

Statistisch Rapport 2018

Handhaving : controles en sancties



Dankwoord :

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

- De FOD Mobiliteit en Vervoer, in het bijzonder 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, voor de aanlevering van de cijfers rond de driver improvement cursussen.
- Julien Leblud, voor de coördinatie van de statistische rapporten.
- Ricardo Nieuwkamp, voor de herlezing en de kwaliteitscontrole van het rapport.
- Louise Shinckus, voor het nalezen van de vertaling naar het Frans

Statistisch Rapport 2018

Handhaving: controles en sancties

Statistisch Rapport 2018 – 2017-S-04-NL
D/2018/0779/68

Auteurs : Freya Sloomans
Verantwoordelijke uitgever : Karin Genoe
Uitgever : Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum: 04/02/2019

Gelieve naar dit document te refereren als: Sloomans, F. (2018). Statistisch Rapport 2018. Handhaving: controles en sancties. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Sloomans, F. (2018) Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het Vias institute. Het Vias institute kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

Dit statistisch rapport kwam tot stand dankzij de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

INHOUD

Inhoud	3
Scope	4
1. De mening van weggebruikers over handhaving	6
1.1. Subjectieve pakkans en zelf-gerapporteerd gedrag	6
1.1.1. Nationale cijfers.....	6
1.1.2. Internationale situering	7
1.2. Objectieve pakkans.....	8
1.2.1. Nationale cijfers.....	8
1.2.2. Internationale situering	9
1.3. maatschappelijk draagvlak.....	10
2. Vaststellingen door de politiediensten	12
3. Alcoholcontroles	19
4. Vervolgning door de politieparketten	22
4.1 Instream.....	22
4.2 Afhandeling.....	23
4.3 Veiligheidsmaatregelen	25
4.4 Bemiddeling in strafzaken.....	26
5. Bestrafing door de politierechtbanken	29
5.1 Instream.....	29
5.2 Uitgesproken straffen.....	31
5.3 Probatiedossiers	35
Gebruikte terminologie	38
Gegevensbronnen	44
Referenties	47

SCOPE

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 & Vlamincq, 2009).

In de handavingsketen 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 3), 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. Politiecontroles in het kader van de BOB-campagne en het aantal bestuurders onder invloed komen eveneens aan bod (hoofdstuk 2).

De handavingsketen 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).

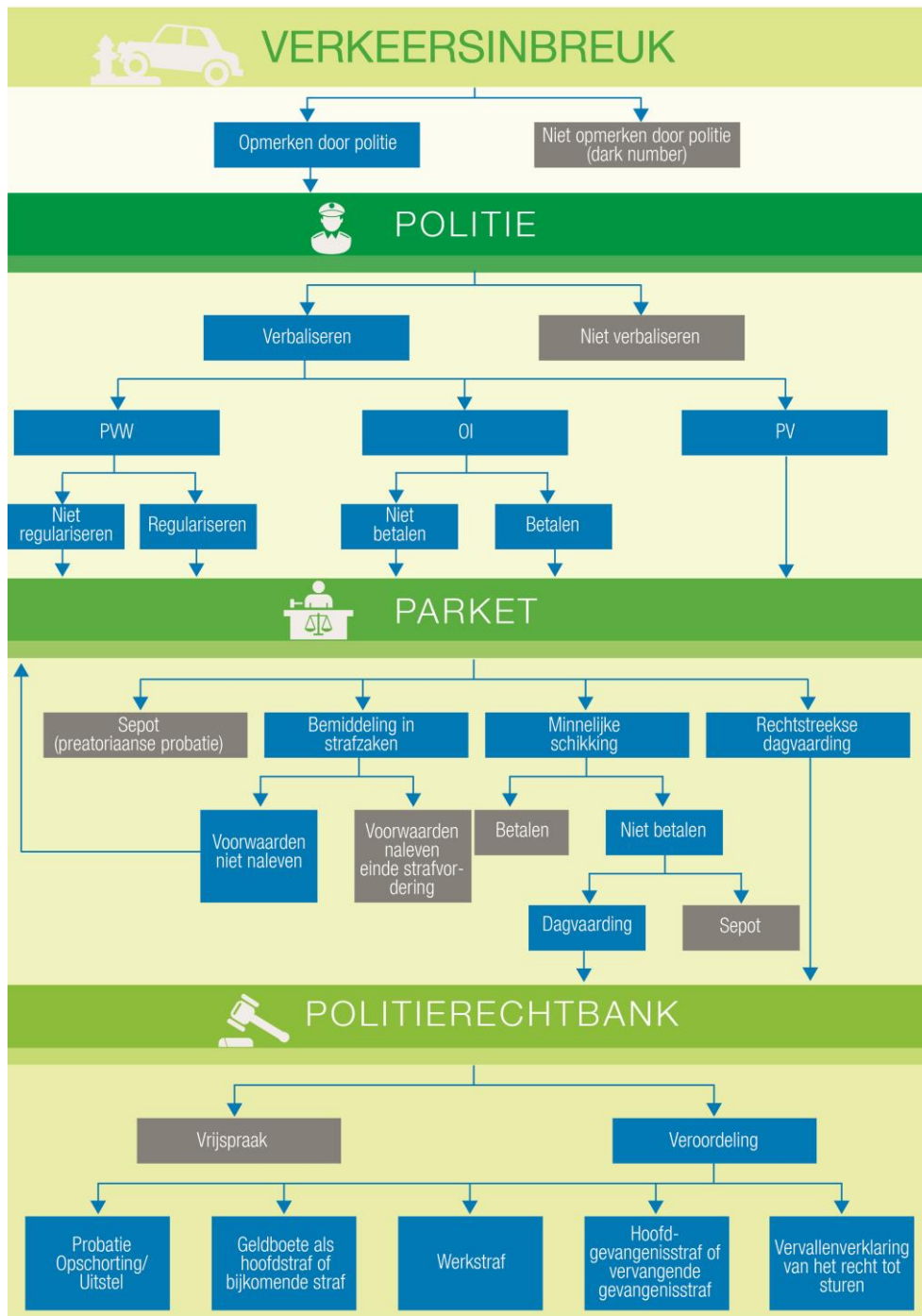
Een verkeersinbreuk wordt niet altijd opgemerkt door de politie. Deze niet-vastgestelde inbreuken worden het 'dark number' genoemd. Een inbreuk die wel vastgesteld wordt door de politie, kan op verschillende manieren ge verbaliseerd worden: door middel van een proces-verbaal van waarschuwing (PVW), een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

De zaak gaat vervolgens verder 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 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 of medisch examen. De rechter kan ook beslissen om de uitspraak op te schorten of de uitvoering van de straf 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.

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 straffkans 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 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. Studies tonen aan dat een voldoende hoge pakkans ervoor zorgt dat weggebruikers minder overtredingen begaan (SWOV, 2016).

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

Informatie over de straffkans en over de mening van gebruikers over handhaving is voornamelijk te vinden in de attitudemetingen die Vias driejaarlijks uitvoert. De laatste editie dateert van 2015, deze omvatte 1.537 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn. 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. In het interview kwamen 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. SUBJECTIEVE PAKKANS EN ZELF-GERAPPORTEERD GEDRAG

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

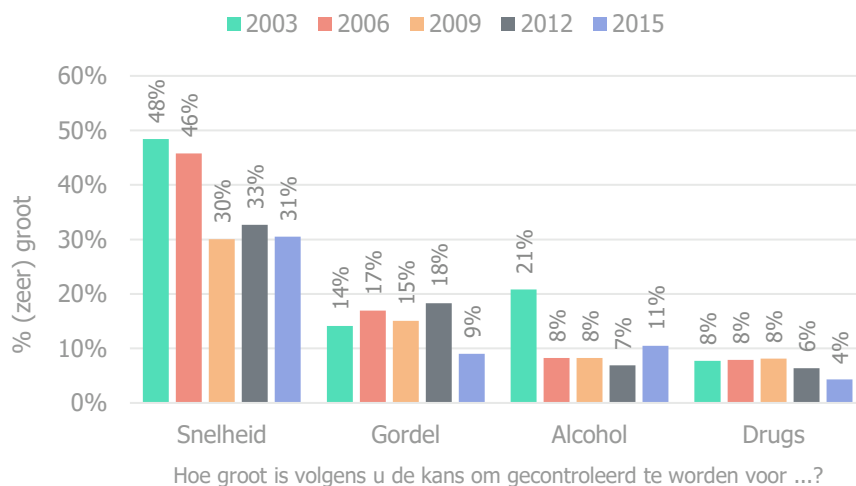
We geven hieronder de situatie weer op nationaal niveau, op basis van de attitudemeting die Vias institute in 2015 uitvoerde. Maar ook de internationale situatie wordt weergegeven. Hier vergelijken we België met Europa en Latijns-Amerika. De cijfers zijn afkomstig van het ESRA project.

Er werd geen nieuwe attitudemeting uitgevoerd sinds de vorige editie van dit statistiekenrapport. Daarom worden hieronder de cijfers van 2015 getoond, die identiek zijn aan de cijfers in het statistiekenrapport handhaving 2016.

1.1.1. Nationale cijfers

In de attitudemeting van 2015 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, gordel, alcohol en drugs (2003-2015)



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

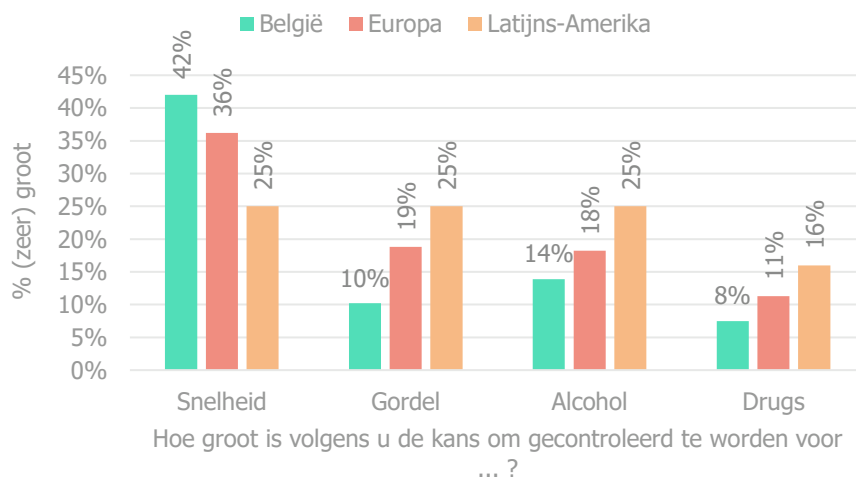
Volgens de Belgische bestuurders is de kans het grootst om gecontroleerd te worden op snelheid, gevolgd door rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en rijden onder invloed van drugs.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen daalde in 2015 aanzienlijk in vergelijking met 2003 en 2006. Hetzelfde stellen we vast voor rijden onder invloed van alcohol. In vergelijking met 2012 is de subjectieve pakkans significant toegenomen voor rijden onder invloed van alcohol, maar significant afgenomen voor gordeldracht.

1.1.2. Internationale situering

Op basis van het ESRA project kunnen we de Belgische situatie vergelijken met andere landen. In de laatste editie van het ESRA rapport, worden ook Zuid-Amerikaanse landen en andere niet-Europese landen bevroegd. 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 uitgewerkt.

Figuur 3. Subjectieve pakkans voor alcohol, snelheid, gordeldracht en drugs in België, Europa en Latijns-Amerika (2015)



Bron: ESRA, 2018

In het ESRA project werd aan 17.000 weggebruikers gevraagd hoe vaak volgens hen de kans is om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol, snelheid, gordeldracht en drugs. **Figuur 3** geeft het percentage bestuurders weer dat denkt dat deze kans (zeer) groot is. De Belgische weggebruikers worden

vergeleken met de Europese weggebruikers¹. De Belgische waarden verschillen in lichte mate met de waarden getoond in **Figuur 2** (attitudemeting 2015) aangezien de steekproef verschilt, maar de tendens in de subjectieve pakkans is vergelijkbaar.

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: 42% van de Belgische respondenten beweert dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op snelheid (zeer) groot is, tegenover 36% 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 landen² ligt nog lager, op 25%. Hier is dus de kans om gecontroleerd te worden op snelheid minder groot dan in Europese landen.

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, ligt wel iets lager dan 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.

België scoort niet zo goed voor wat de subjectieve pakkans voor gordeldracht betreft. De kans om gecontroleerd te worden in België is volgens 10% van de respondenten zeer groot, terwijl het Europese gemiddelde op 19% ligt. Alleen Denemarken, Finland, Groot-Brittannië en Zweden doen het slechter. Koplopers zijn ook hier Polen, Slovenië en Frankrijk.

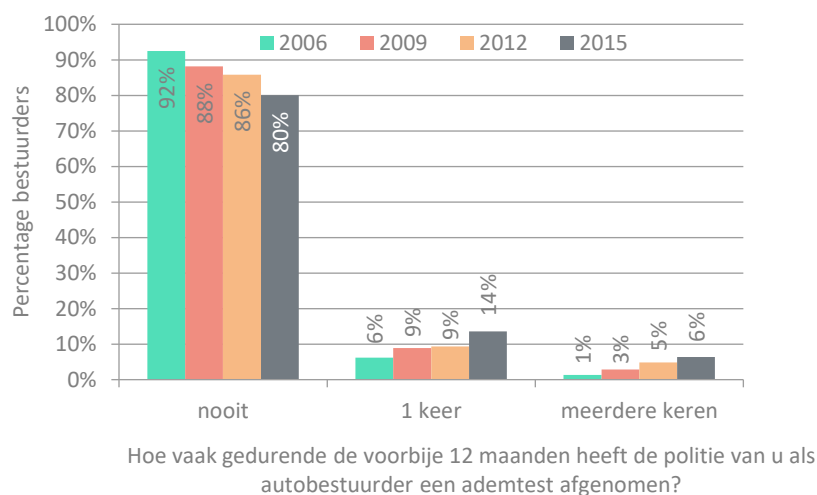
1.2. OBJECTIEVE PAKKANS

1.2.1. 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.

