

GEDAAN MET VLUCHTEN

Actieplan Vluchtmisdrijf - Jef Van den Bergh

Bijna dagelijks worden we via krantenkoppen over het zoveelste slachtoffer in het verkeer na een ongeval met de harde realiteit geconfronteerd: vluchtmisdrijf. Het is een ernstig en groeiend probleem in onze samenleving. Volgens de cijfers van de federale verkeerspolitie¹ vonden er vorig jaar iedere dag 12 letselongevallen plaats waarbij de dader vluchtmisdrijf pleegde. Als je daar ongevallen met louter blikschade bijtelt, gaat het zelfs om 205 daders die dagelijks het hazenpad kozen.

Vluchtmisdrijf hangt samen met andere overtredingen

Vluchten na een ongeval, dat doe je niet. Je bent wettelijk verplicht om ter plaatste te blijven. Maar waarom gebeurt het dan toch nog zo dikwijls? Is er enig verband met andere verkeersmisdrijven? Volgens het BIVV vluchten bestuurders door een mix van schaamte, angst en schuldgevoel². Niemand veroorzaakt bewust een ongeval. Het schuldgevoel kan leiden tot ontkenning of de ander de schuld geven.

Toch is er volgens het BIVV ook een duidelijke link met andere overtredingen. Uit een recent onderzoek bleek dat in 42 procent van de vluchtmisdrijven alcohol in het spel was³. Ook de federale verkeerspolitie en Centrex geloven dat er een verband aanwezig is:

“Opzettelijk vluchten kan twee oorzaken hebben: een psychologische (reactie), ingegeven door stress of angst, waarbij men de realiteit wil verdringen, of een delictuele (reactie) met de bedoeling te vermijden dat andere misdrijven aan het licht komen: alcohol- of drugsmisbruik, rijden zonder verzekering, zonder keuringsbewijs, zonder rijbewijs of ondanks een rijverbod. Ook vlucht men vaak wanneer een ongeval plaatsheeft op een plek waar men zich om welke reden ook niet behoorde te bevinden.”

“Hoe lager het risico op ongevallen, hoe lager het risico dat vluchtmisdrijf wordt gepleegd. Rijden zonder keuringsbewijs, zonder verzekering of ondanks een

¹ Cijfers gepresenteerd door federale verkeerspolitie & Centrex op hoorzitting vluchtmisdrijf, 13 januari 2016

² BIVV, persbericht 7/4/2016, ‘Vluchtmisdrijf bij 1 ongeval op 10’

³ Idem

rijverbod is niet noodzakelijk de oorzaak van een ongeval, maar is wel vaak de oorzaak van vluchtmisdrijf.”⁴

Om de link tussen vluchtmisdrijf & andere verkeersmisdrijven na te gaan vroegen wij via een parlementaire vraag enkele cijfers op bij de minister van Justitie Koen Geens⁵. Deze cijfers zijn afkomstig uit de gegevensbank van het centraal strafregister, waarbij we er rekening mee moeten houden dat wegens achterstand op het vlak van registratie deze gegevens de realiteit mogelijk kunnen onderschatten. Het gaat hier enkel om daders die effectief veroordeeld zijn voor dat misdrijf in de rechtbank.

Uit de meest recent beschikbare cijfers (2013) blijkt dat 1817 chauffeurs die veroordeeld werden voor vluchtmisdrijf, ook veroordeeld werden voor rijden onder invloed van alcohol. In 2013 zaten er dus heel wat vluchtende chauffeurs ook dronken achter het stuur. Ook het aantal veroordeelden onder invloed van drugs steeg doorheen de jaren. In 2013 werden 181 bestuurders veroordeeld voor zowel vluchtmisdrijf als voor rijden onder invloed van drugs, ten opzichte van 154 veroordeelden in 2012. 724 veroordeelden voor vluchtmisdrijf kregen daarnaast ook een straf voor het rijden zonder geldig verzekeringsattest. Verder is het opvallend dat in 2013 elke dag bijna 2 chauffeurs zowel veroordeeld werden voor vluchtmisdrijf als voor het rijden zonder geldig rijbewijs of leervergunning (598 chauffeurs). Tot slot werden in 2013 284 chauffeurs zowel veroordeeld voor het rijden tijdens een verval van het recht tot sturen als voor vluchtmisdrijf.

