VAS institute

Onderzoeksrapport nr. 2020 – S – 02 - NL

Statistisch Rapport 2019

Handhaving: Controle en sancties

Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Statistisch Rapport 2019

Handhaving: Controle en sancties

Onderzoeksrapport nr. 2020 – S – 02 - NL

Auteurs: Nieuwkamp, R. & Slootmans, F.

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 15/12/2020

Wettelijk depot: D/2020/0779/50

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Nieuwkamp, R. & Slootmans, F., Statistisch Rapport 2019 – Handhaving: Controle en sancties, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Nieuwkamp, R., & Slootmans, F. (2019) Rapport statistique 2019. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Dankwoord

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

- De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), voor de aanlevering van de enquête gegevens over rijopleidingen en rijexamens.
- De FOD Mobiliteit en Vervoer, in het bijzonder Anneliese Heeren voor haar feedback op een eerdere versie alsook Anne Vandenberghe die de nationale cijfers met betrekking tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs aanleverde.
- De afdeling Driver Improvement van het Vias institute, in het bijzonder Anke Panneels en Anne Wiseur, voor de aanlevering van de cijfers rond de driver improvement cursussen.
- Annelies Schoeters, voor de coördinatie van de statistische rapporten.
- Shirley Delannoy, voor het nalezen van de vertaling naar het Frans

Inhoudsopgave

Tabellen- en figurenlijst 5
Samenvatting 7
1 De mening van weggebruikers over handhaving 9
1.1 De subjectieve pakkans en zelf-gerapporteerd gedrag 9
1.1.1 De nationale cijfers 10
1.1.2 De internationale situering 10
1.2 De objectieve pakkans 12
1.2.1 De nationale cijfers 12
1.2.2 Internationale situering 14
1.3 Het maatschappelijk draagvlak 15
2 De vaststellingen door de politiediensten 18
2.1 De nationale cijfers 18
2.2 De Europese vergelijking 24
3 Alcoholcontroles 29
3.1 De nationale cijfers 29
3.2 Het Vlaams Gewest 30
3.3 Het Waals Gewest 31
3.4 Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 32
4 De vervolging door de politieparketten 34
4.1 De instroom 34
4.2 De afhandeling 35
4.3 De veiligheidsmaatregelen 38
4.4 De bemiddeling in strafzaken 38
5 De bestraffing door de politierechtbanken 42
5.1 De instroom 42
5.2 De uitgesproken straffen 45
5.3 De probatiedossiers 50
6 De gebruikte terminologie 52
7 Referenties 58

Tabellen- en figurenlijst

Figuur 1: Schema van de handhavingsketen 8
Figuur 2: Subjectieve pakkans voor snelheid, gordeldracht, alcohol en drugs (2003 - 2018) 10
Figuur 3: Subjectieve pakkans voor alcohol, snelheid, gordeldracht en drugs in België, Europa en Latijns-Amerika 11
Figuur 4: Objectieve pakkans met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol (2006 - 2018) 12
Figuur 5: Objectieve pakkans met betrekking tot rijden onder invloed van drugs (2018) 13
Figuur 6: Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk naargelang het gewest (2015) 13
Figuur 7: Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersovertreding (2006 - 2015) 14
Figuur 8: Overzicht van het aandeel controles op alcohol en drugs/medicatie 14
Figuur 9: Overzicht van het aandeel controles op alcohol en drugs/medicatie 15
Figuur 10: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in België (2006-2018) 16
Figuur 11: Evolutie in de mening over de zwaarte van straffen voor verkeersfeiten 17
Figuur 12: Evolutie van het aantal processen-verbaal in België en per gewest (2009 – 2018) 19
Figuur 13: Evolutie van het aantal onmiddellijke inningen in België en per gewest (2009 – 2018) 20
Figuur 14: Opbrengst van de onmiddellijke inningen in miljoen euro (2007 – 2017) 20
Figuur 15: Evolutie van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, het gebruik van de GSM tijdens het rijden, het incorrecte gebruik van de gordel/kinderzitjes en overdreven snelheid (2009 – 2018) 21
Figuur 16: Evolutie van de vastgestelde snelheidsinbreuken in de periode 2009 - 2018 23
Figuur 17: Totaal aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners, door politiecontroles en flitspalen in Europa (2015) 24
Figuur 18: Evolutie in het aantal vaststellingen van snelheidsovertredingen in België en Nederland in de periode 2012 – 2018, afgezet ten opzichte van inwonersaantallen 25
Figuur 19: Aantal alcoholcontroles per 1.000 inwoners en percentage geteste bestuurders boven de legale limiet in Europa (2015) 25
Figuur 20: Aantal boetes voor het niet dragen van de veiligheidsgordels per 1.000 inwoners in Europa (2015) 26
Figuur 21: Aantal boetes voor illegaal gebruik van de mobiele telefoon per 1.000 inwoners in Europa (2015) 27
Figuur 22: Evolutie in het aantal vaststellingen van verkeersinbreuken in België en Nederland in de periode 2012 – 2018, afgezet ten opzichte van inwonersaantallen 28
Figuur 23: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten tijdens de BOB-eindejaarcampagnes en het percentage bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l op nationaal niveau (2008-2019) 29
Figuur 24: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholconcentratie boven 0,5 g/l tijdens de BOB-zomercampagne 30
Figuur 25: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Vlaamse Gewest, tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2019) 30
Figuur 26: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Vlaamse Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2018) 31
Figuur 27: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Waalse Gewest tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2019) 31
Figuur 28: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Waalse Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2019) 32
Figuur 29: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de BOB-eindejaarcampagnes (2008-2019) 33
Figuur 30: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2018) 33

Figuur 31: Evolutie van de nieuwe zaken bij het politieparket en de vereenvoudigde processen-verbaal (2003-2012) 35
Figuur 32: Evolutie van het aantal zaken waarin VSBG werd voorgesteld, waarin gedagvaard werd en die zonder gevolg geklasseerd werden op nationaal niveau (2003-2012) 36
Figuur 33: Evolutie van de reden voor een klassering 'zonder gevolg' (2008-2012) 36
Figuur 34: Evolutie van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en van de inbeslagname van een voertuig, op nationaal niveau (2008-2016) 38
Figuur 35: Evolutie in het aantal doorverwijzingen voor bemiddeling in strafzaken (2007 - 2018) 39
Figuur 36: Evolutie van het aantal dossiers bemiddeling in strafzaken bij Vias institute per reden van doorverwijzing (2007-2018) 40
Figuur 37: Evolutie van het aantal betichten, veroordeelden en vrijgesprokenen op nationaal niveau (2007 - 2017) 43
Figuur 38: Evolutie van het aantal betichten op nationaal niveau (2013 - 2017) 43
Figuur 39: Evolutie van het aantal betichtingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval (2007-2017) 45
Figuur 40: Evolutie van de uitgesproken gevangenisstraffen zonder uitstel en met uitstel (2007-2015) 46
Figuur 41: Evolutie van de uitgesproken werkstraffen zonder en met uitstel (2007-2015) 47
Figuur 42: Evolutie van het aantal uitspraken met opschorting 47
Figuur 43: Evolutie van de geldboete zonder uitstel en met uitstel (2007-2015) 48
Figuur 44: Evolutie van het verval van het recht tot sturen (2005-2016) 48
Figuur 45: Evolutie van de uitgesproken straffen (2007 – 2015) 49
Figuur 46: Evolutie van het aantal probatiedossiers bij Vias institute (2003 - 2018) 50
Figuur 47: Evolutie van de reden van doorverwijzing met betrekking tot probatie 51

Tabel 1: Overzicht van de motivatie voor seponering 56

Samenvatting

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Vias institute worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het Vias institute als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens rond verkeershandhaving in België samengevat.

Onder verkeershandhaving verstaan we: "het geheel van maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat verkeersregels worden overtreden. Deze maatregelen hebben te maken met verkeerstoezicht (politie), vervolging (parket) en bestraffing (rechtbank)" (Adriaensen & Vlaminck, 2009).

In de handhavingsketen zijn drie belangrijke actoren betrokken: de politiediensten, de politieparketten en de politierechtbanken. De cijfers in dit rapport geven dan ook een beeld van het vaststellingsbeleid van de politie (hoofdstuk 2), het vervolgingsbeleid van het parket (hoofdstuk 4) en het bestraffingsbeleid van de rechtbank (hoofdstuk 5) inzake verkeersovertredingen. Ook cijfers in verband met de mening van weggebruikers over pakkans, strafkans en de strengheid van straffen worden weergegeven in hoofdstuk 1.3. Politiecontroles in het kader van de BOB-campagne en het aantal bestuurders onder invloed komen eveneens aan bod (hoofdstuk 3).

De handhavingsketen wordt grafisch voorgesteld in **Figuur 1** (volgende bladzijde). De essentie van deze processen wordt hierna kort beschreven (in het onderdeel 'terminologie' (aan het einde van dit document) verduidelijken we de termen die in deze figuur vermeld zijn).

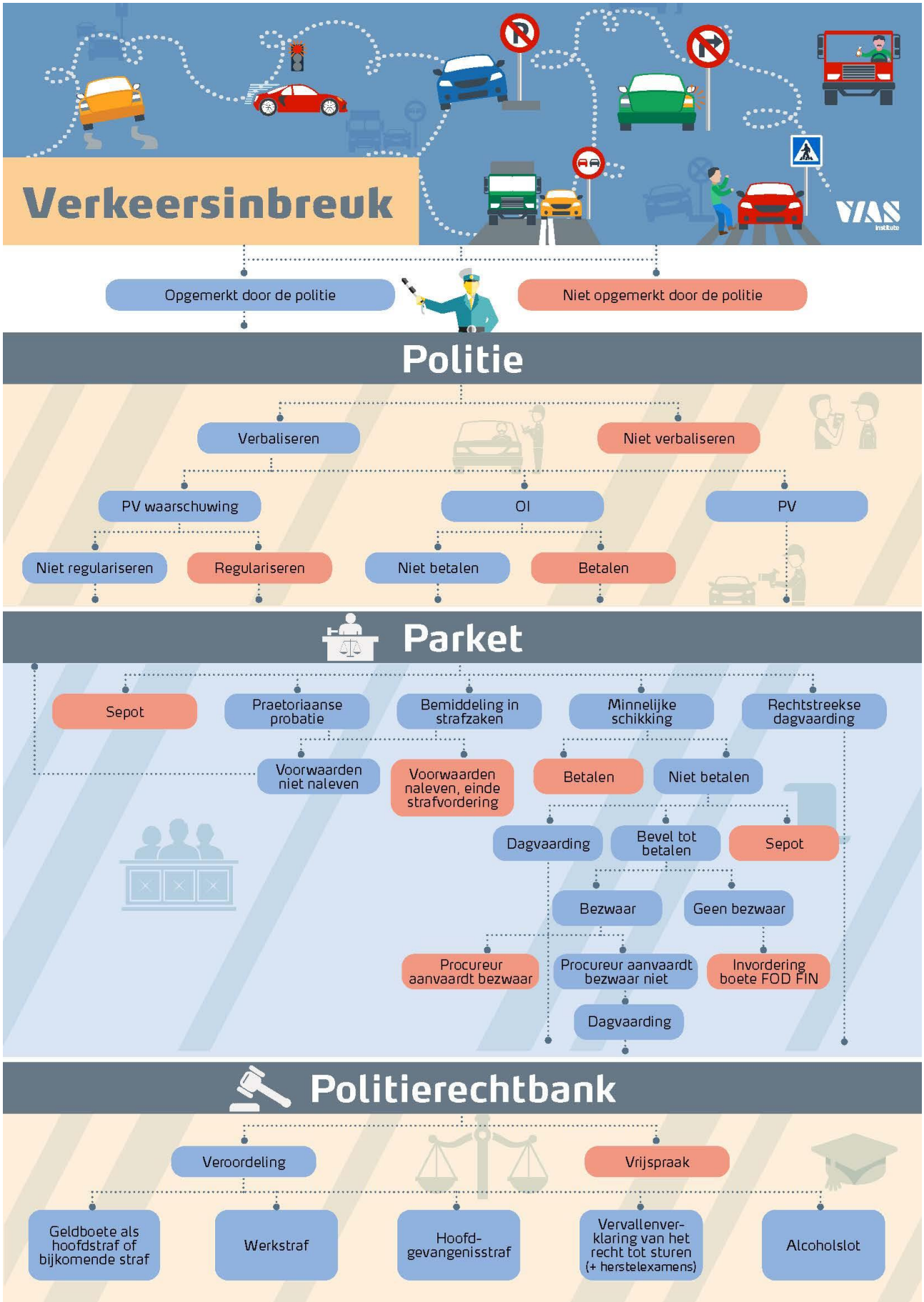
Een verkeersinbreuk wordt niet altijd opgemerkt door de politie. Deze niet-vastgestelde inbreuken worden het 'dark number' genoemd. Een inbreuk die wel vastgesteld wordt door de politie, kan op verschillende manieren geverbaliseerd worden: door middel van een proces-verbaal van waarschuwing (PVW), een onmiddellijke inning (OI) of een gewoon proces-verbaal (PV).

De zaak kan vervolgens verder gaan naar het parket, waarna zij kunnen beslissen om te seponeren, om een bemiddeling in strafzaken voor te stellen, om een verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom voor te stellen of om rechtstreeks te dagvaarden. Bemiddeling in strafzaken houdt in dat er een alternatieve afhandeling voorgesteld wordt, bijvoorbeeld het volgen van een vorming van het team Driver Improvement bij Vias institute. Indien de geldsom niet betaald werd, de voorwaarden van de bemiddeling in strafzaken niet nageleefd werden of rechtstreeks gedagvaard werd, gaat de zaak verder naar de politierechtbank.

De politierechtbank kan als laatste schakel in de keten de gedagvaarde vrijspreken, of hem veroordelen tot een straf. Dit kan een geldboete, een werkstraf, een gevangenisstraf en/of een verval van het recht tot sturen zijn. Bij een verval van recht tot sturen wordt een herstel van het recht in sturen soms afhankelijk gemaakt van het slagen in een theoretisch, praktisch, psychologisch en/of medisch examen. De rechter kan ook beslissen om de uitspraak geheel of gedeeltelijk op te schorten of de uitvoering van de straf geheel of gedeeltelijk uit te stellen. De rechter kan in het kader van probatie voorwaarden opleggen, onder andere ook dat de veroordeelde een cursus volgt bij Vias institute. Specifiek voor rijden onder invloed van alcohol kan een alcoholslot worden opgelegd (dit is een beveiligingsmaatregel en geen straf), of in geval van alcoholafhankelijkheid, een verval om psychische of medische redenen.

Op het einde van dit rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

Figuur 1: Schema van de handhavingsketen



Bron: Vias institute, intern document

1 De mening van weggebruikers over handhaving

In dit hoofdstuk presenteren we cijfers met betrekking tot de mening van weggebruikers over handhaving. Eerst bespreken we de pakkans in België. Dit is de kans om betrapt te worden op een overtreding door de politie. Ook de strafkans komt aan bod, het gaat om de kans dat na het vaststellen van een overtreding door de politie ook een straf volgt.

We maken een onderscheid tussen de objectieve pakkans en de subjectieve pakkans. De objectieve pakkans wordt bepaald door het aantal politiecontroles in het verkeer. Het gaat dus om de effectieve kans om gecontroleerd te worden, met andere woorden persoonlijke ervaring met politiecontroles voor verkeersovertredingen.

Daarnaast maken weggebruikers ook steeds een inschatting van de kans om betrapt te worden, op basis van wat ze lezen en horen in de media of van vrienden en kennissen. Op basis daarvan maken ze een inschatting van de kans om gecontroleerd en dus betrapt te worden op een overtreding. Dit is de subjectieve pakkans. Een voldoende grote pakkans wordt bereikt door voldoende controles die gepaard gaan met de nodige publiciteit, die moeilijk te omzeilen en goed zichtbaar zijn. De resultaten uit onderzoek tonen aan dat een voldoende hoge pakkans ervoor zorgt dat weggebruikers minder overtredingen begaan (SWOV, 2016; Silverans, Nieuwkamp & Van den Berghe, 2018).

In dit hoofdstuk bespreken we tot slot ook cijfers in verband met het maatschappelijk draagvlak van verschillende handhavingsmaatregelen.

Informatie over de strafkans en over de mening van gebruikers over handhaving is voornamelijk te vinden in de attitudemetingen die Vias driejaarlijks uitvoert. De laatste editie dateert van 2018, deze omvatte 1.985 Belgische respondenten. Om geselecteerd te worden moesten zij de laatste zes maanden voorafgaand aan het interview minimaal 1500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. Er komen verschillende thema's aan bod: rijden onder invloed van alcohol, snelheid en te snel rijden, gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen, afleiding door gsm-gebruik, handhaving en het draagvlak voor bestaande en potentiële maatregelen.

Met betrekking tot het zelf gerapporteerde gedrag, lanceerde Vias institute in 2015 het ESRA-initiatief (E-Survey of Road users' Attitudes; Meesmann et al., 2018). Het doel van ESRA is het verzamelen van valide en vergelijkbare informatie over attitudes en rijprestaties in Europa, door middel van een uniforme steekproefmethode en een identieke vragenlijst. Een bijkomend doel van het ESRA-project is wetenschappelijke ondersteuning bieden voor beleidsvorming in verband met verkeersveiligheid, zowel nationaal als internationaal.

De survey wordt afgenomen via het internet, en omvat vragen over vier verkeersveiligheidsthema's: snelheid, alcohol, afleiding/vermoeidheid en veiligheidssystemen. Ondertussen is ESRA uitgegroeid tot een globaal netwerk dat bestaat uit 38 landen. De databank omvat bijna 40.000 respondenten.

1.1 De subjectieve pakkans en zelf-gerapporteerd gedrag

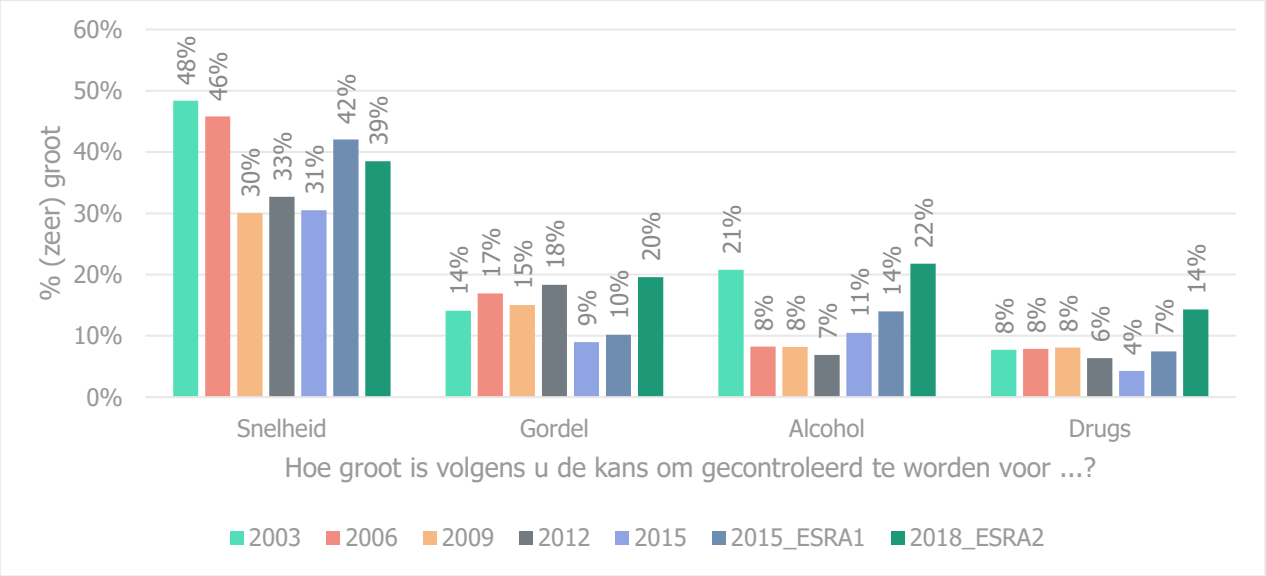
De subjectieve pakkans is, zoals hierboven reeds gezegd, de gepercipieerde kans om betrapt te worden op een verkeersovertreding.

We geven hieronder de situatie weer op nationaal niveau, op basis van de attitudemeting die Vias institute in 2015 uitvoerde. Zoals werd gezegd zijn sinds 2015 ook ESRA-data voorhanden. De methode en de antwoordmogelijkheden tussen de ESRA-bevraging en de attitudemetingen verschillen van elkaar op belangrijke punten. Om deze reden zijn beide databronnen uit 2015 weergegeven in de figuren van dit rapport. In de regel, is de attitudemeting in 2015 het meest geschikt om de evolutie te bepalen met de voorgaande jaren. De ESRA-bevraging uit 2015 laat toe om de antwoorden uit de tweede ESRA-bevraging in 2018 in perspectief te plaatsen. In de volgende edities van dit statistisch rapport zal de ESRA-data steeds belangrijker worden om de continuïteit in de antwoorden te observeren maar nog belangrijker, de Belgische cijfers in internationaal perspectief te plaatsen.

1.1.1 De nationale cijfers

Er werd aan de respondenten gevraagd hoe groot de kans was om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op snelheid, drugs, alcohol en gordeldracht. **Figuur 2** geeft het percentage bestuurders weer dat denkt dat deze kans (zeer) groot is.

Figuur 2: Subjectieve pakkans voor snelheid, gordeldracht, alcohol en drugs (2003 - 2018)



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015, ESRA 2015 & 2018

Volgens de Belgische bestuurders is de kans het grootst om gecontroleerd te worden op snelheid, gevolgd door rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en rijden onder invloed van drugs.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen daalde in 2015 aanzienlijk in vergelijking met 2003 en 2006. Deze trend zet zich verder in de ESRA-resultaten van 2015 en 2018. Voor alcohol zien we eenzelfde tendens tot 2015. Sinds 2015 neemt de subjectieve pakkans toe en stijgt het niveau tot het hoogste niveau sinds 2003. Met betrekking tot de subjectieve pakkans voor gordeldracht en rijden onder invloed van drugs, waren de antwoorden de laatste jaren relatief stabiel. Afgelopen jaar zien we een stijging in de percentages bestuurders die de kans groot acht te worden gecontroleerd op deze gedragingen tot de hoogste niveaus sinds 2003.

1.1.2 De internationale situering

Op basis van het ESRA-project kunnen we de Belgische situatie vergelijken met andere landen. Uit deze internationale vergelijking blijkt dat in België de subjectieve pakkans - met uitzondering van snelheidscontroles - lager ligt dan in de meeste andere Europese landen. Dit wordt hieronder verder besproken.

Figuur 3: Subjectieve pakkans voor alcohol, snelheid, gordeldracht en drugs in België, Europa en Latijns-Amerika



Bron: ESRA, 2015 & 2018

In het ESRA-project werd aan 35.036 weggebruikers gevraagd hoe vaak volgens hen de kans is om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol, snelheid, gordeldracht en drugs. In **Figuur 3** wordt het percentage bestuurders weergegeven dat denkt dat deze kans (zeer) groot is. De Belgische weggebruikers worden vergeleken met de Europese weggebruikers[1] en het Europese gemiddelde.

Louter voor snelheidscontroles scoort België goed (België moet alleen Spanje, Zwitserland, Slovenië, Hongarije, Polen en Frankrijk laten voorgaan). België doet het ook iets beter dan het Europese gemiddelde: 39% van de Belgische respondenten beweert dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op snelheid (zeer) groot is, tegenover 37% van de Europeanen. Dit kan verklaard worden door het hoge aantal flitspalen per inwoner in België in vergelijking met andere landen (ETSC, 2016). In Denemarken, Noorwegen en Zweden is de subjectieve pakkans voor snelheid het kleinst, in Frankrijk, Polen en Hongarije is deze het grootst. Het gemiddelde voor de Latijns-Amerikaanse landen[2] en Noord-Amerika liggen nog lager. Hier is dus de inschatting van de kans om gecontroleerd te worden op snelheid minder groot dan in Europese landen. In Afrika, daarentegen, wordt deze kans het hoogst ingeschat.

Voor controle op rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs, situeert België zich in de middenmoot. De subjectieve kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol of drugs, is in lijn met het Europese gemiddelde. Frankrijk, Polen en Slovenië scoren het beste voor zowel subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol als van rijden onder invloed van drugs. In Latijns-Amerikaanse landen is de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs iets hoger dan in Europese landen. In Azië-Oceanië en Afrika wordt deze pakkans nog hoger ingeschat dan in België en het Europese gemiddelde, terwijl deze kans in Noord-Amerika dan weer lager worden ingeschat.

België scoort voor gordeldracht in lijn met het Europese gemiddelde. Denemarken, Finland, Groot-Brittannië Zweden doen het slechter. Koplopers zijn ook hier Polen, Slovenië en Frankrijk. In Noord-Amerika en Latijns-

[1]Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland

[2] Argentinië, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Mexico, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela

Amerika observeren we soortgelijke cijfers met het Europese gemiddelde terwijl Azië-Oceanië en Afrika hier weer hoger scoren.

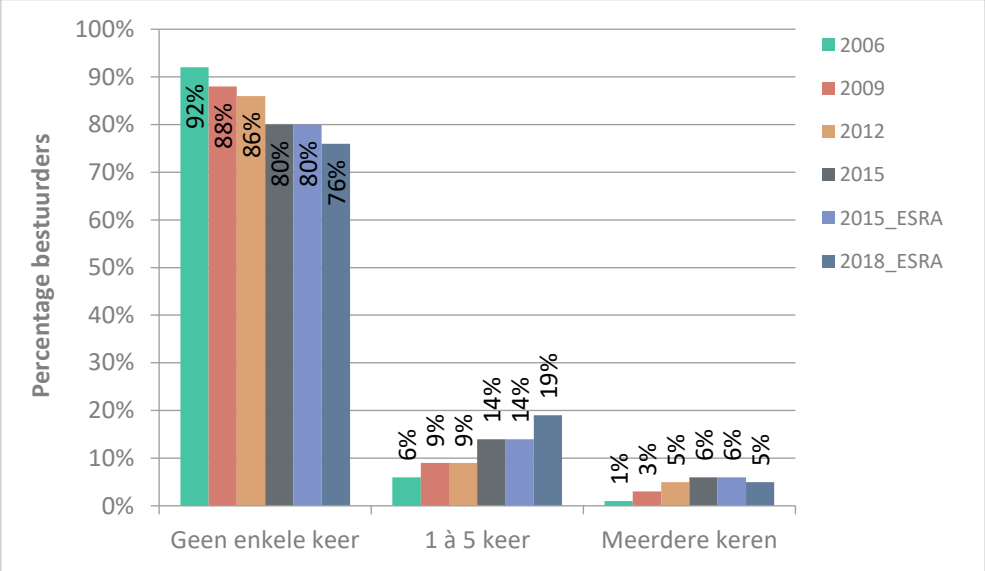
1.2 De objectieve pakkans

1.2.1 De nationale cijfers

Om de objectieve pakkans te schatten, werd in de attitudemeting van 2006 een vraag opgenomen over controle voor rijden onder invloed van alcohol. Deze vraag werd in de edities van 2009, 2012 en 2015 herhaald. Deze vraag komt ook aan bod in de ESRA-bevragingen.

Ze luidt: "hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?".

