



Rapport nr. 2022-R-09-NL

Het bestraffingsproces in de Belgische politierechtbanken en de invloed van niet-gereguleerde factoren

Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignetten



Het bestraffingsproces in de Belgische politierechtbanken en de invloed van niet-gereguleerde factoren

Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignettes

Rapport nr. 2022-R-09-NL

Auteurs: Shirley Delannoy, Isabel Verwee, Ricardo Nieuwkamp

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Verschijningsdatum: 2/06/2022

Wettelijke depot: D/2022/0779/24

Gelieve op de volgende manier naar dit document te verwijzen: Delannoy, S., Verwee, I. & Nieuwkamp, R. (2022). Het bestraffingsproces in de Belgische politierechtbanken en de invloed van niet-gereguleerde factoren – Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignettes, Brussel: Vias institute

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Frans onder de titel : Le processus de sanction par les tribunaux de police belges et l'influence de facteurs non-réglés. Etude de cas standardisés – Vignettes.

This report includes a summary in English.

Dankwoord

Deze studie werd gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het Vias institute wenst de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek:

- De politierechters die ermee hebben ingestemd om onze vragen te beantwoorden, voor hun tijd en het delen van hun ervaringen;
- De Voorzitters van de vrederechters en politierechters die akkoord gingen om onze talrijke vragen binnen hun arrondissementen te verspreiden;
- Dr. Enide Maegherman voor haar waardevolle bijdrage aan de geformuleerde aanbevelingen omtrent de methodiek en de redactie van de delen over het beslissingsproces, de functies van de veroordeling en de vignettenmethode.
- Dr. Frédéric Schoenaers van de Universiteit van Luik voor zijn aandachtige en kritische lectuur en zijn constructieve commentaren.

De exclusieve aansprakelijkheid voor de inhoud van het rapport berust bij de auteurs.

Inhoud

Lijst van tabellen en afbeeldingen	6
Samenvatting	7
Summary	10
Terminologie	12
1 Inleiding	13
2 Beslissingsproces en sancties	14
2.1 De verkeersveiligheidssituatie – Snelheid en alcohol achter het stuur	14
2.1.1 Prevalentie van met snelheid verbonden gedragingen	14
2.1.2 Prevalentie van met rijden onder invloed van alcohol verbonden gedragingen	15
2.1.3 Prevalentie in termen van overtredingen	16
2.2 Veroordelen en bestraffen - De besluitvormingsketen en het wettelijke arsenaal	17
2.2.1 De besluitvormingsketen	17
2.2.2 De functies van de veroordeling	20
2.2.3 Beoordelingsmarge en objectiveren van de feiten	21
2.3 De bestraffing van verkeersovertreders	24
2.3.1 Graad van overtredingen en straffen	24
2.3.2 Recidivisten straffen	26
3 Methodiek	27
3.1 Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignetten	27
3.1.1 Vignettenonderzoek - methodologische aspecten	27
3.2 Methodologische aanpassingen voor dit onderzoek	29
3.2.1 Steekproef en rekrutering	29
3.2.2 Materialen	31
3.2.3 Straftoekenning	32
3.2.4 Dataverzameling	34
4 De resultaten	36
4.1 Informatie over de bevraagde profielen	36
4.2 Resultaten - de sancties voor rijden onder invloed van alcohol	37
4.2.1 Resultaten van de vragenlijsten – ROI	39
4.2.2 Resultaten van de interviews – ROI	41
4.2.3 Synthese van de resultaten – ROI	46
4.3 Resultaten – De sancties voor te snel rijden	47
4.3.1 Resultaten van de vragenlijsten – Snelheid	50
4.3.2 Resultaten van de interviews – Snelheid	52
4.3.3 Synthese van de resultaten – Snelheid	54
4.4 Bijkomende factoren en rol van de zitting	55
4.4.1 Context van de overtreding	55
4.4.2 Uitzonderlijke situatie van de overtreder	56
4.4.3 Impact van de sanctie	56
4.4.4 Persoonlijke berekeningsregels	56

4.4.5	Objectiveren van de feiten	57
4.5	Bespreking	58
4.5.1	Contextualiseren van het individuele geval	58
4.5.2	Methodologische aanbevelingen	59
5	Besluit	61
	Referenties	64
	Bijlage 1 – Straffen voor snelheid en rijden onder invloed van alcohol overtredingen	69
	Straffen voor snelheidsovertredingen	69
	Straffen voor rijden onder invloed van alcohol	70
	Bijlage 2 – Sancties voor de ROI - Initieel profiel	74
	Bijlage 3 – Sancties voor snelheidsovertredingen - Initieel profiel	75
	Bijlage 4 - Vignet "Alcohol"	76
	Bijlage 5 – Vignet "Snelheid"	83