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 (2006-2015)



Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

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

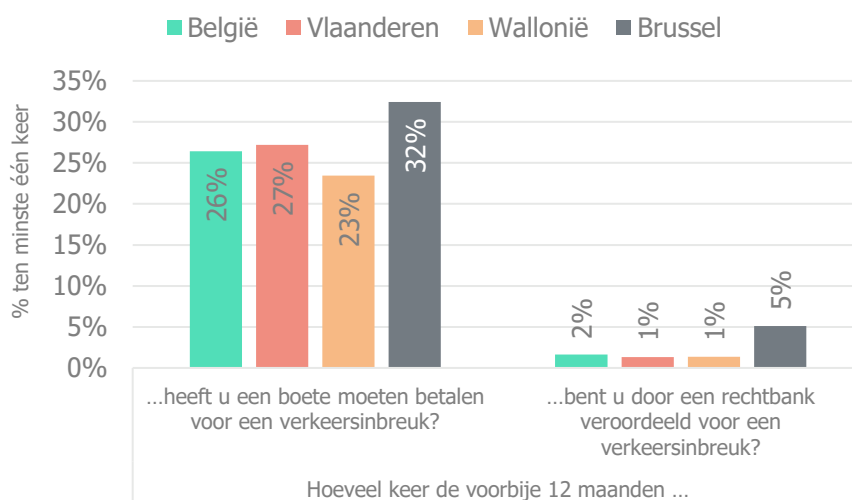
² Argentinië, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Mexico, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela

In 2015 werd 20% van de respondenten minstens één keer in de voorbije 12 maanden aan een ademtest onderworpen. Dit percentage stijgt bij elke nieuwe attitudemeting, met andere woorden: de pakkans werd bij elke attitudemeting 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 tegengehouden/staandegehouden werden voor een ademtest (ESRA, 2018).

Figuur 5 geeft weer welk percentage respondenten 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. We maken hier een onderscheid naar gewest.

Figuur 5. Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk, naargelang het gewest (2015)



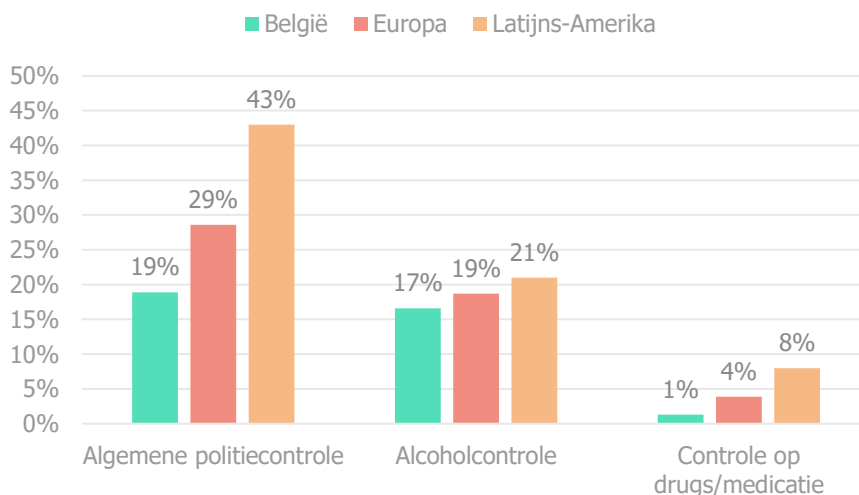
Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

Uit de figuur blijkt dat 26% van de bevroegde 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.

Er zijn verschillen vast te stellen naargelang de woonplaats van de respondenten. Het percentage respondenten dat een boete moest betalen na een verkeersinbreuk ligt significant hoger in Brussel dan in Wallonië. Ook de zelfgerapporteerde prevalentie voor de veroordeling door een rechtbank is significant hoger in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië.

1.2.2. Internationale situering

Ook in het ESRA project worden de respondenten bevroegd 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 6** weergegeven.

Figuur 6. Zelfgerapporteerde politiecontroles voor een verkeersinbreuk (2015)

Bron: ESRA, 2018

De Belgische weggebruikers worden vergeleken met de Europese en Latijns-Amerikaanse weggebruikers.

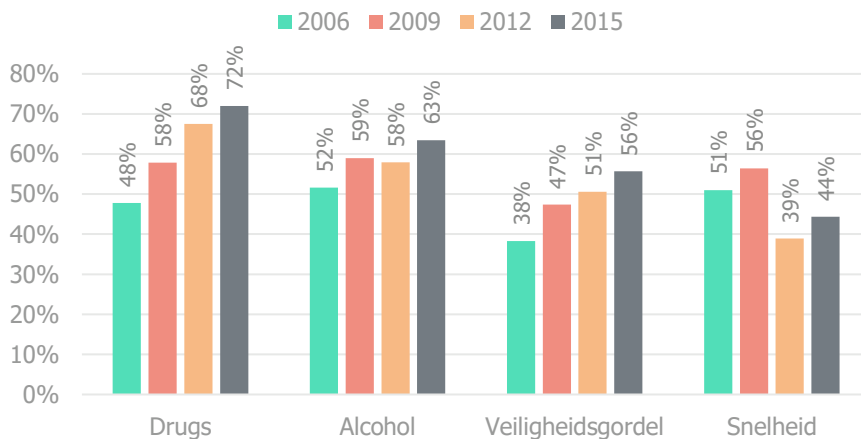
De Belgische respondenten die in het ESRA project bevestigd werden, rapporteren veel minder frequent aan controles te worden onderworpen in vergelijking met Europese weggebruikers. Voor een controle in algemene zin ligt het Europese gemiddelde op 29%, terwijl slechts 19% van de bevestigde Belgische bestuurders een controle rapporteert in de voorbije 12 maanden. Voor de controle op snelheid liggen de cijfers dicht bij elkaar: 17% van de Belgische bestuurders werd gecontroleerd op snelheid versus 19% van de Europese bestuurders. Slechts 1% van de Belgische respondenten rapporteert gecontroleerd te zijn op drugs of medicatie in het voorbije jaar. Het Europese gemiddelde is hier 4%.

De Latijns-Amerikaanse landen scoren op alle items beter dan de Europese landen. Deze bestuurders worden dus vaker gecontroleerd op snelheid, rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs.

1.3. MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK

De respondenten van de attitudemeting werd gevraagd of de regels onvoldoende gecontroleerd worden voor rijden onder invloed van drugs, rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en snelheid. In **Figuur 7** wordt het percentage positieve antwoorden weergegeven.

Figuur 7. Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in België (2006-2015)



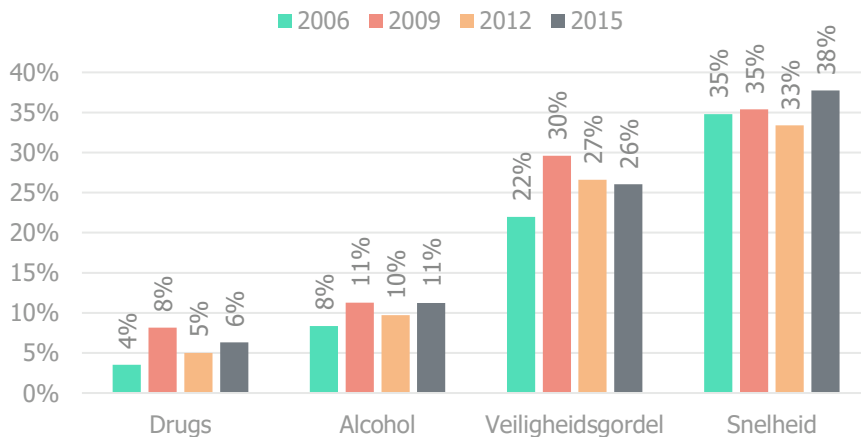
De regels worden onvoldoende gecontroleerd voor ...

Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

Bijna drie kwart van de Belgische bestuurders (72%) was in 2015 van mening dat er onvoldoende gecontroleerd wordt op rijden onder invloed van drugs. 63% van de respondenten zegt dat er te weinig controles zijn voor rijden onder invloed van alcohol, voor controle op het gebruik van de veiligheidsgordel gaat het om 56%. Slechts 44% pleit voor een intensivering van de controles met betrekking tot snelheid. In vergelijking met 2012 zijn deze percentages niet significant veranderd.

In de attitudemeting werd aan de respondenten eveneens gevraagd of ze van mening waren dat de straffen voor rijden onder invloed van drugs, rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van de veiligheidsgordel en overdreven snelheid te streng zijn.

Figuur 8. Mening over de strengheid van de huidige straffen in België (2006-2015)



De straffen zijn te zwaar voor ...

Bron: Vias institute, Nationale attitudemeting 2015

Uit **Figuur 8** blijkt dat 26% van de respondenten de straffen te zwaar vond voor overtredingen met betrekking tot het niet dragen van de veiligheidsgordel. Voor snelheidsovertredingen ging het zelfs om 38%.

Voor rijden onder invloed van drugs en rijden onder invloed van alcohol daarentegen is respectievelijk 6% en 11% van de respondenten akkoord dat de straffen te streng zijn. Er zijn geen significante verschillen met de attitudemeting van 2012.

2. VASTSTELLINGEN DOOR DE POLITIEDIENSTEN

In het hoofdstuk hierboven zagen we hoe het gesteld is met de objectieve en subjectieve pakkans in ons land. Een hoge pakkans is belangrijk. Indien deze 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.

Een onmiddellijke inning wordt opgestuurd naar de overtreder (de kentekenhouder), die dan een boete dient te betalen. 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.

Begin juli 2017 ging het **crossborder project** (CBE) van start, als gevolg van de Europese richtlijn 2015/413. Het doel van deze richtlijn is het vergemakkelijken van financiële sancties tegen bestuurders die een overtreding begaan in een ander EU-land dan het land waar het voertuig geregistreerd staat. 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 implementatie van deze richtlijn elk jaar 350 tot 400 verkeersdoden minder kunnen betekenen. Bovendien zal de administratieve werklast van zowel politie, politieparket als politierechtbank drastisch verminderen, waardoor ze zich meer op de kerntaken kunnen concentreren. Voorlopig zijn er nog geen cijfers voorhanden in verband met het crossborder project.

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:

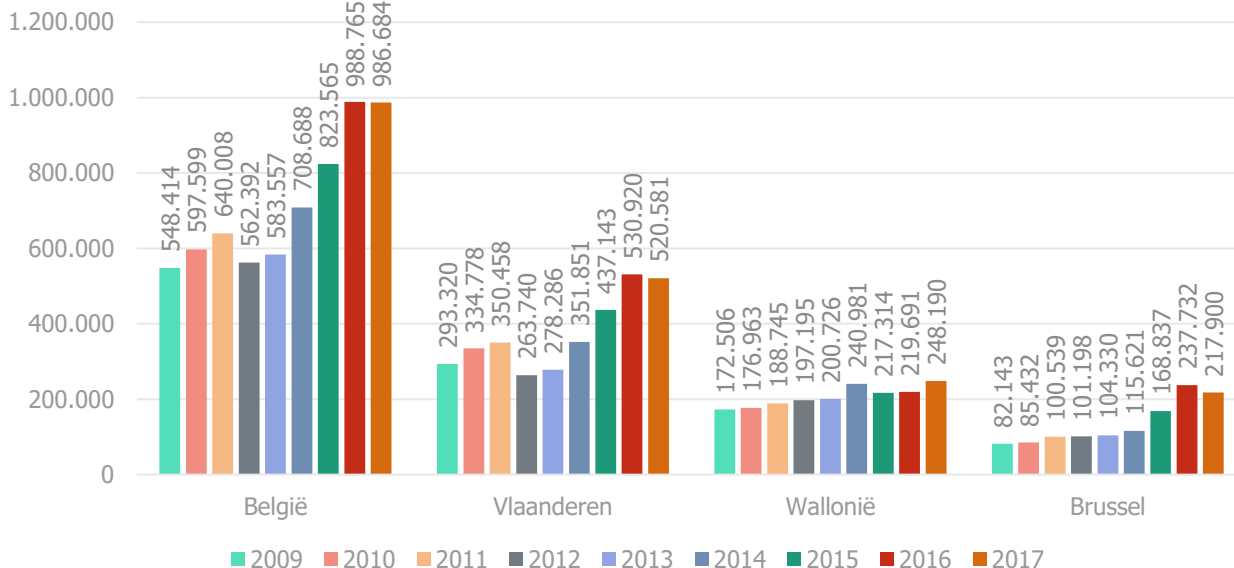
- de evolutie van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen, ofwel de som van het aantal processen-verbaal (PV's) en het aantal onmiddellijke inningen;
- de evolutie van het aantal opgestelde PV's in België en per gewest;
- de evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen in België en per gewest;
- de opbrengst van de onmiddellijke inningen;
- 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 dient met grote voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, aangezien we weinig informatie hebben over het handhavingsbeleid van de verschillende Europese lidstaten.

2.1. BELGISCHE CIJFERS

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

Figuur 9. Evolutie van het aantal processen-verbaal in België en per gewest (2009 – 2017)



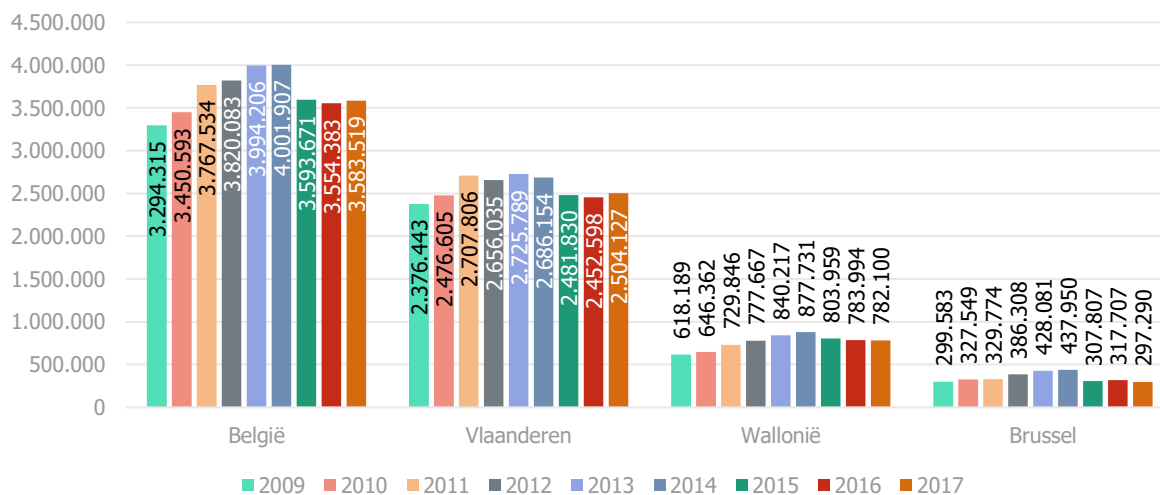
Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

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. Het aandeel pv's is het hoogst in Vlaanderen, gevolgd door Wallonië en Brussel.