Om vluchtmisdrijf aan te pakken, moeten we er dan ook voor zorgen dat **andere verkeersmisdrijven**, zoals bijvoorbeeld rijden tijdens een rijverbod, **efficiënter gehandhaafd en consequent bestraft worden**. Op die manier halen we een belangrijke voedingsbodem weg van het fenomeen vluchtmisdrijf.

1. Rijden zonder rijbewijs of tijdens rijverbod

In 2013 werden 598 chauffeurs zowel veroordeeld voor vluchtmisdrijf als voor het rijden zonder geldig rijbewijs of leervergunning. Maar ook het aantal chauffeurs dat vluchtmisdrijf pleegde en rondreed tijdens een rijverbod is significant hoog: 284 chauffeurs werden in 2013 voor beide feiten veroordeeld. Samengeteld geeft dat 882 bestuurders zonder geldig rijbewijs die vluchtmisdrijf

⁴ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 5 (*Parl. St.* 54/1631)

⁵ Schriftelijke vraag Jef Van den Bergh, nr. 0653

pleegde. Rijden zonder rijbewijs is dus een niet te onderschatten probleem op onze wegen en een belangrijke trigger voor het plegen van vluchtmisdrijf.

Hoe kunnen we deze problematiek efficiënter aanpakken? De politie kan momenteel niet in real time controleren of de bestuurder over een geldig rijbewijs beschikt, of het is ingetrokken,... Zo wordt bijvoorbeeld een rijbewijs ingetrokken om enkele uren te ontnuchteren na een alcoholovertreding. Dit wordt niet geregistreerd.

“De bestuurder waarvan het rijbewijs zes uur wordt ingetrokken, bijvoorbeeld, wordt niet geregistreerd.”⁶

Daarnaast is het mogelijk dat een bestuurder een rijverbod kreeg maar zijn rijbewijs niet heeft afgegeven op de griffie of dat hij/zij een ‘bewijs van verlies’ kan tonen, terwijl zijn rijbewijs op de griffie van de rechtbank ligt.

Om dit aan te pakken, hebben wij een up-to-date, in realtime consulteerbare databank nodig. Ministers Geens werkt in samenwerking met de minister van mobiliteit aan de uitrol van de **databank rijbewijzen Mercurius**. Hierdoor zal de politie real time informatie krijgen over wie over een geldig rijbewijs beschikt en wie over een rijverbod. Voor een tijdelijk rijverbod van slechts enkele uren kan er een elektronische intrekking komen. De politie kan dan door het rijbewijs te scannen controleren of het geldig is. Dit zal de pakkans van rijden tijdens een rijverbod verhogen. Wij vragen de ministers dan ook om dit zo snel mogelijk (eind 2016) af te werken.

Dat moet de handhaving vooruithelpen. Maar ook voor de bestraffing hebben de politierechters nood aan een betere databank. De rechtbanken zijn immers niet altijd op de hoogte van uitgesproken verkeersovertredingen in een ander arrondissement:

“In eerste aanleg wordt het MACH-systeem gehanteerd, in hoger beroep het REA/TPI-systeem. Het wordt afwachten tot de twee niveaus zijn overgeschakeld op hetzelfde systeem.”⁷

⁶ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 18 (*Parl. St.* 54/1631)

⁷ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 21 (*Parl. St.* 54/1631)

We roepen op om deze twee systemen (MACH- & REA/TPI- systeem) zo snel mogelijk **compatibel te maken met elkaar**, zodat de bevoegde magistraten op de hoogte zijn van alle eventuele eerdere veroordelingen. Om een volledig beeld te krijgen van het profiel van de dader en zijn voorgeschiedenis in het verkeer, vragen wij om ook de **onmiddellijke inningen en onmiddellijke schikkingen op te nemen in het MACH-systeem**. Op die manier kunnen rechters met voldoende achtergrondinformatie de dader een gepaste straf opleggen.