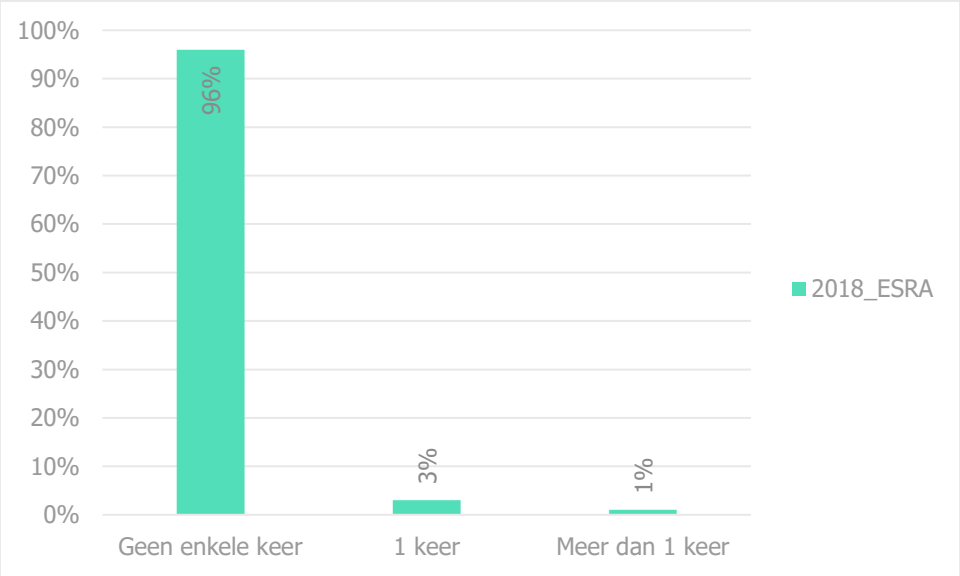
Figuur 4: Objectieve pakkans met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol (2006 - 2018)



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015; ESRA 2015, 2018

Uit **Figuur 4** blijkt dat het aandeel bestuurders dat minimaal één keer aan een ademtest is onderworpen stijgt over de jaren heen. Met andere woorden: de pakkans werd bij elke meting groter. Het aandeel Belgische bestuurders dat een ademtest moe(s)t ondergaan, ligt in lijn met het Europese gemiddelde. Uit ESRA blijkt dat 19% van de Europese bestuurders het voorbije jaar minstens één keer staandegehouden werd voor een ademtest (ESRA, 2018). Sinds 2018 wordt in de ESRA-bevraging ook gepeild naar het aantal keren dat de bestuurders zijn onderworpen aan een drugstest, zie **Figuur 5**.

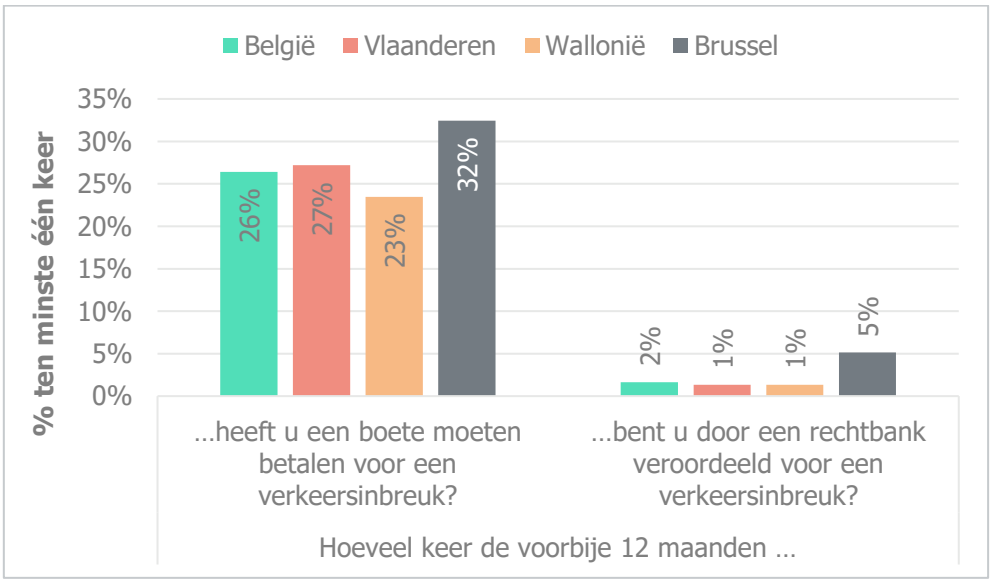
Figuur 5: Objectieve pakkans met betrekking tot rijden onder invloed van drugs (2018)



Bron: Vias institute, ESRA 2018

In **Figuur 6** wordt het percentage respondenten weergegeven die in de laatste 12 maanden ten minste één keer een boete moest betalen voor een verkeersinbreuk en welk percentage respondenten in de laatste 12 maanden ten minste één keer veroordeeld werd door een rechtbank voor een verkeersinbreuk.

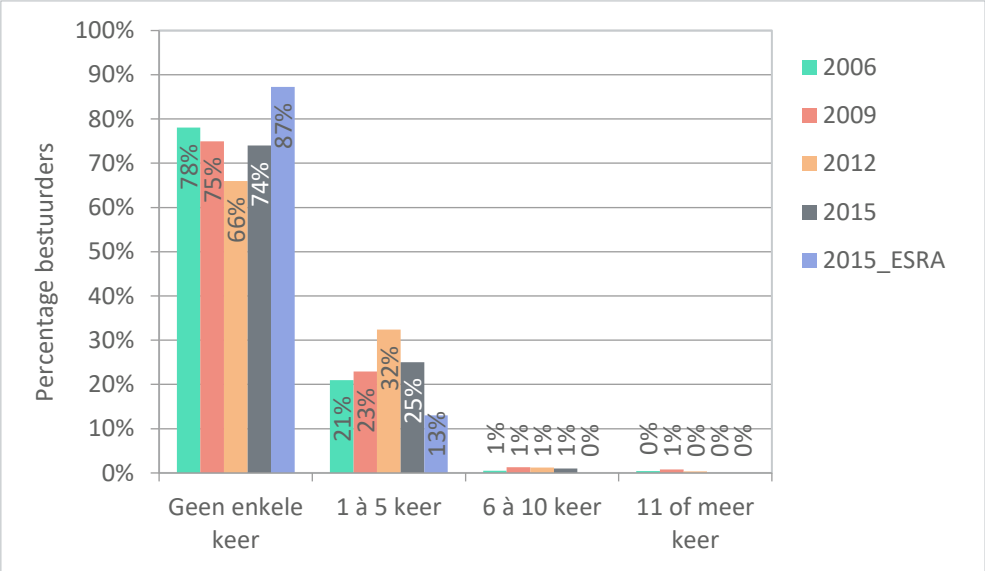
Figuur 6: Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk naargelang het gewest (2015)



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

Uit de figuur blijkt dat 26% van de bevraagde autobestuurders in België minstens één keer een boete moest betalen, en dat 2% veroordeeld werd door een politierechtbank voor een verkeersinbreuk in de voorbije 12 maanden. De frequentie waarmee de bestuurders een boete moesten betalen verschilt eveneens over de jaren. Zo valt in 2012 op dat de bestuurders meerdere (1 à 5 boetes) moesten betalen ten opzichte van de andere jaren, zie **Figuur 7**.

Figuur 7: Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersovertreding (2006 - 2015)

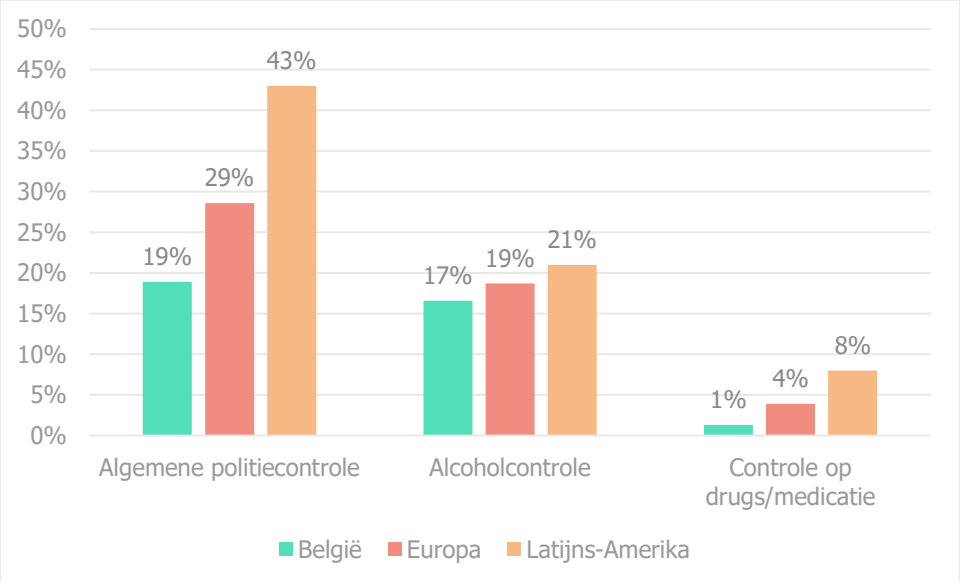


Bron: Vias institute, Nationale attitudemetingen; ESRA bevraging 2015

1.2.2 Internationale situering

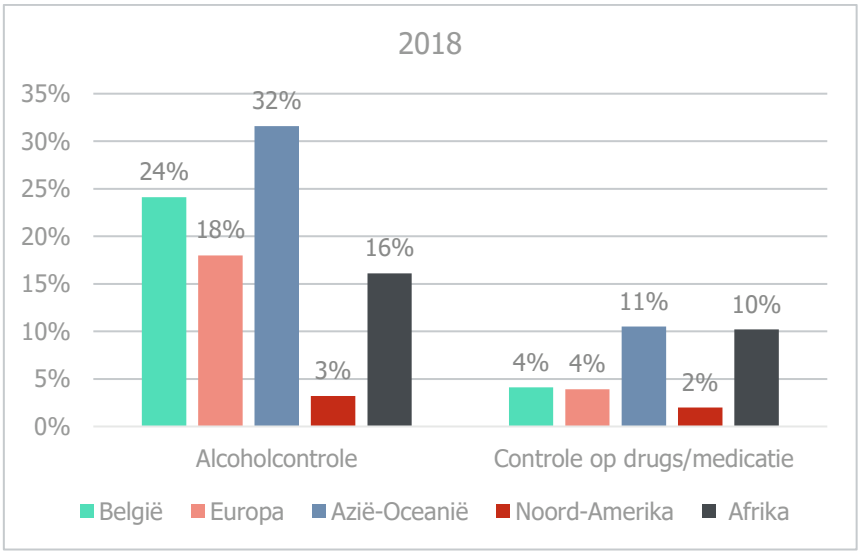
Eveneens in het ESRA-project worden de respondenten bevraagd over de objectieve pakkans. Er werd een vraag opgenomen die als volgt luidt: "Hoe vaak bent u in de laatste 12 maanden tegengehouden voor: een algemene politiecontrole, voor een alcoholcontrole en voor een controle op drugs/medicatie." De resultaten worden in **Figuur 8** en **Figuur 9** weergegeven. In deze figuren worden de Belgische weggebruikers vergeleken met de Europese en Latijns-Amerikaanse weggebruikers.

Figuur 8: Overzicht van het aandeel controles op alcohol en drugs/medicatie



Bron: Vias institute, ESRA 2015

Figuur 9: Overzicht van het aandeel controles op alcohol en drugs/medicatie



Bron: Vias institute, ESRA 2018

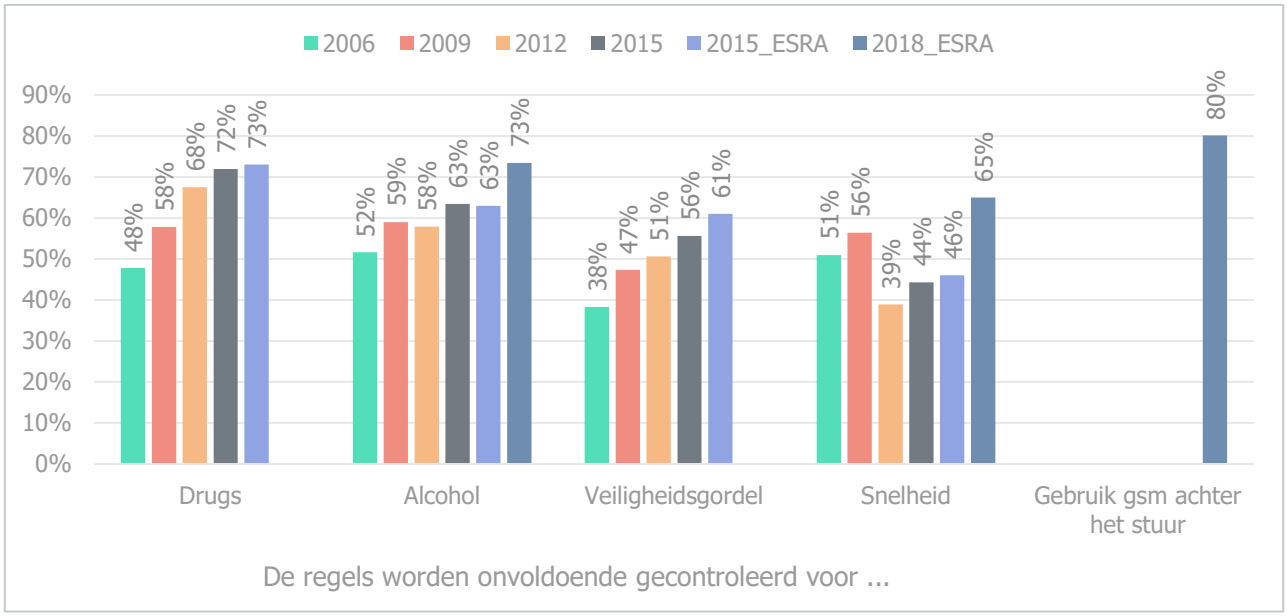
Allereerst zien we in België een lichte stijging van 17% naar 24% van de Belgische bestuurders die zijn gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol. Een soortgelijke stijging is eveneens zichtbaar voor de controles op het rijden onder invloed van drugs of medicatie van 1% naar 4%. Terwijl in 2015 het was dat België slechter scoorde dan de andere (Europese) landen, zie **Figuur 8**, is dat patroon omgekeerd in 2018, zie **Figuur 9**. In 2018 is het aandeel gecontroleerde bestuurders voor het rijden onder invloed van alcohol hoger dan in Europa (24% vs. 18%) en scoort België volgens het Europese gemiddelde met betrekking tot de controle op het rijden onder invloed van drugs of medicatie. Op wereldniveau valt enerzijds op dat het aantal gecontroleerde bestuurders op rijden onder invloed van alcohol in Azië-Oceanië, Afrika en Noord-Amerika lager ligt dan de Belgische resultaten. Anderzijds, is het aantal gecontroleerde bestuurders in Azië-Oceanië en Afrika hoger dan in België voor het rijden onder invloed van drugs of medicatie.

De Belgische respondenten die in het ESRA-project bevraagd werden, rapporteren iets vaker minimaal één keer aan een politiecontrole te zijn onderworpen (24%) – de laatste 12 maanden – in vergelijking met het Europese gemiddelde (18%). Voor de controle op drugs zijn de Belgische cijfers identiek aan het Europese gemiddelde van vier procent (Vias institute, 2019).

1.3 Het maatschappelijk draagvlak

De respondenten werd eveneens gevraagd of de regels onvoldoende gecontroleerd worden voor rijden onder invloed van drugs, rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en snelheid. In **Figuur 10** wordt het percentage positieve antwoorden weergegeven.

Figuur 10: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in België (2006-2018)

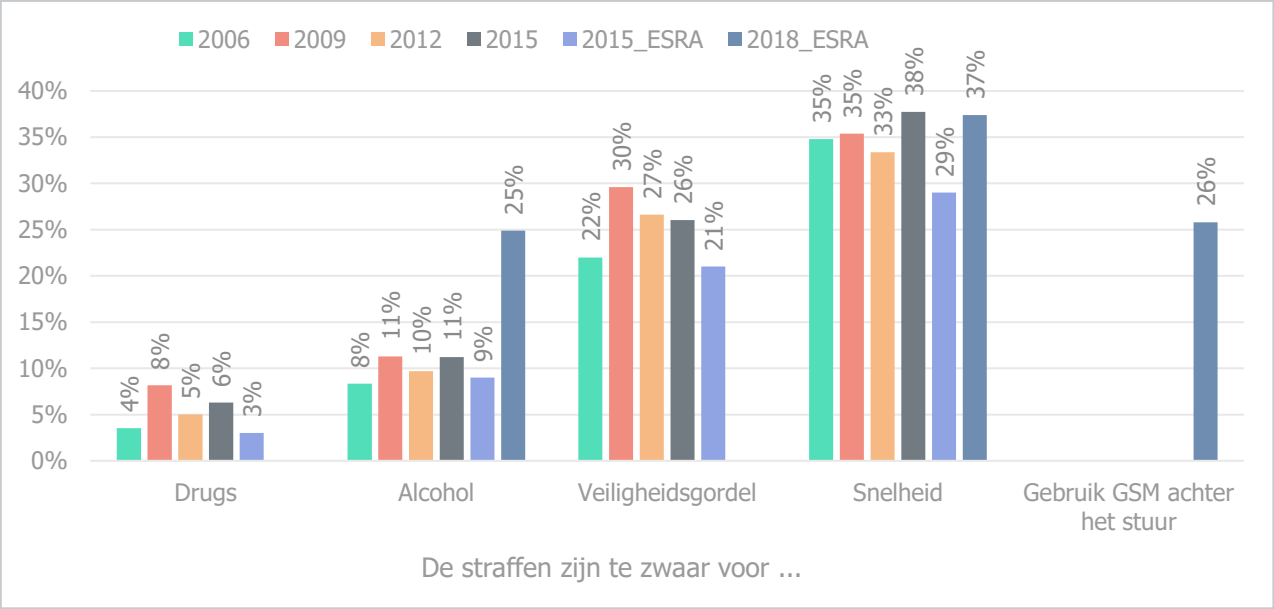


Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015; ESRA, 2015, 2018

Wanneer de evolutie in het aantal positieve antwoorden wordt bekeken, valt over het algemeen op dat de Belgen van mening zijn dat op alle aspecten onvoldoende wordt gecontroleerd. In 2015 vond 63% van de Belgen nog dat er onvoldoende werd gecontroleerd voor rijden onder invloed van alcohol, in 2018 steeg dit percentage tot 73%. Zoals hierboven is beschreven is het aantal bestuurders, die zijn onderworpen aan een ademtest, juist toegenomen. Die mening is de Belg echter niet toegedaan. Eveneens geldt voor de controles op snelheid dat 65% van de Belgen vindt dat hier in 2018 onvoldoende op wordt gecontroleerd terwijl in 2015 dit aandeel maar 46% betrof. In de laatste ESRA-bevraging is ook gepeild naar het aantal controles met betrekking tot het gsm gebruik achter het stuur. Voor het gsm-gebruik vindt men het hoogste aandeel inwoners die ontevreden is met het aantal controles op dit gedrag.

Er wordt onder de respondenten ook gepeild naar hun mening over straffen voor verschillende strafbare gedragingen achter het stuur, de evolutie in hun antwoorden is zichtbaar in **Figuur 11**. Over het algemeen vindt men de straffen te zwaar voor snelheidsovertredingen. Verder valt de sterke stijging op inzake de straffen voor het rijden onder invloed van alcohol van 9% in 2015 naar 25% in 2018. Mogelijk kan dit te verklaren zijn door de verstrenging van de recidivewetgeving waarbij ook het verplicht opleggen van een alcoholslot een belangrijke maatregel is (De Roy, 2014). Bij vaststelling van 1,8 promille alcohol in het bloed of 1,2 promille bij een recidivist, wordt het alcoholslot verplicht. Mogelijk kan deze verplichting de plotse stijging verklaren.

Figuur 11: Evolutie in de mening over de zwaarte van straffen voor verkeersfeiten



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015; ESRA 2015, 2018

2 De vaststellingen door de politiediensten

In voorgaand hoofdstuk werd de objectieve en subjectieve pakkans beschreven. Een hoge pakkans is belangrijk. Indien de objectieve pakkans niet hoog genoeg is, worden bestuurders die herhaaldelijk in overtreding gaan niet gevat. Vaststellingen door de politiediensten zijn daarom noodzakelijk: hoe meer vaststellingen, hoe groter de kans dat overtreders gepakt en bestraft zullen worden (Silverans et al., 2018).

De politiediensten zijn de eerste schakel in de handhavingsketen. Zij kunnen verkeersovertredingen vaststellen. Deze overtredingen worden vastgelegd als een proces-verbaal dat vervolgens de weg naar het parket vindt, of als een onmiddellijke inning wordt afgedaan.

Een onmiddellijke inning (OI) wordt opgestuurd naar de overtreder (de kentekenhouder), die dan een boete dient te betalen. De kenteken houder kan de OI betwisten omwille van twee redenen: men verklaart de overtreding niet te hebben begaan of men verklaart dat de kentekenhouder niet de bestuurder was toen de inbreuk werd begaan). Na betaling van deze boete is het dossier in principe afgerond. Het parket heeft daarna nog 30 dagen de tijd om de overtreder toch op een andere manier te straffen. Indien de boete niet betaald wordt, wordt het dossier overgemaakt aan de Procureur des Konings bij het politieparket.

De politie heeft ook de mogelijkheid om een proces-verbaal van waarschuwing (PVW) op te stellen. Dit wordt uitgeschreven voor een lichte, onopzettelijke overtreding en stelt een termijn waarbinnen de overtreder zich in regel moet stellen (bijvoorbeeld een defect licht). Over de PVW's zijn geen cijfers beschikbaar.

Ten gevolge van de Richtlijn 2011/82 en later de Richtlijn 2015/413 [ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen] is het crossborder project (CBE) ontstaan. De Richtlijn 2011/82 diende tegen november 2013 te zijn omgezet en daarmee is het CBE-project eind 2013 officieel van start gegaan. Het doel van deze richtlijn is het vergemakkelijken van de uitwisseling van identificatiegegevens van bestuurders die een overtreding. Deze richtlijn is dus gericht op een gelijke behandeling van binnenlandse en buitenlandse bestuurders, en meer concreet op het verminderen van de straffeloosheid van buitenlandse bestuurders. Volgens een effectbeoordeling zou de implementatie van deze richtlijn elk jaar 350 tot 400 verkeersdoden minder betekenen op Europees niveau. Bovendien zou de administratieve werklast van zowel politie, politieparket als politierechtbank drastisch kunnen worden verminderd, waardoor ze zich meer op de kerntaken kunnen concentreren.

De hier gepresenteerde cijfers zijn een afspiegeling van het actuele opsporingsbeleid van de politie, en geven enkel een indicatie van de tendens bij vastgestelde overtredingen. Het gaat hier dus niet om alle 'feitelijke' overtredingen. Bovendien maakt dit het interpreteren van de cijfers moeilijk, aangezien een stijging of daling te wijten kan zijn aan een wijziging in het opsporingsbeleid of een verschuiving van prioriteit bij de politie.

In dit hoofdstuk presenteren we grafieken over:

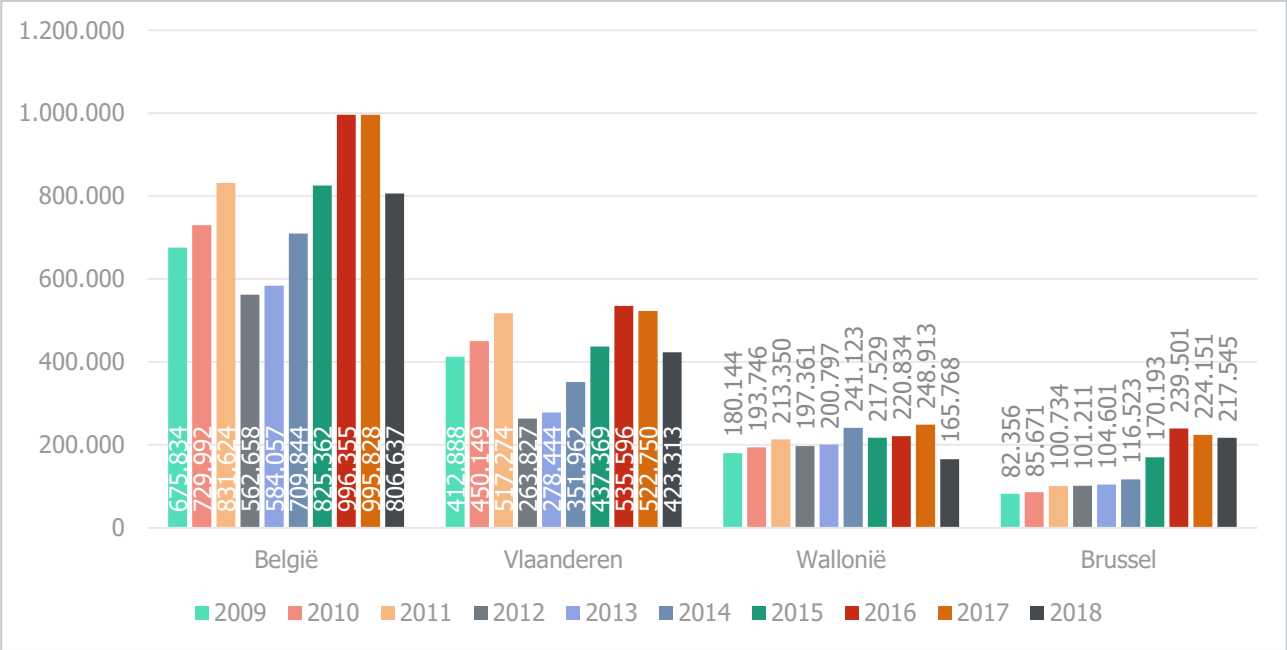
- de evolutie van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen, ofwel de som van het aantal processen-verbaal (PV's) en het aantal onmiddellijke inningen;
- de evolutie van het aantal opgestelde PV's in België en per gewest;
- de evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen in België en per gewest;
- de opbrengst van de onmiddellijke inningen en;
- de evolutie van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen met betrekking tot alcohol, drugs, het gebruik van de GSM, het gebruik van de gordel en kinderzitjes, en snelheid.

Als laatste worden Europese cijfers weergegeven voor snelheidsboetes, boetes voor rijden onder invloed van alcohol, voor het niet dragen van de veiligheidsgordel en voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden. Deze data dienen met grote voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, aangezien we weinig informatie hebben over het handhavingsbeleid van de verschillende Europese lidstaten.

2.1 De nationale cijfers

Figuur 13 geeft het aantal processen-verbaal weer dat door de politie opgesteld werd. De cijfers worden zowel op nationaal als op gewestelijk niveau voorgesteld.