Figuur 10 bevat informatie over het aantal onmiddellijke inningen dat door de politie opgesteld werd, zowel op nationaal niveau als opgesplitst naar de verschillende gewesten.

Figuur 10. Evolutie van het aantal onmiddellijke inningen in België en per gewest (2009 – 2017)

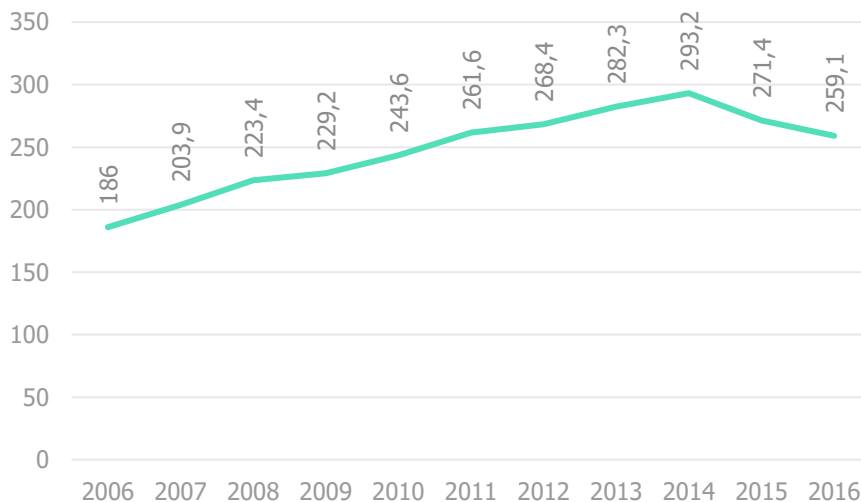


Bron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL, infografie Vias institute

Het aantal onmiddellijke inningen blijft redelijk stabiel op nationaal niveau. We zien in 2014 een lichte daling, die zich echter niet doorzet in de daaropvolgende jaren.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vinden we dezelfde tendens terug. In het Vlaams Gewest daarentegen is er een stijging van het aantal onmiddellijke inningen sinds 2014. Het tegenovergestelde zien we in het Waalse Gewest: sinds 2014 is er een duidelijke daling van het aantal onmiddellijke inningen.

Figuur 11. Opbrengst van de onmiddellijke inningen in miljoen euro (2006 – 2016)



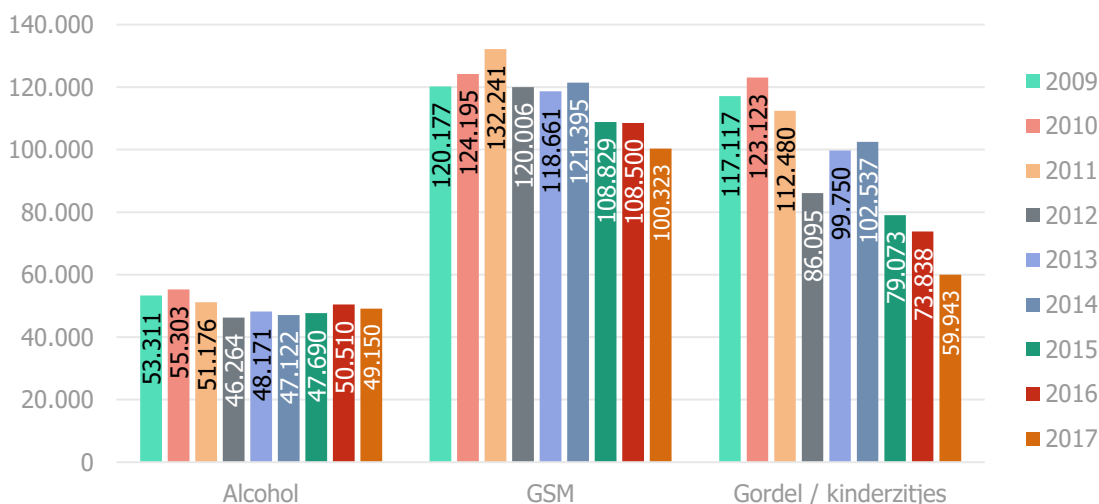
Bron: FOD Financiën, infografie Vias institute

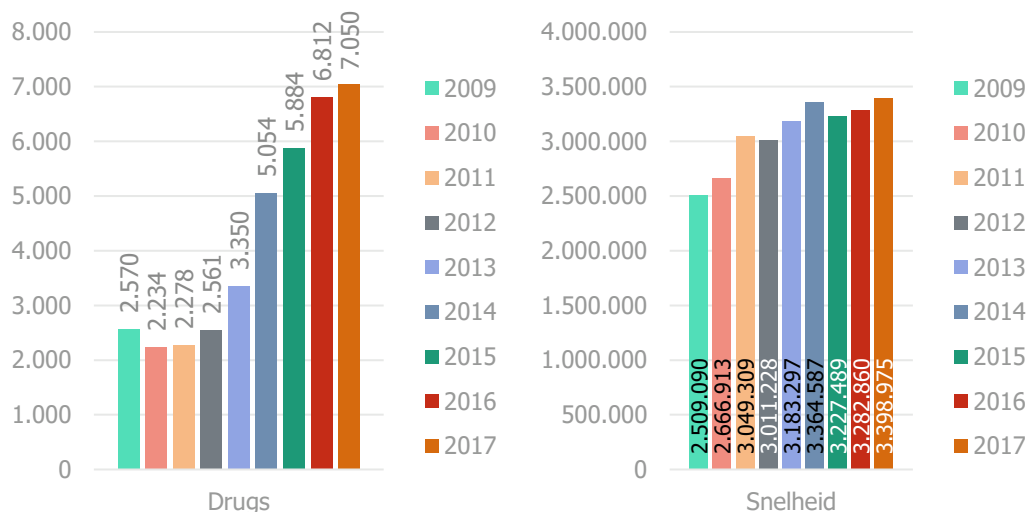
De jaarlijkse opbrengst van de onmiddellijke inningen wordt bijgehouden door de Federale Overheidsdienst Financiën. De cijfers worden in **Figuur 11** weergegeven. De opbrengst stijgt tot 2014 en gaat dan terug in dalende lijn. Dit komt overeen met de evolutie het aantal onmiddellijke inningen, zoals voorgesteld in Figuur 10.

In 2016 brachten de onmiddellijke inningen €259.122.739 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 12** 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 12. 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 – 2017)





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

Overtredingen van de snelheidslimiet worden het vaakst vastgesteld. Het gaat om overtredingen die vastgesteld worden met vaste of mobiele camera's. We zien een stijging 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 (Federale politie, 2016).

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 dat er geen hele grote stijging van het draagpercentage van de gordel wordt vastgesteld de voorbije jaren (Lequeux, 2016).

Het aantal vaststellingen voor overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol bleef stabiel doorheen de jaren. Het aantal vaststellingen van overtredingen op rijden onder invloed van drugs steeg sterk, voornamelijk sinds 2013 (+175% sinds 2009). In 2010 werd het opsporen van drugs gemakkelijker gemaakt, onder andere met in de invoering van de speekseltest. Bovendien werd de bloedanalyse voor het opsporen van drugs vervangen door een speekselanalyse. Recent is het gebruik van de speekseltest nog gemakkelijker geworden, waardoor het aantal vaststellingen mogelijk stijgt doordat politieagenten de test sneller gebruiken tijdens een controle.

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

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. Voor gordeldracht ligt het dark number tussen 10 miljoen en 17 miljoen overtredingen. De auteur berekende dat er 1 boete is voor tijden 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.

2.2. EUROPESE VERGELIJKING

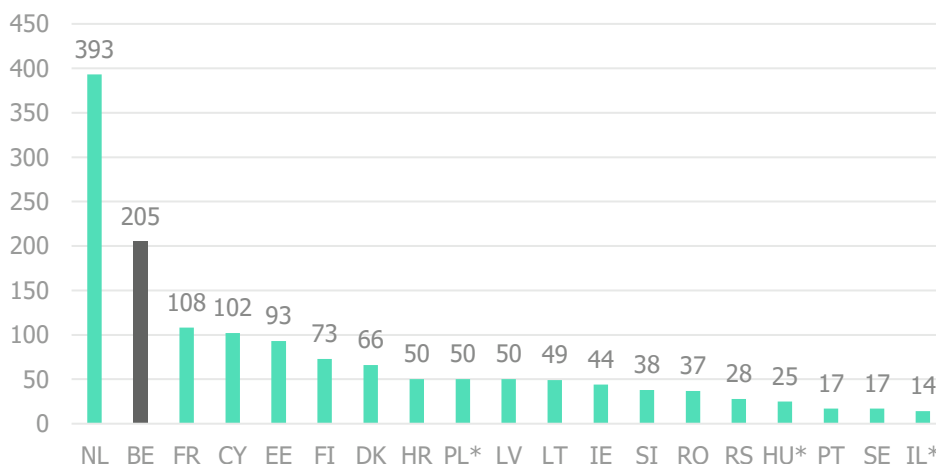
In de PIN Flash 31 van de European Transport Safety Council (2016) wordt getracht om het niveau van verkeershandhaving tussen Europese lidstaten te vergelijken. Dit onderdeel van het rapport is dan ook volledig op deze publicatie gebaseerd. Handhavingcijfers van de verschillende EU-landen vergelijken is geen sinecure, aangezien de cijfers veel meer weerspiegelen dan alleen maar het aantal overtredingen die bestuurders begaan. De prioriteiten die gelegd worden door politiediensten en de vervolgende diensten, maar ook de researchcapaciteit 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 13 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 13. Totaal aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners, door politiecontroles en flitspalen in Europa (2015)



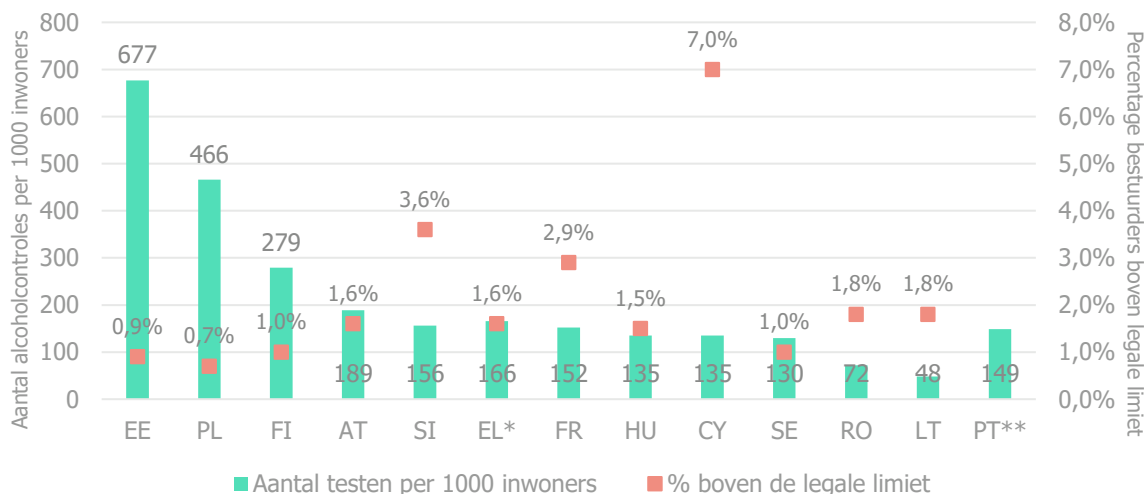
* data van 2014

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.

Niet alle Europese landen konden data verschaffen over alcoholcontroles. In **Figuur 14** wordt het aantal alcoholtesten per 1.000 inwoners weergegeven, en het percentage geteste bestuurders met een alcoholconcentratie boven de legale limiet.

Figuur 14. Aantal alcoholcontroles per 1.000 inwoners en percentage geteste bestuurders boven de legale limiet in Europa (2015)



* data van 2014
 ** data van 2013

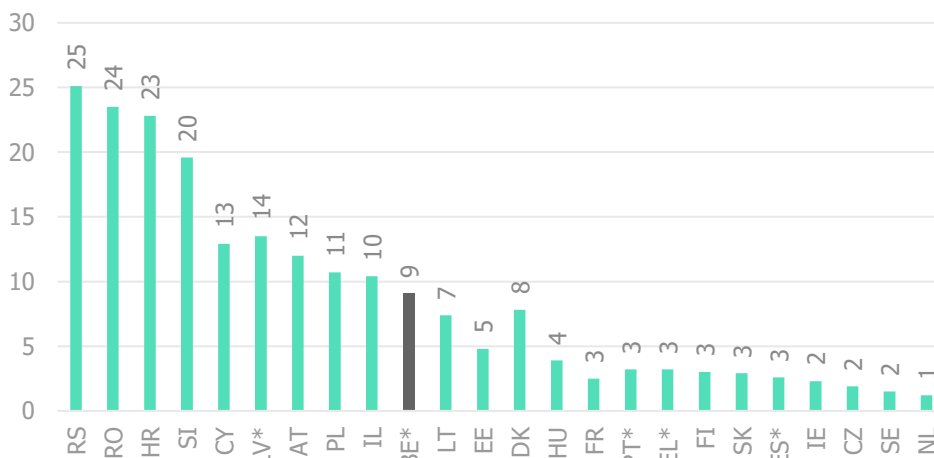
Bron: European Transport Safety Counsel (2016), infografie Vias institute

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 15** wordt het aantal boetes voor gordeldracht per 1.000 inwoners weergegeven.

Figuur 15. 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 16** toont het aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1.000 inwoners.

Figuur 16. 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.

