

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

20 september 2024

Fysieke bijeenkomst in Brussel

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Myriam Adriaensen (DMOW), Vanessa Albrecht (Febetra), Caroline Ariën (IOK), Bart Boucké (DMOW), Hilde Bruynseels (VSV), Tina Caers (VVP), Jorine Callebert (Traject nv), Michèle Coninx (Parket voor de verkeersveiligheid), Roel De Cleen (OVK), Roel De Klerk (VSV), Kirsten De Mulder (Voetgangersberaad), Axiana Gabriel (Traffix), Kyra Godart (GOCA), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Ine Herten (VSV), Bruno Janssen (FOD Mobiliteit en Vervoer), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Arnoud Sneijers (Rondpunt), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Tanguy Van Steenkiste (Parket Oost-Vlaanderen), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en Vervoer), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW).

Verontschuldigd: Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), David Bourlard (VCLP), Tim Buyse (MORA), Erik Caelen (Cage bv), Wies Callens (Fietsersbond), Dirk Covemaeker (Federdrive vzw), Stijn Daniels (KU Leuven), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Stijn Dhondt (VSV), Werner De Dobbeleer (VSV), Bert De Meyer (Edulogia vzw), Johan De Mol (UGent), Ilse Eylenbosch (AWV), Glenn Godin (Mobiël 21), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Bert Meulemans (Boerenbond & Landelijke Gilden), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Bert Van Hemelen (De Lijn), Gert Venken (VSV), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Herman Willemse.

Agenda

1.	Goedkeuring verslag vorige vergadering	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
2.	Aanleiding thema 'Recidive en het verval van het recht tot sturen'	Cathy Berx, Voorzitter, VFV
3.	Recidive in het verkeer: een inleiding in het fenomeen	Isabel Verwee, Knowledge Group Manager Road Safety, Vias institute
4.	Het federale beleid inzake recidive	Anne Vandenberghe, Adviseur, FOD Mobiliteit en vervoer
	Pauze	
5.	Voorstelling van het Parket voor de Verkeersveiligheid	Michèle Coninx, Procureur voor de verkeersveiligheid a.i., Parket voor de Verkeersveiligheid
6.	Sanctioneringsmogelijkheden van recidive	Tanguy Van Steenkiste, Substituut-Procureur des Konings, Parket Oost-Vlaanderen

Varia

7.
 - Oproep inzendingen programma Vlaams Congres Verkeersveiligheid + Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2025
 - Campagnes
- Ine Herten, Beleidsmedewerker Vorming Professionals, VSV
-

Einde

Volgende vergaderingen:

- Vrijdag 13 december 2024 – Online
- Vrijdag 28 februari 2025 – Online
- Vrijdag 6 juni 2025 – Fysiek (met afsluitende broodjeslunch)
- Vrijdag 19 september 2025 – Fysiek
- Vrijdag 12 december 2025 – Online

Indien fysiek: VAC in Mechelen

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. De nieuwe leden stellen zich voor. Er zijn geen opmerkingen bij het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

We kijken uit naar een grotere zaal voor de volgende fysieke bijeenkomsten in 2025.

2. Aanleiding thema 'recidive en het verval van het recht tot sturen'

Cathy Berx (Voorzitter VFV) schetst de aanleiding van het thema.

Het is een thema dat de voorzitter erg bezig houdt en dan vooral de vraag: "Wat draagt bij tot de effectiviteit van sancties?". Er is een tekort aan wetenschappelijk onderzoek over dit thema.

Het dodelijke ongeval dat in augustus 2024 in Ruddervoorde plaatsvond, waarbij een jong gezin gedood werd, is bijzonder erg. De bestuurder had een rijverbod en was onder invloed van alcohol. Zo zijn er nog heel wat ongevallen, zoals bijvoorbeeld de aanrijding van wielertoeristen in de Gentse haven in februari 2024. We moeten een mentaliteitsshift doormaken. Met welk straffenarsenaal kunnen we dit doen?

Idealiter zouden we alle weggebruikers in ons land kunnen 'herformateren' tot Scandinaviërs voor wie het een evidentie is dat rijden en drinken, te snel rijden en een risico vormen voor medeweggebruikers als sociaal verwerpelijk geldt. Het gevolg is dat Vision Zero in steden als Oslo geregeld wordt gehaald.