Figuur 12: Evolutie van het aantal processen-verbaal in België en per gewest (2009 – 2018)



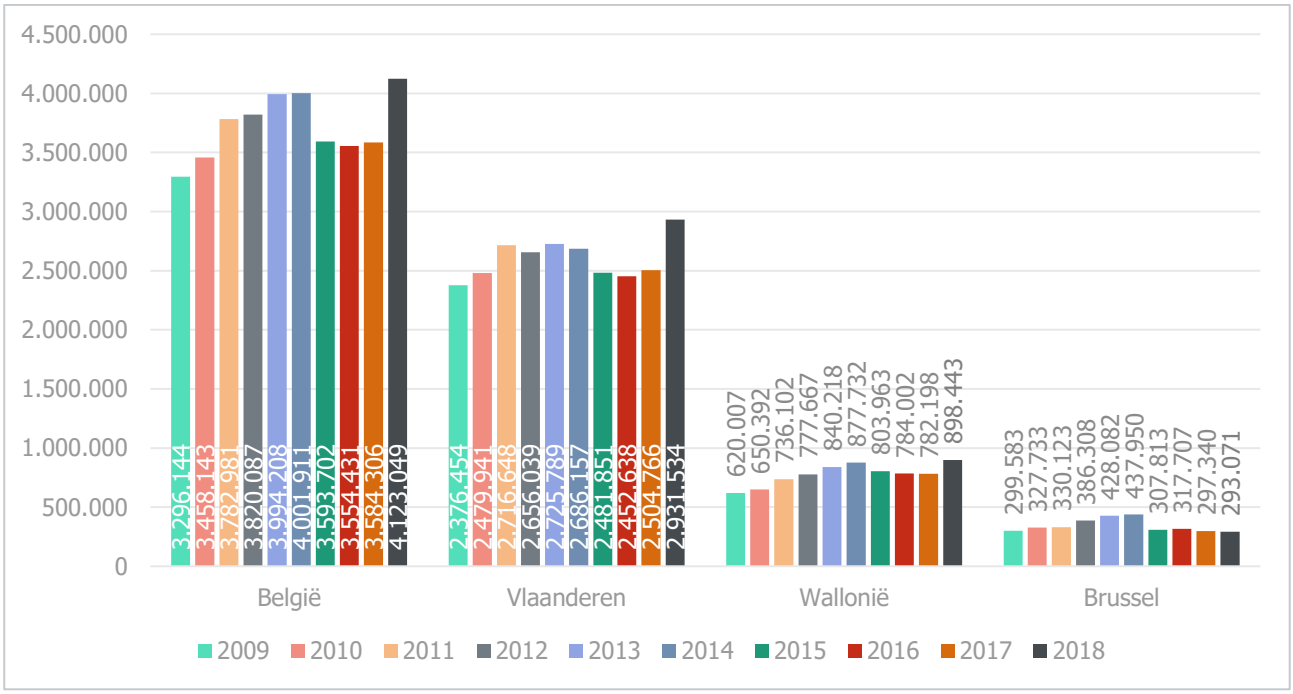
Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

Het gaat hier niet om processen-verbaal van waarschuwing of om onmiddellijke inningen, maar enkel om de 'normale' processen-verbaal. Dit zijn de pv's die de politie opmaakt, en vervolgens doorstuurt naar het politieparket. Het parket beslist vervolgens welke stappen ondernomen moeten worden.

We zien sinds 2013 een duidelijke stijging van het aantal opgestelde processen-verbaal, zowel op nationaal als gewestelijk niveau. Afgelopen jaar zien we een plotse daling van het aantal vaststellingen op nationaal niveau. Deze daling is het meest uitgesproken in Vlaanderen en Wallonië. Door deze daling in Wallonië ligt het aantal vaststellingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hoger dan in Wallonië. Vlaanderen blijft onveranderd koploper.

Figuur 13 bevat informatie over het aantal onmiddellijke inningen dat door de politie opgesteld werd, zowel op nationaal niveau als opgesplitst naar de verschillende gewesten.

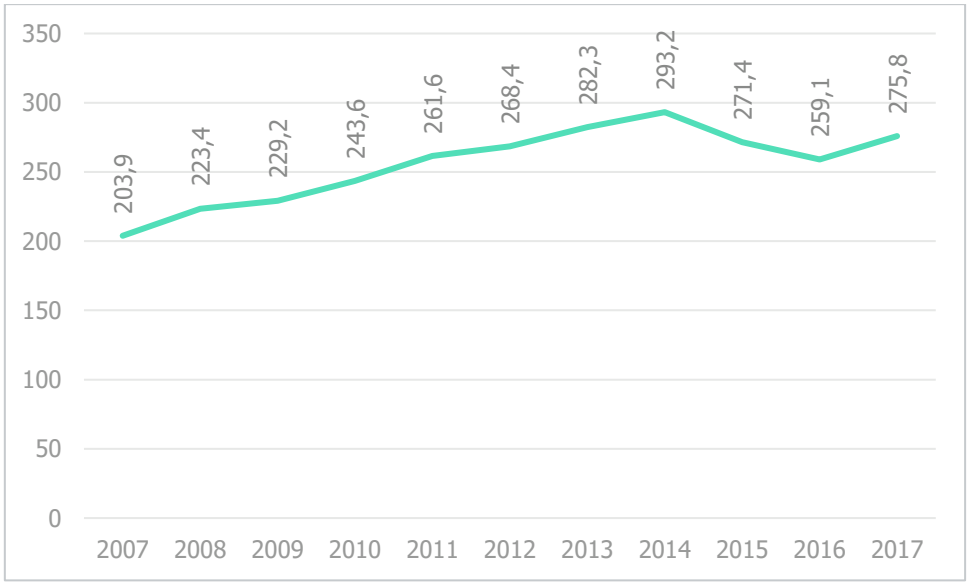
Figuur 13: Evolutie van het aantal onmiddellijke inningen in België en per gewest (2009 – 2018)



Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

Het aantal onmiddellijke inningen was de afgelopen jaren redelijk stabiel op nationaal niveau. Hoewel het aantal processen-verbaal in 2018 daalde, nam het aantal onmiddellijke inningen toe. Deze trend is zichtbaar op nationaal niveau alsook in Vlaanderen en Wallonië. Dit kan eenvoudig worden verklaard: wanneer er minder processen-verbaal zijn, is het waarschijnlijk dat er meer vaststellingen worden afgehandeld via onmiddellijke inningen.

Figuur 14: Opbrengst van de onmiddellijke inningen in miljoen euro (2007 – 2017)



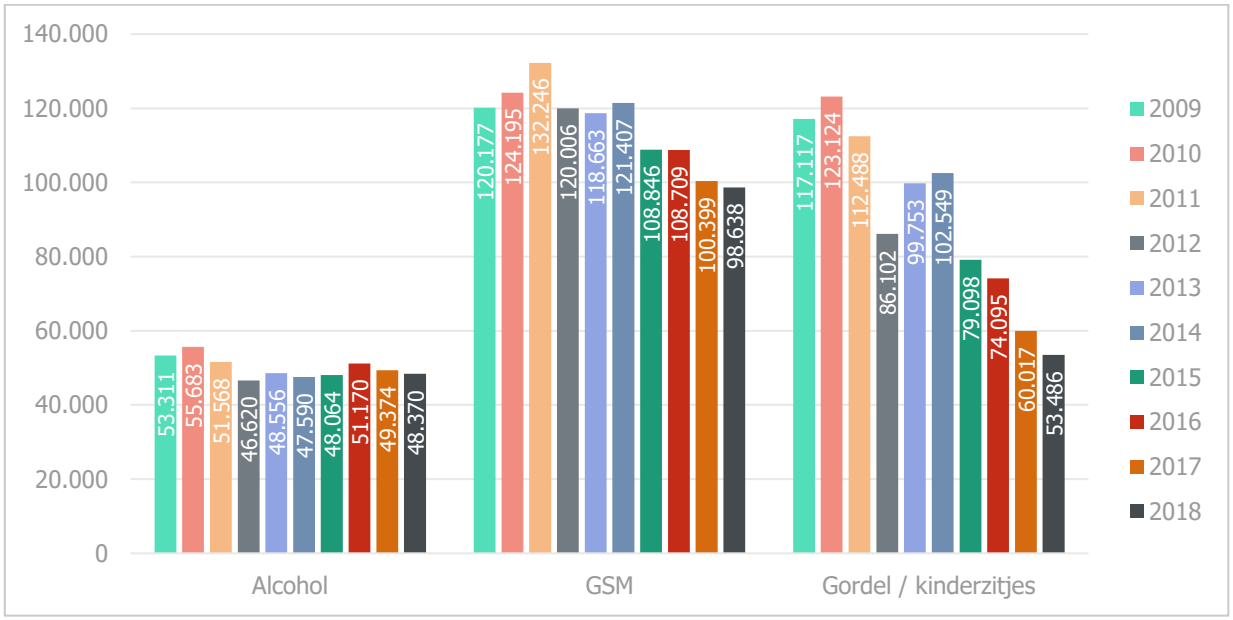
Bron: FOD Financiën, infografie Vias institute

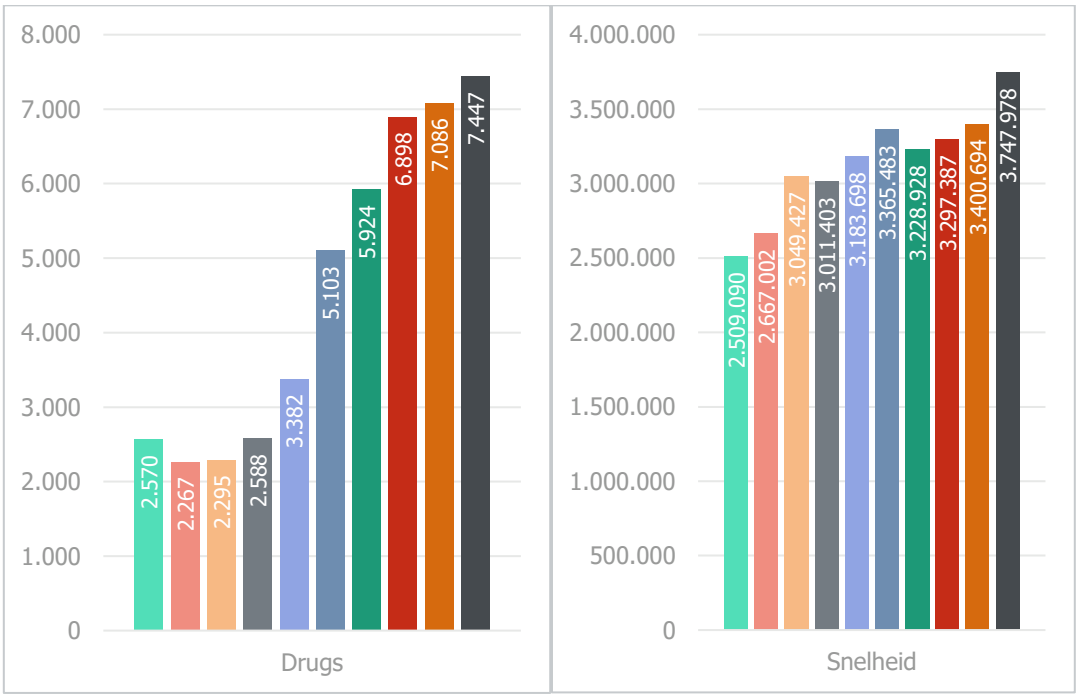
De jaarlijkse opbrengst van de onmiddellijke inningen wordt bijgehouden door de Federale Overheidsdienst Financiën. De cijfers worden in **Figuur 14** weergegeven. De opbrengst stijgt tot en met 2014 en gaat dan terug in dalende lijn. Mogelijk kan deze daling deels worden verklaard door de daling in het aantal onmiddellijke inningen in 2015, 2016 en 2017. In dat geval, zouden de inkomsten voor het jaar 2018 moeten stijgen aangezien het aantal onmiddellijke inningen is gestegen, zoals voorgesteld in **Figuur 13**.

In 2017 brachten de onmiddellijke inningen € 275.772.097 op. Het gaat hier om de effectief geïnde bedragen, en dus niet om het bedrag van de uitgeschreven onmiddellijke inningen, waarvan we veronderstellen dat dit nog hoger ligt dan dat van de effectief geïnde onmiddellijke inningen.

In **Figuur 15** geven we weer hoeveel overtredingen met betrekking tot snelheid, alcohol, GSM, gordel/kinderzitje en drugs vastgesteld werden door de politie. Omdat er grote verschillen zijn in aantal voor de verschillende soorten overtredingen, werden deze in drie aparte grafieken ondergebracht.

Figuur 15: Evolutie van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, het gebruik van de GSM tijdens het rijden, het incorrecte gebruik van de gordel/kinderzitjes en overdreven snelheid (2009 – 2018)





Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

Alcohol

Het aantal vaststellingen voor overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol bleef stabiel doorheen de jaren en het gedrag van de bestuurders is over de jaren heen weinig veranderd (Focant, 2016). Uit deze meest recente gedragsmeting blijkt 2,7% van de Belgische bestuurders te rijden met een hogere bloedalcoholconcentratie dan wettelijk is toegestaan. In 2007 bedroeg dit aandeel net geen 2% maar sinds

2009 schommelt het aandeel bestuurders onder invloed rond 2,7%. Het is van belang om bij deze cijfers twee belangrijke kanttekeningen te maken. Hoewel de evolutie in het aantal processen-verbaal stabiel is, kan men vermoeden dat het aantal vastgestelde inbreuken sinds 2014 wel is gestegen. Sinds 2014[3] is het toegelaten zogenaamde samplingstoestellen te gebruiken waarbij de bestuurders in een trechter moet blazen om een snelle inschatting te kunnen maken of de bestuurder onder invloed zou kunnen zijn. De bestuurders die (bijna) geen alcohol in de uitgeademde lucht zit, worden niet onderworpen aan de klassieke controle. Dit leidt tot efficiëntere en snellere alcoholcontroles dan voorheen. Toch zien we deze evolutie niet terug in het aantal processen-verbaal. Dit kan worden verklaard door een tweede belangrijke evolutie in 2014. Er is destijds een strategische keuze gemaakt om de mogelijkheid (lees: geen verplichting) te bieden om bepaalde alcohol gerelateerde inbreuken af te handelen via een OI waarbij meestal geen proces-verbaal wordt opgemaakt. Dit geldt voor inwoners die hun domicilie hebben op het Belgisch grondgebied tot 1,2 promille en voor buitenlanders tot 1,5 promille.[4] Hierbij moet worden opgemerkt dat in geval van meerdere alcohol gerelateerde inbreuken waarbij de bestuurder in aanmerking zou kunnen komen voor een OI, dat het parket deze inbreuken zal opvolgen gelet op recidive. Helaas heeft de verdere ontwikkeling van de databases (MaCH en Mercurius) om deze inbreuken te inventariseren langer op zich laten wachten dan initieel werd ingeschat. Voorts dient ook te worden opgemerkt dat de grens van 1,2 promille geen harde grens is, parketten kunnen ervoor kiezen om in bepaalde dossiers sneller te dagvaarden.[5] Deze evoluties dienen in het achterhoofd te worden gehouden bij de interpretatie van de evoluties van het aantal processen-verbaal voor alcohol gerelateerde verkeersinbreuken.

Rijden onder invloed van drugs

De vaststellingen van het aantal bestuurders die rijden onder invloed van drugs, neemt sinds jaren toe. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de afgelopen jaren meer aandacht is gekomen voor deze vorm van rijden onder invloed (e.g., Richeval et al., 2018; Wille et al., 2018) en de vaststellingsprocedure minder omslachtig is gemaakt wat het aantal vaststellingen ten goede komt. In 2010 werd het opsporen van drugs gemakkelijker gemaakt, onder andere met de invoering van de speekseltest. Dat verklaart de sterke stijging in het aantal vaststellingen, voornamelijk sinds 2013 (+175% sinds 2009).

Helaas zijn er weinig data voorhanden met betrekking tot de prevalentie van bestuurders die onder invloed van drugs rijden. We kunnen momenteel enkel vaststellen dat het aantal inbreuken stijgt maar deze stijging kan niet per definitie louter worden verklaard door een toename in het gebruik. Wanneer we kijken naar zelf-gerapporteerd gedrag valt wel op dat meer personen verklaren dit gedrag te hebben vertoond. 12% van de jongeren (18-34-jarigen) geeft toe maandelijks onder invloed van drugs te rijden.[6] In Brussel (20%) en Wallonië (17%) rapporteren jongeren nog vaker dit gedrag te hebben vertoond dan in Vlaanderen (7%).

Afleiding

Met betrekking tot afleiding in het verkeer door het gebruik van een gsm, blijft het aantal vaststellingen relatief stabiel over de jaren heen. Uit de meest recente gedragsmeting (Riguelle & Roynard, 2014) blijkt dat 3,3% van de bevolking tijdens een rit is afgeleid door hun gsm, zowel het toestel in de hand houden of aan het oor.

Snelheid

Overtredingen van de snelheidslimiet worden het vaakst vastgesteld. Het gaat om overtredingen die vastgesteld worden met vaste of mobiele camera's. We zien bijna een verdubbeling van het aantal vaststellingen van snelheidsovertredingen sinds 2009 met meer dan 30%. Snelheid blijft dan ook de belangrijkste prioriteit op het vlak van verkeersveiligheid, zoals gelezen kan worden in het nationaal veiligheidsplan 2016-2019.[7]

In 2018 was er een toename in het aantal vaststellingen van snelheidsinbreuken in vergelijking met 2017. Wanneer we de data bekijken van de Federale Politie, zien we vooral een toename bij de vaststellingen van

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

[4] Zie: https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/wetgeving_en_reglementering/onmiddellijke_inningen

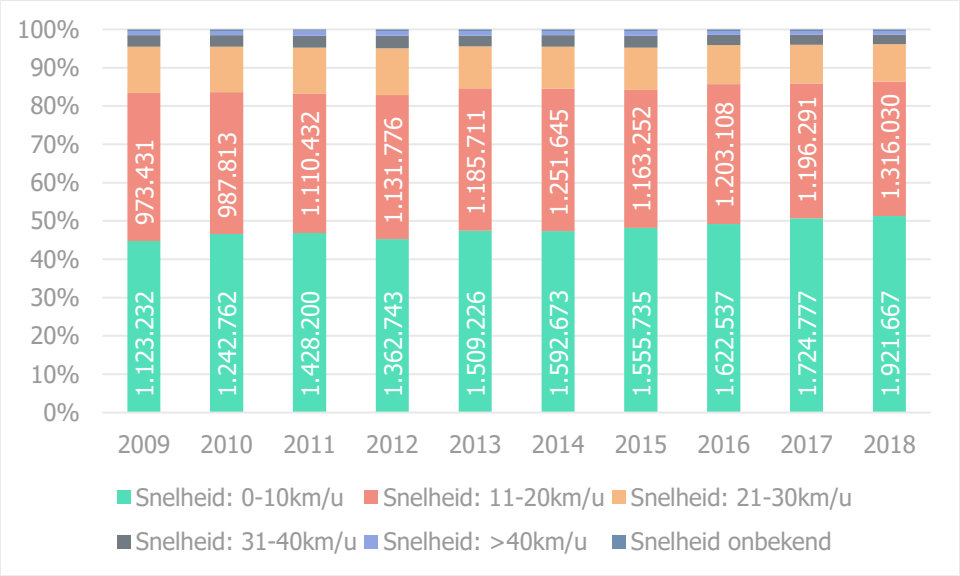
[5] Zie: omzendbrief nr. 8/2006 van het college van procureurs-generaal bij de hoven van beroep, geraadpleegd via: https://www.wegcode.be/pdf/COL/COL08-2006.pdf

[6] Zie de nationale ONveiligheidsenquête: https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/nationale-verkeersonveiligheidsenquete-2019/

[7] Zie: www.politie.be/5998/nl/over-ons/geintegreerde-politie/het-nationaal-veiligheidsplan

0-10km/u te hard en 11-20km/u te hard, zie **Figuur 16**. Wanneer we de evolutie bekijken in het aantal vaststellingen zijn deze fors gestegen (2009: N = 2.096.665; 2018: N = 3.237.697) maar wanneer we deze aantallen proportioneel bekijken ten opzichte van het totaal aantal vastgestelde snelheidsinbreuken, blijft deze proportie min of meer gelijk zoals te zien is in **Figuur 16**. Deze vaststellingen tot 20 km/u te hard maakten in 2009, 84% van het totaal uit en in 2018, 86%. Deze toename kan mogelijk worden verklaard door de installatie van trajectcontroles op meerdere plaatsen in België, in het bijzonder in Vlaanderen[8], de afgelopen jaren. Door deze installaties worden zowel de kleine als de grote snelheidsinbreuken geregistreerd waardoor proportioneel alle vaststellingen zijn gestegen. Dit aantal zal naar alle waarschijnlijkheid nog verder toenemen wanneer alle installaties actief zijn.[9]

Figuur 16: Evolutie van de vastgestelde snelheidsinbreuken in de periode 2009 - 2018



Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

Gordeldracht en kinderzitjes

Vaststellingen van overtredingen op gordeldracht en het gebruik van kinderzitjes is daarentegen in dalende lijn sinds 2009 (-49%), net als overtredingen met betrekking tot het gebruik van de GSM in de wagen (-17%). Nochtans is de controle op zowel het correct gebruik van de veiligheidsgordel en kinderzitjes en op het gebruik van mobiele toestellen een nationale prioriteit. Uit de gedragsmetingen van Vias institute blijkt de laatste jaren dat het draagpercentage van de gordel nog blijft stijgen van 86% in 2010 tot 95% in 2018 (Lequeux & Pelssers, 2018).

Voor alle typen overtredingen kunnen we stellen dat een stijging of daling van het aantal vaststellingen niet de facto een stijging of daling van het aantal overtredingen weergeeft. Even vaak gaat het om een wijziging in het opsporingsbeleid van de politie, waardoor bepaalde overtredingen meer of minder vastgesteld worden.

Dark number

Zoals reeds gezegd, is het aantal vastgestelde overtredingen maar een fractie van het effectief aantal verkeersovertredingen. Pelssers (2018) berekende hoe groot het dark number is voor de killers in het verkeer, op basis van de attitudemetingen en gedragsmetingen die Vias institute uitvoert.

Voor rijden onder invloed van alcohol is er een dark number van 2 à 6 miljoen overtredingen, of anders gezegd: er is 1 boete voor rijden onder invloed van alcohol per 58.824 afgelegde kilometer die men onder invloed van alcohol reed. Die men onder invloed van alcohol reed. Voor gordeldracht ligt het dark number tussen 10 miljoen en 17 miljoen overtredingen. De auteur berekende dat er 1 boete is voor rijden zonder het dragen van de gordel per 83.333 km. Tot slot is er een dark number voor snelheidsovertredingen van 162 à 170 miljoen, er is 1 boete voor te snel rijden per 3.969 km.

[8] Zie bijvoorbeeld: https://www.benweyts.be/nieuws/steeds-meer-trajectcontroles-voor-minder-verkeersdoden
[9] Via de website van het AWV kan de status van de installaties worden geraadpleegd: https://wegenenverkeer.be/trajectcontrole

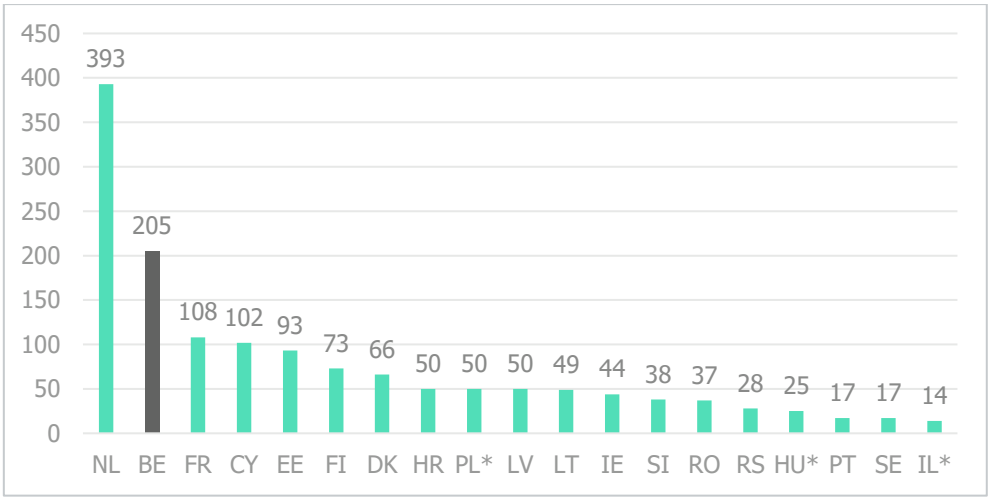
2.2 De Europese vergelijking

In het PIN Flash 31 rapport van de European Transport Safety Council (2016) wordt getracht om het niveau van verkeershandhaving tussen Europese lidstaten te vergelijken. Dit onderdeel van het rapport is dan ook grotendeels op deze publicatie gebaseerd. Handhavingscijfers van de verschillende EU-landen vergelijken is geen sinecure, aangezien de cijfers veel meer weerspiegelen dan alleen maar het aantal overtredingen dat bestuurders begaan. De prioriteiten die gelegd worden door politiediensten en de vervolgende diensten, maar ook de recherchecapaciteit van de politie en het aantal uitgevoerde controles en vele andere factoren beïnvloeden de cijfers. Hierover hebben we weinig informatie voorhanden. De cijfers die hieronder gepresenteerd worden, moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Er wordt gekeken naar snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden.

We bekijken eerst het aantal snelheidsovertredingen. Er is een algemene toename van snelheidsovertredingen in Europa, voornamelijk als gevolg van het uitbreiden van het cameranetwerk. In de landen die een sterke daling van het aantal verkeersdoden kenden (Zweden, Nederland en Finland), zien we ook een daling van het aantal snelheidsovertredingen. In **Figuur 17** wordt het aantal snelheidsboetes per 1.000 inwoners weergegeven. Het gaat om controles die afgenomen werden langs de kant van de weg en overtredingen vastgesteld door flitspalen.

Figuur 17: Totaal aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners, door politiecontroles en flitspalen in Europa (2015)



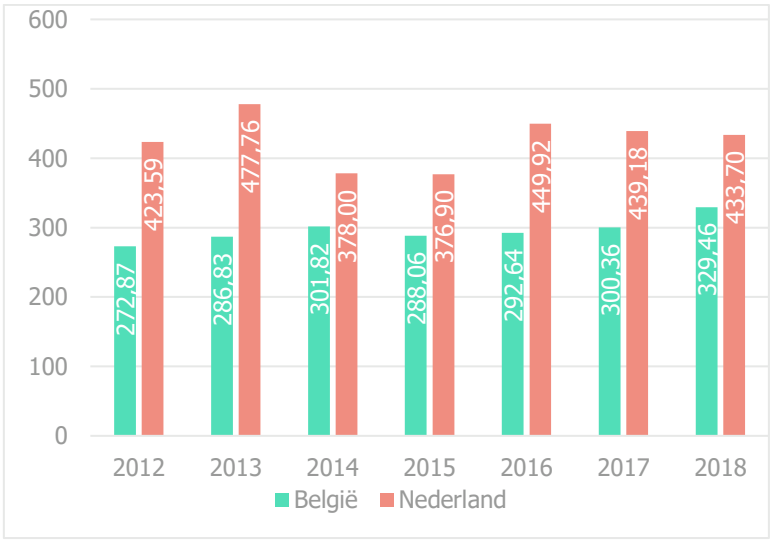
* data van 2014

Bron: European Transport Safety Counsel (2016), infografie Vias institute

Nederland heeft het hoogste aantal snelheidsboetes per 1.000 inwoners: in 2015 werd er 6.6 miljoen boetes uitgeschreven. Daarna volgt België met 205 snelheidsboetes per 1000 inwoners. Het aantal boetes is uiteraard sterk afhankelijk van het cameranetwerk in een land. Zo zien we dat de mix van vaste en mobiele camera's, dummy camera's en trajectcontroles sterk varieert doorheen Europa. Zweden heeft het hoogste aantal camera's (135 camera's per miljoen inwoners), gevolgd door Ierland, Slovenië, Zwitserland en Kroatië. België heeft 180 camera's per miljoen inwoners, maar ongeveer twee derde daarvan zijn 'dummy camera's', cameraboxen waar geen camera inzit. Het gebruik van camera's om snelheidslimieten af te dwingen is moeilijk vergelijkbaar tussen landen. Sommige landen hebben een hoge dichtheid aan camera's maar ze werken maar een aantal uur per dag. Andere landen hebben minder camera's maar bedienen ze voor langere perioden.