Rijden zonder (geldig) rijbewijs of tijdens een rijverbod is een zware verkeersovertreding en dient dan ook naar behoren te worden bestraft. Voor rijden zonder rijbewijs kan je vandaag de dag een geldboete krijgen van 1200 tot 12000 euro en verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar. Wanneer overtreders hervallen binnen de drie jaar dan worden de straffen en boetes verdubbeld, maar de rechter kan momenteel geen gevangenisstraf opleggen. Wij dienen een wetsvoorstel (nr. 727) in waardoor **een gevangenisstraf van 1 maand tot 1 jaar mogelijk** wordt bij bestuurders die binnen de drie jaar meermaals worden betrapt op rijden zonder rijbewijs. Daarnaast blijft het mogelijk om een **geldboete van 1200 tot 12000 euro** op te leggen als bestuurders toch rijden wanneer dit niet wettelijk toegelaten is.

Daarenboven pakken we met dit wetsvoorstel (nr. 727) een andere lacune in de wetgeving aan. Vandaag kan geen enkele inbreuk op de voorwaarden van scholing, zoals bijvoorbeeld het rijden zonder begeleider wanneer men hiertoe verplicht is, bestraft worden met een verval van het recht tot sturen. Dankzij het wetsvoorstel kunnen leerlingbestuurders die **rondrijden zonder begeleider** een **rijverbod** verwachten van minstens 8 dagen en maximum 5 jaar.

Verder pleiten wij voor een **harmonisering van verjaringstermijnen** op drie jaar zodat iedere verkeersovertreding gegarandeerd bestraft kan worden (wetsvoorstel nr. 284). Heel wat overtredingen, zoals snelheidsovertredingen, het hebben van een radarverklikker, extreem agressief of risicovol gedrag, hebben vandaag een verjaringstermijn van 1 jaar. Via procedureslagen leidt dit nog te dikwijls tot straffeloosheid. Zaken nodeloos rekken totdat de termijn verjaard is, heeft geen zin als we dit op 3 jaar brengen, zoals dat vandaag al is voor vluchtmisdrijf, rijden zonder geldig rijbewijs, rijden tijdens een rijverbod, het weigeren van een speekseltest, ...

Een andere lacune in de wetgeving hebben we onlangs weggewerkt. **Wanneer je rijbewijs wordt ingetrokken, is het logisch dat je bestraft wordt als je toch nog achter het stuur kruipt**. Maar wanneer de politierechter vandaag de dag de

intrekking van het rijbewijs verlengt, kan men niet ingrijpen wanneer de overtreder toch nog achter het stuur kruipt. Ons wetsvoorstel (nr. 616) dat op 28 februari 2016 werd goedgekeurd in de Kamer, pakt dit haat in de wetgeving aan.

2. Duidelijke link tussen rijden onder invloed & vluchtmisdrijf

In 2013 pleegden elke dag minstens vijf chauffeurs vluchtmisdrijf terwijl ze onder invloed van alcohol waren. Volgens het BIVV is zelfs in de helft van de vluchtmisdrijven alcohol in het spel⁸. Ondanks de succesvolle BOB-campagnes, blijft het aantal ongevallen onder invloed verontrustend hoog. Om deze oorzaak van vluchtmisdrijf aan te pakken, moet de pakkans verder omhoog. In het regeerakkoord hebben we de doelstelling opgenomen om 1 op de 3 bestuurders jaarlijks te controleren op alcohol, drugs en gordeldracht. Minister Jambon antwoordde op onze parlementaire vraag (nr. 641) deze doelstelling tegen 2018 te kunnen behalen, onder andere dankzij de samplingtoestellen die controles efficiënter doen verlopen. Wij zullen dit vanuit het parlement blijven **opvolgen**.

Naast alcohol speelt ook druggebruik een rol bij verkeersongevallen met vluchtmisdrijf. 181 chauffeurs werden in 2013 zowel voor drugs als voor vluchtmisdrijf veroordeeld en dit aantal is stijgende: 52 in 2010, 53 in 2011 en 154 in 2012. Uit cijfers van minister Jacqueline Galant blijkt dat in 2014 5045 chauffeurs betrappt werden op rijden onder invloed van drugs. Dit is een stijging van 51 procent tegenover 2013⁹. Tijdens de hoorzittingen rond vluchtmisdrijf van januari 2016 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, die op onze vraag werd georganiseerd, benadrukte politierechter D'Hondt dat drugs in het verkeer een onderschat probleem is:

“De nefaste impact van drugsmisbruik op het verkeer wordt schromelijk onderschat. Op de 100 à 130 zaken per zitting is de helft ongeveer gerelateerd aan drugsmisbruik. Alcohol – 0,3 promille, bijvoorbeeld, dus onder de toegelaten bovengrens – wordt vaak gebruikt om drugsmisbruik te verdoezelen.”¹⁰

Druggebruik wordt op dit moment gecontroleerd via een speekseltest. Is deze test positief, dan volgt een bloedproef om de resultaten te bevestigen. Voor die

⁸ De Knack, 19/10/2012, ‘Steeds meer gevallen van vluchtmisdrijf in ons land’

⁹ Deredactie.be, 16/03/2016, ‘Bijna de helft meer bestuurders betrappt op drugs’

¹⁰ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 23 (*Parl. St.* 54/1631)

bloedproef moet een dokter opgevorderd worden en het bloed geanalyseerd worden in een labo. Dat is een tijdrovende en kostelijke zaak. Daarom dringen we erop aan om verder werk te maken van de **speekselanalyse**, die de bloedproef moet vervangen. Deze test is namelijk veel goedkoper en sneller. Er zijn momenteel nog enkele technische goedkeuringen nodig om de speekselanalyse op het terrein te kunnen gebruiken. Mits voldoende beschikbare speekseltests en de invoering van de speekselanalyse, kunnen we eindelijk werken aan een fatsoenlijk handhavingsniveau voor de controle op drugs in het verkeer.

3. “Boorddocumenten alstublieft”

724 chauffeurs werden in 2013 veroordeeld voor de combinatie van rijden zonder verplichte verzekering en vluchtmisdrijf. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds registreerde in 2014 10.855 aanvragen voor vergoeding van een ongeval met een onverzekerd voertuig¹¹. Volgens cijfers van minister Galant rijdt 1,0% van alle voertuigen rond zonder verplichte verzekering.¹² In totaal zijn er 7.175062 voertuigen ingeschreven, dus gaat het hier om ongeveer 70.000 voertuigen. Rijden zonder geldige verzekering is dus een serieus fenomeen en een belangrijke oorzaak van vluchtmisdrijf.

Sinds eind 2013 is het actieplan tegen onverzekerde voertuigen in werking. Dankzij dit plan worden bestuurders bij de technische keuring gevraagd om hun verzekeringskaart te tonen en wordt dit ook via ANPR-camera's gecontroleerd. Desondanks een betere controle blijkt uit de cijfers van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds dat het aantal ongevallen met niet-verzekerde wagens licht stijgt. Wij zullen de **uitrol en de resultaten van dit actieplan grondig opvolgen**. Verder pleiten we ook voor een actualisering & verdieping van het actieplan.

Niet-verzekerde wagens zijn dikwijls ook niet-gekeurde wagens. Wij pleiten voor een **datbank** waarmee een nummerplaat gelinkt kan worden aan de verzekering & het keuringsbewijs. Via ANPR-camera's kan het rondrijden zonder geldige verzekering of geldig keuringsattest dan efficiënter opgespoord worden.

¹¹ Jaarverslag 2014, <http://www.fcgb-bgwf.be/documents/verslag2014canara.pdf>

¹² Schriftelijke vraag nr. 0381

4. Inzetten op onderzoek & preventie

Vluchtmisdrijf is een complex gegeven. Het Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gelooft dat de volledige omvang van dit fenomeen echter onbekend blijft aangezien geen enkele overheidsinstantie die statistieken verzamelt, over de **kennis van het totale aantal vluchtmisdrijven** beschikt.¹³

Volledige studies rond het fenomeen vluchtmisdrijf, naar daderprofiel en naar motieven zijn amper te vinden. Naast een beperkte studie van het BIVV in 2010 is er geen Belgisch onderzoek te vinden. Volgens de heren Kristiaan Popelier, Gerry Peeters en Bart Van Cleuvenbergen (vertegenwoordigers van de politie) is er wegens gebrek aan accidentologische studies weinig diepgaand onderzoek beschikbaar¹⁴. Om meer inzicht in dit fenomeen te kunnen krijgen, is het noodzakelijk om vluchtmisdrijf beter **in kaart te brengen en grondig te onderzoeken**. Meten is weten. Minister Galant plant de oprichting van een Instituut voor de Accidentologie. Dit instituut moet leiden tot een betere registratie en analyse van verkeersgegevens in ons land.