3. Recidive in het verkeer: een inleiding in het fenomeen

Isabel Verwee (Vias institute) geeft een inleiding over het fenomeen van recidive in het verkeer.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eric Troniseck: Is er rekening gehouden met aantal afgelegde kilometers?
- Isabel Verwee: Neen, bepaalde groepen komen sterker naar voren, vermoedelijk door het aantal kilometers.
- Eric Troniseck: Gaat het enkel over wettelijke recidivisten? Recidive is een breed begrip. Er zijn ook veelplegers die niet veroordeeld worden.
- Cathy Berx: Een recidivist is een persoon die al veroordeeld is en opnieuw veroordeeld wordt.

- Eric Troniseck: Bij de info over het verval van het recht tot sturen en recidive: is er ergens geverifieerd waarvoor het uitgesproken werd?
- Isabel Verwee: In de rapporten staat de meer diepgaande analyse.
- *Noot van de verslaggever: De linken naar de rapporten staan in 8. Bijlagen.*
- Eric Troniseck: De inschrijving van voertuigen, de technische controle en verzekeringen zitten vaak in één pakket.
- Dirk Lauwers: Het diepteonderzoek werpt her en der een nieuw licht. We moeten de juiste terminologie hanteren. Wat is een recidivist? Gaat het om ongevalsbetrokkenheid? Of enkel over verschillende veroordelingen? Bij 1 op de 3 verkeersongevallen in ons land is een recidivist betrokken. Zouden dat er niet meer zijn als je in de praktijk naar het aantal boetes kijkt?
- Isabel Verwee: Er is een verschil tussen betrokkenheid in ongevallen (ongeacht de verantwoordelijkheid) en de recidivestudies. Bij die betrokkenheid in ongevallen zien we dat 7% meermaals betrokken is. Bij de recidivestudies zien we dat 1 op 3 van de recidivisten betrokken is bij verkeersongevallen. Er zijn inderdaad meer recidivisten in het verkeer dan dat we hier vaststellen.
- Gisèle Vervoort: Het kan ook over andere soorten veroordelingen gaan.
- Isabel Verwee: Klopt. Minstens één keer is verkeer aan de orde.
- Kirsten De Mulder: Wat is de link met landen waar er een rijbewijs met punten is?
- Isabel Verwee: Dit moet nagegaan worden.
- Kirsten De Mulder: Is er een link tussen veroordelingen voor verkeer en andere soorten veroordelingen?
- Isabel Verwee: Klopt, bijvoorbeeld met verkeersagressie. In het onderzoeksrapport is die info terug te vinden.
- Cathy Berx: Middelengebruik ligt niet zelden aan de basis van een veelheid aan misdrijven: intrafamiliaal geweld, verkeerscriminaliteit... .
- Kirsten De Mulder: Welke kenmerken, naast geslacht en leeftijd, zijn relevant?
- Isabel Verwee: Het gaat voornamelijk over blanke mannen, zonder hoger diploma. In het onderzoeksrapport is die info terug te vinden.
- Cathy Berx: Wat is de impact van de doorlooptijd van het proces: de tijd tussen het plegen van het feit en het effectief inleveren van het rijbewijs? De pakkans is zeer laag, er is weinig controle. Zijn er regionale verschillen? De wijze waarop parketten en politierechters omgaan met feiten die gepleegd worden, speelt mogelijk ook een rol. Ik heb een aantal zittingen bijgewoond. Het is opvallend hoe inschikkelijk men lijkt om te gaan met mensen die feiten gepleegd hebben. Er lijkt veel onderhandelingsmarge. De effectiviteit ligt allicht niet enkel in het opleggen van de sanctie, maar ook in de manier waarop en de keuze van sanctie. Zijn er kwalitatieve onderzoeken gebeurd naar de wijze waarop de straf en de wijze van bestraffing wordt ervaren in correlatie met recidive?

- Isabel Verwee: De doorlooptijd is inderdaad cruciaal. Er is een minder groot effect wanneer de tijd tussen de feiten en de straf te groot is. Welke factoren spelen een rol bij politierechters? Daar is onderzoek naar gebeurd (zie 8. Bijlagen). Factoren zoals het werk van de overtreder spelen mee bij het opleggen van de straf.
- Eddy Klynen: Bij het bijwonen van een zitting in de rechtbank had ik een andere ervaring: er was geen onderhandelingsmarge. Een straf op zich maakt voor sommige mensen niet veel uit. Inzicht in het gedrag door bijvoorbeeld een groepscursus leermaatregelen bij te wonen, heeft meer effect. Alles begint bij het beleid, door bijvoorbeeld te kiezen voor een zero tolerantie voor alcohol.
- Isabel Verwee: De sociale norm is inderdaad cruciaal.
- Cathy Berx: De pakkans en handhaving zijn m.i. eveneens belangrijk en dragen hopelijk ook bij aan de sociale norm.
- Dirk Lauwers: De rol van de pers is ook belangrijk. Mensen met 10 snelheidsovertredingen worden in de media als slachtoffers voorgesteld.