Om de evolutie te vergelijken voor de snelheidsinbreuken tussen Nederland en België in de periode 2012 – 2018, dient het aantal inbreuken te worden afgezet naar het inwonersaantal. Zoals in bovenstaande figuren is er gekozen om deze fractie uit te drukken in het aantal vastgestelde inbreuken per 1000 inwoners, zie **Figuur 18**. Voor Nederland valt op dat het aantal inbreuken relatief stabiel blijft (2012: N = 424; 2018: N = 434) terwijl in België het aantal lichtjes is toegenomen (2012: N = 273; 2018: N = 329). Deze toename in België is vooral merkbaar in het laatste jaar zoals we hebben beschreven in paragraaf 2.1.

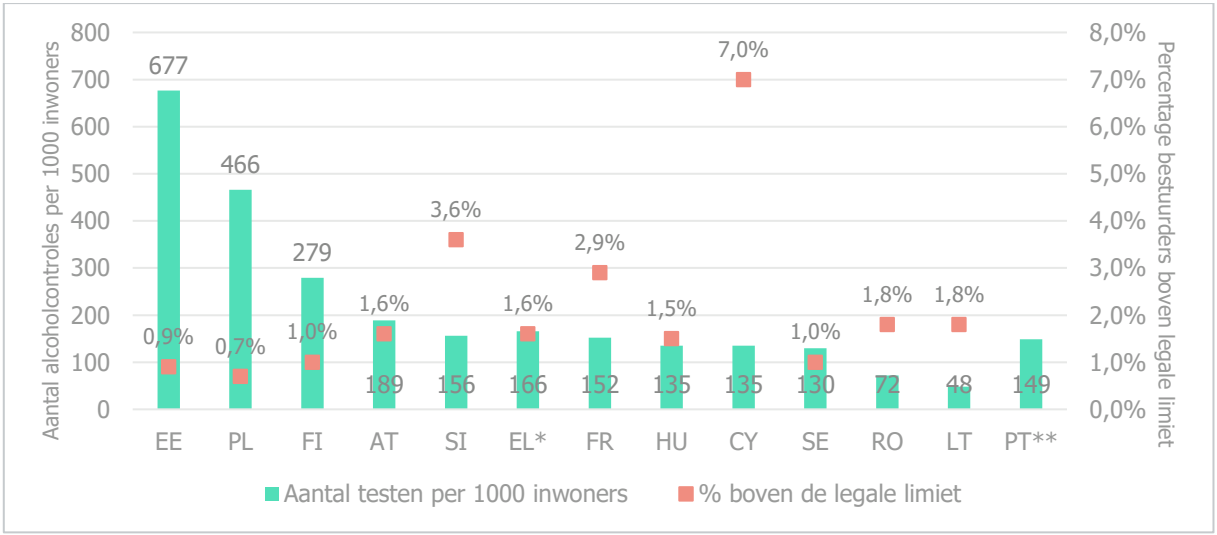
Figuur 18: Evolutie in het aantal vaststellingen van snelheidsovertredingen in België en Nederland in de periode 2012 – 2018, afgezet ten opzichte van inwonersaantallen



Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), infografie Vias institute

Met betrekking tot de alcoholcontroles, konden niet alle Europese landen data aanleveren. In **Figuur 19** zijn de beschikbare data weergegeven.

Figuur 19: Aantal alcoholcontroles per 1.000 inwoners en percentage geteste bestuurders boven de legale limiet in Europa (2015)



* data van 2014; ** data van 2013

Bron: European Transport Safety Counsel (2016), infografie Vias institute

De politiediensten in Estland, Polen en Finland zijn het actiefst in de strijd tegen rijden onder invloed van alcohol, in deze landen worden het hoogst aantal controles per 1.000 inwoners opgetekend. Bovendien zien we in Polen en Estland ook het kleinste percentage bestuurders met een alcoholgehalte boven de legale limiet. In Litouwen en Roemenië is de kans om gecontroleerd te worden op alcohol het kleinst. Hier worden jaarlijks minder dan 100 op 1.000 inwoners gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol.

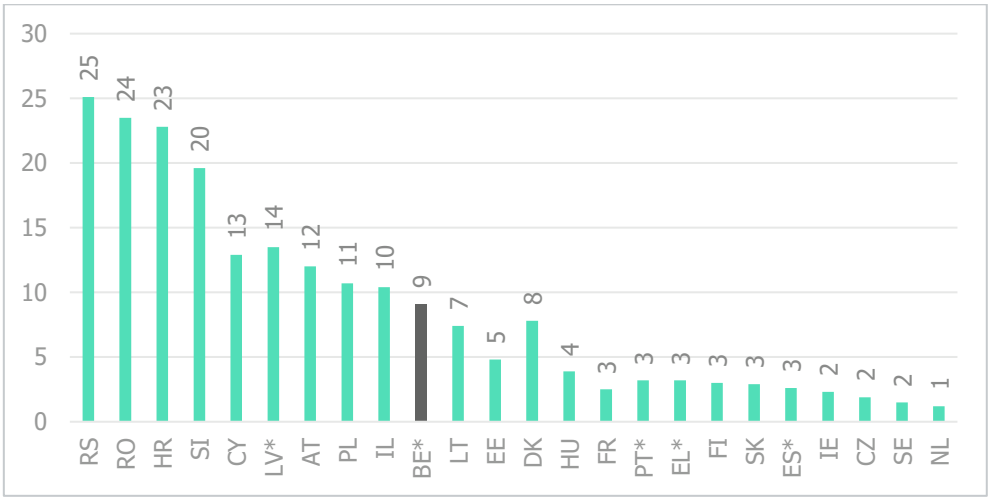
Interpretatie van deze cijfers is moeilijk, aangezien alcoholcontroles verschillend verlopen in de verschillende Europese landen. Zo worden in de meeste lidstaten willekeurige controles uitgevoerd, maar in bijvoorbeeld

het Verenigd Koninkrijk en Duitsland worden de controles gericht uitgevoerd. Ook plaats en tijdstip van controles kan verschillen tussen landen.

Gordeldracht wordt eveneens besproken in de PIN Flash. Zowel voorin als achterin de wagen was er de laatste jaren vooruitgang op het gebied van gordeldracht, hoewel Oost- en Zuid-Europese landen nog steeds slecht scoren. Op Europees niveau draagt 90% van de bestuurders en passagiers vooraan de gordel, maar slechts 71% van de passagiers achteraan klikt zijn gordel vast. In

Figuur 20 wordt het aantal boetes voor gordeldracht per 1.000 inwoners weergegeven.

Figuur 20: Aantal boetes voor het niet dragen van de veiligheidsgordels per 1.000 inwoners in Europa (2015)



* data van 2014

Bron: European Transport Safety Counsel (2016), infografie Vias institute

Het aantal boetes in verband met gordeldracht is het hoogst in Servië en Roemenië en het laagst in Nederland en Zweden (in Zweden gaat het enkel over de inzittenden voorin de wagen). België zit ergens in het midden, met 9 boetes per 1.000 inwoners.

Aangezien we weinig cijfers hebben over het aantal controles op gordeldracht, zijn deze cijfers moeilijk te interpreteren. We weten wel dat deze controles geen prioriteit zijn in de meeste Europese landen, en dat het aantal controles in de meeste landen daalde in de laatste jaren.

Tot slot kan ook telefoneren achter het stuur aangepakt worden via handhaving. **Figuur 21** toont het aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1.000 inwoners.

Figuur 21: Aantal boetes voor illegaal gebruik van de mobiele telefoon per 1.000 inwoners in Europa (2015)



* data van 2014

Bron: European Transport Safety Counsel (2016), infografie Vias institute

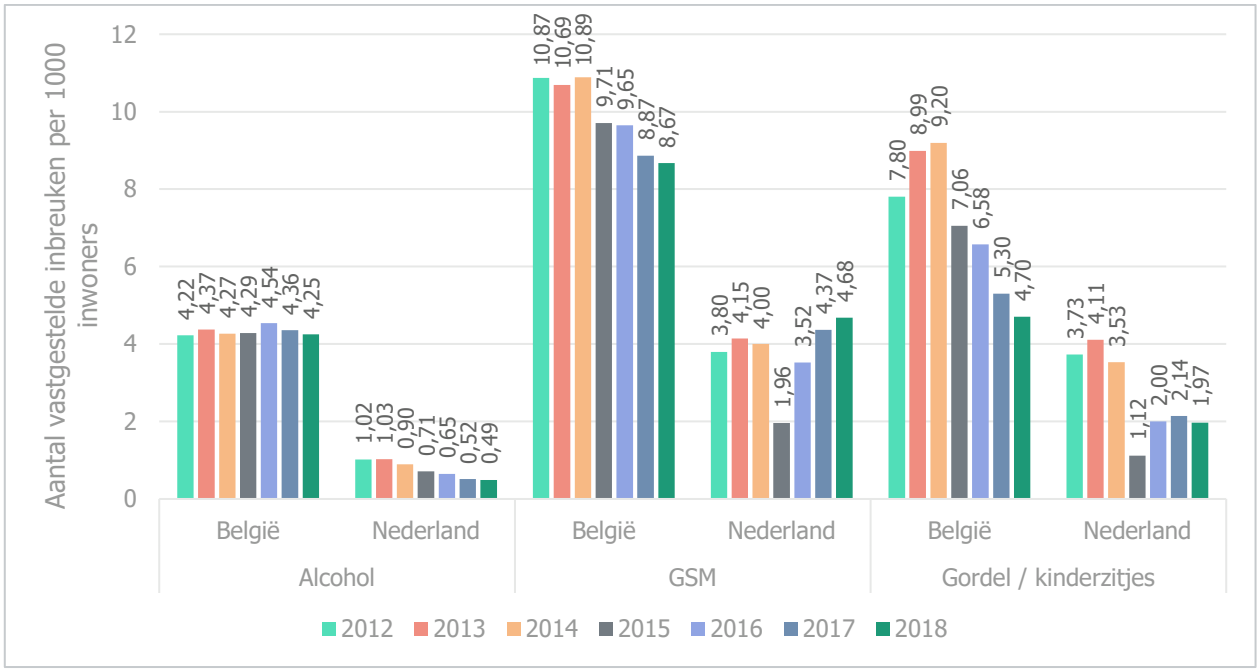
Het aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur is het hoogst in Oostenrijk en Cyprus. België staat op de vierde plaats met 11 boetes per 1.000 inwoners. In Finland en Estland waren er amper boetes voor telefoneren tijdens het rijden. Ook hier geldt weer dat vergelijken tussen landen moeilijk is, aangezien er te weinig geweten is over het handhavingsbeleid van de betreffende landen.

Wederom kan de evolutie van de vaststellingen voor rijden onder invloed van alcohol, het gebruik van de GSM achter het stuur en het niet dragen of het niet correct gebruik van de veiligheidsgordel of kinderzitjes in België worden vergeleken met de evolutie in Nederland. De proportie inbreuken is bepaald aan de hand van het inwonersaantal in beide landen. De vastgestelde inbreuken voor het rijden onder invloed van alcohol zijn over het algemeen hoger in België dan in Nederland. Hoewel het aantal vastgestelde inbreuken in België licht is toegenomen in absolute cijfers (2012: N = 46.620; 2018: 48.370) blijft het aantal inbreuken stabiel wanneer deze cijfers worden bekeken in relatie tot het inwonersaantal (2012: 4,22 vastgestelde inbreuken per 1000 inwoners; 2018: 4,25 vastgestelde inbreuken per 1000 inwoners).[10] In Nederland daalde zowel het aantal inbreuken in absolute cijfers als in gecorrigeerde cijfers naar inwonersaantallen (2009: N = 17.076 (1,02 inbreuken per 1.000 inwoners); 2012: N = 8.487 (0,49 inbreuken per 1.000 inwoners)).

Voorts valt op hoe in België het aantal vastgestelde inbreuken voor het gebruik van de GSM achter het stuur afneemt over de jaren heen zowel in absolute cijfers als gecorrigeerd naar inwonersaantallen toe, terwijl in Nederland een stijging wordt waargenomen voor deze inbreuken. Met betrekking tot het niet dragen van de veiligheidsgordel of het onjuist gebruik van de kinderzitjes is in beide landen een daling waar te nemen van het aantal vastgestelde inbreuken.

[10] Hier geldt eenzelfde opmerking met betrekking tot het vaststellen van alcohol gerelateerde feiten sinds 2014 zoals is besproken in paragraaf 2.1 van dit rapport. Voor de vergelijking tussen landen is gebruik gemaakt van het aantal opgestelde processen-verbaal.

Figuur 22: Evolutie in het aantal vaststellingen van verkeersinbreuken in België en Nederland in de periode 2012 – 2018, afgezet ten opzichte van inwonersaantallen



Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), infografie Vias institute

3 Alcoholcontroles

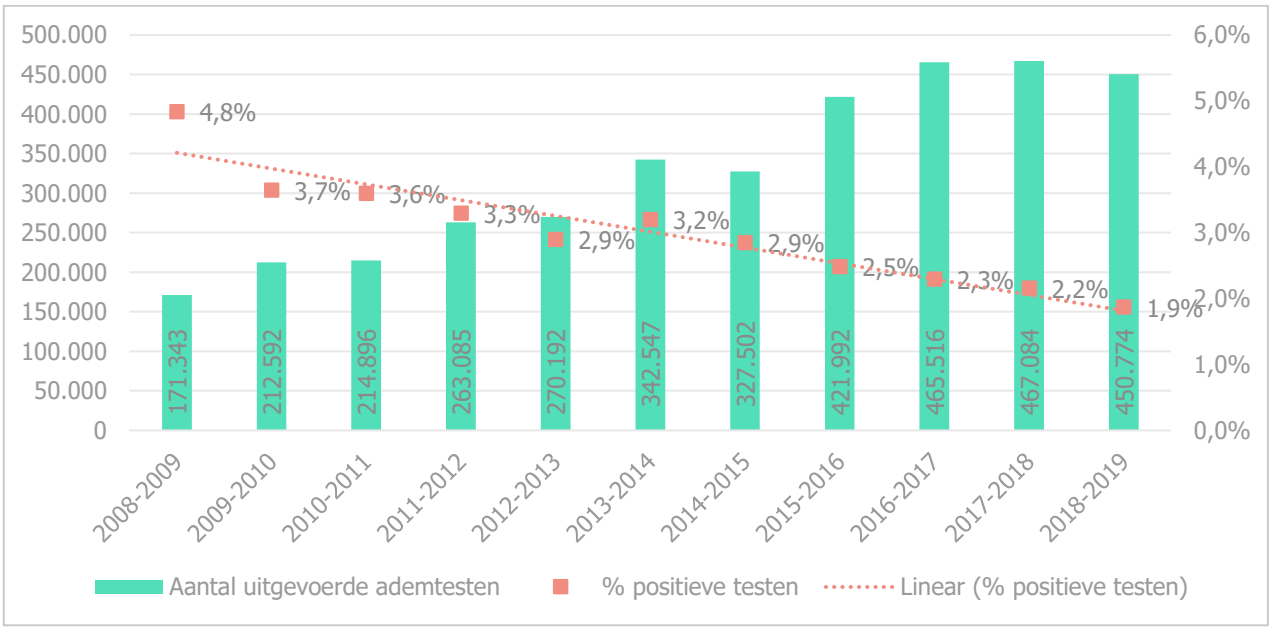
Er zijn weinig cijfers beschikbaar met betrekking tot alcoholcontroles in België. We zagen hierboven al dat het aantal alcoholcontroles dat door de Federale politie uitgevoerd wordt, stabiel blijft sinds 2009. Er wordt niet op een stelselmatige manier bijgehouden hoeveel controles er plaats vinden of welk aandeel bestuurders in overtreding is. Silverans et al. (2018) schatte dat er jaarlijks ongeveer 1,5 miljoen alcoholcontroles afgenomen worden door de lokale en federale politie samen. De enige cijfergegevens – waarbij we zowel het aantal controles als het aantal positieve testen kennen – zijn afkomstig van de BOB-controles.

In dit hoofdstuk bespreken we dus de evolutie van het aantal alcoholcontroles en het aantal bestuurders van motorvoertuigen die positief testten. Deze controles werden uitgevoerd door de politiediensten in het kader van de BOB-zomer en- eindejaarscampagnes.

We bekijken eerst de situatie op nationaal niveau, daarna splitsen ze we cijfers uit naar gewestelijk niveau. Er wordt telkens weergegeven hoeveel testen uitgevoerd werden (sinds 2008), en welk percentage van de geteste bestuurders positief testte voor rijden onder invloed van alcohol.

3.1 De nationale cijfers

Figuur 23: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten tijdens de BOB-eindejaarcampagnes en het percentage bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l op nationaal niveau (2008-2019)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

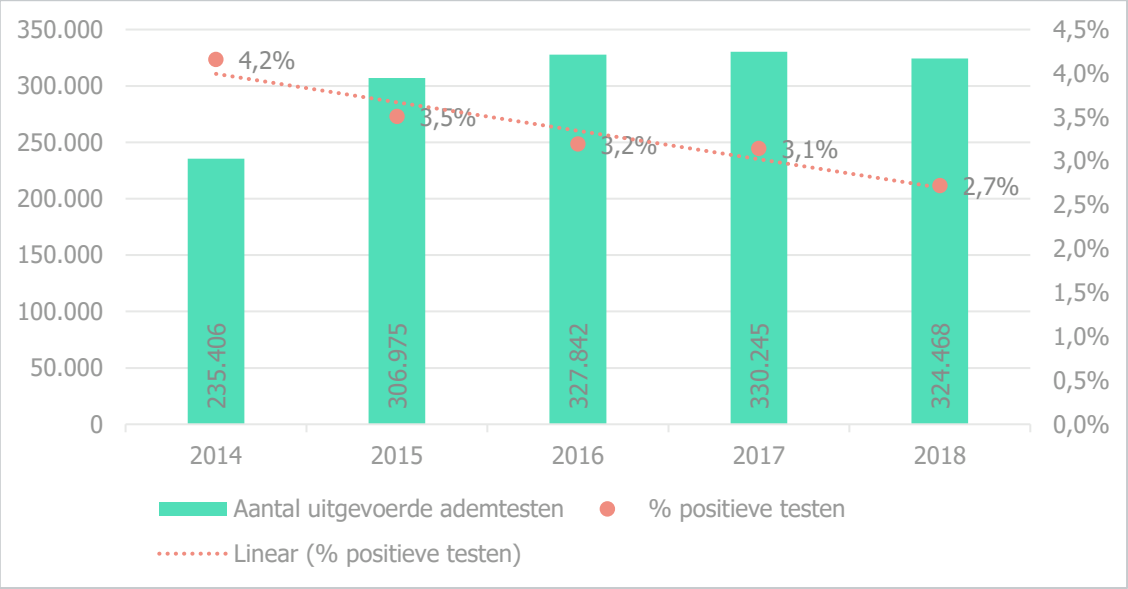
Bovenstaande figuur toont het aantal ademtesten en het percentage bestuurders onder invloed van alcohol op nationaal niveau tijdens de BOB-eindejaarscampagne. Deze cijfers hebben zowel betrekking op de controles uitgevoerd door de lokale en de federale politie.

We zien een stijging van het aantal uitgevoerde testen sinds 2008. In de periode 2016-2018 piekte het aantal controles tot meer dan 460.000, in het afgelopen jaar daalde dit aantal lichtjes tot 450.000 controles. Sinds de periode 2013-2014 is er sprake van een verdubbeling van het aantal controles sinds 2008. Wellicht is deze stijging te verklaren door gebruik te kunnen maken van zogenaamde samplers (cf. supra §2.1).

Behalve een stijging van het aantal uitgevoerde testen, toont **Figuur 23** ook een duidelijke daling van het percentage positieve testen. In 2008-2009 was 4,8% van de geteste bestuurders onder invloed van alcohol, in de periode 2018-2019 gaat het om minder dan 2%.

Hetzelfde beeld zien we terug bij de BOB-zomercampagne. Kenmerkend is het kleinere aantal controles en relatief hoger percentage personen die onder invloed van alcohol reed ten opzichte van de eindejaarscampagne. Het aantal controles is sinds 2016 min of meer stabiel terwijl het aandeel personen onder

invloed sinds 2014 dalende is, zie **Figuur 24**.**Figuur 24**: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholconcentratie boven 0,5 g/l tijdens de BOB-zomercampagne



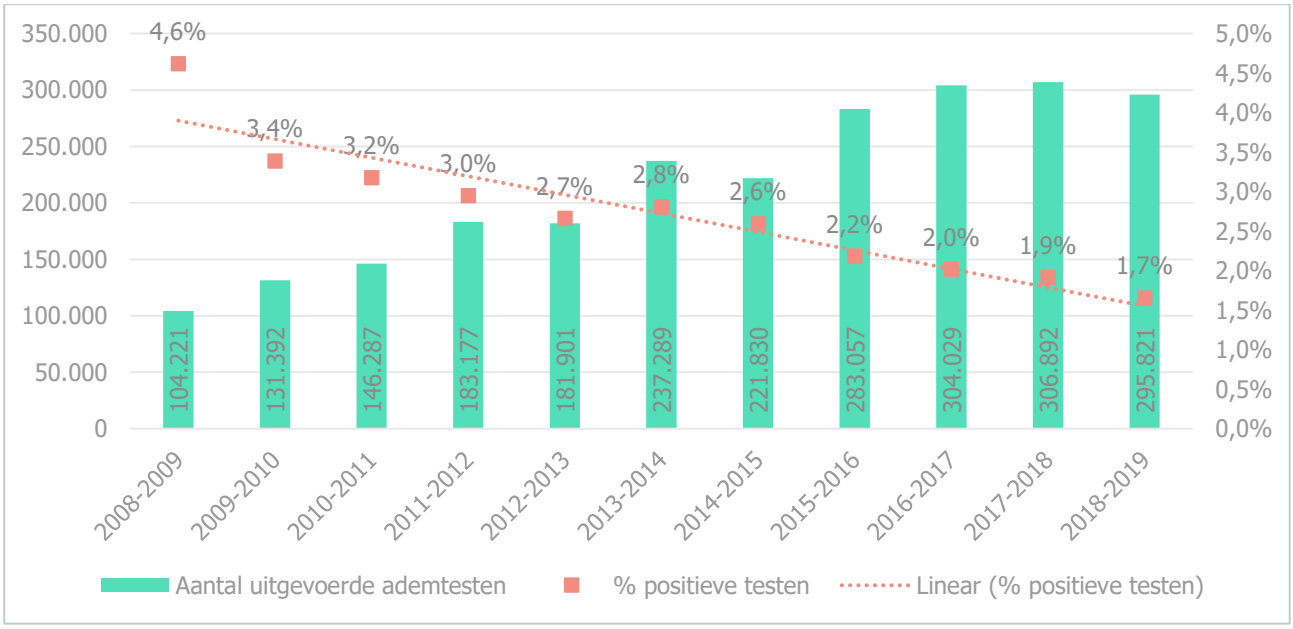
Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

3.2 Het Vlaams Gewest

In het Vlaamse Gewest zien we dezelfde tendens terug als op nationaal niveau zowel tijdens de eindejaarscampagne, zie **Figuur 25**, als tijdens de zomercampagne, zie **Figuur 26**. Het aantal uitgevoerde ademtesten verdrievoudigde bijna.

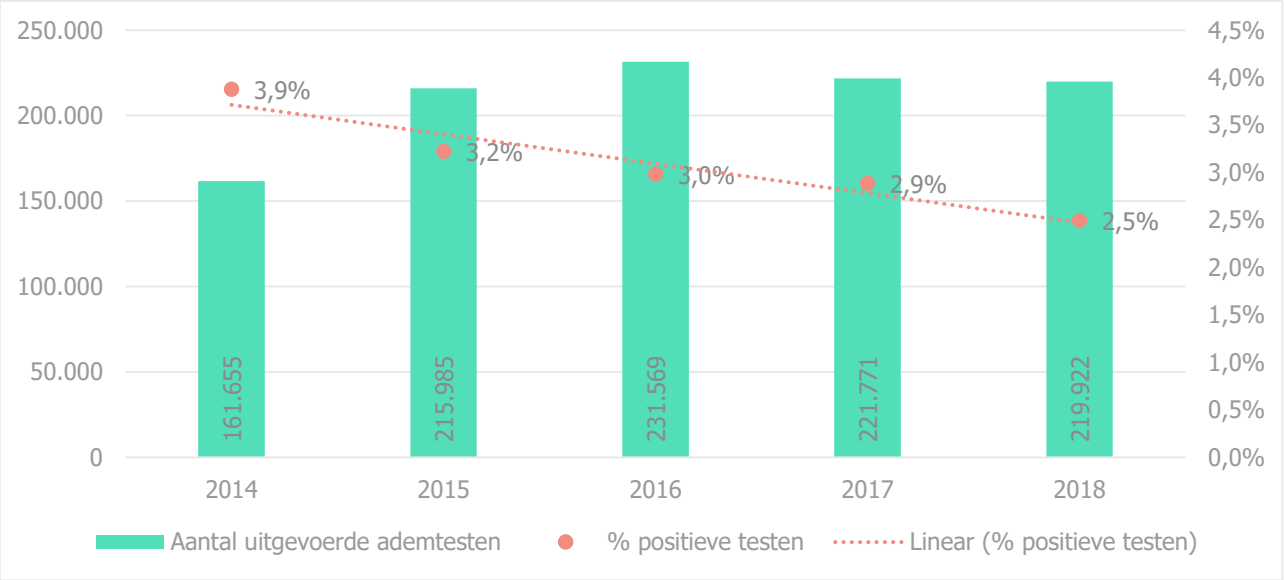
We zien verder ook een daling van het aantal bestuurders onder invloed van alcohol. In de periode 2018-2019 ging het om 1,7% van de geteste bestuurders tijdens de eindejaarscampagne. In het Vlaamse Gewest is het percentage bestuurders onder invloed dus iets lager in vergelijking met het nationale niveau. Voor de zomercampagne is dezelfde tendens zichtbaar: het aantal controles neemt toe en het percentage bestuurders onder invloed daalt over de jaren heen. Ook hier geldt dat het aandeel bestuurders onder invloed in Vlaanderen (2,5%) iets lager ligt dan voor het hele rijk (2,7%).