Met meer kennis over het probleem, kunnen we gericht preventief actie ondernemen. Via **preventie** kunnen we dan een mentaliteitswijziging doorvoeren bij bestuurders. Uit de hoorzittingen van januari 2016 in het federaal parlement kwam duidelijk naar voren dat er nood is aan een mentaliteitswijziging en werd er gepleit voor een veiligheidscultuur. Een mentaliteitswijziging teweegbrengen is echter niet eenvoudig. Via verschillende sensibiliseringscampagnes moeten bestuurders duidelijk gemaakt worden wat ze moeten doen bij een ongeval. Niet weten wat je moet doen, kan tot een paniecreactie leiden waardoor je wegvlucht van de feiten. Door bestuurders correct te informeren over wat de gevolgen zijn van hun gedrag, kan dit mogelijk vermeden worden.

Efficiënte sensibilisering begint bij duidelijke regels. Bij de herziening van de Wegcode dient het gedrag na een ongeval duidelijker omschreven te worden (art. 52), rekening houdend met de huidige technologische mogelijkheden. Aangezien de hulpdiensten 24/7 bereikbaar zijn, kan men niet meer stellen dat er geen bevoegd persoon (politie) bereikt kan worden op redelijke termijn na een ongeval met gewonden. Bovendien wordt in de Wegcode nog verwezen naar rijkswachtkantoren die al lang niet meer bestaan.

¹³ BIVV, 2012, 'Statistieken over vluchtmisdrijven',
<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stats-vluchtmisdrijven-2006-2010.pdf>

¹⁴ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 4 (*Parl. St.* 54/1631)

Bijkomend zou bij de herziening van de Wegcode dezelfde formulering moeten gebruikt worden als in de Wegverkeerswet. Nu spreekt men van vluchtmisdrijf als men “oorzaak of aanleiding” van een ongeval was en in de Wegcode is er sprake van vluchtmisdrijf wanneer men “betrokken” was bij een ongeval. Eenvormigheid is hier op zijn plaats.

Aangezien het parcours van iedere chauffeur begint bij de rijopleiding, vragen we aan de Vlaamse regering om in de rijopleiding aandacht te hebben voor hoe men zich moet gedragen na een ongeval. Botsen kan gebeuren, maar wegrijden is niet de oplossing. Daarnaast kan een toevoeging van gedragsregels aan het **Europees aanrijdingsformulier** bestuurders mogelijk herinneren aan het gepaste gedrag bij een aanrijding.

5. Zware bestrafing moet vluchten afschrikken

De strafmaat voor vluchtmisdrijf is de afgelopen 15 jaar 4 keer verstrengd. Toch daalt het aantal veroordeelden voor vluchtmisdrijf niet. Momenteel riskeer je voor een vluchtmisdrijf met stoffelijke schade tot 12.000 euro boete en een gevangenisstraf tot 6 maanden. Voor een vluchtmisdrijf met gewonden riskeer je een boete tot 30.000 euro, een gevangenisstraf tot 2 jaar, krijg je sowieso een rijverbod en moet je je rijbewijs opnieuw behalen. Daarnaast kan je extra straffen opgelegd krijgen voor bijkomende misdrijven zoals voor rijden onder invloed, voor het veroorzaken van een ongeval met gewonden, ...

Uit de hoorzitting bleek dat de huidige straffen over het algemeen zwaar genoeg zijn, maar dat er toch nog enkele hiaten in de wetgeving zitten. Toch kan in extreme gevallen de straf volgens ons nog verzaamd worden. De maximale straffen bij een vluchtmisdrijf na een ongeval met doden of gewonden in combinatie met andere verkeersmisdrijven moeten we verhogen. Voor bestuurders die meerdere overtredingen op hetzelfde moment begaan, willen we een systeem uitwerken waarbij de straf zwaarder is dan de opstelsom van de aparte straffen.