4. Het federale beleid inzake recidive

Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en vervoer) zet het federale beleid inzake recidive uiteen.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eric Troniseck: Wanneer er opleidingen als alternatief voor een onmiddellijke inning voorzien worden, hoe zit het dan met de kostprijs?
- Anne Vandenberghe: De prijzen moeten nog bekeken worden.
- Cathy Berx: Het Crossborder-systeem opnieuw bekijken, is moeilijk, lijkt me. Is het niet denkbaar dat de onmiddellijke inning doorgaat en dat de overtreder achteraf voor een alternatief kunnen kiezen en de betaalde som of een deel ervan kunnen recupereren?
- Anne Vandenberghe: Het is inderdaad zeer complex met de werking van het Crossborder-systeem. De analyse moet nog gebeuren: welke overtredingen, welk bedrag, Wie gaat de opleidingen voorzien? Zijn er voldoende kandidaten om de opleiding te geven?
- Cathy Berx: Zou het niet logischer zijn om de kosten maximaal door te rekenen aan de overtreder?
- Eddy Klynen: De VSV is geïnteresseerd om deze opleidingen aan te bieden.
- Anne Vandenberghe: De prijs van de opleidingen is vaak een discussiepunt, omdat het de overtreder niet te diep mag treffen. Er zijn regionale verschillen en het hangt ook af van de rechtbank waar je moet voorkomen.
- Roel De Cleen: Op politiek niveau is er weerstand tegen het rijbewijs met punten. Is het technisch ook niet mogelijk?
- Isabel Verwee: Er is een MaCH database nodig voor het rijbewijs met punten. Een andere moeilijkheid is GAS5.
- Anne Vandenberghe: In de MaCH wordt er niet gewogen met bijvoorbeeld punten. Dat is wel nog te ontwikkelen.

- Eric Troniseck: MaCH zou automatisch signaal geven aan het plaatselijke parket: 'Dit is de zoveelste inning voor snelheidsinbreuk' zodat de rechtbank kan beslissen tot een bepaalde straf. Maar dat systeem is er nooit gekomen. Er werden ook geen punten aan gekoppeld.
- Roel De Cleen: Het is positief dat men alternatieve straffen oplegt. Er zijn ook nog andere mogelijkheden zoals getuigenissen van (familie van) slachtoffers bijwonen of een bezoek aan revalidatiecentra brengen. Ook werkstraffen opleggen is een mogelijkheid zoals bijvoorbeeld meedraaien als gemeenschapswacht of gemachtigd opzichter om zo geconfronteerd te worden met kinderen als kwetsbare weggebruikers.
- Koen Van Wonterghem: Het is een en-en-verhaal.
- Dirk Lauwers: Hoe kunnen we die geldboetes efficiënter maken? In Scandinavische landen zijn ze inkomensgerelateerd.
- Anne Vandenberghe: Dit werd besproken, maar er is geen politiek draagvlak voor.
- Kirsten De Mulder: De sanctie zou een combinatie van een geldboete op maat én een opleiding moeten zijn.
- Cathy Berx: De afweging tussen de sancties in verhouding tot het leed dat veroorzaakt wordt, is verbijsterend. De tabel met gerealiseerde maatregelen van het federaal actieplan verkeersveiligheid (2021-2025) gaat niet over de outcome of impact. Weten we of en welke maatregelen in de werkelijkheid daadwerkelijk iets veranderen? Er is een immens tekort aan speekselcollectoren in de politiezones. De pakkans is zo cruciaal.
- Eric Troniseck: De politie zal in de toekomst ook drugsnuffelaars kunnen inzetten, maar deze vervangen de speekseltest niet. Ze kunnen in plaats van de checklist ingezet worden. Momenteel zijn er 2 producenten.
- Anne Vandenberghe: Het statusrapport zegt niets over de verkeersveiligheid, maar over de status van de projecten. Er is voor veel acties geen meetbaarheid.
- Cathy Berx: Je kan mogelijk wel een generieke analyse maken.
- Anne Vandenberghe: Rijden onder invloed wordt nog steeds sterk aanvaard in de maatschappij.
- Cathy Berx: Een beleid is maar effectief wanneer je het effect ervan kan zien. Idealiter komt er een volgehouden politiek statement dat het te allen tijde onaanvaardbaar is om onder invloed te rijden.
- Anne Vandenberghe: De berichtgeving over ongevallen en over overtreders die al zwaar parcours afgelegd hebben, is vaak eenzijdig en vanuit dezelfde thematieken.