Figuur 25: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Vlaamse Gewest, tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2019)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

Figuur 26: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Vlaamse Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2018)

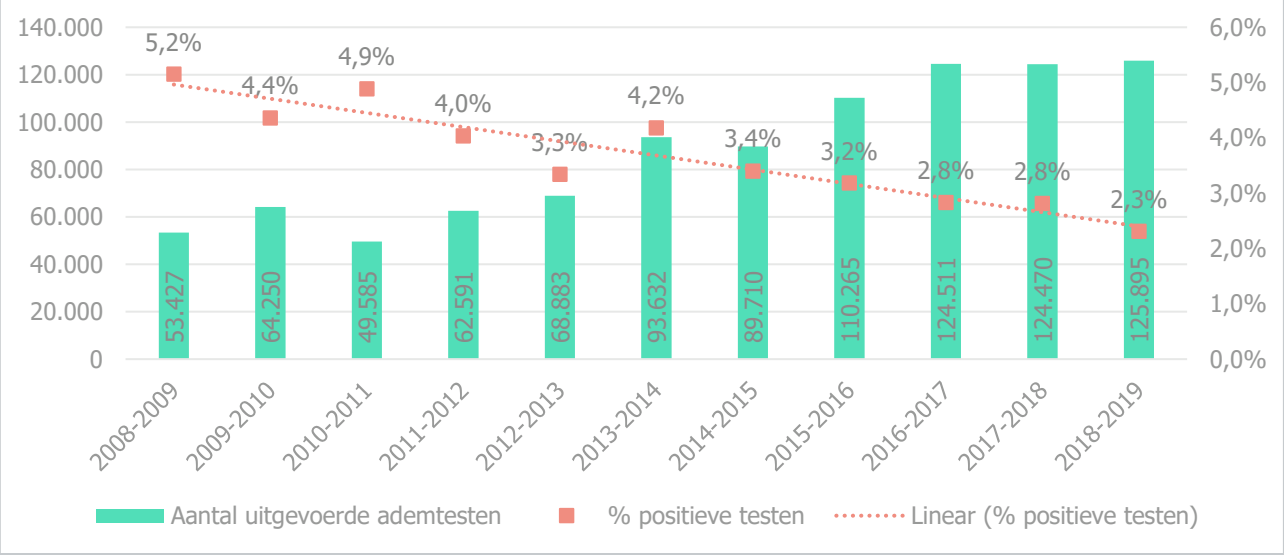


Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

3.3 Het Waals Gewest

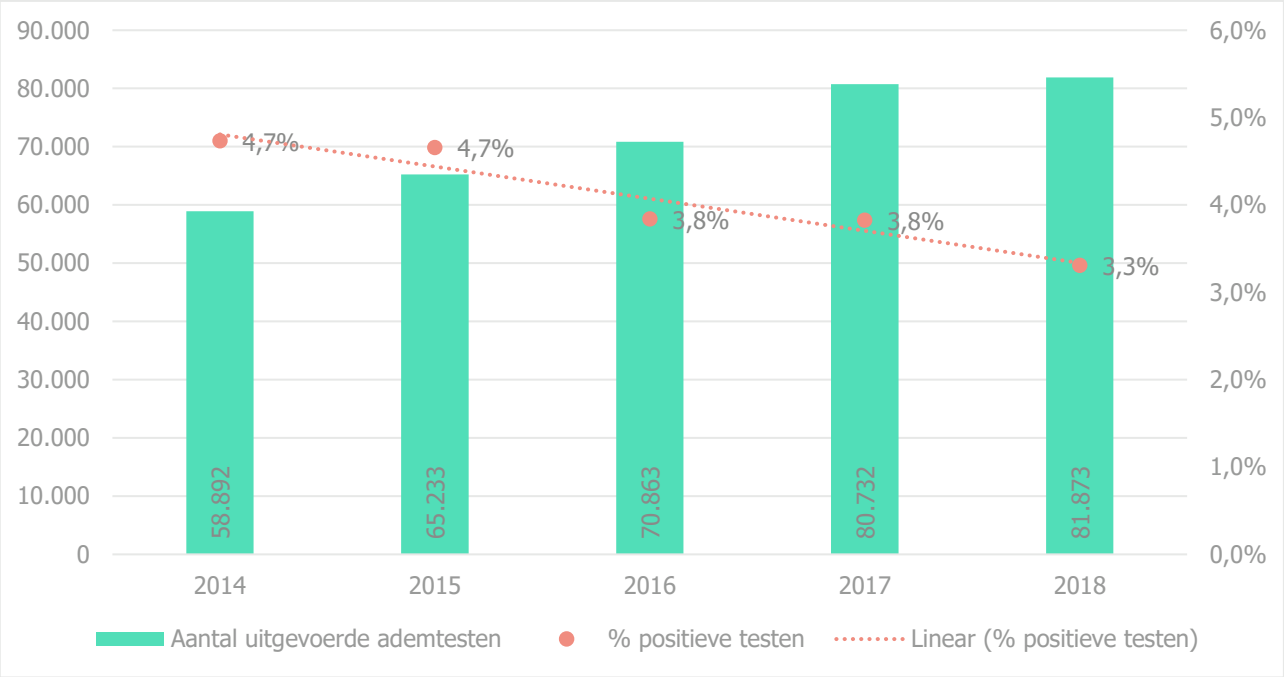
Ook in het Waalse Gewest verdubbelde het aantal uitgevoerde ademtesten, en daalde het aantal bestuurders onder invloed van alcohol, zie **Figuur 27**. Met een percentage van 2,3% geteste personen onder invloed, doen de Waalse bestuurders het iets minder goed dan de Vlaamse en Brusselse bestuurders. Dezelfde trend is zichtbaar voor de BOB-zomercampagnes waar het aantal ademtesten toenam en het aandeel bestuurders onder invloed daalde, zie **Figuur 28**. Ook hier geldt dat de Waalse bestuurders het iets minder goed doen dan de Vlaamse en Brusselse bestuurders.

Figuur 27: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Waalse Gewest tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2019)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

Figuur 28: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Waalse Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2019)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

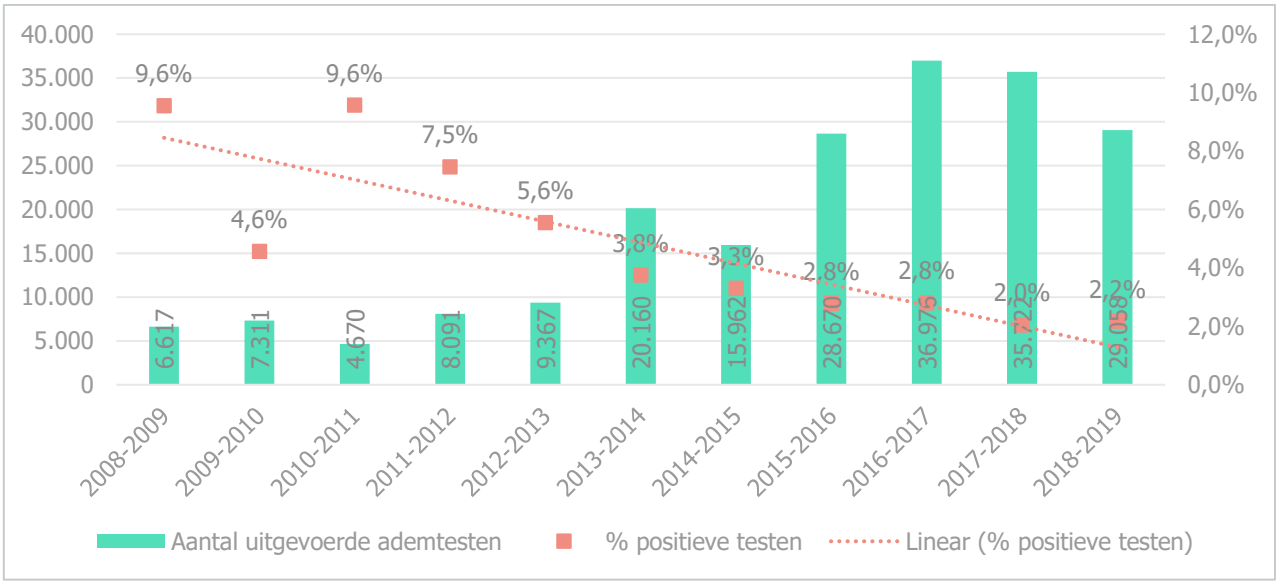
3.4 Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de toename van uitgevoerde ademtesten het meest spectaculair. Het aantal testen vervijfvoudigde sinds 2008 tot de eindejaarsperiode 2016-2017. Daarna daalde het aantal ademtesten van 35.000 naar 29.000 testen, zie **Figuur 29**. Desalniettemin daalde ook het percentage positieve testen duidelijk: van 9,6% in 2008-2009 naar 2,2% in 2018-2019. Afgelopen jaar daalde dus het aantal ademtesten maar nam ook het aandeel bestuurders onder invloed lichtjes toe. Het aandeel bestuurders onder invloed is in Brussel en Wallonië vergelijkbaar terwijl de Vlaamse bestuurders beter presteren.

De trendlijn in de figuur toont ook voor Brussel een duidelijk dalende trend (de waarschijnlijk toevallige fluctuatie van 2010-2011 niet te na gesproken) in het aantal positieve bestuurders sinds 2008. Eenzelfde redenering gaat meest waarschijnlijk op voor de kleine stijging in het aandeel bestuurders onder invloed het afgelopen jaar. Door de daling in het aantal ademtesten, neemt waarschijnlijk het aandeel bestuurders onder invloed toe.

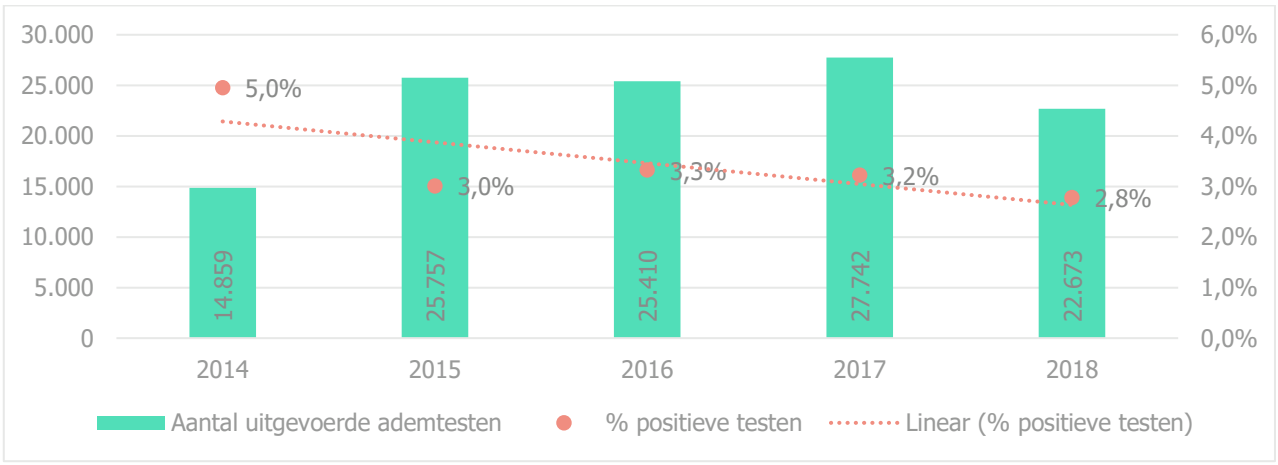
Dezelfde trend is zichtbaar voor de BOB-zomercampagne zoals weergegeven in **Figuur 30**. Het aantal ademtesten stijgt – met een kleine daling in het afgelopen jaar – en het aandeel bestuurders onder invloed daalt. In vergelijking met het nationale beeld en de andere gewesten, valt op dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vergelijken is met de nationale cijfers terwijl Wallonië het slechter doet dan het nationale beeld en Vlaanderen het beter doet.

Figuur 29: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de BOB-eindejaarcampagnes (2008-2019)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

Figuur 30: Evolutie van het totaalaantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de BOB-zomercampagnes (2014-2018)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

4 De vervolging door de politieparketten

Nadat de politie een proces-verbaal opmaakt, wordt dit overgemaakt aan het politieparket waarna zij kunnen beslissen om te seponeren, om een bemiddeling in strafzaken voor te stellen, om een verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom voor te stellen of om rechtstreeks te dagvaarden. Het politieparket staat dus in voor de vervolging van verkeersovertredingen.

In dit hoofdstuk maken we een onderscheid tussen:

- De instroom:
  - het aantal nieuwe zaken, met andere woorden de aanvankelijke processen-verbaal of elke andere eerste kennisgeving aan het politieparket die geregistreerd werden in het nationale informaticaprogramma Mammoet at Central Hosting (MaCH). Navolgende PV's worden dus niet meegeteld;
  - het aantal vereenvoudigde processen-verbaal (VPV). VPV's zijn PV's waarin de materiële elementen vervat zijn van misdrijven met een geringe ernst of waarvan de dader onbekend is, bijvoorbeeld een fietsdiefstal door onbekenden[11]. Deze dossiers worden uitsluitend elektronisch bewaard. De politie bezorgt een maandelijkse lijst van VPV's aan de Procureur des Konings, zodat deze de mogelijkheid heeft toezicht uit te oefenen en zodat hij VPV's kan opvragen.
- De afhandeling: de Procureur des Konings kan verschillende beslissingen nemen in een dossier:
  - verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom (VSBG): dit is een minnelijke schikking die het parket voorstelt aan de overtreder. Indien deze boete betaald wordt, is de zaak afgehandeld;
  - dagvaarding: het parket stelt een vervolging voor de rechtbank in en brengt de strafvordering tot stand;
  - zonder gevolg of seponering: het parket beslist om niet te vervolgen. De reden voor seponering moet steeds duidelijk aangegeven worden.
- Veiligheidsmaatregelen:
  - onmiddellijke intrekking van het rijbewijs;
  - inbeslagname van een voertuig.
- Bemiddeling in strafzaken: het politieparket kan een verkeersovertreder bemiddeling in strafzaken voorstellen. Dit houdt in dat er een alternatieve afhandeling voorgesteld wordt, bijvoorbeeld het volgen van een vorming van het team Driver Improvement bij Vias institute. We geven informatie over het aantal doorverwijzingen in dit kader naar Vias institute en de reden van de doorverwijzingen in de periode 2007 tot 2017.

Omwille van een reorganisatie valt de statistiek van het politieparket sinds jaargang 2013 onder de bevoegdheid van de statistisch analisten bij het College van procureurs-generaal. Er wordt momenteel nog gewerkt aan een methode om de gegevensverzameling te organiseren. Om die reden kunnen we geen update geven van deze cijfers.[12]

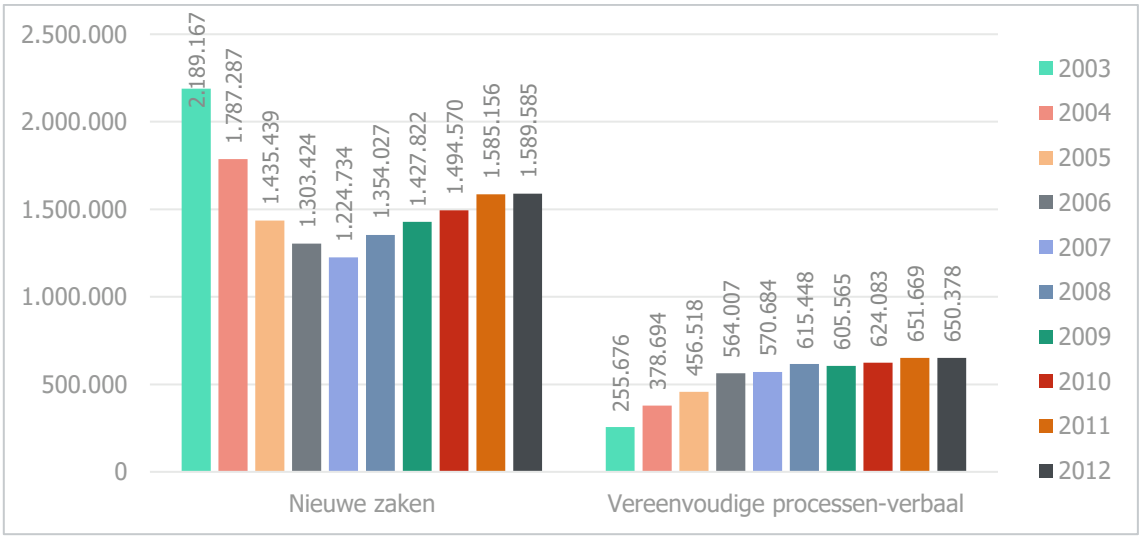
4.1 De instroom

In **Figuur 31** wordt de evolutie weergegeven van het aantal nieuwe zaken die bij de politieparketten opgestart worden. De vereenvoudigde processen-verbaal (VPV) die de politiediensten opstellen, worden maandelijks via een lijst aan het politieparket overgemaakt.

[11] http://www.lokalepolitie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie

[12] Het is voor het Coördinatiebureau statistisch analisten van het Openbaar Ministerie niet mogelijk om meer recente data te verschaffen over het aantal: nieuwe zaken, vereenvoudigde pv en sepotnering aangezien er een: "moratorium in voege [is] voor het beantwoorden van statistische vragen."

Figuur 31: Evolutie van de nieuwe zaken bij het politieparket en de vereenvoudigde processen-verbaal (2003-2012)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

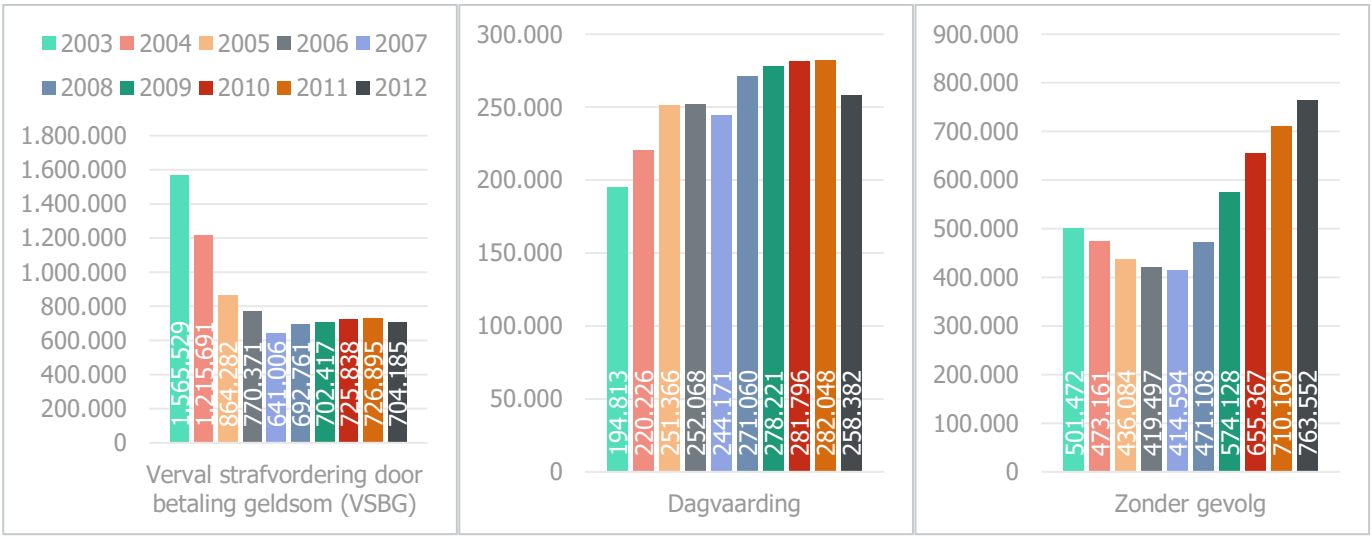
Het aantal aanvankelijke processen-verbaal ('nieuwe zaken') daalt drastisch in de periode 2003 tot 2007. Na 2007 zien we opnieuw een lichte stijging van het aantal nieuwe pv's, tot ongeveer 1,6 miljoen nieuwe zaken in 2012.

Voor de vereenvoudigde processen-verbaal, PV's waarin de materiële elementen vervat zijn van misdrijven met een geringe ernst of waarvan de dader onbekend is, zien we een ander soort evolutie in het cijfermateriaal waarover we tot nu toe over beschikken. Na een sterke stijging in de periode 2003-2007, stabiliseert de toename zich in de periode 2007-2012.

4.2 De afhandeling

Het politieparket kan een minnelijke schikking voorstellen aan de overtreder, dit noemen we het verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom. Een andere mogelijke vorm van afhandeling door het politieparket is de dagvaarding. Het politieparket kan ook beslissen om een dossier te seponeren. De schaalverdeling van de gegevens in **Figuur 32** verschilt sterkt, daarom werden drie verschillende grafieken opgemaakt.

Figuur 32: Evolutie van het aantal zaken waarin VSBG werd voorgesteld, waarin gedagvaard werd en die zonder gevolg geklasseerd werden op nationaal niveau (2003-2012)



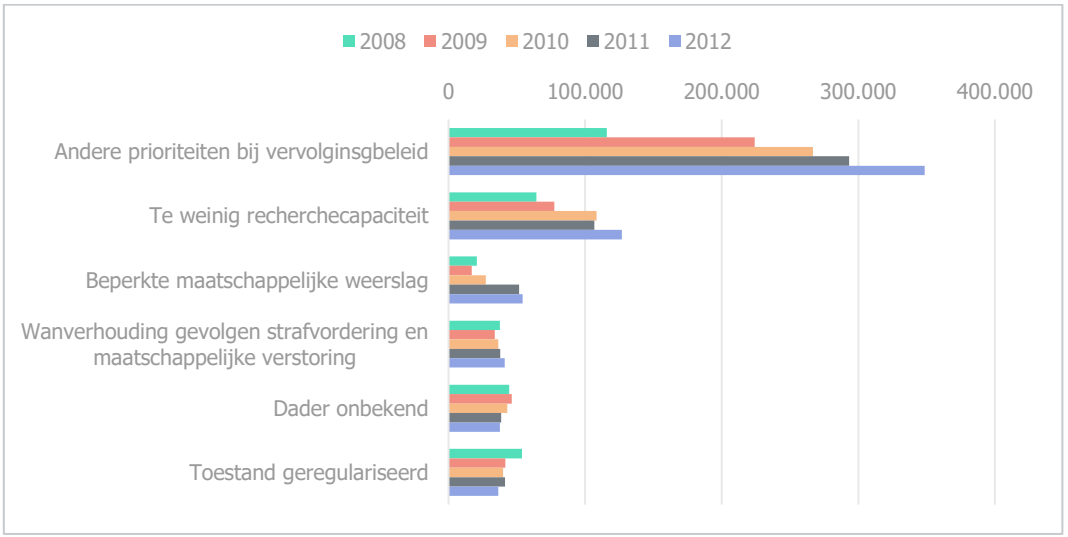
Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

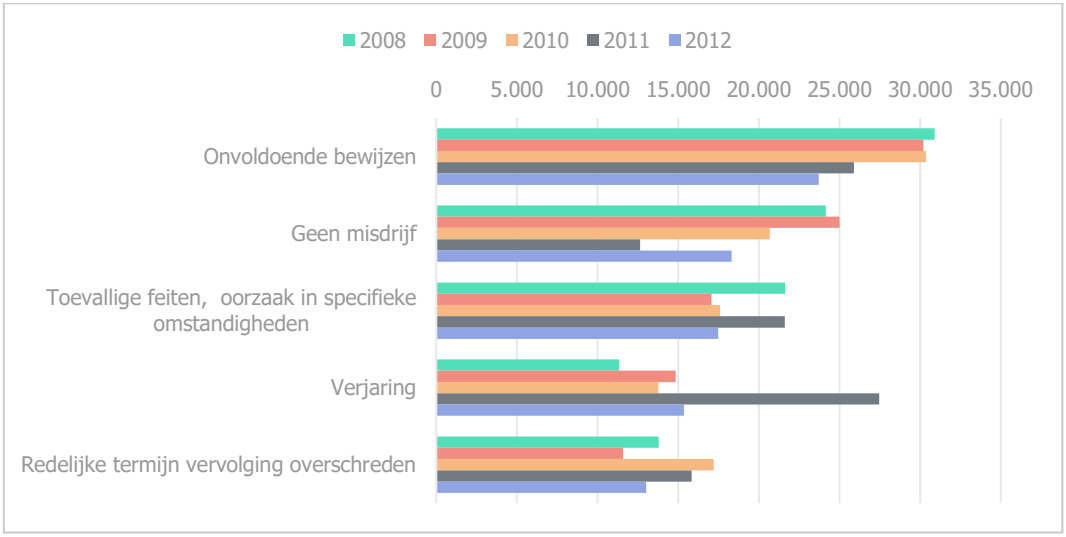
Voor het verval van strafvordering door de betaling van een geldsom (VSBG) merken we een sterke daling op in de periode 2003 tot 2007. Daarna blijft het aantal gevallen van VSBG stabiel, tot in 2012. Voor het aantal zaken zonder gevolg is een gelijkaardige evolutie vast te stellen: eerst een sterke daling van het aantal seponeringen, tot 2007. Daarna zien we opnieuw een sterke stijging, met in 2012 meer dan een kwart miljoen zaken die zonder gevolg geklasseerd werden. De redenen voor seponering worden hieronder, in **Figuur 33** weergegeven.

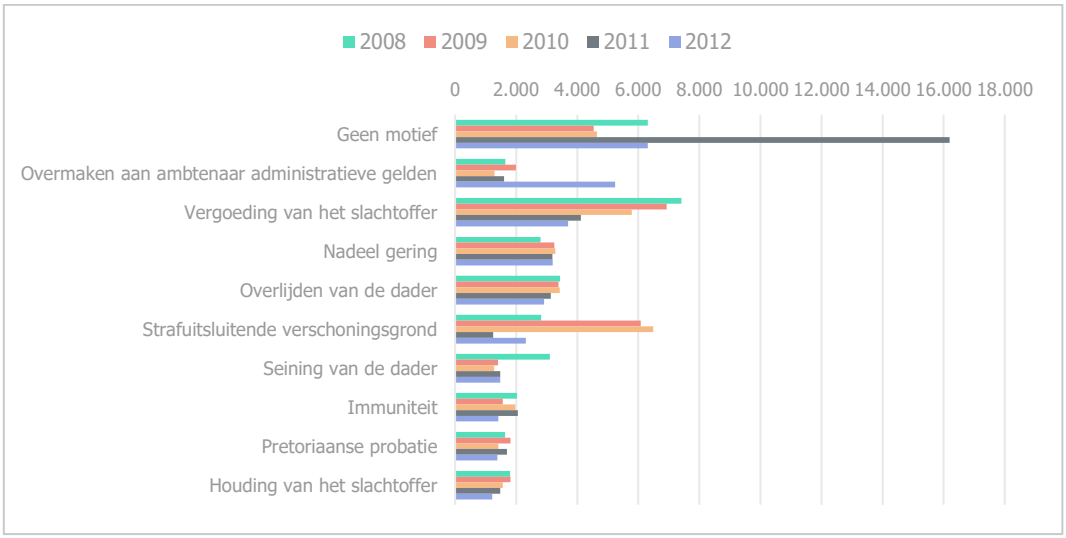
Het aantal dagvaardingen stijgt licht sinds 2003. In 2012 was er opnieuw een daling vast te stellen tegenover 2011, maar aangezien we geen cijfers hebben vanaf 2012 kunnen we niet nagaan of deze dalende evolutie zich verderzet.

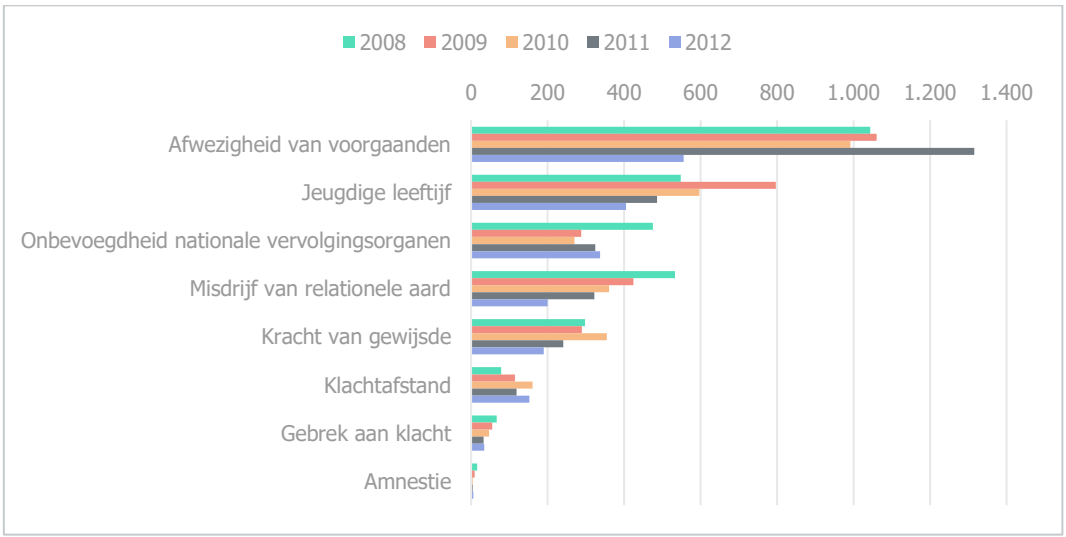
De reden voor klassering komt aan bod in **Figuur 33**. Ook hier geven we de evolutie op nationaal niveau weer.