Lijst van tabellen en afbeeldingen

Tabel 1. Maatregelen en sancties in geval van recidive. _____	26
Tabel 2. Theoretische verdeling van de politierechters over de verschillende politierechtbanken. _____	30
Tabel 3. Referenties van de aan de rechters voorgelegde vignetten en beschrijving van het profiel (bijlage 4). _____	37
Tabel 4. Synthese van de hoofdsancties die gegeven werden aan het zogeheten 'basisprofiel' voor rijden onder invloed van alcohol. _____	38
Tabel 5. Synthese van de sancties die in de online-vragenlijsten toegewezen werden voor ROI. _____	39
Tabel 6. Referenties van de aan de rechters voorgelegde vignetten en beschrijving van het profiel voor te snel rijden. _____	48
Tabel 7. Synthese van de hoofdsancties die gegeven werden aan het zogeheten 'basisprofiel' voor te snel rijden in de bebouwde kom. _____	49
Tabel 8. Synthese van de sancties die in de vragenlijsten toegewezen werden voor snelheidsovertredingen. _____	50
Afbeelding 1. Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in functie van het geslacht (2018). _____	15
Afbeelding 2. Zelfverklaarde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in functie van het gewest (2018). _____	15
Afbeelding 3. Evolutie van het aantal snelheidsovertredingen (2011 - 2020). _____	16
Afbeelding 4. Evolutie van het aantal overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol (2011 - 2020). _____	17
Afbeelding 5. Schema van de handhavingsketen. _____	19

Samenvatting

Het besluitvormingsproces bij een veroordeling of vrijspraak voor een verkeersovertreding is geen eenvoudige berekening of exacte wetenschap. Het blijft voor een stuk ongrijpbaar, door het ontbreken van een wettelijke regeling van de functies die een straf moet vervullen om 'geschikt' te zijn, alsook de ruime discretionaire bevoegdheid van de rechters. Uit de literatuur en verschillende studies naar het besluitvormingsproces van sancties blijkt dat een bepaald aantal factoren - die het besluit om een sanctie op te leggen beïnvloeden - nog steeds moeilijk in kaart te brengen is. Onder deze "beïnvloedende" factoren vallen uiteraard de wettelijke voorschriften die bepalen welke feiten strafbaar (en de graad ervan) zijn. Wat de "niet-gereguleerde" factoren betreft, met name factoren gerelateerd aan het profiel van de dader, blijkt dat er nog weinig onderzoek naar is verricht, dat specifiek betrekking heeft op verkeersovertredingen die door politierechters worden bestraft. Deze studie valt binnen dit kader, namelijk een onderzoek naar de factoren die de straftoemeting door politierechters beïnvloeden. Door middel van een literatuuronderzoek focussen we ons op de zogenaamde gereguleerde factoren. Anderzijds wordt de impact van niet-wettelijk gereguleerde factoren onderzocht aan de hand van een experimentele vignettenmethode.

Het literatuuronderzoek toont aan dat politierechters bij hun uitspraak over de opgelegde straf ten aanzien van de veroordeelde een grote vrijheid hebben waarop zij hun beslissing baseren. Zij beschikken dus over een ruime beoordelingsvrijheid bij de beslissing welke straf op te leggen aan diegene die schuldig wordt verklaard. Op basis van het wettelijke arsenaal en het geheel van regels dat de mogelijke minimum- en maximumstraffen vastlegt, beslist de rechter over de hoofdstraf en de bijkomende straffen die moeten worden opgelegd. Zij of hij moet zich daarbij vergewissen van de wettigheid ervan. De wettigheid van de sancties is een van de weinige beperkingen van de discretionaire bevoegdheid van de rechter bij de strafbepaling (Van den Wyngaert, 2014). Daarenboven is het ook zo dat de rechter alleen rekening mag houden met de feiten die in de dagvaarding staan (Stevens et al., 2016) en dat de sanctie proportioneel moet zijn tot de ernst van het misdrijf.

In ander onderzoek werd de impact van andere, niet door de wet bepaalde factoren, op de beslissingen omtrent de veroordeling bestudeerd. Bij die factoren vermelden we: de leeftijd, het geslacht (gender), de maatschappelijke situatie van de veroordeelde en de persoon van de rechter. Die verschillende factoren kunnen een invloed hebben op de zwaarte van de straf of op de keuze van het type straf. We merken ook op dat wat de leeftijd en de financiële situatie van de verdachte betreft, enige regelgeving bestaat omtrent bepaalde overwegingen om in aanmerking te nemen.