5. Voorstelling van het Parket voor de Verkeersveiligheid

Michèle Coninx (Parket voor de Verkeersveiligheid) laat ons kennismaken met de werking en visie van het Parket voor de Verkeersveiligheid.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Eric Troniseck: Wat kunnen we bij GSM-gebruik nog doen als zelfs de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs geen zoden aan de dijk brengt?

- Michèle Coninx: Het aantal gevallen van bestuurders die rijden zonder rijbewijs is legio. Wat kunnen we nog meer doen? Inbeslagname is soms ook niet doeltreffend. Sommige overtreeders gaan dan met een oud voertuig van iemand anders verder rijden. Goede suggesties zijn zeker welkom. Het intrekken van het rijbewijs met 15 dagen bij GSM-gebruik is een maatregel die door sommige rechtbanken wordt opgelegd. Beter zou zijn dat alle 14 parketten van het land deze maatregel toepassen. Dat zorgt voor meer uniformiteit voor de weggebruikers. Er is echt een mentaliteitsprobleem in het verkeer.
- Cathy Berx: Dat klopt inderdaad. Zeker als actieve weggebruiker moet je elke dag enorm opletten in het verkeer. Welke maatregelen hebben volgens u wel effect?
- Michèle Coninx: Het intrekken van het rijbewijs heeft meer effect dan boetes.
- Cathy Berx: Er zijn nog mogelijkheden zoals het integreren van een alcohol- en een rijbewijslot in elke wagen, de GSM enkel als GPS laten gebruiken, enz. Het klinkt eenvoudig, maar het is blijven zoeken naar mogelijkheden. In verband met de statistische analyses van de automatische vaststelling: blijven jullie kijken naar een meer effectieve aanpak?
- Michèle Coninx: Het Parket voor de Verkeersveiligheid is de enige die nationaal overzicht heeft. Uniformiteit is belangrijk. Het dashboard is opgestart en de organisatie is in volle uitbouw. De eerste focus ligt op de dossierbeheerders, nadien worden de analisten aangeworven.
- Cathy Berx: Hebben jullie belang bij een recidive databank?
- Michèle Coninx: We moeten de initiatieven goed op elkaar afstemmen, een gelijklopend objectief voor ogen houden en zorgen voor een goede verdeling van de taken en rollen.

6. Sanctioneringsmogelijkheden van recidive

Tanguy Van Steenkiste (Parket Oost-Vlaanderen) geeft een overzicht van welke sanctioneringsmogelijkheden er bij recidive zijn.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

- Cathy Berx: Hoe komt het dat er een fout is in de wetgeving voor art. 34, §1 (alcoholintoxicatie) van de Wegverkeerswet?
- Tanguy Van Steenkiste: Hoe deze er precies is gekomen weten we niet, maar het wordt hopelijk in de toekomst nog gewijzigd.
- Tanguy Van Steenkiste: Overtredingen op de technische eisen komen vaak samen voor met andere overtreding zoals snelheid.
- Elias Van Bogaert: Bij de lichamelijke ongeschiktheid kan er na 6 maanden een verzoekschrift ingediend worden. Hoe lang duurt het voordat het voor de rechtbank komt?
- Tanguy Van Steenkiste: Dat komt op de volgende zitting voor de rechter. Soms is er bijkomend onderzoek nodig.
- Eddy Klynen: Er is een heel gamma aan mogelijke straffen. Worden er ook voertuigen in beslag genomen? Overtreders rijden ondanks een verval van recht tot sturen of ondanks dat het voertuig niet verzekerd is alsnog met de wagen. Wordt dit ook opgevolgd? Zijn er verbeteringen mogelijk?
- Tanguy Van Steenkiste: Inbeslagnames gebeuren inderdaad. Deze brengen heel wat kosten met zich mee, die later door de veroordeelde vergoed worden. De inbeslaggenomen voertuigen gaan soms terug naar de rechtmatige eigenaar of de leasingmaatschappij.
- Cathy Berx: Hoe vaak wordt er tot inbeslagname overgegaan?