Figuur 33: Evolutie van de reden voor een klassering 'zonder gevolg' (2008-2012)









Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie

De procureur des Konings moet steeds een motief vermelden in het geval van een klassering zonder gevolg. Het voorkomen van deze motieven wordt in de tabel hierboven gepresenteerd. De motieven werden gesorteerd naargelang het belang in 2012.

De reden 'andere prioriteiten bij vervolgingsbeleid' komt het vaakst voor. Het politieparket bepaalt welk type misdrijven voorrang krijgt, en welke misdrijven ze dus prioritair willen aanpakken. Zaken kunnen daarom

geseponeerd worden wegens 'andere prioriteiten'. In 2012 werden bijna 350.000 zaken om deze reden zonder gevolg geklasseerd.

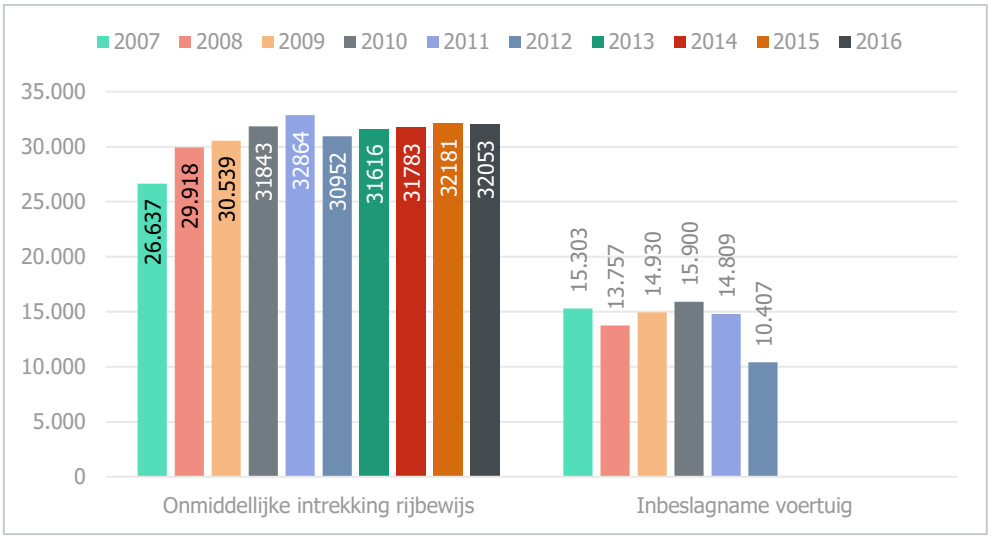
De tweede meest voorkomende reden voor sepot is 'te weinig recherchecapaciteit'. Dit betekent dat er bij de betrokken diensten onvoldoende mankracht aanwezig is om een misdrijf te onderzoeken. Deze reden voor sepot werd meer dan 125.000 keer aangehaald in 2012.

Een 'beperkte maatschappelijke weerslag' is de derde meest voorkomende reden van sepot. Deze reden wordt heel wat minder vaak aangehaald, in 50.000 zaken in 2012. Een 'wanverhouding tussen de gevolgen van strafvordering en maatschappelijke verstoring' werd genoteerd voor iets meer dan 40.000 zaken. Sepot als gevolg van een 'onbekende dader' (waarbij men dus de identiteit van de dader niet kent) maakt de top 5 van redenen voor seponering af.

4.3 De veiligheidsmaatregelen

In **Figuur 34** geven we de evolutie weer van het aantal onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs in België. We beschikken over gegevens tot 2017. Voor de inbeslagname van een voertuig hebben we geen gegevens meer na 2012.

Figuur 34: Evolutie van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en van de inbeslagname van een voertuig, op nationaal niveau (2008-2016)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie

We zien in de grafiek een initiële stijging van het aantal onmiddellijke intrekkingen, tot 2011. Daarna stabiliseert dit zich.

De procureur des Konings bij het politieparket kan ook beslissen om een voertuig in beslag te nemen. We zien een trend die gelijkaardig is aan die van de onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs. Het aantal inbeslagnames stijgt sterk, tot 2006, om vervolgens te stabiliseren. In 2012, het laatste jaar waarover we cijfers hebben, is er opnieuw een daling van het aantal inbeslaggenomen voertuigen.

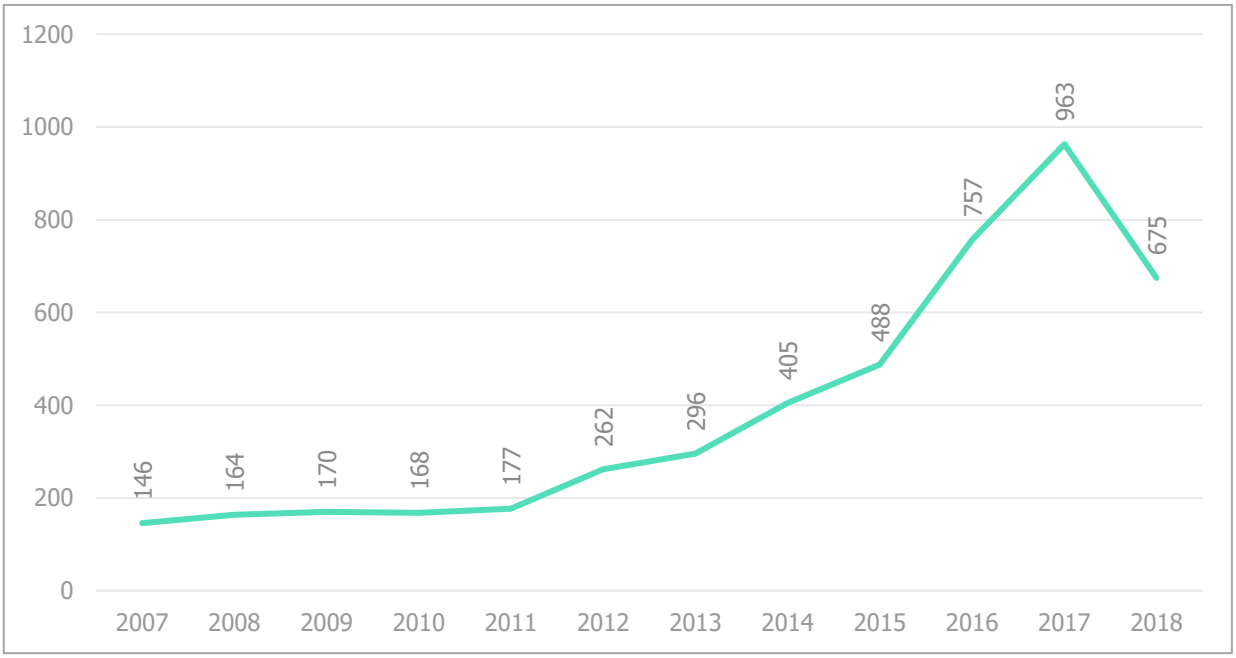
4.4 De bemiddeling in strafzaken

Hieronder geven we de evolutie van het aantal doorverwijzingen in het kader van bemiddeling in strafzaken op nationaal niveau weer. Ook de evolutie van reden van de doorverwijzing wordt grafisch voorgesteld.

De cijfers hebben alleen betrekking op de cursussen die door Driver Improvement bij Vias institute georganiseerd worden. Dit is een nationaal project dat erkend is door de Federale Overheidsdienst Justitie en opgericht werd in 1994 in het kader van de alternatieve maatregelen. Vanuit het parket en de rechtbank kan een zware verkeersovertreder of recidivist een leerproject opgelegd krijgen. Het doel van de cursus is de overtreder bewust te maken van zijn gedrag, en vooral ook van de gevolgen van zijn gedrag.

Hier bespreken we enkel het aantal doorverwijzingen op parketniveau. De doorverwijzingen op het niveau van de rechtbank (in het kader van probatie) worden behandeld in hoofdstuk 5.3.

Figuur 35: Evolutie in het aantal doorverwijzingen voor bemiddeling in strafzaken (2007 - 2018)

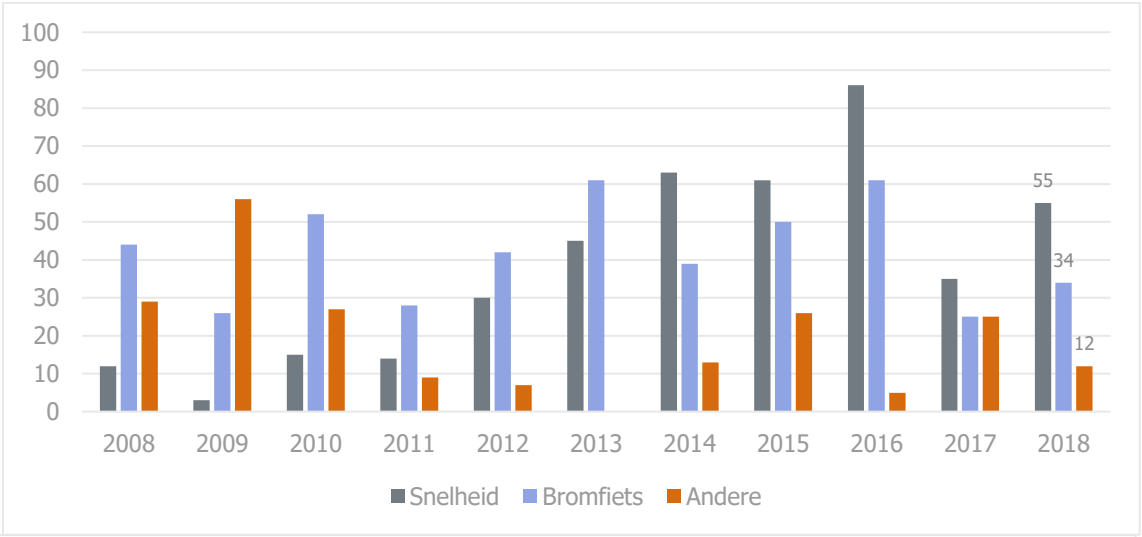


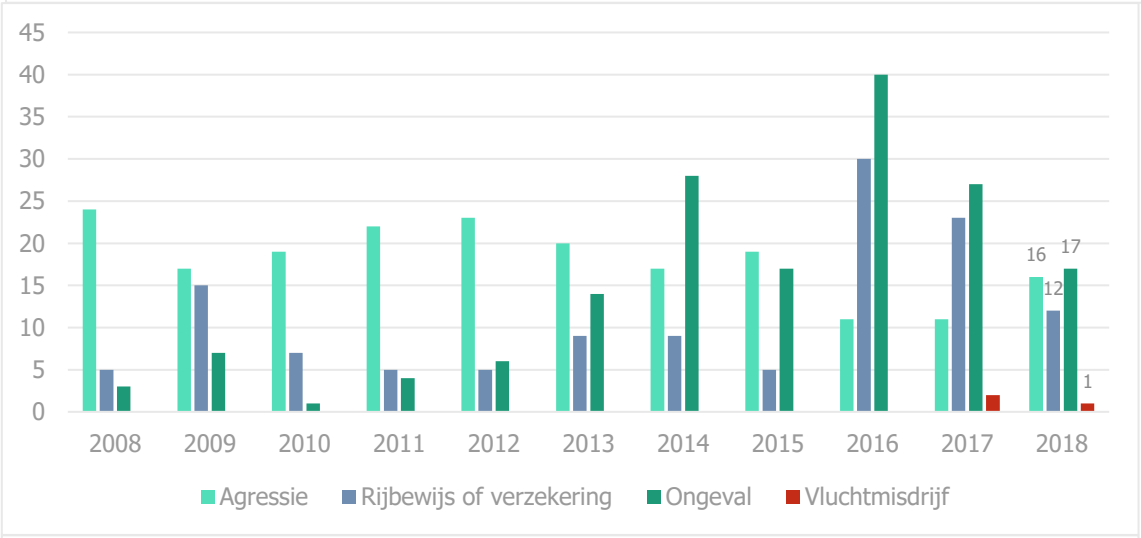
Bron: Vias institute, Driver Improvement

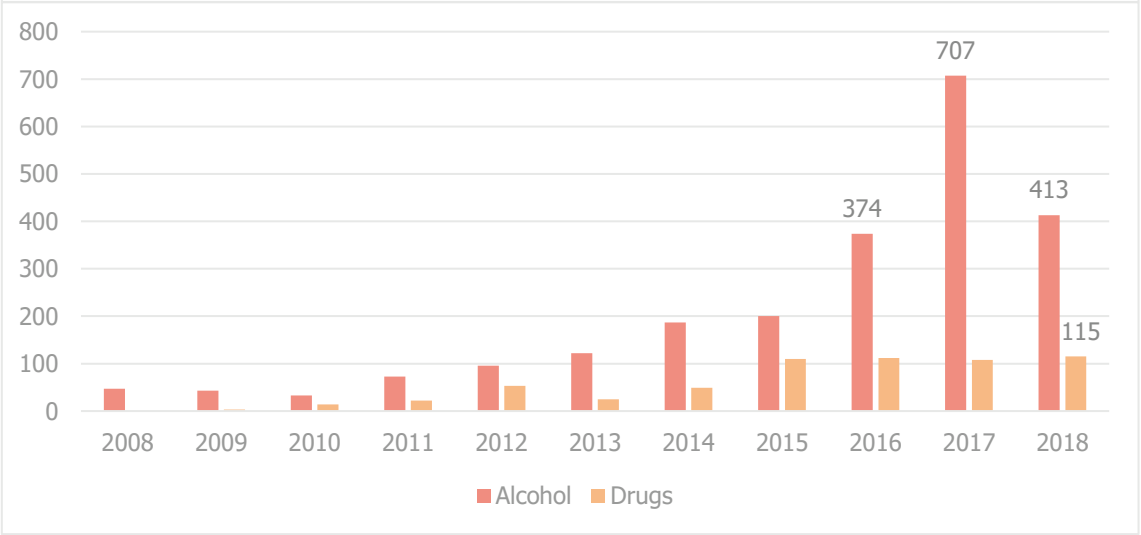
Het aantal doorverwijzingen bemiddeling in strafzaken naar Vias institute steeg sterk sinds 2011, met vooral in 2016 een grote stijging naar 757 doorverwijzingen en in 2017 tot 963 dossiers. Het laatste jaar zien we echter een daling in het aantal zaken naar 675 nieuwe zaken.

In Vlaanderen kwamen de doorverwijzingen in 2018 voornamelijk vanuit het gerechtelijk gebied Leuven (69 van de 156 doorverwijzingen) en Dendermonde (43 doorverwijzingen). In Wallonië kwam het merendeel van de doorverwijzingen vanuit het gerechtelijk gebied Aarlen (73 van 515 doorverwijzingen) en van het gerechtelijk gebied Bergen (71 van 515 doorverwijzingen).

Figuur 36: Evolutie van het aantal dossiers bemiddeling in strafzaken bij Vias institute per reden van doorverwijzing (2007-2018)







Bron: Vias institute, Driver Improvement

In deze figuur wordt de reden van doorverwijzing naar de dienst Driver Improvement van Vias institute in het kader van bemiddeling in strafzaken toegelicht. De schaalverdeling van de gegevens verschilt sterkt, daarom worden ze in verschillende figuren weergegeven.

Het aandeel cursussen met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol is het grootst in vergelijking met het totaalaantal cursussen per jaar. In 2016 waren dit er 374 (52,0%); in 2017 707 (73,4%) en in 2018 (61,2%). Het aantal dossiers met betrekking tot alcohol stijgt sinds 2011 met een substantiële stijging in 2016 ten opzichte van voorgaande jaren. In 2017 zien we het aantal en het aandeel dossiers pieken en in 2018 weer dalen naar het niveau in 2016.

Ook het aantal cursussen met betrekking tot rijden onder invloed van drugs is groot, in 2015 was er een sterke stijging in het aantal dossiers. Sinds dan blijft dit aantal stabiel. In 2017 waren er 110 dossiers op het niveau van bemiddeling in strafzaken.

In 2016 werden 86 dossiers met betrekking tot snelheid genoteerd, een stijging tegenover 2015. Ook voor dit thema gaan de dossiers in stijgende lijn sinds 2012. In 2017 daalt het aantal dossiers rond snelheid tot 34.

Het aantal dossiers met betrekking tot opgevoerde bromfietsen fluctueert doorheen de jaren. In 2016 waren er 61 dergelijke dossiers, in 2017 nog maar 24.

Voor cursussen met betrekking tot een verkeersongeval (de algemene module) zien we eveneens een sterke stijging sinds 2011, tot 28 dossiers in 2017. Het aantal dossiers met betrekking tot het rijbewijs of de verzekering steeg spectaculair doorheen de jaren, tot 24 dossiers in 2017. We tekenen in dit jaar wel een lichte daling op tegenover 2016. Voor verkeersagressie zien we dan weer een daling tot 11 dossiers.

5 De bestraffing door de politierechtbanken

De politierechtbank is de laatste schakel in de handhavingsketen. Zij beslissen over de schuld van de beklaagde en over de strafmaat.

In dit hoofdstuk maken we een onderscheid tussen:

- De instroom: het aantal betichten, het aantal veroordeelden en het aantal vrijgesprokenen. Ook de evolutie van het aantal veroordelingen voor specifieke verkeersmisdrijven komt hier aan bod;
- De uitgesproken straffen of beveiligingsmaatregelen: de gevangenisstraf (met of zonder uitstel), de werkstraf (met of zonder uitstel), de uitspraak met opschorting, de geldboete (met of zonder uitstel) en het verval van het recht tot sturen (met of zonder herstelexamens), het alcoholslot;
- De probatiedossiers: de politierechter kan in het kader van probatie onder andere ook voorstellen dat de veroordeelde een cursus volgt bij Vias institute. Het team Driver Improvement staat in voor deze cursussen.

Met de wet van 9 maart 2014 werden een aantal ingrijpende veranderingen aan het verkeersrecht uitgevoerd (De Roy, 2014). Recidive werd vanaf dit moment harder aangepakt. Bij een nieuwe overtreding binnen een periode van drie jaar na een veroordeling, wordt de straf zwaarder. Er worden telkens ook vier herstelexamens opgelegd: het theoretisch en praktisch rijexamen, en een medisch en psychologisch onderzoek.

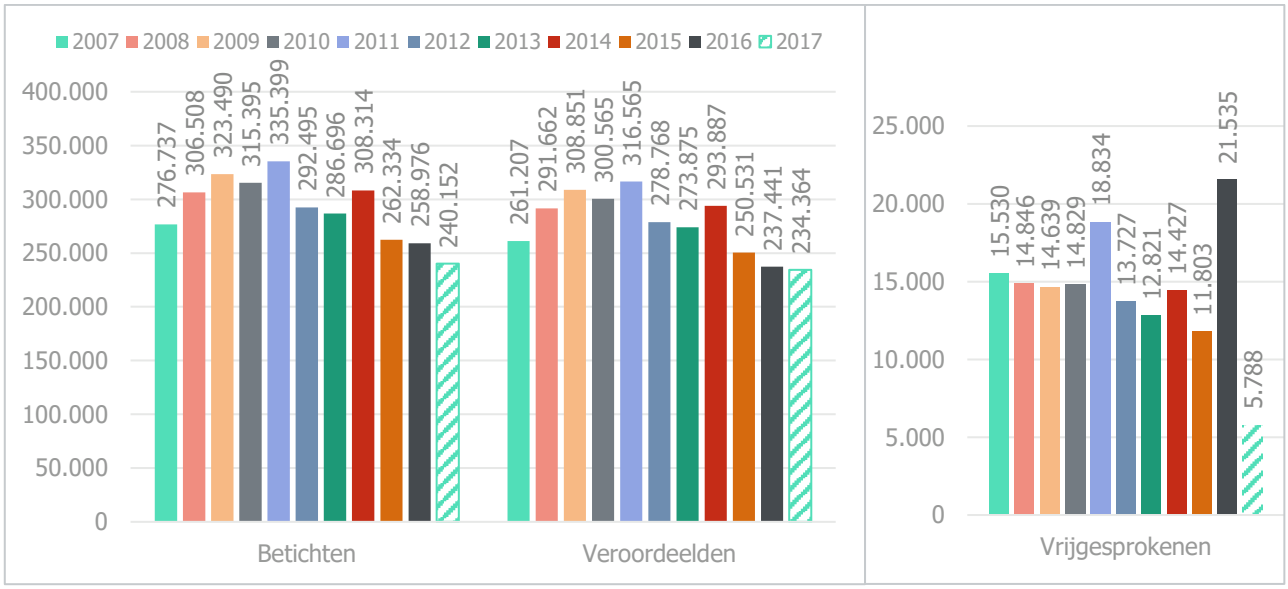
Voor het burgerlijke jaar 2017 werden gegevens voor de gerechtelijke activiteitenstatistieken van de politierechtbanken elektronisch ingezameld. Voor het ressort Luik ontbreken nog data, waardoor voor sommige grafieken in dit hoofdstuk slechts voorlopige cijfers weergegeven kunnen worden. Uitzonderlijk zal de verantwoordelijke dienst – de afdeling Statistieken van het College van hoven en rechtbanken – voor 2018 geen cijfers publiceren.[13] Wij baseren ons daarom op de meest recente cijfers (2017).

5.1 De instroom

In **Figuur 37** wordt de evolutie weergegeven van het aantal personen die beticht werden, het aantal betichten dat veroordeeld werd en het aantal betichten dat vrijgesproken werd door de politierechter, op nationaal niveau. De schaalverdeling van de gegevens verschilt sterkt, ze worden daardoor in aparte grafieken voorgesteld.

[13] Zo staat op hun website te lezen dat: "Dit jaar zal onze dienst, met het akkoord van het College, geen statistieken publiceren. Het College wil verder gaan in de ontwikkeling van statistieken van hoge kwaliteit voor alle instanties. De bedoeling is dat we vanaf volgend jaar opnieuw jaarlijkse cijfers publiceren, met de cijfers van 2018 en 2019." https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/college-van-hoven-en-rechtbanken

Figuur 37: Evolutie van het aantal betichten, veroordeelden en vrijgesprokenen op nationaal niveau (2007 - 2017)



Bron: Steundienst van het College van hoven en rechtbanken – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

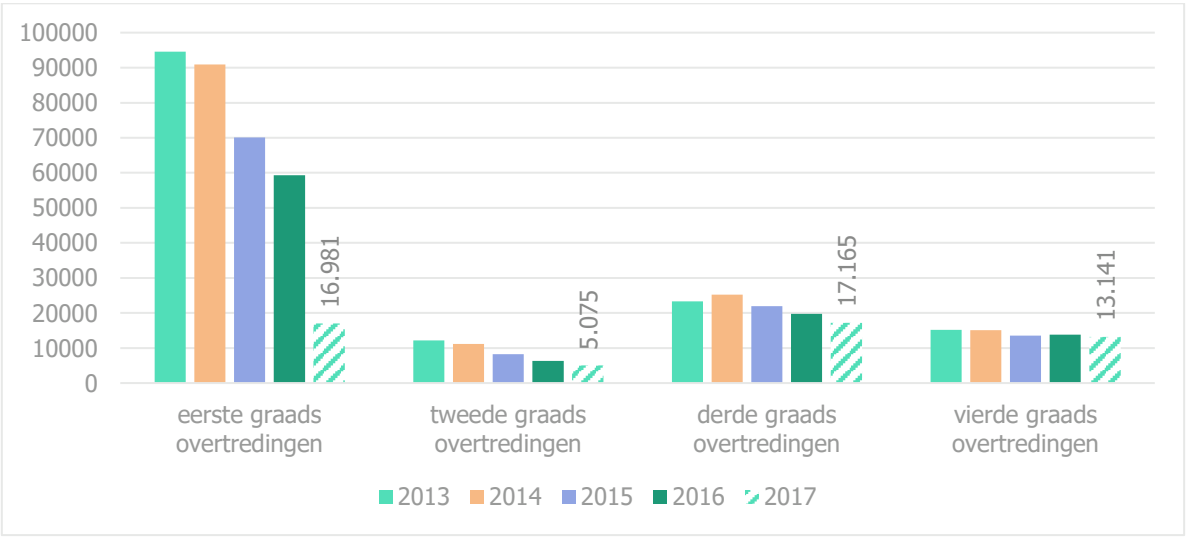
Merk op: de data van het arrondissement Luik ontbreken in de nationale gegevens van 2017. Enkel de beschikbare cijfers zijn weergegeven in de gearceerde staaf in de desbetreffende staafdiagrammen in dit rapport.

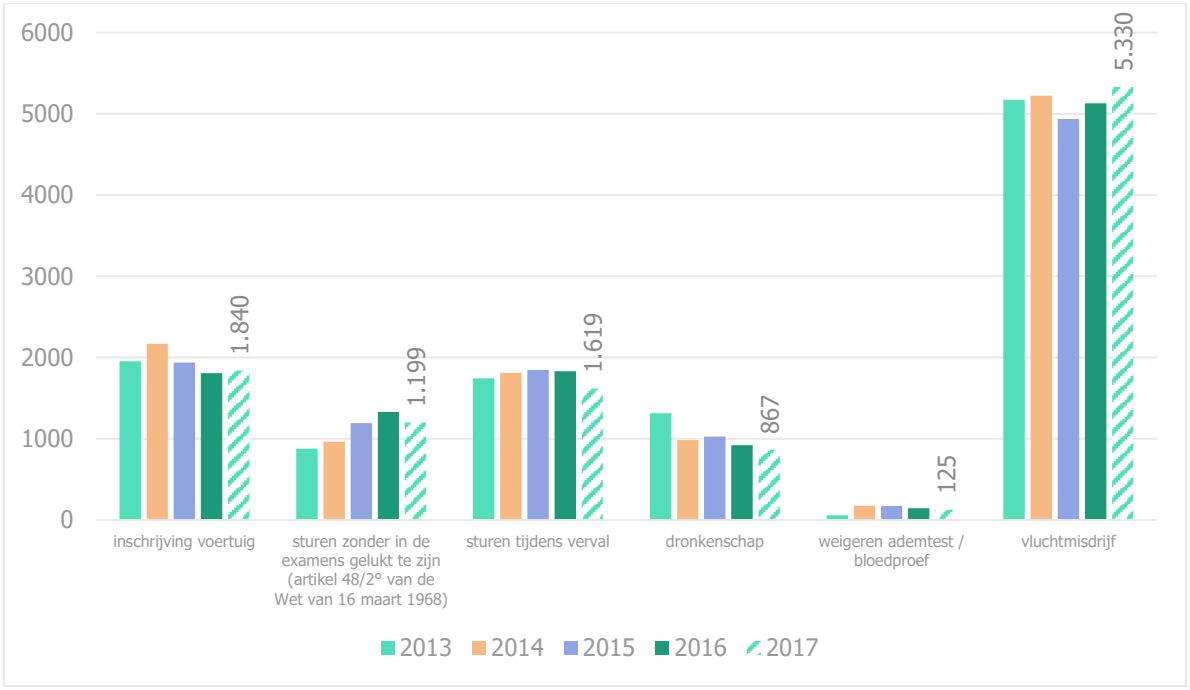
Doordat gegevens voor het ressort Luik ontbreken, kunnen we de evolutie in 2017 van het aantal betichten en aantal vrijgesprokenen niet nagaan. De voorlopige cijfers tonen aan dat de evolutie van het aantal vrijgesprokenen in stijgende lijn in elk geval niet doorzet, en dat we eerder een evolutie in tegengestelde richting krijgen.

