglementering, opsporing en vervolging gecombineerd met communicatie en sensibilisatie, en de strafuitvoering deel uitmaken.

De aanbevelingen houden tevens rekening met :

- de Grondwet, het Gerechtelijk wetboek en het Wetboek van Strafvordering waarbij de verantwoordelijkheid voor het strafrechtelijk beleid gelegd wordt bij de Minister van Justitie, het college van procureurs-generaal, de procureurs-generaal en de procureur des Konings;
- de bevoegdheden van de Minister van Binnenlandse Zaken betreffende de politieorganisatie en de bestuurlijke opdrachten van de politiediensten;
- de bevoegdheden van de Minister van Mobiliteit inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.

3.1. De FCVV beveelt aan dat de wetgever en de wegbeheerders rekening houden met de geloofwaardigheid en de handhaafbaarheid van (nieuwe) verkeersregels. Dit betekent dat de regels duidelijk en gekend en aanvaard(baar) moeten zijn en dat de betrokken handhavingsactoren de nodige tijd en middelen moeten krijgen om de handhaving van de nieuwe regels mogelijk te maken.

3.2. De FCVV beveelt een optimalisatie aan van het huidige politieoptreden inzake verkeer en verkeershandhaving met als doel op korte termijn een bijkomende verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans te realiseren.

Daartoe beveelt de FCVV aan dat :

3.2.1. Verkeer als zevende basisfunctionaliteit voor de lokale politie wordt gedefinieerd in het KB van 17/09/2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie.

3.2.2. De verdere automatisering van de controle- en afhandelingsactiviteiten prioriteit krijgt waarbij de vrijgekomen capaciteit ingezet wordt ten voordele van de verkeersveiligheid.

3.2.3. De handhavingsactoren ondersteund en bijgestaan worden op het vlak van informatie, sensibilisatie en communicatie. Deze activiteiten kunnen door het BIVV gecoördineerd worden in overleg met alle betrokkenen.

3.2.4. De overheid de ontwikkeling stimuleert van nieuwe technologieën die een betere handhaving ondersteunen en/of mogelijk maken en dat de wetgeving deze nieuwe technologieën ondersteunt.

3.2.5. Een geautomatiseerde identificatie van de normale gebruiker van een voertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon mogelijk wordt. Een versnelde invoering van deze mogelijkheid in het kader van het project Mobivis is aangewezen.

3.3. De FCVV beveelt de uitvoering aan van een geïntegreerd opsporings- en vervolgingsbeleid dat erop gericht is verkeersongevallen en verkeerscriminaliteit te

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

voorkomen en een éénvormige, duidelijke, zekere en snelle maatschappelijke reactie te garanderen.

Daartoe beveelt de FCVV aan dat :

3.3.1. De prioriteiten van het verkeershandhavingsbeleid op basis van een analyse van de verkeersonveiligheid in overleg met alle handhavingsactoren bepaald worden.

3.3.2. Het expertisenetwerk van het College van procureurs-generaal versterkt wordt en de nodige middelen ter beschikking krijgt om dit beleid te bewerkstelligen en te coördineren.

3.3.3. De toepassing van de richtlijnen van de Minister van Justitie en van het college van procureurs-generaal inzake de opsporing en de vervolging jaarlijks geëvalueerd worden op basis van vooraf bepaalde indicatoren. Het resultaat van deze evaluatie dient aan de betrokken actoren te worden overgemaakt en aan het BIVV met het oog op een rapportering aan de FCVV.

3.4. De FCVV beveelt een adequate, aangepaste en snelle bestraffing van de verkeersmisdrijven aan. De verhouding tot de aard en de ernst van de overtreding is belangrijk.

Daartoe beveelt de FCVV aan dat :

3.4.1. Dat de huidige mogelijkheden inzake bestraffing en het beschikbare instrumentarium aan administratieve maatregelen worden toegepast met het oog op een doeltreffend verkeershandhavingsbeleid.

3.4.2 Het aanbod van de alternatieve maatregelen en sancties verder uitgebreid en gedifferentieerd wordt. Het is wenselijk dat daartoe de middelen die de Minister van Justitie krijgt in het kader van het verkeersveiligheidsfonds aangewend zouden worden. Kwaliteitsbewaking en coördinatie is noodzakelijk. Dit kan door een valorisatie van de kennis en expertise bij de FOD Justitie en bij het BIVV.

3.4.3. De rechters de mogelijkheid krijgen om bij het uitspreken van een alternatieve maatregel of van een werkstraf de plaats waar de prestaties moeten gebeuren te bepalen.

3.4.4. Er een werkgroep wordt opgericht in de schoot van de FOD justitie om de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de procedure van alternatieve maatregelen voor verkeersovertreders en de mogelijkheid tot invoering van een autonome leerstraf of -maatregel voor verkeersmisdrijven te onderzoeken. Deze werkgroep dient eveneens te onderzoeken op welke manier de verkeersklassen voor minderjarigen bestendig kunnen worden.

3.5. De FCVV beveelt aan om de aanpak van herhaling of recidive te optimaliseren en deze op een aangepaste wijze te beteugelen.