- Tanguy Van Steenkiste: Er zijn geen exacte cijfers beschikbaar. Soms worden de voertuigen getakeld of wordt er een klem op gezet. Momenteel is er in het parket van Oost-Vlaanderen een streng beleid en worden wagens verbeurd verklaard.
Opvolging van rijvervallen is al jarenlange een probleem. De nummerplaten worden wel geseind en kunnen dan via ANPR-camera's uit het verkeer gehaald worden. Via de vaste controles loopt het moeilijker. Er is helaas geen mooie, directe verbinding met databanken. Dit kan zeker nog een stuk beter.
- Cathy Berx: Jammer dat het beschikken over een geldig rijbewijs niet gekoppeld is aan de verkoop en in verkeerstelling van voertuigen, al gaat het uiteraard maar om een momentopname.
- Tanguy Van Steenkiste: Bij de inschrijving van voertuigen wordt ook niet gevraagd of men over een geldig rijbewijs beschikt.
- Eddy Klynen: Is het opsporen via ANPR ook mogelijk voor niet-gekeurde en niet-verzekerde voertuigen?
- Tanguy Van Steenkiste: Dat gebeurt ook.
- Eric Troniseck: De nummerplaten komen in een blacklist en dan krijg je een hit wanneer zo'n voertuig voorbij rijdt. Dit kan enkel op lokaal niveau en dus niet nationaal. Voor vervallen van het recht tot sturen is een dispositief onontbeerlijk om de overtreders uit het verkeer te halen. Wat met partners of andere familieleden die nog met die wagen rijden? Die worden dan elke keer tegengehouden.
- Cathy Berx: Idealiter wordt een nummerplaat gekoppeld aan een bestuurder in plaats van aan een voertuig, al is dat uiteraard hoogst onpraktisch.
- Cathy Berx: Hoeveel tijd is er tussen de vaststelling van de overtreding en het verschijnen voor de rechter? En vervolgens tot het ingaan van het verval?
- Tanguy Van Steenkiste: Dat hangt ook af van hoe de vaststelling is gebeurd. Bij verkeersongevallen duurt het vaak langer. Het aantal dossiers en de middelen spelen ook een grote rol. De prioriteiten worden dan wel gesteld bij de zware overtredingen. Dan is er nog een periode van 30 dagen voor de beroepstermijn. Nadien gaat het dossier naar de dienst uitvoeringen en vervolgens naar de lokale politiezones. Dit proces duurt makkelijk 5 à 6 maanden.
- Cathy Berx: Hoe komt het dat dit in Scandinavische landen sneller verloopt?
- Bruno Janssen: In Scandinavië wordt het rijbewijs onmiddellijk in de rechtbank afgenomen. De administratieve flow verloopt gelijktijdig met de straf.

7. Varia

Oproep VCV25 + VVP25 + campagnes

Ine Herten (VSV) doet een oproep om projecten in te dienen voor het Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat op 18 maart 2025 in Puurs-Sint-Amands plaatsvindt. Indien kan niet enkel voor het programma, maar ook voor de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2025. Indienen kan nog tot en met 20 oktober 2024.

Vervolgens overloopt ze de campagnekalender van 2024 en 2025.

Voor inhoud: zie presentatie.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 13 december 2024, van 10.00 tot 12.00 uur, online via Teams.

8. Bijlagen

Onderzoeken Vias

Isabel Verwee (Vias institute) verwees tijdens haar presentatie naar enkele onderzoeken.

- [Wardenier, N., Vermeulen, C. & Nieuwkamp, R. \(2021\). Over de betrokkenheid van verkeersrecidivisten in verkeersongevallen. Brussel: Vias institute.](#)
- [Nieuwkamp, R. & Silverans, P. \(2019\). De kerfstok van verkeersovertreders – Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid](#)
- [De Roeck, M. & Verwee, I. \(2024\). Een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België – Resultaten van een ideaaltypische analyse, Brussel: Vias institute](#)
- [Delannoy, S., Verwee, I. & Nieuwkamp, R. \(2022\). Het bestraffingsproces in de Belgische politierechtbanken en de invloed van niet-gereguleerde factoren – Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignetten, Brussel: Vias institute](#)