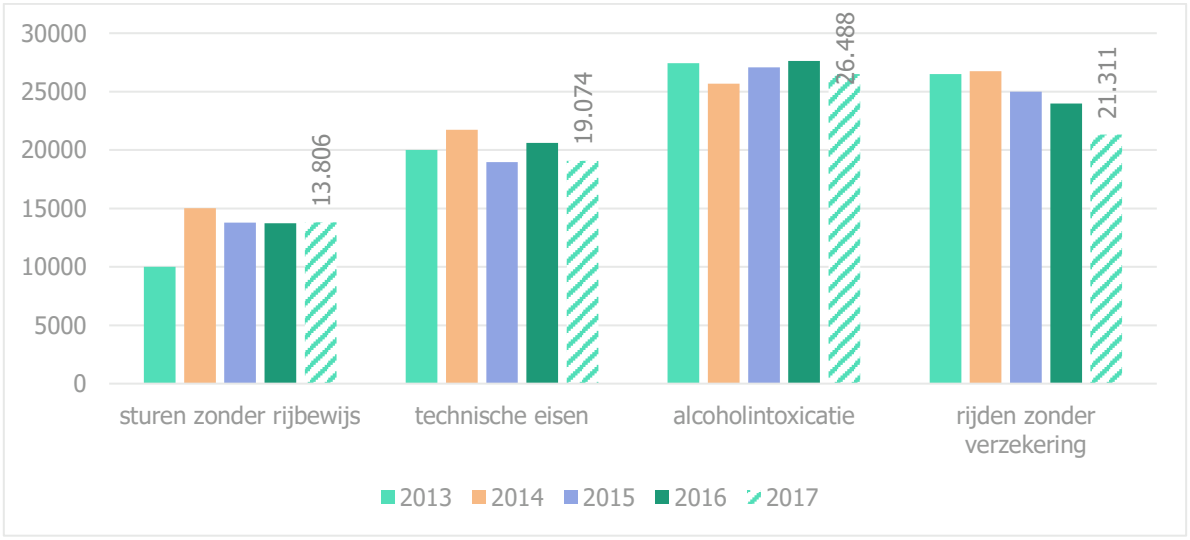
Het aantal betichten gaat sinds 2011 in licht dalende lijn. In 2016 werden bijna 260.000 personen beticht van een verkeersovertreding, in 2017 daalt dit aantal nog wat verder tot iets meer dan 240.000. Ook het aantal personen die veroordeeld werden naar aanleiding van de betichting, daalt licht sinds 2011. Voor het aantal vrijgesproken zien we eenzelfde evolutie tot 2015. In 2016 verdubbelt het aantal vrijgesprokenen echter bijna. We hebben geen verklaring voor deze evolutie. In 2017 zet de daling zich dan weer verder.

In **Figuur 38** wordt de evolutie getoond van het aantal betichten van specifieke overtredingen. De overtredingen zijn weergegeven in verschillende figuren.

Figuur 38: Evolutie van het aantal betichten op nationaal niveau (2013 - 2017)







Bron: Steundienst van het College van hoven en rechtbanken – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

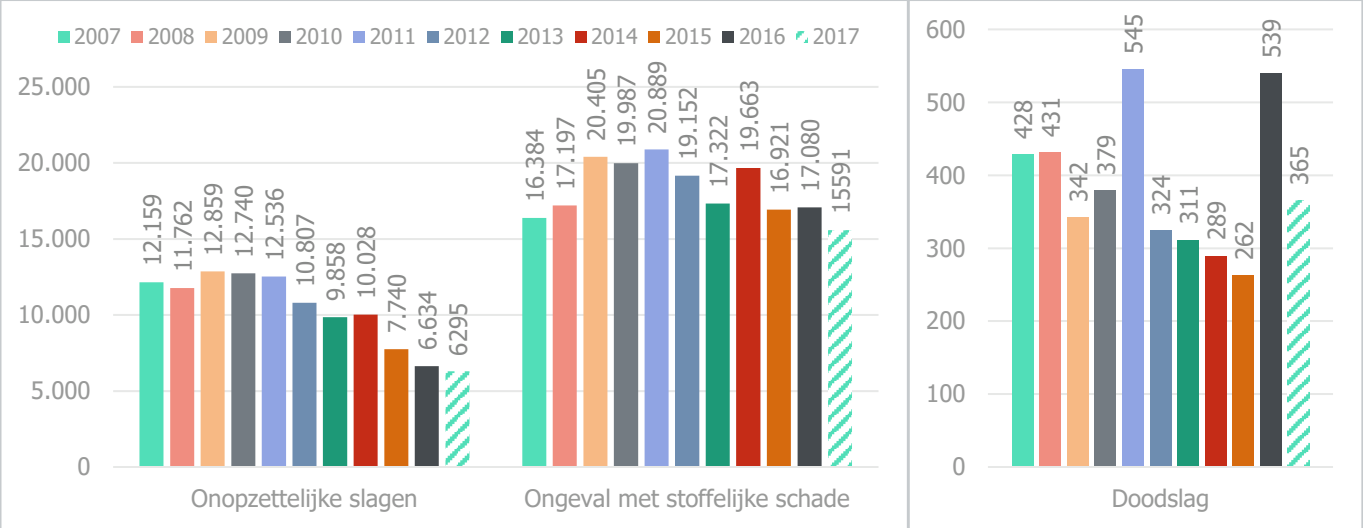
Behalve overtredingen van de eerste graad en de overige feiten valt het hoge aantal betichtingen voor *alcoholintoxicatie* op. Hiervoor waren er meer dan 26.000 betichten in 2017. Voor *rijden zonder verzekering* werden ook meer dan 21.000 betichtingen genoteerd in 2017. *Overtredingen met betrekking tot de technische eisen*, zijnde overtredingen van het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, staan op de derde plaats in de lijst van betichtingen in 2017.

Betichtingen voor *overtredingen van de derde graad* (met rechtstreeks gevaar, bijvoorbeeld niet onmiddellijk gevolg geven aan bevelen van een bevoegd persoon, kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm niet vervoeren in een geschikt kinderbeveiligingssysteem, …), *overtredingen van de eerste graad* (alle overtredingen die geen deel uitmaken van de andere categorieën), *overtredingen van de vierde graad* (met onvermijdelijk gevaar, bijvoorbeeld een bestuurder aansporen of uitdagen om overdreven snel te rijden, keren op een autosnelweg of autoweg, …) en *sturen zonder rijbewijs, scholingsbewijs of attest* komen ook zeer vaak voor.

In 2017 werden meer dan 5.000 bestuurders beticht van *vluchtmisdrijf*. Voor ongeveer evenveel bestuurders ging het om een *overtreding van de tweede graad* (bijvoorbeeld niet in staat zijn om alle nodige rijbewegingen uit te voeren, geen voorrang verlenen aan spoorvoertuigen, …).

Figuur 39 toont de evolutie van het aantal betichten voor doodslag (binnen de context van een verkeersongeval), onopzettelijke slagen en verwondingen (binnen de context van een verkeersongeval) en ongevallen met stoffelijke schade. De schaalverdeling van de gegevens verschilt sterkt, daarom werden ze in twee grafieken weergegeven.

Figuur 39: Evolutie van het aantal betichtingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval (2007-2017)



Bron: Steundienst van het College van hoven en rechtbanken – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Het aantal betichten voor onopzettelijke slagen en verwondingen daalt doorheen de jaren, net als het aantal betichten voor een ongeval met stoffelijke schade. Voor betichtingen voor doodslag binnen de context van een verkeersongeval is de evolutie minder éénduidig. We merken een daling op vanaf 2012 met een sterke stijging in 2016.

5.2 De uitgesproken straffen

De politierechter kan verschillende hoofdstraffen opleggen:

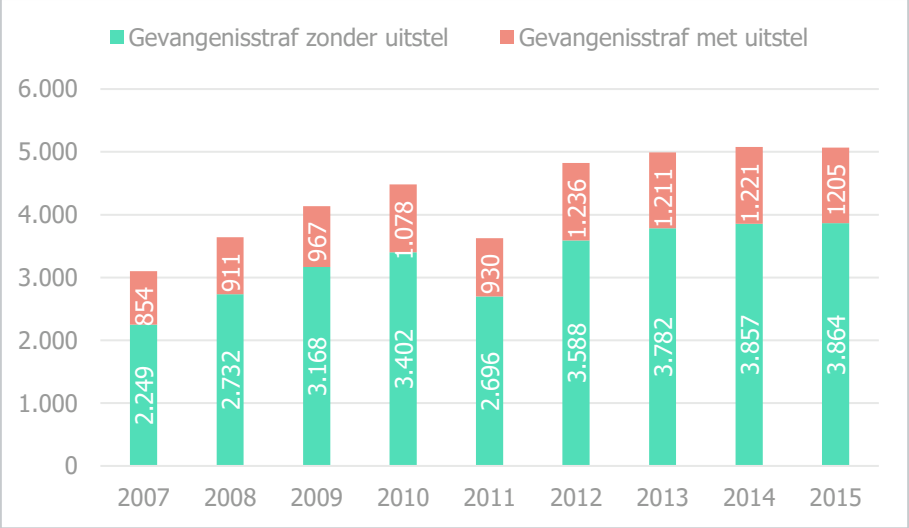
- Gevangenisstraf: sinds de wet van 7 februari 2003 verving de wetgever de meeste gevangenisstraffen door het verval van het recht tot sturen. De gevangenisstraf blijft behouden voor: vluchtmisdrijf, verhinderen van vaststellingen van overtredingen, rijden zonder verzekering, rijden ondanks een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of tijdens een periode van vervallenverklaring van het recht tot sturen, overtredingen met lichamelijk letsel tot gevolg en ernstige gevallen van recidive.
    - De rechter kan een gevangenisstraf met uitstel opleggen, wat betekent dat de uitvoering van de straf voor een bepaalde termijn uitgesteld wordt. Deze proeftermijn kan één tot vijf jaar bedragen. Uitstel kan ook voor een gedeelte van de straf uitgesproken worden.
- De werkstraf werd ingevoerd als autonome straf met de wet van 17 april 2002. Een werkstraf bestaat uit onbetaalde arbeid en duurt 20 tot 300 uren. Ook de werkstraf kan met uitstel opgelegd worden.
- De uitspraak met opschorting houdt in dat de rechter zich wel uitspreekt over de schuldvraag, maar geen straf oplegt. Tijdens de hierop volgende probatieperiode worden bepaalde voorwaarden opgelegd aan de veroordeelde. Indien hij zich tijdens de probatieperiode aan deze voorwaarden houdt en geen nieuwe feiten pleegt, zal ook geen straf volgen;
- De geldboete is de 'klassieke' straf na een verkeersovertreding. De politierechter kan, al dan niet rekening houdend met verzachtende omstandigheden, het bedrag vrij bepalen binnen de marges van de minimum- en maximumbedragen die in de wet bepaald zijn.[14] De geldboete kan eveneens met uitstel opgelegd worden.
- De politierechter kan in een aantal gevallen een verval van het recht tot sturen opleggen. Het herstel van het recht tot sturen kan afhankelijk gemaakt worden van het slagen in een theoretisch, praktisch, geneeskundig en/of psychologisch onderzoek.
- Installatie van het alcoholslot.

[14] Deze kunnen teruggevonden worden in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

Sinds 2016 publiceert de Steundienst van het College van hoven en rechtbanken geen veroordelingscijfers meer, aangezien deze ook gepubliceerd worden (en onder de bevoegdheid vallen van) de dienst Strafrechtelijk Beleid van de FOD Justitie. Via die dienst hebben we sinds 2016 geen cijfers kunnen bekomen.[15] Hierdoor beschikken we voor de meeste van onderstaande grafieken maar over gegevens tot en met 2015.

Figuur 40 geeft de evolutie van de uitgesproken gevangenisstraffen weer uitgesproken door de politierechtbank. We maken een onderscheid tussen de gevangenisstraf zonder uitstel, en de gevangenisstraf met (volledig of gedeeltelijk) uitstel. Dit laatste betekent dat de uitvoering van de straf uitgesteld wordt.

Figuur 40: Evolutie van de uitgesproken gevangenisstraffen zonder uitstel en met uitstel (2007-2015)



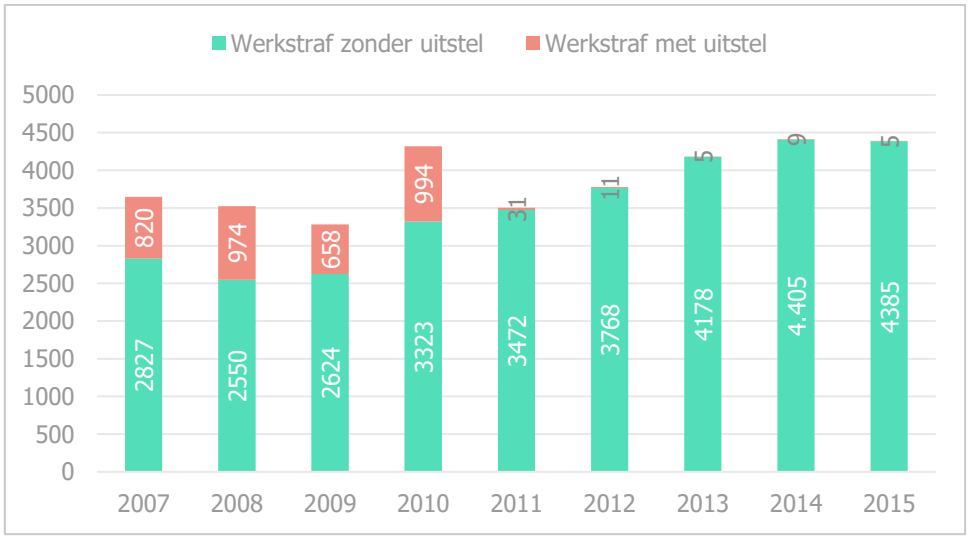
Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Het aantal uitgesproken gevangenisstraffen met of zonder uitstel is stabiel sinds 2012. Vóór die periode zien we een lichte stijging van het aantal gevangenisstraffen, van 3103 gevangenisstraffen (2.249 zonder en 854 met uitstel) naar 4.480 (3.402 zonder en 1.078 met uitstel).

In **Figuur 41** is de evolutie weergegeven met betrekking tot de uitgesproken werkstraffen. In deze figuur wordt een onderscheid gemaakt tussen de straffen met en zonder uitstel (volledige of gedeeltelijk).

[15] Op hun website staat te lezen: "Over de statistieken van de veroordelingen, opschortingen en interneringen (update: Juli 2018): De inbreuken worden in detail weergegeven (tot vijf niveaus) met subtotalen voor de ruimere indeling in het strafwetboek en de bijzondere wetten. Ook de wetsartikelen worden erbij vermeld. Door de modernisering van de informaticasystemen van de politierechtbanken, de rechtbanken van eerste aanleg (databank MaCH) en hun verbinding met het Centraal Strafregister, dienen de statistische programma's omtrent de geregistreerde veroordelingen uit het Centraal Strafregister te worden aangepast. Daarom zijn de meeste statistieken tijdelijk niet meer beschikbaar." (http://www.dsb-spc.be/web/index.php?Itemid=47&id=28&lang=dutch&option=com_content&task=view).

Figuur 41: Evolutie van de uitgesproken werkstraffen zonder en met uitstel (2007-2015)

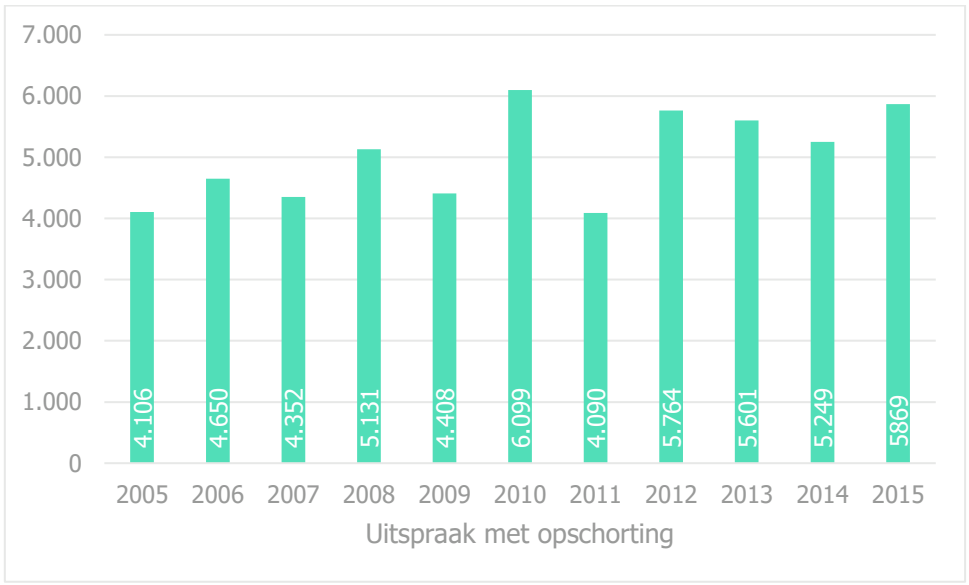


Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Na een lichte daling in het totaalaantal werkstraffen in de periode 2007-2009, is er sinds 2011 een stijging waar te nemen. Deze stijging betreft enkel de uitgesproken werkstraffen zonder uitstel. Het aantal werkstraffen zonder uitstel daalde sterk sinds 2010. In dat jaar werden er nog 994 werkstraffen met uitstel uitgesproken, in 2015 ging het maar om vijf werkstraffen met uitstel.

In sommige zaken oordeelt de rechter dat de bestuurder wel schuldig is bevonden maar (nog) geen straf zal opleggen In dat geval spreekt men van de gunst van de opschorting van de straf. De evolutie wordt in **Figuur 42** weergegeven.

Figuur 42: Evolutie van het aantal uitspraken met opschorting

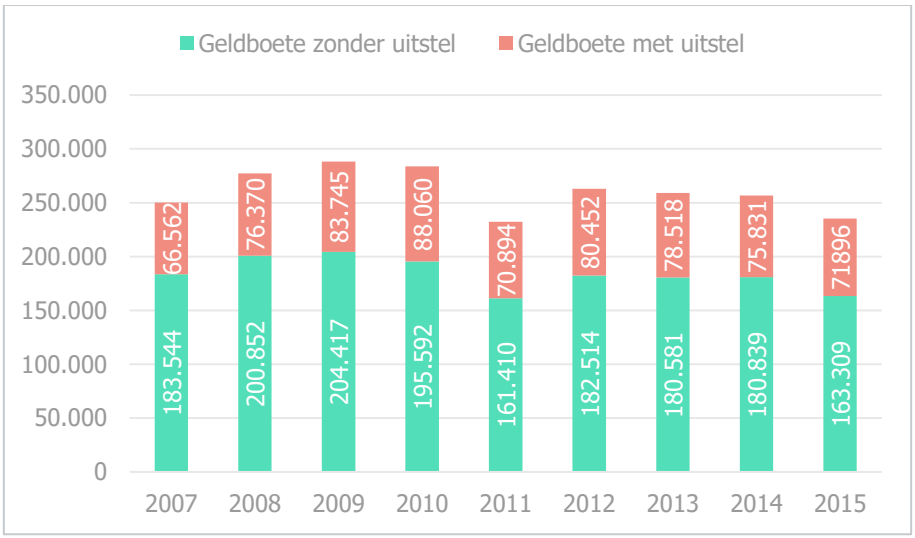


Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Het aantal uitspraken met opschorting fluctueert sterk doorheen de jaren. We zien in 2015 een stijging van het aantal uitspraken tegenover 2007, maar we zien ook een daling van het aantal uitspraken in 2009 en nog eens in 2011.

In **Figuur 43** wordt de evolutie van de geldboete weergegeven. De politierechter kan ook deze straf zonder uitstel of met (volledig of gedeeltelijk) uitstel opleggen. Hier gaat het om boetes die opgelegd worden door de politierechter, dus niet om een onmiddellijke inning of minnelijke schikking (die door respectievelijk de politie of het parket opgelegd worden).

Figuur 43: Evolutie van de geldboete zonder uitstel en met uitstel (2007-2015)

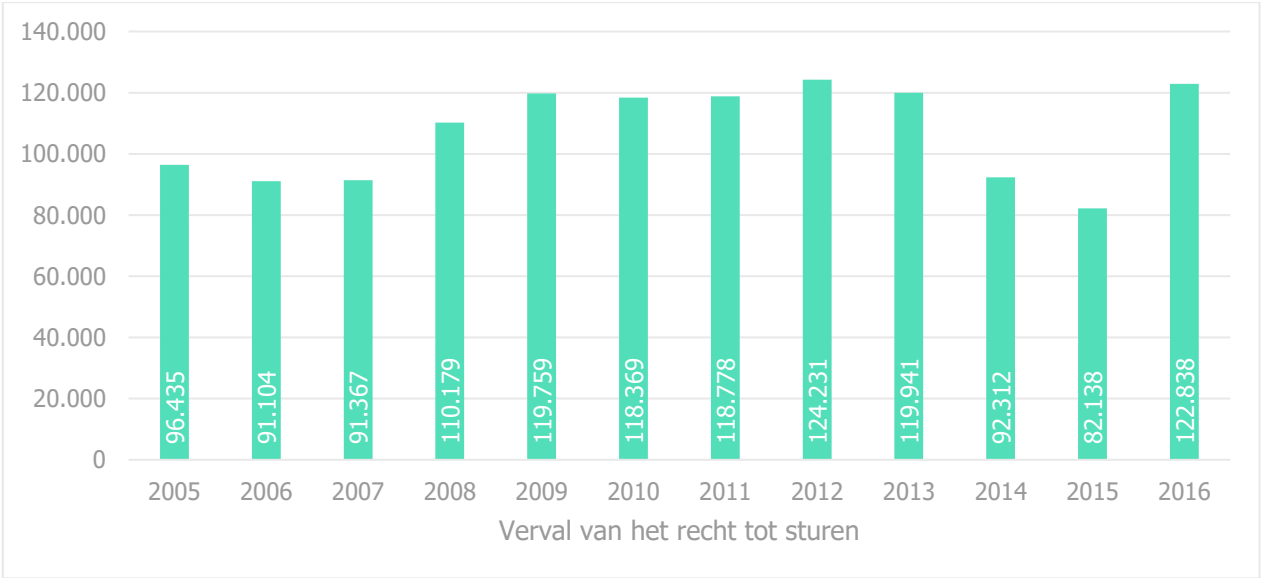


Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Na een stijging van het aantal geldboetes in 2008 en 2009, daalde het aantal geldboeters tot ongeveer 235.000 uitspraken in 2015. We merken zowel voor de geldboete met uitstel als voor de geldboete zonder uitstel een daling op.

Het verval van recht tot sturen is een straf die eveneens aan verkeersovertreders opgelegd kan worden. De evolutie van deze straf wordt in **Figuur 44** weergegeven. In deze grafiek tonen we de evolutie sinds 2003, aangezien de gevangenisstraf sinds de wet van 7 februari 2003 in de meeste gevallen vervangen wordt door het verval van het recht tot sturen.

Figuur 44: Evolutie van het verval van het recht tot sturen (2005-2016)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

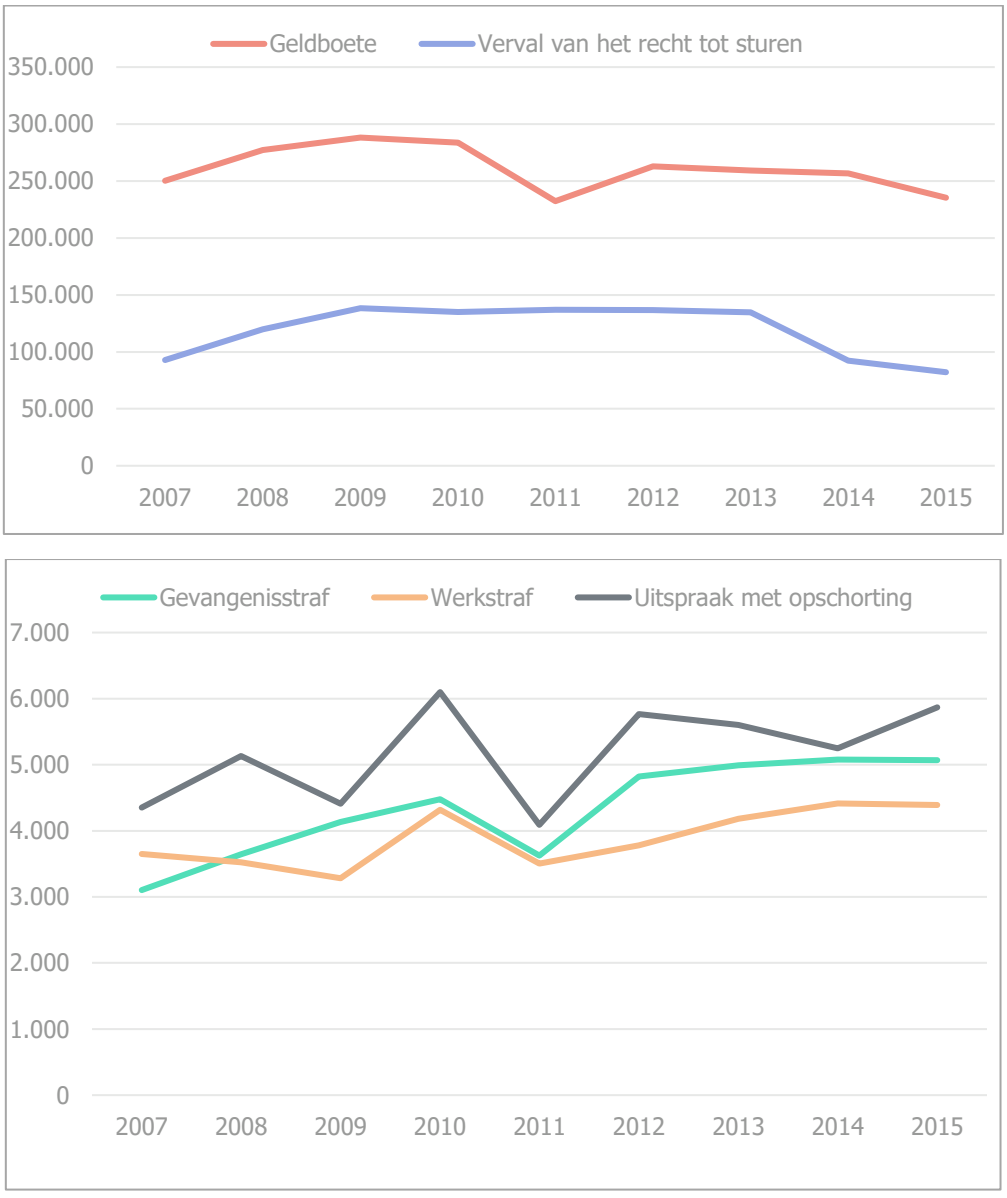
Vanaf 2003 is een lichte stijging van de uitspraak van het verval van recht tot sturen waar te nemen, maar het is pas in 2008 dat we voor het eerst een sterke stijging zien. Deze stijging duurt tot 2009, daarna stabiliseert het aantal uitspraken zich. In de laatste jaren waarvoor we over gegevens beschikken zien we

opnieuw een daling van het aantal uitspraken verval van het recht tot sturen, tot ongeveer 80.000 uitspraken in 2015. In 2016 is er opnieuw een stijging tot meer dan 120.000 uitspraken.