Daartoe beveelt de FCVV aan dat :

3.5.1. Alle verkeersinbreuken ongeacht deze met een OI, een VSBG of door de rechtbank vervolgd worden centraal geregistreerd worden bij de FOD Justitie. In de mate van het mogelijke moeten deze inbreuken gekoppeld worden aan een ondubbelzinnige identificatie van de overtreder, met het oog op de aanwending van deze databank in het kader van de aanpak van recidive.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING**

3.5.2. Voor de herroeping van opschorting en uitstel voor verkeersmisdrijven een afzonderlijk stelsel in de wet van 29 juni 1964 wordt voorzien opdat de herroeping ook mogelijk wordt na een nieuwe veroordeling voor een verkeersmisdrijf.

3.5.3. De wettelijke mogelijkheid wordt gecreëerd om in het kader van het rijden onder invloed van alcohol de installatie van een alcoholslot mogelijk te maken als alternatief aan en/of als bijkomende maatregel bij het verval van het recht tot sturen.

3.5.4. De technische haalbaarheid onderzocht wordt om bij recidive van ernstige snelheidsovertredingen het opleggen van een ISA-systeem of een zwarte doos mogelijk te maken.

3.6. De FCVV beveelt aan om een aangepast doorverwijzingskader te creëren dat de begeleiding van personen die omwille van medische en/of psychologische redenen niet rijgeschikt zijn, mogelijk maakt.

3.7. De FCVV beveelt aan dat België werk maakt van de grensoverschrijdende handhaving onder meer opdat overtredingen begaan door buitenlanders niet onbestraft blijven. De toepassing in dit verband van de bepalingen in het verdrag van Prüm zijn wenselijk.

3.8. De FCVV beveelt aan dat de FOD Justitie i.s.m. de FOD Financiën de nodige maatregelen treft opdat alle opgelegde straffen ook uitgevoerd worden. Het gaat hier om geldboetes of het (vervangend) verval van het recht tot sturen, autonome werkstraffen, alternatieve maatregelen of sancties en gevangenisstraffen.

De FCVV beveelt ook aan dat de evaluatie van de strafuitvoering gecommuniceerd wordt naar alle betrokken actoren en aan het BIVV voor rapportage aan de FCVV.

3.9. De FCVV beveelt aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de karakteristieken van de risicogroepen van de verkeersovertreders zodat het gedragsbeïnvloedend effect van o.a. het strafrechtelijk beleid optimaal kan benut worden.

<b>STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007</b>	12 maart 2007 pagina 23 van 24
<b>Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : HANDHAVING</b>	

<b>BIJLAGE I - BIBLIOGRAFIE</b>
---------------------------------

"De jaarlijkse statistieken, van de hoven en rechtbanken", [www.just.fgov.be/index\\_nl.htm](http://www.just.fgov.be/index_nl.htm) gegevens uit de bundels "Politieparket 2000 t.e.m. 2005"

"Justitie in cijfers – 2006" , [www.just.fgov.be/index\\_nl.htm](http://www.just.fgov.be/index_nl.htm) aanklikken: "Justitie in cijfers 2006"

SWOV schrift 72 – september 1997 ([www.swov.nl](http://www.swov.nl) )

Scheers, M., "Rijbewijs met (knel)punten. Wettelijk kader moet worden bijgeschaafd.", Via Secura nr. 51, BIVV

Van Cauwenberghe K, Ponsaers, P. (red.) Beleid van het O.M. :klare taal ?, Orde van de dag, Kluwer; juli 2002.

ETSC, In-Car Enforcement Technologies Today, 2005.

ETSC, Traffic Law Enforcement across the E. An overview., 2006.

Soetaert, F., Analyse van de administratieve procedures betreffende de snelheidsovertredingen en voorstel tot reorganisatie, KUL, faculteit economische en toegepaste wetenschappen.

Audit van het Rekenhof inzake de inning van geldboeten.

P.I.J. Wouters & J.M.J. Bos, The impact of driver monitoring with vehicle data recorders on accident occurrence. Methodology and results of a field trial in Belgium and the Netherlands, SWOV, 1997.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : HANDHAVING****BIJLAGE II – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP**

Mevrouw Anne MEERKENS, FOD Mobiliteit en Vervoer  
De heer Erik CAELEN, Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest  
De heer Rudi WAGELMANS, Vaste Commissie van de Lokale Politie  
Dienst Strafrechtelijk Beleid, FOD Justitie  
Monsieur Thierry PAPART, Juge de Police à Liège  
Monsieur Paul DEBLAERE, Police Fédérale – Police de la Circulation  
De heer Koen RICOUR, Federale Politie – Wegpolitie  
Monsieur Albert GILLIQUET, asbl RED  
Madame Cécile JACOB, GAR  
De heer Paul KENIS, Advocaat-Generaal bij het Hof van Beroep te Gent  
Monsieur Luc VAN AUSLOOS, Avocat général à la Cour d'Appel de Mons  
De heer Filiep JODTS, parket Kortrijk  
De heer Geert POPELIER, VTB-VAB  
De heer Karel VAN COILLIE, Touring  
De heer Armand ROUFFAERT, Afdeling Verkeerskunde – Vlaams Ministerie van Mobiliteit  
en Openbare Werken  
Madame Patricia COURANGE, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale  
De heer François VLAMINCK, Federale Politie – CSD Gent  
Monsieur Francis HERBERT, Parents d'Enfants Victimes de la Route  
Mevrouw Miran SCHEERS, BIVV  
Mevrouw Myriam ADRIAENSEN, BIVV  
Madame Delphine BROGNEZ, IBSR  
De heer Ludo KLUPPELS, BIVV  
De heer Lars AKKERMANS, BIVV