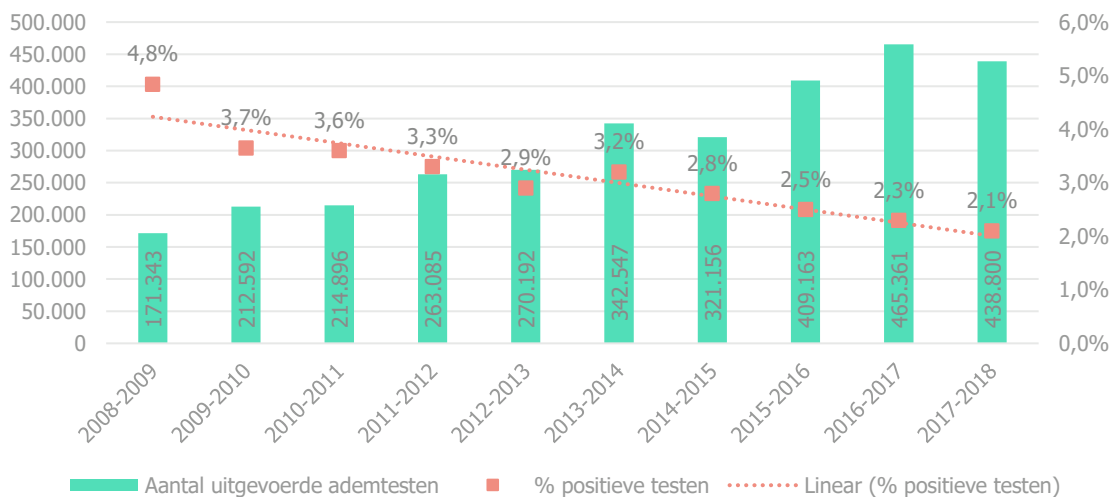
3. ALCOHOLCONTROLES

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 waarover we beschikken, zijn die 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-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.

Figuur 17: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten tijdens de BOB-eindejaarscampagnes en het percentage bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l op nationaal niveau (2008-2018)



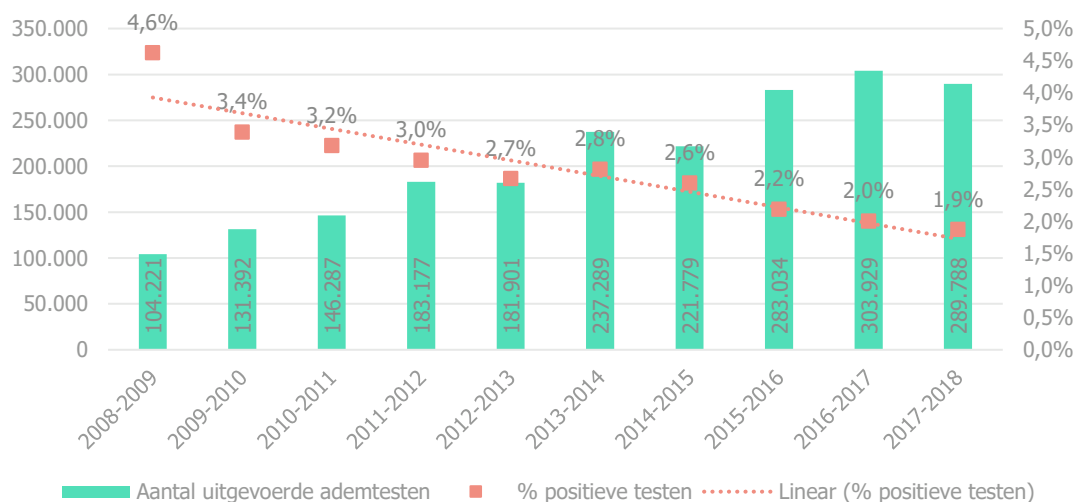
Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

Bovenstaande figuur toont het aantal ademtesten en het percentage bestuurders onder invloed van alcohol op nationaal niveau.

We zien een stijging van het aantal uitgevoerde testen sinds 2008. In 2017-2018 werden meer dan 438.000 ademtesten afgenomen tijdens de BOB-controles, een verdubbeling van het aantal ademtesten in de periode 2008-2009. Er werden iets minder ademtesten uitgevoerd in 2017-2018 in vergelijking met de voorgaande periode (2016-2017).

Naast een stijging van het aantal uitgevoerde testen, toont **Figuur 17** 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 2017-2018 gaat het nog om 2,1%.

Figuur 18: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Vlaamse Gewest, tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2018)

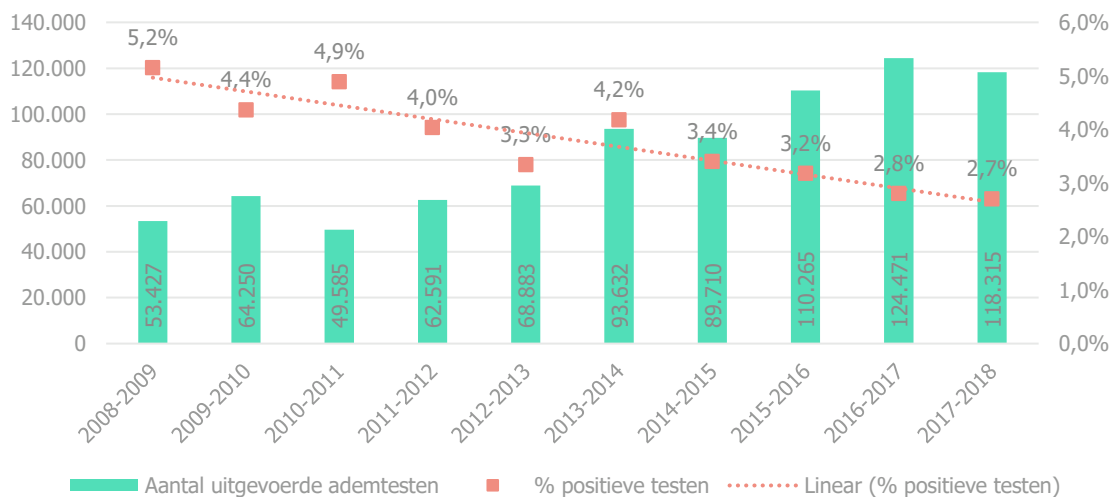


Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

In het Vlaamse Gewest vinden we dezelfde tendens terug als op nationaal niveau. Het aantal uitgevoerde ademtesten verdrievoudigde bijna.

We zien verder ook een daling van het aantal bestuurders onder invloed van alcohol. In de periode 2017-2018 ging het om 1,9% van de geteste bestuurders. In het Vlaamse Gewest is het percentage bestuurders onder invloed dus iets lager in vergelijking met het nationale niveau.

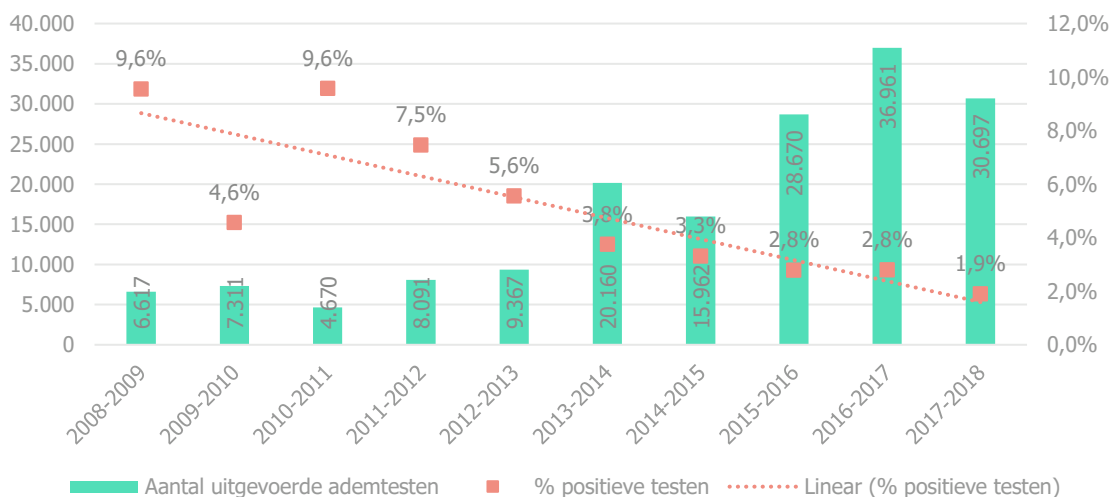
Figuur 19: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Waalse Gewest tijdens de BOB-eindejaarscampagnes (2008-2018)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

Ook in het Waalse Gewest verdubbelde het aantal uitgevoerde ademtesten, en daalde het aantal bestuurders onder invloed van alcohol. Met een percentage van 2,7% geteste personen onder invloed, doen de Waalse bestuurders het iets minder goed dan de Vlaamse en Belgische bestuurders.

Figuur 20: Evolutie van het totaal aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestuurders met een alcoholgehalte boven 0,5 g/l in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de BOB-eindejaarcampagnes (2008-2018)



Bron: ANG - Federale politie, infografie Vias institute

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de toename van uitgevoerde ademtesten het meest spectaculair. Het aantal testen vervijfvoudigde sinds 2008. Ook het percentage positieve testen daalde duidelijk: van 9,6% in 2008-2009 naar 1,9% in 2017-2018. Daarmee doen de Waalse bestuurders het iets beter dan de Belgische bestuurders in het algemeen.

In de periode 2009-2010 zien we 4,6% positieve testen, een groot verschil met de 9,6% positieve testen in 2008-2009. Daarna stijgt het aantal positieve testen opnieuw naar 9,6% in 2010-2011. Gezien het kleine aantal afgenomen ademtesten in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest, is dit waarschijnlijk een toevallige fluctuatie. De trendlijn in de figuur toont ook voor een Brussel een duidelijk dalende trend in het aantal positieve bestuurders sinds 2008.

4. 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 onbekenden³. 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 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.

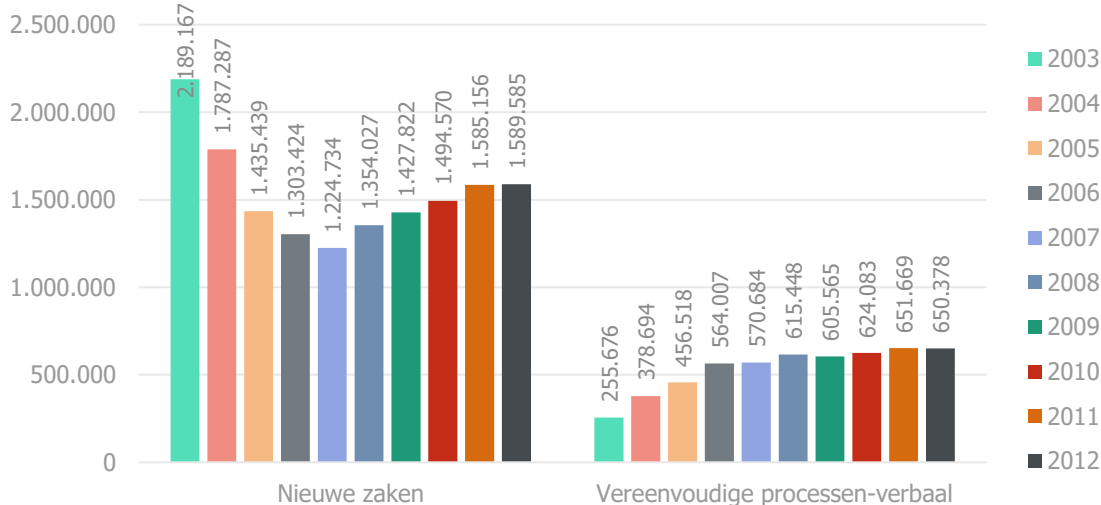
4.1 INSTROOM

In

Figuur 21 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.

³ <http://www.lokalepolitie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie>

Figuur 21. 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

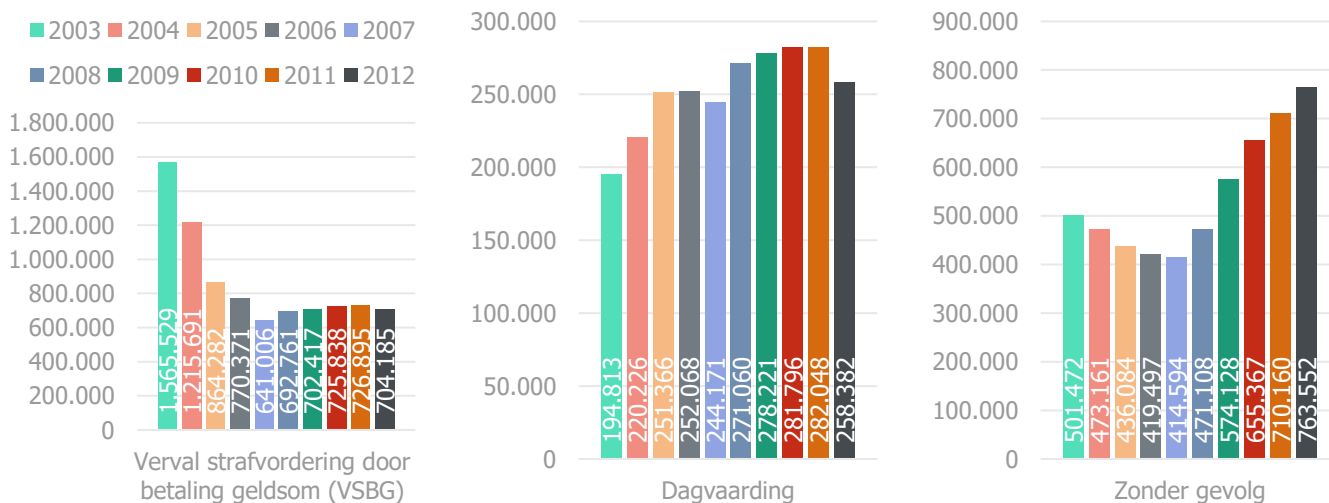
Het aantal aanvankelijke processen-verbaal (‘nieuwe zaken’) daalt drastisch in de periode 2003 tot 2007. Na 2007 zien we opnieuw een lichte stijging van het aantal nieuwe pv’s, tot ongeveer 1,6 miljoen nieuwe zaken in 2012.