6. Immobilisering & verbeurdverklaring van ieder voertuig

Auto's van bestuurders die zware verkeersmisdrijven plegen, zoals vluchtmisdrijf of herhaaldelijk rijden onder invloed, worden vandaag de dag bijna nooit in beslag genomen of verbeurdverklaard. In de wetgeving staan namelijk twee voorwaarden die dit erg moeilijk maken voor de politierechters: de eigendomsvereiste en voor verbeurdverklaring de koppeling aan een rijverbod van minimaal 6 maanden. Bepaalde probleembestuurders ontspringen hierdoor de dans omdat ze bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van het voertuig waarmee het misdrijf werd gepleegd. Denk maar aan personen met een bedrijfsauto of iemand die een wagen leent van een familielid. Omdat overtreders vaak ook niet

direct verschijnen voor de rechtbank, hebben ze ondertussen voldoende tijd om van voertuig te veranderen of om het te verkopen. De facto is deze straf dan ook nauwelijks toepasbaar. Nochtans zijn we ervan overtuigd dat dit een efficiënte straf kan zijn, omdat het de (zware) overtredders rechtstreeks raakt in hun mobiliteit.

Daarom maken we komaf met de eigendomsvereiste via een wetsvoorstel. Het voertuig waarmee de overtreding is begaan, moet niet meer per se eigendom zijn van de overtreder. Als het bijvoorbeeld om een geleende of leasingwagen gaat, kan deze voortaan in beslag worden genomen of verbeurd worden verklaard. Hiermee bieden we extra bescherming tegen dergelijke bestuurders in ons verkeer. Voor de volledigheid: ook het minimale rijverbod van zes maanden, willen we verkorten. Door deze twee aanpassingen geven we politierechters meer flexibiliteit en een veel efficiënter arsenaal om zware gevallen in het verkeer te bestraffen. Voor bestuurders die hun wagen nog snel verkopen voordat ze voor de rechtbank verschijnen, zal een **veroordeling bij equivalent** mogelijk worden. Aangezien ze geen wagen meer hebben om in beslag te nemen, zullen ze de waarde van de wagen moeten betalen.

7. Wat met hardleerse chauffeurs?

Bij dodelijke ongevallen met vluchtmisdrijf blijkt de dader dikwijls een jonge man te zijn, die eerder al voor de politierechter moest verschijnen.¹⁵ Vluchten na een ernstig ongeval is dus in veel gevallen een probleem van hardleerse chauffeurs. Probleemchauffeurs zijn niet enkel de chauffeurs die voor de politierechtbank moeten verschijnen, maar ook de chauffeurs die boetes aan elkaar rijgen, ze wel betalen maar hun gedrag niet aanpassen. Ze kopen als het ware hun overtreding af. Sabine Langenbick, substituut van de procureur des Konings in Brugge, kaartte het volgende tijdens de hoorzitting rond vluchtmisdrijf aan:

“Veel veelplegers worden door het betalen van de minnelijke schikking niet als recidivisten beschouwd.”¹⁶

Net om die hardleerse chauffeurs aan te pakken, willen we ten volle inzetten op het **rijbewijs met punten**. Naast mevrouw Langenbick, voerden ook politierechter D’Hondt, Vincent Leus & Koen Van Wonterghem van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) een pleidooi voor het rijbewijs met punten. Bij het

¹⁵ De Standaard Online, 14/08/2015, ‘Aantal dodelijke ongevallen met vluchtmisdrijf verdubbeld.’, http://www.standaard.be/cnt/dmf20150814_01818877

¹⁶ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 7 (*Parl. St.* 54/1631)

rijbewijs met punten riskeren chauffeurs die overtredingen blijven opstapelen, maar telkens braaf hun boete betalen, toch een rijverbod. Het is een systeem dat zich richt tot de veelvuldige overtreders.

Bovendien, en dat is ook een belangrijk aspect van het rijbewijs met punten, is er ook een **lerend element**. Uit DRUID-onderzoek blijkt dat het risico op recidive kleiner is wanneer de rechter een boete en/of rijverbod oplegt in combinatie met een cursus. Bij het rijbewijs met punten heeft de bestuurder de mogelijkheid om een cursus te volgen en zo punten kwijt te schelden. Dit kadert in het idee van **sensibilisering en alternatieve bestraffing**, waar we voorstander van zijn.

De wetgeving op het rijbewijs met punten dateert al van 1990, maar wacht nog steeds op de nodige uitvoeringsbesluiten. Ons wetsvoorstel (nr. 603) met betrekking tot het rijbewijs met punten is een update van het wetsvoorstel van 1990 en is momenteel hangende in de Kamer.