Met de wet van 9 maart 2014, die in voege ging in januari 2015, werden een aantal ingrijpende veranderingen aan het verkeersrecht uitgevoerd. Recidive werd vanaf dit moment harder aangepakt. Bij een nieuwe overtreding binnen een periode van 3 jaar na een veroordeling, wordt de straf zwaarder. Die nieuwe overtreding levert een rijverbod op van minstens 3 maanden, bij een tweede recidive binnen 3 jaar gaat het om een rijverbod van minstens 6 maanden en bij een derde recidive om een rijverbod van minstens 9 maanden. De overtreder moet telkens slagen in de vier herstelexamens (het theoretisch en praktisch rij-examen, en een medisch en pscyhologisch onderzoek) om terug over zijn rijbewijs te mogen beschikken. De wet van 9 maart 2014 voerde eveneens het concept van "gekruiste recidive" in, waardoor veelplegers zwaarder bestraft werden, zelfs al begingen ze niet telkens identiek dezelfde overtreding.

Hieronder in **Figuur 45** geven we de evolutie weer van de gevangenisstraf, de geldboete, de werkstraf, het verval van het recht tot sturen en de uitspraak met opschorting.

Figuur 45: Evolutie van de uitgesproken straffen (2007 – 2015)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie

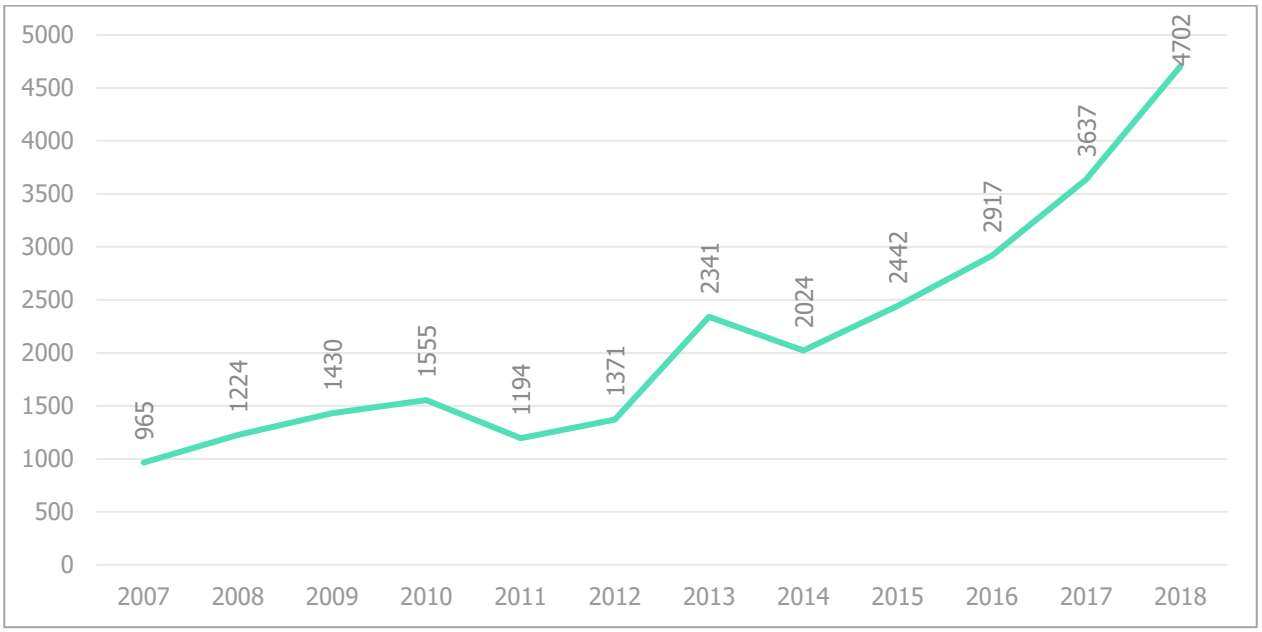
We zien duidelijk dat een aantal straffen in 2015 vaker uitgesproken werden in vergelijking met 2007. Voor de uitspraak met opschorting (zwarte lijn) zien we het onregelmatige verloop, die toch resulteert in een duidelijke stijging wanneer we 2007 met 2015 vergelijken. Ook voor de gevangenisstraf (groene lijn) en de werkstraf (oranje lijn) zien we een stijging tussen 2007 en 2015. Het aantal uitspraken van een geldboete daalt daarentegen tussen 2007 en 2015. Uitspraken van verval van het recht tot sturen (blauwe lijn) nemen eerst toe om dan zacht te dalen.

5.3 De probatiedossiers

Hier geven we de evolutie weer van het aantal probatiedossiers, evenals van het aantal probatiedossiers in functie van de reden van doorverwijzing.

De cijfers hebben alleen betrekking op de cursussen die door Driver Improvement bij Vias institute georganiseerd worden. Zoals reeds gezegd kan een verkeersovertreder zowel vanuit het parket als vanuit de rechtbank een leerproject opgelegd krijgen. De politierechtbank kan in het kader van probatie onder andere voorstellen dat de veroordeelde een cursus volgt bij Vias institute. Het aandeel van Vias institute in deze verkeersgerelateerde probatiedossiers bedroeg 81% in 2013 (op nationaal niveau).

Figuur 46: Evolutie van het aantal probatiedossiers bij Vias institute (2003 - 2018)



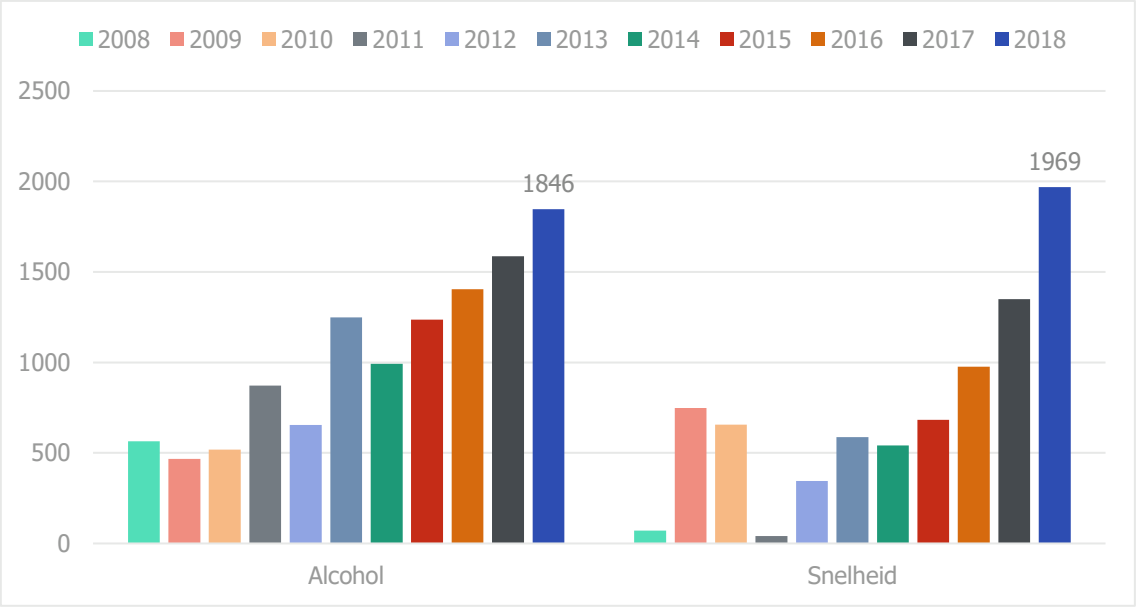
Bron: Vias institute, Driving Improvement

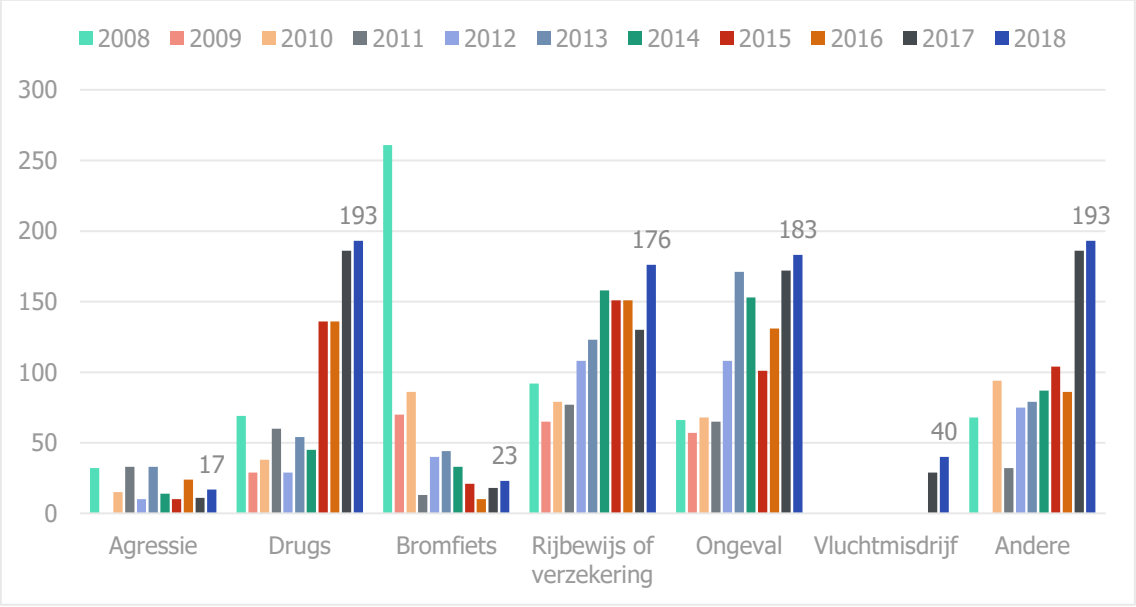
In **Figuur 46** wordt de evolutie voorgesteld van het aantal probatiedossiers die bij Vias institute terecht komen. Het aantal probatiedossiers bij de dienst Driver Improvement vervijfvoudigde bijna sinds 2003. Vooral vanaf 2014 zien we een sterke stijging in het aantal dossiers, in de laatste vier jaren verdubbelde het aantal dossiers.

De hoogste aantallen doorverwijzingen uit Wallonië komen uit de arrondissementen van Luik (704 van de 3595 dossiers) en Dinant (375 dossiers). In Vlaanderen komen de meeste doorverwijzingen uit Mechelen (215 van de 1123 dossiers) en Veurne (198 dossiers).

In **Figuur 47** wordt de reden van doorverwijzing naar de dienst Driver Improvement van Vias institute (in het kader van probatie) toegelicht. De schaalverdeling van de gegevens verschilt sterkt, daarom werden verschillende grafieken opgemaakt.

Figuur 47: Evolutie van de reden van doorverwijzing met betrekking tot probatie





Bron: Vias institute, Driver Improvement

Cursussen met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en snelheid zijn het meest gevraagd. Voor beide modules zien we ook een stijging doorheen de jaren. In 2017 waren er 1.359 personen die een cursus snelheid volgden, en 1.623 personen die een cursus omtrent rijden onder invloed van alcohol volgden.

Andere onderwerpen komen minder vaak voor. Voor zowel de cursus met betrekking tot rijbewijs of verzekering, de cursus met betrekking tot een ongeval en de cursus met betrekking tot rijden onder invloed van drugs worden jaarlijks ongeveer 150 dossiers geregistreerd. De cursus rijden onder invloed van drugs werd door bijna 200 personen bijgewoond in 2017.

6 De gebruikte terminologie

Ademtest

Bij een ademtest worden sporen van alcohol opgespoord in de uitgeademde lucht. De bestuurder moet een aantal seconden in het mondstuk van de ademtester blazen. Het resultaat verschijnt enkele seconden later op het scherm: S (safe), A (alarm) of P (positief). Indien het resultaat van de ademtest A of P is, zal overgegaan worden tot een ademanalyse om het exacte alcoholgehalte vast te stellen.

Attitudemeting

Vias institute organiseert om de drie jaar attitudemetingen waarin het zelfgerapporteerd gedrag van weggebruikers en hun achterliggende opinies over verkeersveiligheidsaspecten worden bevraagd.

Bemiddeling in strafzaken

Bij een bemiddeling in strafzaken probeert de Procureur des Konings om het conflict te regelen zonder tussenkomst van de politierechtbank. Als de vastgelegde maatregelen uitgevoerd worden door de dader, wordt hij niet vervolgd. Eén van de mogelijkheden in dit kader is het volgen van een opleiding die door het team Driver Improvement van het Vias institute georganiseerd worden.[16]

Betichten

Personen die worden verdacht van het begaan van een (verkeers)misdrijf.

BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Dagvaarding

Een dagvaarding is een officiële oproep om voor het gerecht te verschijnen.

Dark number

Een term die gebruikt wordt om niet-geregistreerde criminaliteit aan te duiden. De geregistreerde criminaliteit is slechts een onderdeel van alle criminaliteit, aangezien niet alle overtredingen en misdrijven door de politie vastgesteld worden.

Geldboete

De geldboete is de 'klassieke' straf na een verkeersovertreding, uitgesproken door de politierechter. De politierechter kan, al dan niet rekening houdend met verzachtende omstandigheden, het bedrag vrij bepalen binnen de marges van de minimum- en maximumbedragen die in de wet bepaald zijn. Hij kan de uitvoering van de straf ook geheel of gedeeltelijk uitstellen.

Gevangenisstraf

De rechter kan een beklaagde een gevangenisstraf opleggen. Sinds de wet van 7 februari 2003 werd de gevangenisstraf – voor verkeerszaken – in de meeste gevallen echter vervangen door het verval van het recht tot sturen. De gevangenisstraf blijft behouden voor vluchtmisdrijf, verhinderen van vaststellingen van overtredingen, rijden zonder verzekering, rijden ondanks een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of tijdens een periode van vervallenverklaring van het recht tot sturen, overtredingen met lichamelijk letsel tot gevolg en ernstige gevallen van recidive.

Inbeslagname voertuig

[16] https://www.departementwvg.be/justitiehuizen/bemiddeling-en-maatregelen

De Procureurs des Konings kan de inbeslagname van een voertuig bevelen indien de bestuurder geen geldige verzekeringsdocumenten aan boord heeft, en er een vermoeden bestaat van niet-verzekering.

Nieuwe zaken bij het politieparket

De aanvankelijke processen-verbaal (PV) of elke andere eerste kennisgeving aan het politieparket, die geregistreerd werden in het nationale informaticaprogramma Mammoet (MaCH). Navolgende PV's worden in deze parameter dus niet meegeteld.

Objectieve pakkans

Dit is de effectieve kans om gecontroleerd te worden door de politie tijdens het rijden.

Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs

In een aantal wettelijk vastgelegde gevallen kan de Procureur des Konings bij het politieparket beslissen om het rijbewijs van een verkeersovertreder onmiddellijk in te trekken. Dit is een veiligheidsmaatregel die als doel heeft bestuurders die een risico vormen in het verkeer tijdelijk uit het verkeer te halen.

Overtredingen eerste graad

Overtredingen van de eerste graad zijn alle overtredingen die niet tot de andere graden behoren, zie hieronder.

Overtredingen tweede graad

Overtredingen van de tweede graad brengen de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar. De volledige lijst is terug te vinden in artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Voorbeelden: niet in staat zijn om alle nodige rijbewegingen uit te voeren, geen voorrang verlenen aan spoorvoertuigen, geen voorrang verlenen aan een bestuurder die van rechts komt, geen voorrang verlenen aan andere weggebruikers bij het uitvoeren van een manoeuvre, enzovoort.

Overtredingen derde graad

Overtredingen van de derde graad brengen de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar. De volledige lijst is terug te vinden in artikel 3 van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Voorbeelden: niet onmiddellijk gevolg geven aan bevelen van een bevoegd persoon, links inhalen wanneer de bestuurder tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken om het inhalen zonder gevaar uit te voeren, kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm niet vervoeren in een geschikt kinderbeveiligingssysteem, enzovoort.

Overtredingen vierde graad

Overtredingen van de vierde graad brengen de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar en leiden bij een ongeval bijna onvermijdelijk tot fysieke schade. De volledige lijst is terug te vinden in artikel 4 van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Voorbeelden: een bestuurder aansporen of uitdagen om overdreven snel te rijden, keren op een autosnelweg of autoweg, een voertuig laten stilstaan of parkeren op een overweg, enzovoort.

Pakkans

De pakkans is de kans om betrapt te worden op een misdrijf (=overtreding + wanbedrijf + misdaad).

Politiediensten

In België maken we een onderscheid tussen de federale politie en de lokale politie, die samen de geïntegreerde politie vormen. Het doel van de werking van de politiediensten is: 'bij te dragen tot de veiligheid en de levenskwaliteit van de bevolking'.

De politiediensten staan in voor het ontwikkelen van politionele activiteiten die als doel hebben een veilig en vlot verkeer op alle wegen te verzekeren. De cel verkeershandhaving staat daarbij in voor het uitvoeren van het handhavingsbeleid.

Politieparket

Het politieparket staat in voor de opsporing en de vervolging van overtredingen. Dit zijn misdrijven die bestraft kunnen worden met een gevangenisstraf van één dag tot zeven dagen en/of een geldboete van 1 tot 25 euro. Voorts behoort een aantal specifieke materies tot de bevoegdheid van het politieparket, waaronder de wegverkeerswet, de wegcode en aanverwante wetten. Het grootste deel van de dossiers die het politieparket behandelt, zijn verkeersdossiers. Het gaat om ongevallendossiers en om verkeersovertredingen.

Tot aan de hervorming van 2013 waren er 27 gerechtelijke arrondissementen en bijgevolg 27 politieparketten in België. Op 17 april 2012 werd echter een akkoord bereikt om de gerechtelijke arrondissementen te hervormen. Deze nieuwe regeling ging van kracht op 1 april 2014. Het aantal arrondissementen werd teruggebracht naar 12.

Politierechtbank

De politierechtbank is een strafrechtbank die uitspraken doet over onder andere verkeersmisdrijven.[17] Er zijn 15 politierechtbanken, namelijk in Antwerpen, Hasselt, Brussel Nederlandstalig, Brussel Franstalig, Vilvoorde, Halle, Leuven, Nijvel, Gent, Brugge, Luik, Eupen, Aarlen, Namen, Bergen en Charleroi. Elke politierechtbank heeft verschillende afdelingen.

Probatie

De rechter kan een veroordeelde verplichten om bepaalde voorwaarden na te leven gedurende een bepaalde termijn. Dit kan enkel in het kader van opschorting van de uitspraak of uitstel van tenuitvoerlegging van de straf. De probatietermijn bedraagt minimum één jaar en maximum vijf jaar.

Proces-verbaal

Een proces-verbaal is een document dat de politie opmaakt. Het bevat alle vaststellingen, opsporingen en afgelegde verklaringen met betrekking tot een misdrijf.[18]

Proces-verbaal van onmiddellijke inning

Het proces-verbaal van onmiddellijke inning wordt opgemaakt nadat een verkeersovertreding vastgesteld werd door de politie. Dit PV vermeldt het bedrag van de onmiddellijke inning of geldboete die de overtreder dient te betalen. Na betaling van deze boete is het dossier in principe afgerond.

Proces-verbaal van waarschuwing

Dit wordt uitgeschreven voor een lichte, onopzettelijke overtreding en stelt een termijn waarbinnen de overtreder zich in regel moet stellen.

[17] https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/rechtbanken-en-hoven/politierechtbank
[18] https://www.politie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie

Procureur des Konings

De Procureur des Konings is een magistraat van het Openbaar Ministerie. Hij staat aan het hoofd van het parket en wordt bijgestaan door verschillende substituten. Wanneer een zaak voor de politierechter verschijnt, vordert hij de toepassing van de strafwet en hij ziet erop toe dat de uitgesproken straffen ook uitgevoerd worden.

Seponering

Een seponering is een beslissing van het Openbaar Ministerie om een strafbaar feit niet te vervolgen. Er zijn verschillende redenen om niet te vervolgen, deze worden in de tabel hieronder toegelicht.

Reden seponering	Verklaring
Andere prioriteiten bij vervolgingsbeleid	Het politieparket bepaalt welk type misdrijven voorrang krijgt, en welke misdrijven ze dus prioritair willen aanpakken. Zaken kunnen daarom geseponeerd worden wegens 'andere prioriteiten
Te weinig recherchecapaciteit	Er is bij de politiediensten onvoldoende mankracht aanwezig om een misdrijf te onderzoeken
Beperkte maatschappelijke weerslag	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Wanverhouding gevolgen van strafvordering er maatschappelijke verstoring	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Dader onbekend	De identiteit van de dader is niet gekend
Toestand geregulariseerd	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Onvoldoende bewijzen	Er zijn niet voldoende bewijzen om nog verdere stappen te nemen in het dossier
Geen misdrijf	Er werd geen misdrijf gepleegd
Toevallige feiten met oorzaak in specifieke omstandigheden	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Verjaring	De rechtsvordering is door verloop van een bepaalde tijd niet meer in rechte afdwingbaar
Redelijke termijn vervolging overschreden	Het overschrijden van de redelijke termijn, die begint te lopen vanaf de vervolging, kan tot gevolg hebben dat het bewijs aangetast is door het lange tijdsverloop, waardoor de rechter niet meer over de schuldvraag kan oordelen
Geen motief	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Overmaken aan de ambtenaar belast met het opleggen van administratieve gelden	Het dossier wordt bijvoorbeeld overgemaakt aan de GAS-ambtenaar die vervolgens een GAS boete kan opleggen
Vergoeding van het slachtoffer	Het slachtoffer werd reeds vergoed voor de gelede schade
Nadeel gering	Er is een zeer beperkte schade
Overlijden van de dader	De dader van het misdrijf is overleden
Strafuitsluitende verschoningsgrond	Een verschoningsgrond is een wettelijk voorziene reden waardoor er bij de toemeting van de straf sprake is van een totale opheffing van die straf. Een voorbeeld is diefstal tussen familieleden.
Seining van de dader	Melding verhoor, dossier niet sterk genoeg
Immuniteit	Immuniteit is een bij internationaal recht geregelde bescherming tegen rechtsvervolging voor diplomaten, buitenlandse staatshoofden, regeringsleiders, ministers van Buitenlandse Zaken -tijdens de periode waarin zij die functie uitoefenen - en bij uitbreiding bepaalde ambtenaren van internationale organisaties.
Pretoriaanse probatie	Een specifieke vorm van probatie. Aan deze seponeringsbeslissing hangen bepaalde voorwaarden vast die de betrokkene dient na te leven. Deze maatregel is er vooral op gericht de betrokkene op het juiste pad te brengen, zonder de mogelijk desocialiserende gevolgen van een gevangenisstraf of een geldboete
Houding van het slachtoffer	Wordt zelfden uitgesproken in verkeerszaken

Afwezigheid van voorgaanden	De feiten zijn bewezen maar er zijn geen voorgaande feiten te vinden in het strafregister, en wordt de zaak geseponeerd
Jeugdige leeftijd	Vanaf 16 jaar, deze code komt niet veel voor in het verkeer
Onbevoegdheid nationale vervolgingsorganen en rechtsmachten	Doorverwijzing naar een hogere rechtbank
Misdrijf van relationele aard	Misdrijf binnen een relatie
Kracht van gewijsde	Meestal van toepassing bij een vonnis dat al onherroepelijk is, komt niet veel voor in verkeer
Klachtafstand	het verzoek van een benadeelde aan het Openbaar Ministerie om de beklaagde niet strafrechtelijk te vervolgen, omdat hij aan deze benadeelde de volledige schade heeft vergoed
Gebrek aan klacht	De benadeelde partij dient geen klacht in
Amnestie	Het strafbaar karakter van bepaalde handelingen wordt ontnomen, zodat die handelingen geacht worden nooit een misdrijf te zijn geweest

Tabel 1: Overzicht van de motivatie voor seponering

Strafkans

De strafkans is de kans dat na een overtreding een bestraffing volgt.

Subjectieve pakkans

Dit is de gepercipieerde kans van weggebruikers om gecontroleerd te worden door de politie tijdens een autorit.

Subjectieve strafkans

Dit is de gepercipieerde kans van weggebruikers om bestraft te worden na de vaststelling van een verkeersmisdrijf.

Technische eisen

Overtreding van de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Voorbeelden: technische eisen inzake lichten, richtingaanwijzer,..."

Uitspraak met opschorting

De politierechter acht een beklaagde schuldig, maar stelt de uitspraak van de straf uit. Er worden bepaalde voorwaarden opgelegd aan de veroordeelde. Indien de veroordeelde zich tijdens de probatieperiode aan deze voorwaarde houdt en geen nieuwe feiten pleegt, zal er ook geen straf volgen.

Vereenvoudigd proces-verbaal

Een vereenvoudigd proces-verbaal is een proces-verbaal waarin de materiële elementen vervat zijn van een misdrijf met geringe ernst of waarvan de dader onbekend is. Deze dossiers wordt uitsluitend elektronisch bewaard, en worden via een maandelijkse lijst aan de Procureur des Konings bezorgd.

Verkeershandhaving

Het geheel van maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat verkeersregels worden overtreden. Deze maatregelen hebben te maken met verkeerstoezicht (politie), vervolging (parket) en bestraffing (rechtbank).

Verkeersovertredingen

Het Belgisch strafrecht onderscheidt drie soorten misdrijven: overtredingen, wanbedrijven en misdaden. Overtredingen zijn de minst erge misdrijven. Een verkeersovertreding is het niet navolgen van de verkeersregels.

Veroordeelden

De beklaagden die werden veroordeeld door de rechter.

Verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom

Het verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom, of afgekort VSBG, is een minnelijke schikking die het parket voorstelt. Indien de voorgestelde geldboete betaald wordt, is de zaak afgehandeld.

7 Referenties

De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders : kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad*, 3–19.

ETSC (2016). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report 31*. June 2016. Retrieved from https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_Final-1.pdf on October 1th 2018

Federale politie (2016). *Nationaal veiligheidsplan 2016-2019. Samen, naar de kern van de zaak*. Retrieved from https://www.politie.be/5998/sites/default/files/downloads/NVP2016-2019.pdf on September 28th 2018

Lequeux Q. (2016). *Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015.* Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het VIAS INSTITUTEBIVV* (2015). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2021). *Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes).* Brussels, Belgium: Vias institute.

Pelssers, B. (2017). *Dark number en de relatie tussen verkeersovertredingen en boetes. Een schatting van de werekelijke verkeerscriminalitiet (Intern rapport)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Richeval, C., Wille, S. M. R., Nachon-Phanithavong, M., Samyn, N., Allorge, D., & Gaulier, J.-M. (2018). New psychoactive substances in oral fluid of French and Belgian drivers in 2016. *International Journal of Drug Policy, 57,* 1–3.

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

SWOV (2016). *Politietoezicht in het verkeer*. *SWOV-factsheet, juni 201t*.6, Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Vias institute (2019). *Country fact sheet Belgium. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Brussels, Belgium: Vias institute.

Wille, S. M. R., Richeval, C., Nachon-Phanithavong, M., Gaulier, J. M., Di Fazio, V., Humbert, L., … Allorge, D. (2018). Prevalence of new psychoactive substances and prescription drugs in the Belgian driving under the influence of drugs population. *Drug Testing and Analysis, 10*, 539–547.



Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411