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 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, of zonder gevolg te klasseren. De schaalverdeling van de gegevens in **Figuur 22** verschilt sterkt, daarom werden drie verschillende grafieken opgemaakt.

Figuur 22. Evolutie van het aantal zaken waarin VSBG werd voorgesteld, waarin gedagvaard werd en die zonder gevolg geklasseerd werden op nationaal niveau (2003-2012)



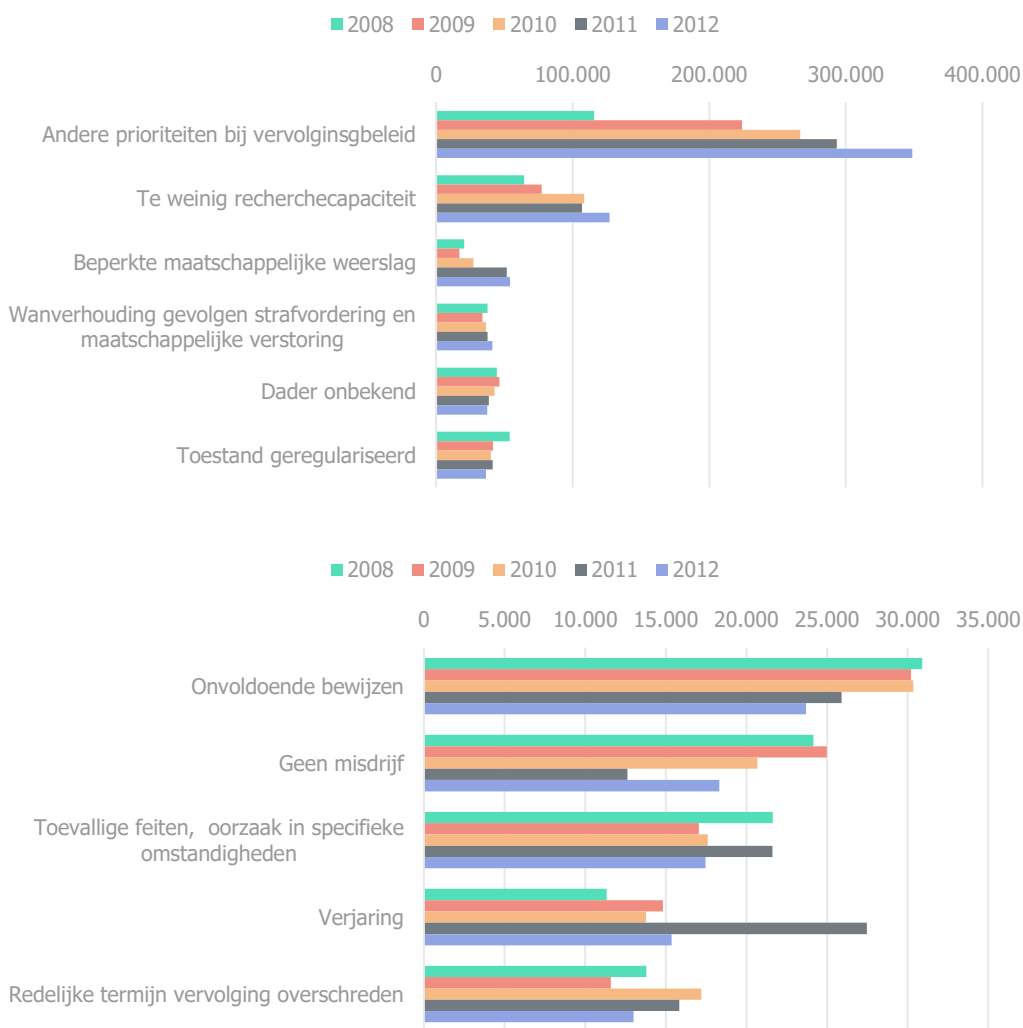
Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

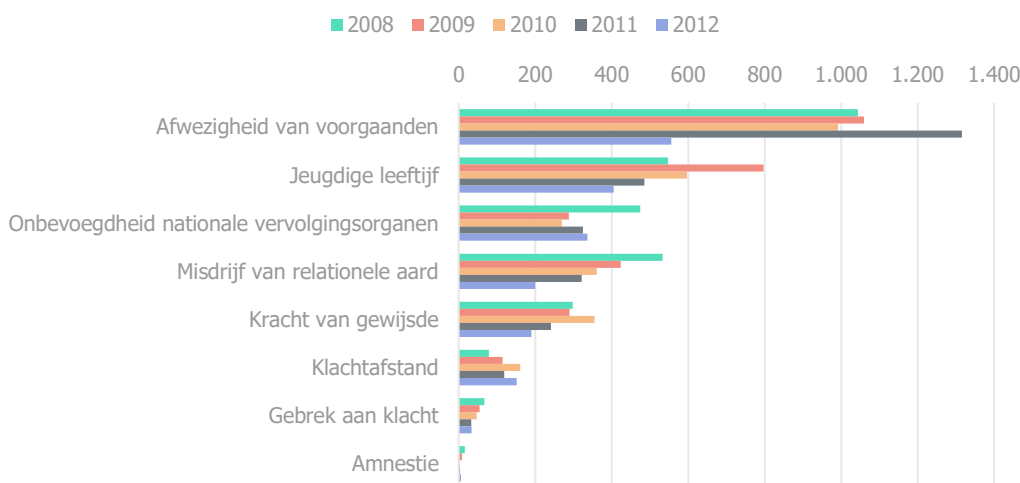
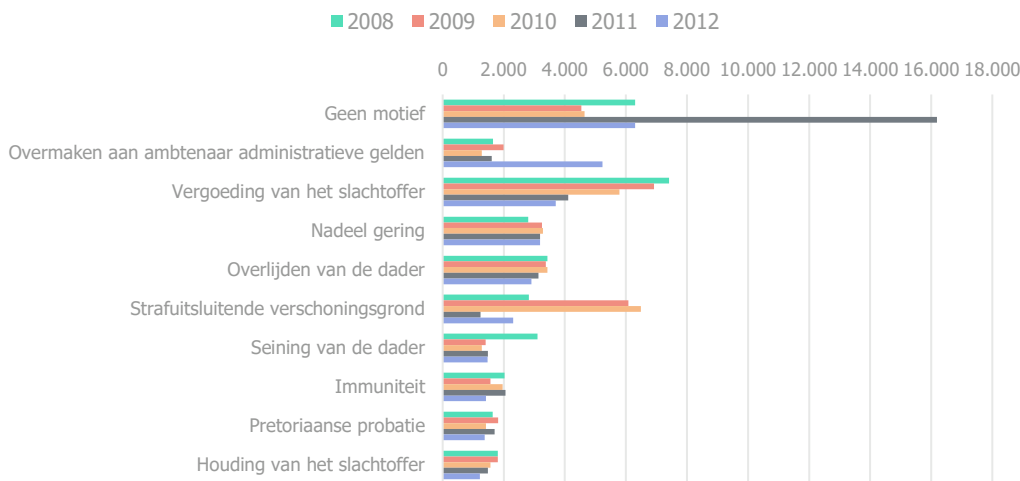
Voor het verval van strafvordering door de betaling van een geldsom (VSBG) merken we een sterke daling op in de periode 2003 tot 2007. Daarna blijft het aantal gevallen van VSBG stabiel, tot in 2012. Voor het aantal zaken zonder gevolg is een gelijkaardige evolutie vast te stellen: eerst een sterke daling 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 **Error! Reference source not found.**, weergegeven.

Het aantal dagvaardigingen 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 verder zet.

De reden voor klassering komt aan bod in **Figuur 23**. Ook hier geven we de evolutie op nationaal niveau weer.

Figuur 23. 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 geseponereerd worden wegens 'andere prioriteiten'. In 2012 werden bijna 350.000 zaken om deze reden zonder gevolg geklasseerd.

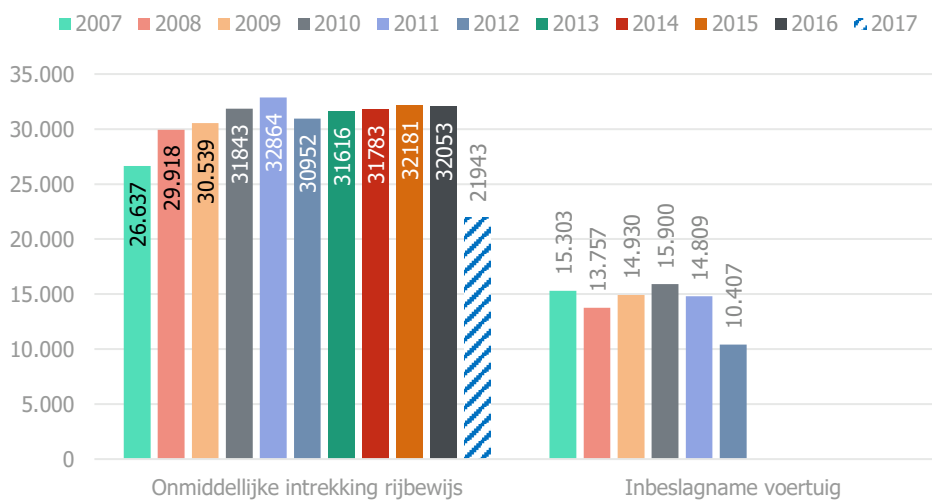
De tweede meest voorkomende reden voor sepot is 'te weinig researchcapaciteit'. Dit betekent dat er bij de politiediensten onvoldoende mankracht aanwezig is om een misdrijf te onderzoeken. Deze reden voor sepot werd meer dan 125.000 keer aangehaald in 2012.

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 VEILIGHEIDSMATREGELEN

In **Figuur 24** 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 24. Evolutie van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en van de inbeslagname van een voertuig, op nationaal niveau (2008-2017)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie

We zien in de grafiek een initiële stijging van het aantal onmiddellijke inningen, tot 2009. Daarna stabiliseert dit zich. De cijfers voor 2017 zijn beperkt tot oktober 2017, en zijn dus als voorlopig te beschouwen.

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 inningen van het rijbewijs. Het aantal inbeslagnames stijgt sterk, tot 2006, om vervolgens te stabiliseren. In 2012, het laatste jaar waarover we cijfers beschikken, is er opnieuw een daling van het aantal inbeslaggenomen voertuigen.

4.4 BEMIDDELING IN STRAFZAKEN

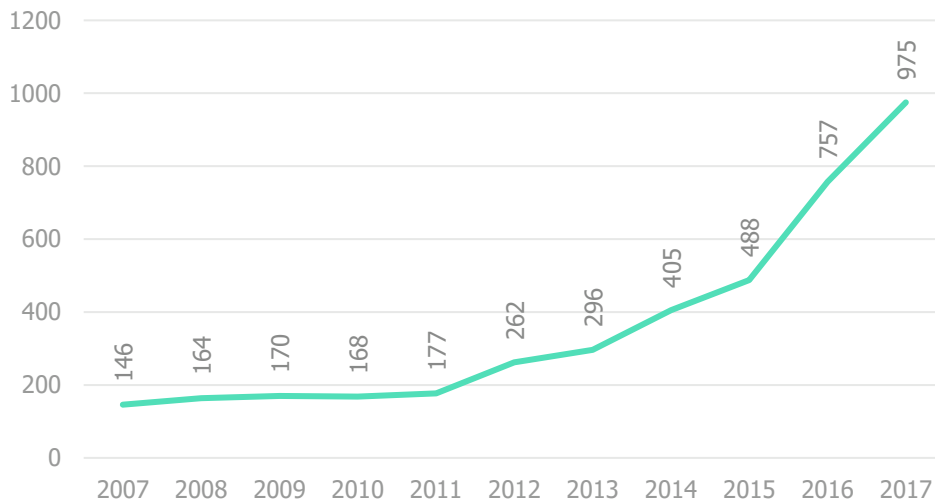
Hieronder geven we de evolutie van het aantal doorverwijzingen in het kader van bemiddeling in strafzaken op nationaal niveau weer. Ook de evolutie van reden van de doorverwijzing wordt grafisch voorgesteld.

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.⁴

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 5.3.

⁴ Voor de geïnteresseerde lezer: meer informatie over de driver improvement cursussen is terug te vinden in het boek 'Educatieve maatregelen voor verkeersovertreders' (Kluppels, 2018)

Figuur 25. Evolutie van het aantal doorverwijzingen bemiddeling in strafzaken naar Vias institute op nationaal niveau (2007-2017)



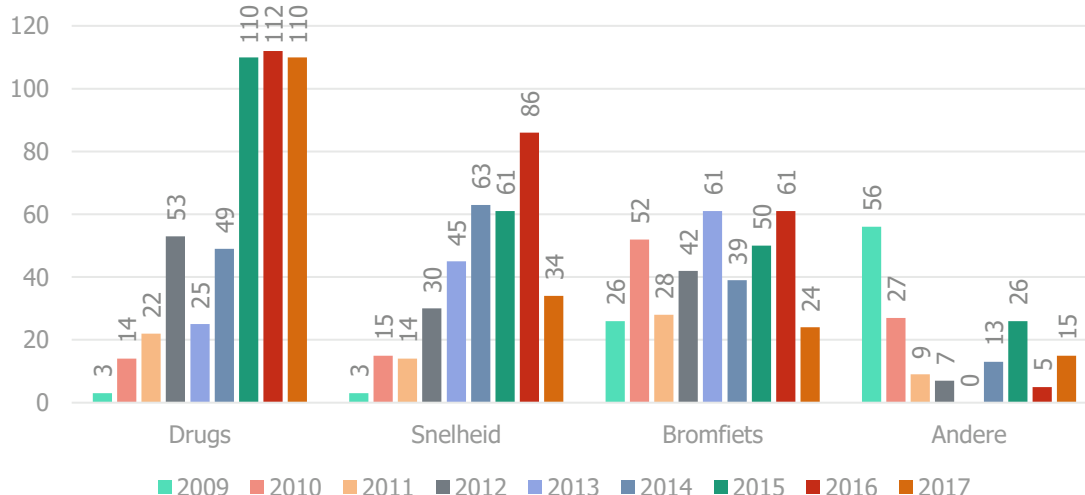
Bron: Vias institute, Driver Improvement

Het aandeel van Vias institute in de bemiddeling in strafzaken bedroeg 5% in 2013 (op nationaal niveau). Hier gaat het echter om doorverwijzingen van zowel politierechtbank als arbeidsrechtbank, correctionele rechtbank, enzovoort. Voor verkeersfeiten wordt bemiddeling in strafzaken zelden angewend.

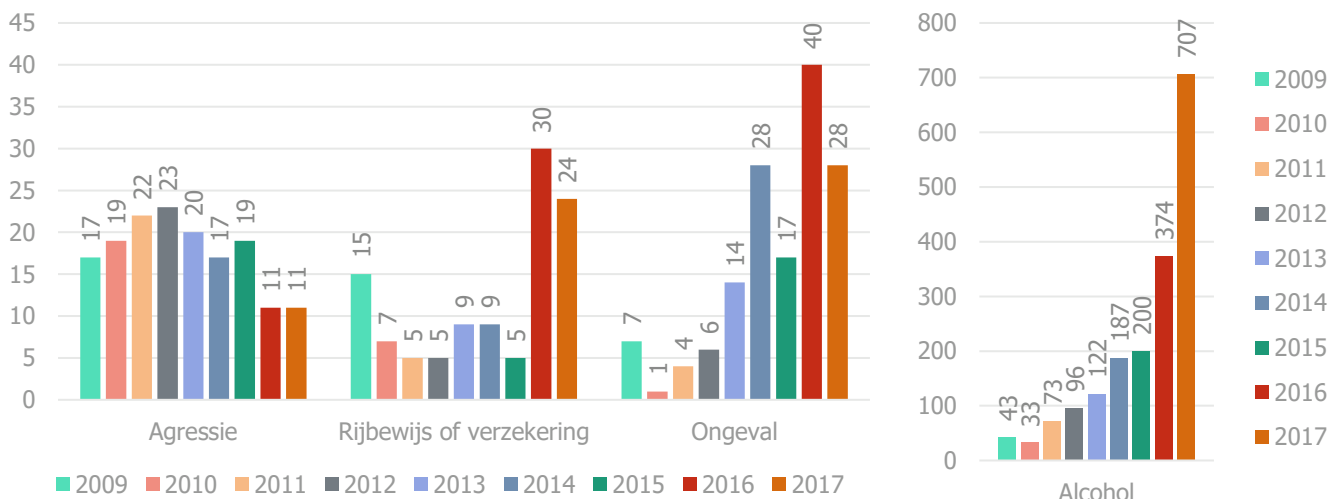
Het aantal doorverwijzingen bemiddeling in strafzaken naar Vias institute steeg sterk sinds 2011, met vooral in 2016 een grote stijging naar 757 doorverwijzingen. Deze stijging zette zich verder in 2017, waar 975 dossiers opgestart werden naar aanleiding van bemiddeling in strafzaken (een stijging van bijna 30% in vergelijking met 2016).

In Vlaanderen kwamen de doorverwijzingen in 2017 voornamelijk vanuit het gerechtelijk gebied Gent⁵ (73 van 83 doorverwijzingen). Vanuit het gerechtelijk gebied Brussel kwamen er 21 doorverwijzingen. In Wallonië kwam het merendeel van de doorverwijzingen vanuit het gerechtelijk gebied Luik (713 van 868 doorverwijzingen) en van het gerechtelijk gebied Bergen (155 van 868 doorverwijzingen)

Figuur 26. Evolutie van het aantal dossiers bemiddeling in strafzaken bij Vias institute per reden van doorverwijzing (2007-2017)



⁵ Verenigt de gerechtelijke arrondissementen van de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen



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 sterk, daarom worden ze in verschillende figuren weergegeven.

Het aantal cursussen rond rijden onder invloed van alcohol is het grootst, met 707 dossiers in 2017. We zien een sterke stijging in 2016 tegenover 2015, en nogmaals een sterke stijging in 2017. Het aantal dossiers met betrekking tot alcohol stijgt al sinds 2011.

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. BESTRAFFING DOOR DE POLITIERECHTBANKEN

De politierechtbank is de laatste schakel in de handhavingsketen. Zij beslissen over de schuld van de gedagvaarde persoon, 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: 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;
- 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.

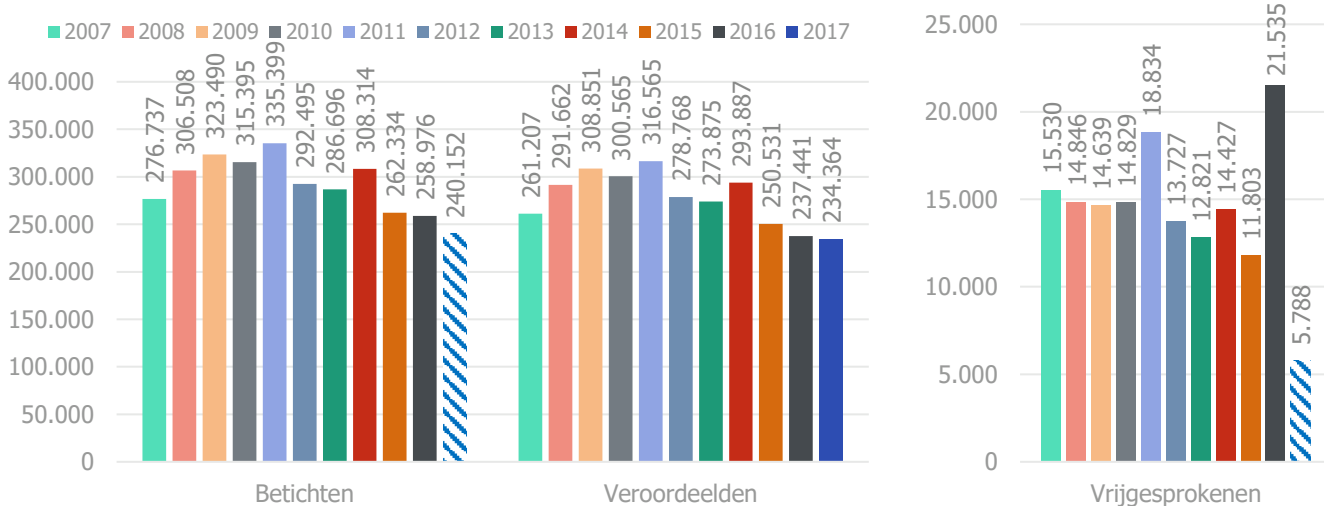
Met de wet van 9 maart 2014 werden een aantal ingrijpende veranderingen aan het verkeersrecht uitgevoerd. Recidive werd vanaf dit moment harder aangepakt. Bij elke nieuwe overtreding binnen een periode van 3 jaar na een veroordeling, wordt de straf zwaarder. Er worden telkens ook 4 herstelexamens opgelegd: het theoretisch en praktisch rij-examen, 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 ontbreekt nog data, waardoor voor sommige grafieken in dit hoofdstuk slechts voorlopige cijfers weergegeven kunnen worden.

5.1 INSTROOM

Figuur 27 toont de evolutie van het aantal personen dat beticht (beschuldigd) werd, 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 sterk, ze worden daardoor in twee aparte grafieken voorgesteld.

Figuur 27. 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

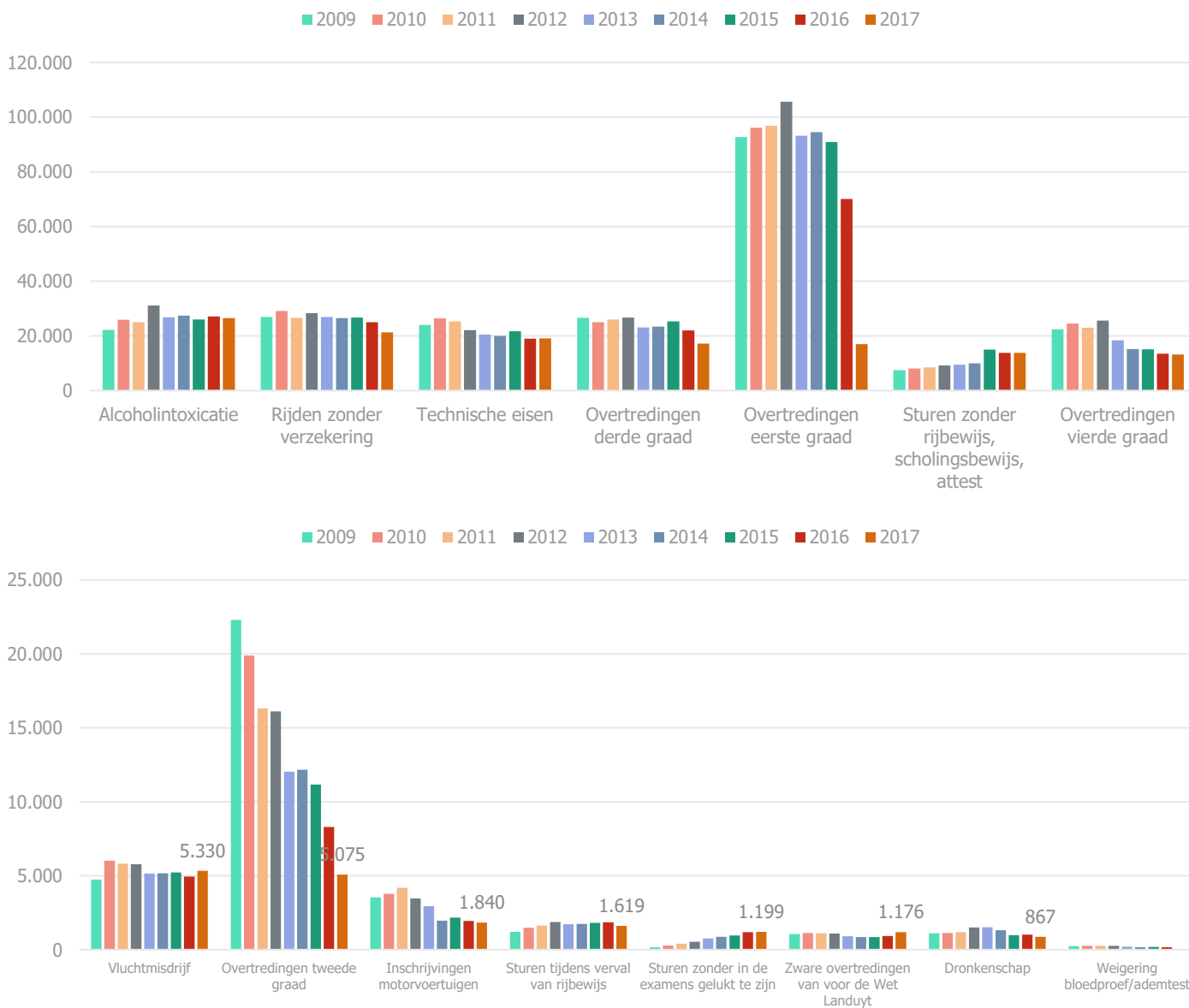
Doordat gegevens voor het ressort Luik ontbreken, kunnen we de evolutie in 2017 van het aantal betichten en aantal vrijgesprokenen niet nagaan. De voorlopige cijfers tonen aan dat de evolutie van het aantal vrijgesprokenen in stijgende lijn in elk geval niet doorzet, en dat we eerder een evolutie in 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 28** wordt de evolutie getoond van het aantal betichten van specifieke overtredingen. De overtredingen werden geordend naargelang het voorkomen in 2017.

Figuur 28. Evolutie van het aantal betichtingen met betrekking tot specifieke overtredingen (2009-2017)



Bron: Steundienst van het College van hoven en rechtbanken – Federale Overheidsdienst Justitie

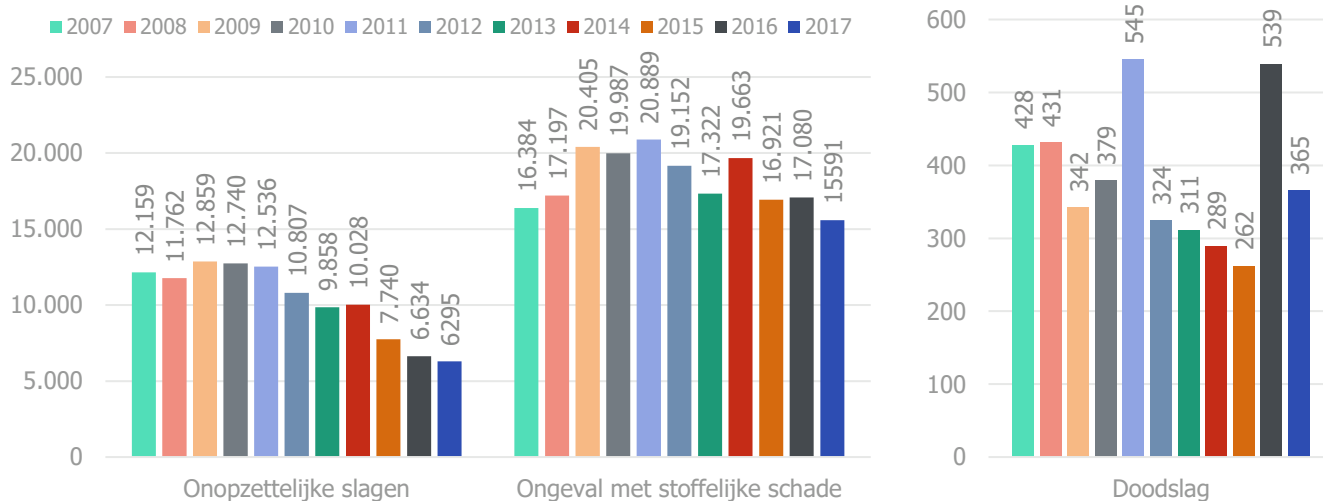
Alcoholintoxicatie komt het vaakst voor, voor dit misdrijf waren er meer dan 26.000 betichten in 2017. Het gaat om een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed. 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 veiligheidstoeberehoren 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 heel frequent voor. Voor elk van deze 4 categorieën werden in 2017 meer dan 10.000 personen beticht. 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 29 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 sterk, daarom werden ze in twee grafieken weergegeven.

Figuur 29. 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 doorgaan 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 2010 (met een uitschieter in 2011), maar in 2016 en 2017 daalde het aantal betichten weer.

5.2 UITGESPROKEN STRAFFEN

De politierechter kan verschillende straffen opleggen:

- **Gevangenisstraf:** sinds de wet van 7 februari 2003 wordt de gevangenisstraf in de meeste gevallen vervangen door het verval van het recht tot sturen. De gevangenisstraf blijft behouden voor: vluchtmisdrijf, verhinderen van vastellingen 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

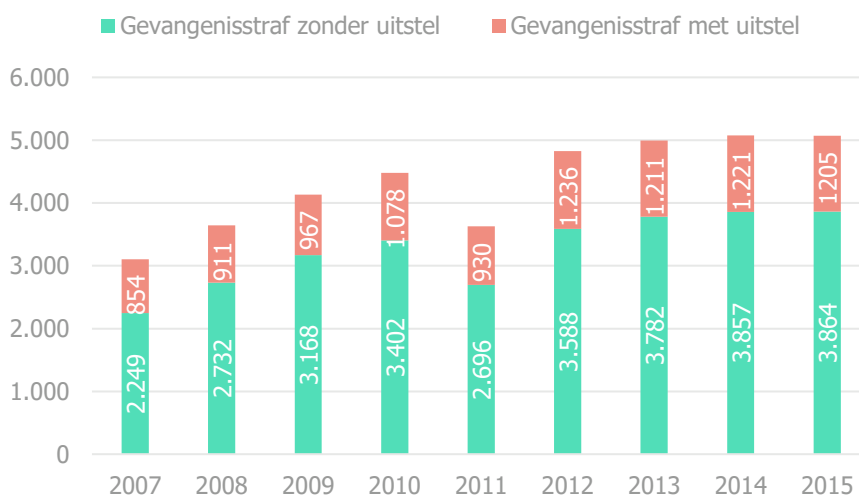
de minimum- en maximumbedragen die in de wet bepaald zijn⁶. De geldboete kan eveneens met uitstel opgelegd worden.

- 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.

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 echter nog geen cijfers kunnen verkrijgen. Hierdoor beschikken we voor de meeste van onderstaande grafieken maar over gegevens tot en met 2015.

Figuur 30 geeft de evolutie van de uitgesproken gevangenisstraffen weer. 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 30. Evolutie van de uitgesproken gevangenisstraffen zonder uitstel en met uitstel (2007-2015)



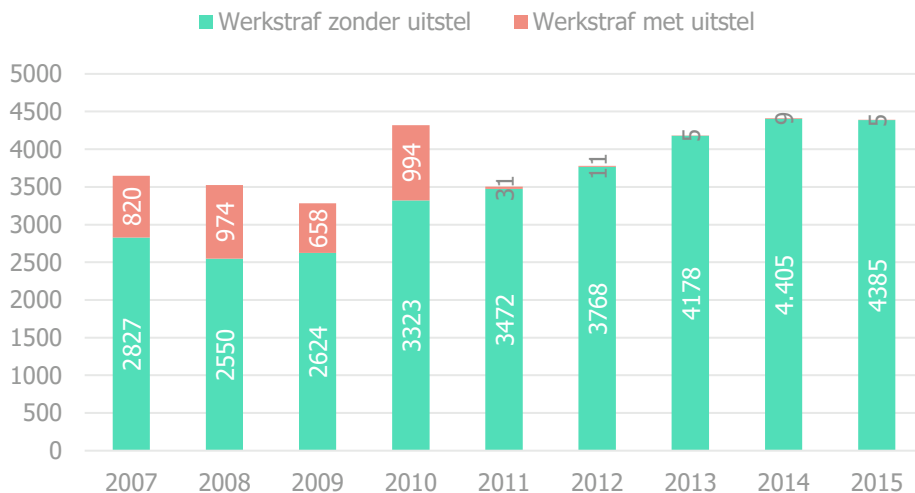
Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

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 31** is de evolutie weergegeven met betrekking tot de uitgesproken werkstraffen. Ook in deze grafiek onderscheiden we de werkstraf zonder uitstel en de werkstraf met (volledig of gedeeltelijk) uitstel.

⁶ Deze kunnen teruggevonden worden in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

Figuur 31. Evolutie van de uitgesproken werkstraffen zonder en met uitstel (2007-2015)

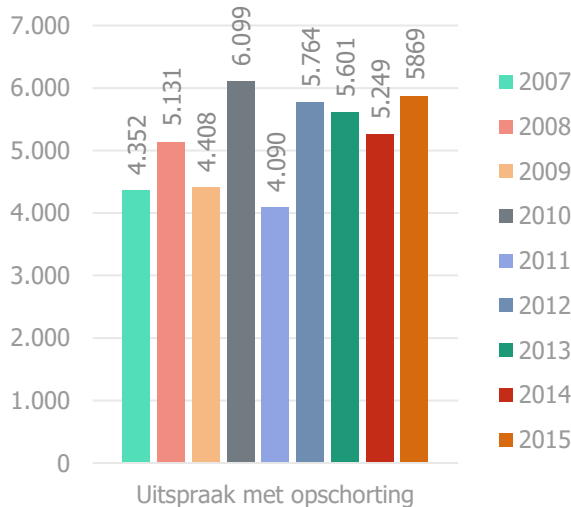


Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Na een lichte daling van het aantal werkstraffen in de periode 2007-2009, is er de laatste jaren 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 5 werkstraffen met uitstel.

Soms spreekt de politierechter zich uit over de schuldvraag, maar legt hij geen straf op. Dit noemen we uitspraak met opschorting. De evolutie wordt in **Figuur 32** weergegeven.

Figuur 32. Evolutie van de uitspraak met opschorting (2007-2015)

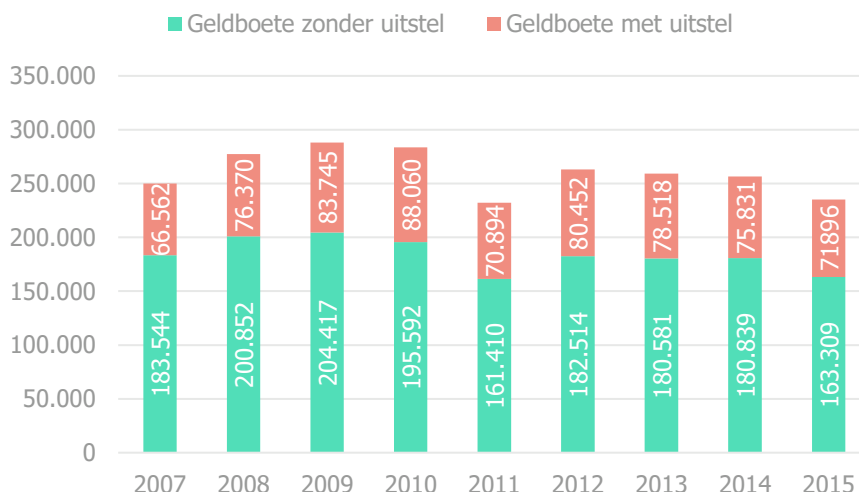


Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

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 33** 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 het parket opgelegd worden).

Figuur 33. Evolutie van de geldboete zonder uitstel en met uitstel (2007-2015)



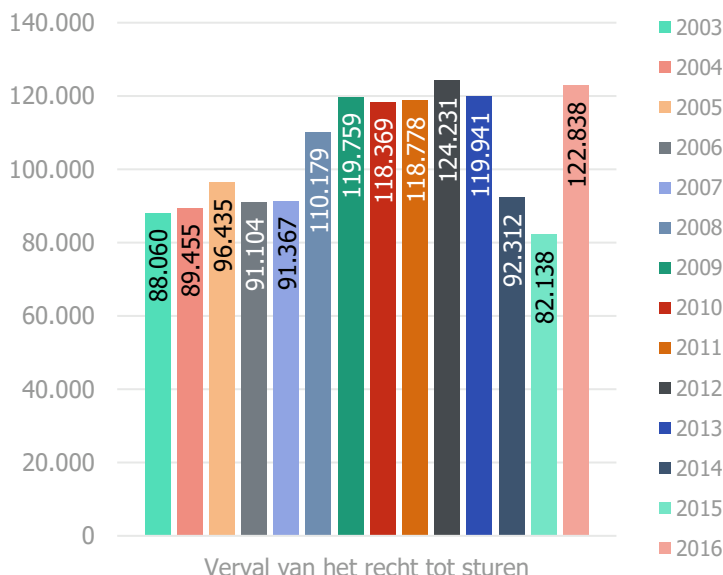
Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie, infografie Vias institute

Na een stijging van het aantal geldboetes in 2008 en 2009, daalde het aantal geldboetes 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 34 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 34. Evolutie van het verval van het recht tot sturen (2003-2016)



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

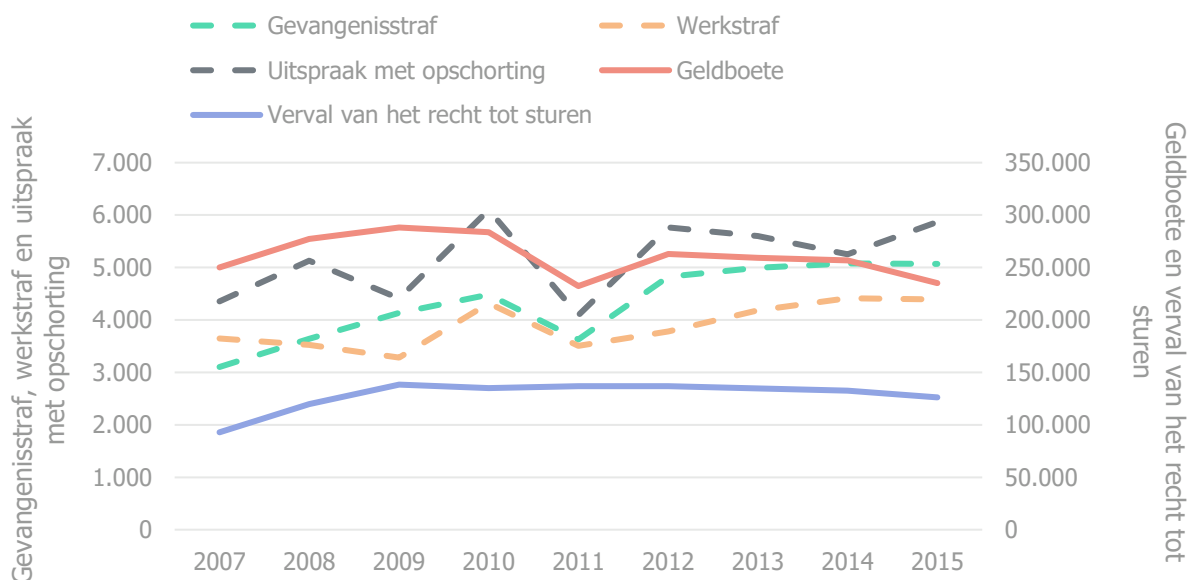
Vanaf 2003 is een lichte stijging van de uitspraak van het verval van recht tot sturen waar te nemen, maar het is pas in 2008 dat we voor het eerst een sterke stijging zien. Deze stijging duurt tot 2009, daarna stabiliseert het aantal uitspraken zich. In de laatste jaren waarvoor we over gegevens beschikken 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 elke nieuwe overtreding binnen een periode van 3 jaar na een veroordeling, wordt de straf zwaarder. Eén 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 psychologisch onderzoek) om terug over zijn rijbewijs te mogen beschikken.

Hieronder in **Figuur 35** geven we de evolutie weer van de gevangenisstraf, de geldboete, de werkstraf, het verval van het recht tot sturen en de uitspraak met opschorting. De linker y-as toont de schaalverdeling voor de gevangenisstraf, de werkstraf en de uitspraak met opschorting (de gestippelde lijnen). De rechter y-as toont de schaalverdeling voor de geldboete en het verval van het recht tot sturen (de volle lijnen).

Figuur 35. Evolutie van de uitgesproken straffen (2007 – 2015)



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting – Federale Overheidsdienst Justitie

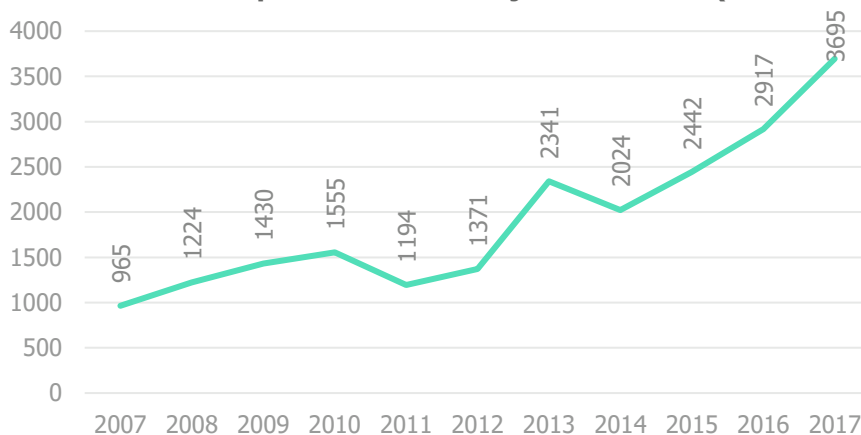
We zien duidelijk dat een aantal straffen in 2015 vaker uitgesproken werden in vergelijking met 2007 . Voor de uitspraak met opschorting (zwarte lijn) zien we het onregelmatige verloop, die toch resulteert in een duidelijke stijging wanneer we 2007 met 2015 vergelijken. Ook voor de gevangenisstraf (groene 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 PROBATIEDOSSIEERS

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 politierechter kan in het kader van probatie onder andere voorstellen dat de veroordeelde een cursus volgt bij Vias institute. Het aandeel van Vias institute in de probatiedossiers bedroeg 81% in 2013 (op nationaal niveau).

Figuur 36. Evolutie van het aantal probatiedossiers bij Vias institute (2003-2016)



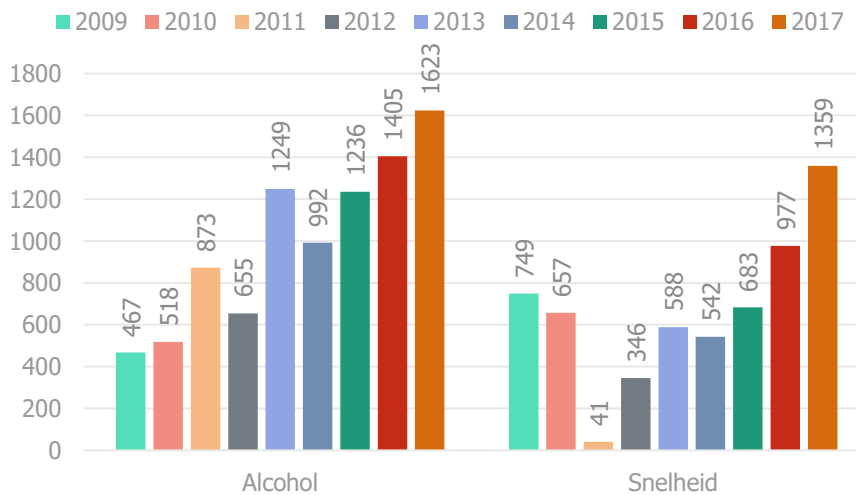
Bron: Vias institute, Driving Improvement

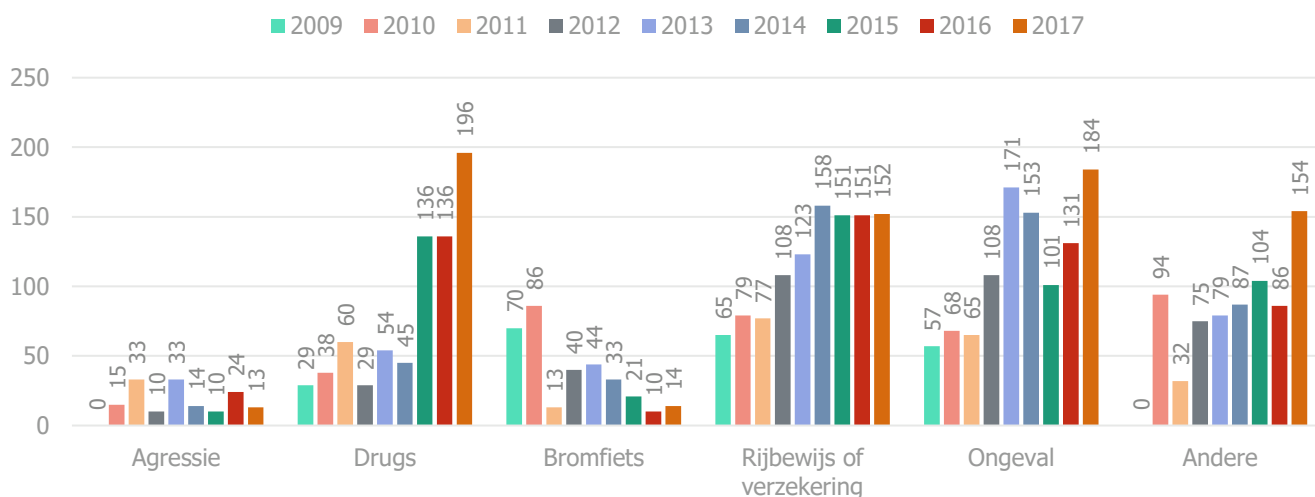
In **Figuur 36** wordt de evolutie voorgesteld van het aantal probatiedossiers die bij Vias institute terecht komen. Het aantal probatiedossiers bij de dienst Driver Improvement verviervoudigde sinds 2003. In 2016 waren er bijna 3.000 probatiedossiers, in 2017 telden we bijna 4.000 dossiers.

Ook voor de doorverwijzing in het kader van probatie is het gerechtelijk gebied Luik de grootste doorverwijzer, met 2318 dossiers. Het gerechtelijke gebied Bergen zorgde voor 87 doorverwijzingen in 2017. In Vlaanderen verwijzen zowel het gerechtelijke gebied Antwerpen (466 dossiers) als het gerechtelijke gebied Gent (328 doorverwijzingen) vaak door. Het gerechtelijke gebied Brussel stond in voor 158 doorverwijzingen in 2017.

In **Figuur 37** 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 sterk, daarom werden verschillende grafieken opgemaakt.

Figuur 37. Evolutie van het aantal probatiedossiers bij Vias institute per reden van doorverwijzing (2007-2016)





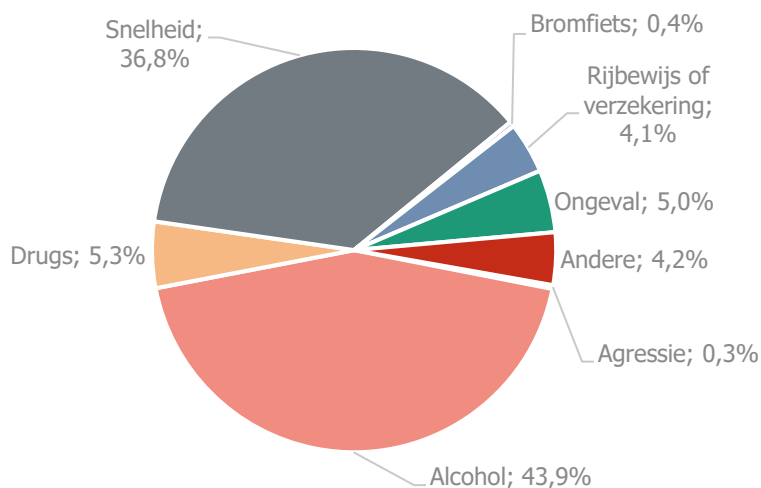
Bron: Vias institute, Driving Improvement

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 ongeveer 150 dossiers geregistreerd. De cursus rijden onder invloed van drugs werd door bijna 200 personen bijgewoond in 2017.

In de figuur hieronder wordt de verdeling over de reden van doorverwijzing in 2017 weergegeven. Op die manier kunnen we nagaan naar welke cursussen het vaakst doorverwezen wordt.

Figuur 38. Probatedossiers bij Vias institute per reden van doorverwijzing, 2017



Bron: Vias institute, Driving Improvement

De cursus alcohol had in 2017 het grootste aandeel met 43%. Ook naar de cursus snelheid wordt vaak doorverwezen, deze had in 2017 een aandeel van 36%. De cursus drugs en de cursus ongeval hebben beide een aandeel van 5%, de andere cursussen komen procentueel gezien veel minder vaak voor.

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 bevroegd.

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.⁷

Betichten

Het aantal personen die werden verdacht van het begaan van een verkeersmisdrijf.

BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Dagvaarding

Een dagvaarding is een officiële oproep om voor het gerecht, in dit geval de politierechtbank, te verschijnen.

Dark Number

Een term die gebruikt wordt om niet-geregistreeerde criminaliteit aan te duiden. De geregistreeerde 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 politierechter kan een veroordeelde een gevangenisstraf opleggen. Sinds de wet van 7 februari 2003 werd de gevangenisstraf 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

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.

⁷http://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/justitiehuzen/verdachte_misdrijf/u_bent_nog_niet_veroordeeld/bemiddeling_in_strafzaken/#1

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 een autorit.

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 (behalve overtredingen met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed en het rijbewijs).

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 handhavingbeleid.⁸

⁸ <http://www.lokalopolitie.be/5418/verkeer-en-mobiliteit.html>

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.⁹ 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.¹⁰

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 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.

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 geseponerd worden wegens 'andere prioriteiten'
Te weinig rechercapaciteit	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 en maatschappelijke verstoring	Een 'restcode' die gebruikt wordt als andere codes de lading niet dekken
Dader onbekend	De identiteit van de dader is niet gekend

⁹ <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/rechtbanken-hoven/politierechtbank>

¹⁰ <http://www.lokalepolitie.be/5368/politie-abc/187-proces-verbaal.html>

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
Immunititeit	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 beklagde 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

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: defecte lichten, defecte richtingaanwijzer, afwezigheid (of defect) van de zijspiegel aan de bestuurderskant, enzovoort.

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 worden 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 politierechter.

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.

Verval van het recht tot sturen

Bestuurders die voor de politierechter moeten verschijnen kunnen in bepaalde gevallen veroordeeld worden tot een verval van het recht tot sturen. De overtredingen die daarvoor in aanmerking komen zijn onder andere: rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, overschrijden van de toegelaten maximale snelheid, herhaling binnen de drie jaar, een voertuig besturen zonder (geldig) rijbewijs, niet voldoen aan de lichamelijke vereisten, vluchtmisdrijf, negeren van de bevelen van een bevoegd persoon, sturen tijdens verval, enzovoort.

De rechter kan of moet daarbij herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen op één of meer 'examens'. Het kan gaan om een theoretisch, praktisch, psychologisch en/of medisch onderzoek.

Vrijgesprokenen

De beklaagden die werden vrijgesproken door de politierechter. Dit wil zeggen dat de rechter hen niet schuldig acht aan het misdrijf waarvoor ze voor de rechtbank gedaagd werden.

Werkstraf

Autonome straf in correctionele en in politiezaken Een werkstraf bestaat uit onbetaalde arbeid bij een niet-commerciële instelling en duurt 20 tot 300 uur.

Zelfgerapporteerde boetes

Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag. In dit geval gaat het om het aantal boetes dat respondenten naar eigen zeggen hebben moeten betalen in een bepaalde tijdsperiode.

Zonder gevolg of seponering

Soms beslist het parket om een dossier zonder gevolg te klasseren of te seponeren. De eventuele verdachte wordt daarmee niet verder vervolgd. Voor deze beslissing kan een specifieke motivering gegeven worden. Dit kan onder andere zijn: de dader is onbekend, de dader is overleden, er zijn andere prioriteiten in het vervolgingsbeleid, het misdrijf heeft een beperkte maatschappelijke weerslag, enzovoort.

Zware overtredingen van voor de wet Landuyt

Voor 2003 bestonden enkel de gewone overtredingen en drie categorieën van zware overtredingen (Wet Durant). Met de Wet Landuyt werd de wetgeving logischer gemaakt door niet meer te gaan spreken van gewone of zware overtredingen maar ze te classificeren naar gelang het gevaar. De vier graden (1°, 2°, 3° en 4° graad) werden ingevoerd.

Een aantal overtredingen valt nog steeds onder de regeling van de Wet Durant. Voorbeelden zijn een bestuurder die aangeeft links te willen afslaan langs links inhalen, een voetganger in gevaar brengen, een witte doorlopende streep tussen de rijstroken overschrijden, een rood of vast oranjegeel licht niet in acht nemen, enzovoort.

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over bron en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Tabel 3. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
VIAS INSTITUTE, Nationale attitudemeting 2012	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> rijden onder invloed van alcohol en drugs snelheid en te snel rijden gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigings-systemen vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik handhaving en maatregelen 	Zelfgerapporteerd gedrag, mening en attitudes m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer door bestuurders van personenwagens en bestelwagens die in België zijn gedomicilieerd en in de laatste 6 maanden minstens 1500 km hebben afgelegd, op basis van de leeftijd, het geslacht en het gewest	1.540 persoonlijke interviews	<ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 2003 - België - Driejaarlijks - Meest recente: 2012 	Vias insitute Meesmann & Schoeters (2016). Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het VIAS INSTITUTE (2015). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20autobestuurders%20naar%20verkeersveiligheid/Hoe_kijken_autobestuurders_naar_verkeersveiligheid.pdf
Vias institute, Driver Improvement	Kenmerken van de personen die bij die dienst Driver Improvement een cursus volgen bij Vias institute	Persoonlijke kenmerken en kenmerken van de gepleegde feiten waarvoor de kandidaat doorverwezen wordt	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 2003 - België 	Vias institute – Driver Improvement
Federale Politie - DGR/DRI/BIPOL	Vaststellingen voor bepaalde overtredingen	Het aantal verkeersovertredingen m.b.t. snelheid, alcohol, drugs, gordeldracht en gsm-gebruik Geregistreerd door lokale en federale politie	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 2007 - België - Jaarlijks 	Federale Politie - DGR/DRI/BIPOL
Federale Overheidsdienst Financiën	Werking van de Federale Overheidsdienst Financiën	Macro-economische kernvariabelen en conjunctuurindicatoren, statistieken van federaal geïnde fiscale ontvangsten, statistieken van de uitgaven van de federale	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 1990 - België - Jaarlijks 	Federale Overheidsdienst Financiën http://docufin.fgov.be/intersalgnl/thema/stat/Stat.htm

<p>Federale Overheidsdienst Justitie – Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting</p>	<p>Werking van het Openbaar Ministerie, de hoven en de rechtbanken</p>	<p>overheid, schatkisttoestand en financiering, statistieken van de financiën van de gezamenlijke overheid</p> <p>Het Vast Bureau voor Statistiek en Werklastmeting (VBSW) ontwikkelt en publiceert de activiteiten-statistieken van de hoven en rechtbanken. Daarnaast ontwikkelt het VBSW de werklastmeting voor de hoven van beroep en de arbeidsrechtbanken.</p>	<p>Interne databank</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 1999 - België - Jaarlijks 	<p>Federale Overheidsdienst Financiën – Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting</p> <p>Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting (2013). <i>De jaarlijkse statistieken van de hoven en rechtbanken. Gegevens 2013. Politierechtbanken.</i> http://justitie.belgium.be/nl/binaries/Pub%20PRTP%202013_NL_v20141027_tcm265-244096.pdf</p> <p>Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting (2012). <i>De jaarlijkse statistieken van de hoven en rechtbanken. Gegevens 2012. Politieparketten.</i> http://justitie.belgium.be/nl/binaries/PubpolitieparketNL2012_tcm265-232184.pdf</p>
<p>Federale Politie – Algemene Nationale Gegevensbank (ANG)</p>	<p>Politie informatie</p>	<p>De Algemene Nationale Gegevensbank is het geheel van informatiesystemen van de geïntegreerde politie en is bestemd om de opdrachten van gerechtelijke of bestuurlijke politie te ondersteunen. Alle politie informatie met betrekking tot personen, voertuigen, plaatsen, ...</p>	<p>Interne databank</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Periode afhankelijk van de variabele - België 	<p>Federale Politie – Dienst Politie Informatie</p>

REFERENTIES

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.

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

Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2019). 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 werkelijke verkeerscriminaliteit (Intern rapport)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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 2016*. Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert Vias institute jaarlijks (vanaf 2015) een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en de meer specifieke onderzoeksrapporten.