Methodiek

Om de potentiële invloed te bepalen van de niet-gereguleerde factoren op het beslissingsproces rond sancties door politierechters, bleek de experimentele vignettenmethode bijzonder beloftevol. Deze methode heeft tot doel om te vertrekken vanuit een hypothetische (maar zo realistisch mogelijke) situatie en nodigt de deelnemers uit om aan te geven wat zij zouden doen in een dergelijke situatie. De vignetten of scenario's kunnen uiteenlopende vormen aannemen, afhankelijk van het studieterrein. In het kader van deze studie bestaan de vignetten uit fictieve processen-verbaal (voor rijden onder invloed van alcohol (ROI) en voor te snel rijden). Deze vignetten werden voorgelegd aan Belgische politierechters. Op basis van deze fictieve dossiers moesten de rechters bepalen welke sanctie ze zouden opleggen alsook de redenering duidelijk maken die hen tot deze beslissing heeft gebracht.

Binnen de vignetten is met zes variabelen gewerkt om hun eventuele invloed te achterhalen in het beslissingsproces over de sanctie. Deze variabelen hebben te maken met het profiel van de overtreder en zijn mogelijke status van recidivist:

- de antecedenten wat verkeersovertredingen betreft (de recidive)
- de leeftijd
- de rijervaring
- de beroepssituatie
- de gezinssituatie
- de burgerlijke staat

Voornaamste resultaten en conclusies

18 rechters hebben aan deze studie deelgenomen, tien via online-vragenlijsten, acht via semigestructureerde interviews. Een beschrijvende analyse van de resultaten van de online vragenlijsten, in combinatie met een

thematische analyse van de inhoud van de interviews maakte het mogelijk om volgende zaken naar voren te schuiven:

- Voor het oudere profiel, dat impliciet wijst op een langere rijervaring, is de invloed van die factor af te wegen ten opzichte van de opgegeven leeftijd. Hoe hoger de leeftijd (78 jaar), hoe meer bijkomende parameters een rol gaan spelen en de sanctie beïnvloeden. Voor ROI zijn dit een lange voorbeeldige staat van dienst, de economische toestand, de lichamelijke en geestelijke gezondheid, een alcoholproblematiek. Wat snelheid betreft, wordt voornamelijk rekening gehouden met het 'lange en onberispelijke parcours' om een gunstmaatregel al dan niet toe te passen (gewone of probatieopschorting). Bij ROI daarentegen, ongeacht het feit dat een misstap altijd mogelijk is, zal de aard van de inbreuk de rechter vragen doen stellen over het lichamelijke en psychische vermogen van de betrokkene.
- De invloed van de factor 'beginneling' blijft in hoofdzaak beperkt tot de wettelijke verplichting voor de rechter om het herstel van het rijbewijs afhankelijk te maken van het slagen voor het theoretische of praktische examen. Bepaalde rechters wezen echter ook op de eventuele beperkte financiële situatie van dit profiel, wat dus de mogelijkheid impliceert van een langer uitstel op de boete, of de mogelijkheid van een autonome werkstraf op uitdrukkelijke aanvraag. Het profiel van de jonge chauffeur (zonder eerdere veroordeling) lijkt minder effect te hebben op de strafbepaling dan dat van een oudere chauffeur (zonder eerdere veroordeling).
- De burgerlijke staat heeft geen enkele invloed op de strafbepaling.
- De vermelding van het feit dat de overtreder kinderen heeft, beïnvloedt vooral de modaliteiten van het verval van het recht tot sturen. Een rechter benadrukte het feit dat het ouderschap ook tot een groter bewustzijn zou moeten leiden van de eigen gedragingen op de weg.
- Het beroepsstatuut 'werkloos' is een aanwijzing voor een eventuele toestand van kwetsbaarheid of van financiële en/of sociale problemen, die er mogelijks toe leiden dat de oorspronkelijke sanctie een andere richting krijgt, door ofwel het uitstel bij te stellen (om de straf draaglijk te maken), door een opschorting van uitspraak (probatie), of door een autonome werkstraf op te leggen.
- Een gerechtelijk verleden van rijden, ondanks een rijverbod, leidt bijna automatisch tot toepassing van art. 38 §6, met aanpassingen van het boetebedrag en van het rijverbod, via een uitstelmaatregel.

Uit de resultaten blijkt dat vooral economische, sociale en rijvaardigheidsfactoren sturend zijn voor het kiezen voor een bepaald type sanctie. Twee bijkomende factoren worden door een aantal rechters gebruikt, voornamelijk om het dossier te objectiveren en 'verzwarende' indicatoren vast te leggen: het tijdstip en de plaats van de inbreuk. Wat ROI betreft, lijkt vooral het tijdstip door te wegen als verzwarende factor of alarmsignaal (een hoge alcoholconcentratie aan het einde van de namiddag is minder gebruikelijk en alarmerend dan 's avonds of in de loop van een weekendnacht). Wat snelheid betreft, vormt een overtreding begaan in een schoolomgeving, zeker op het uur dat kinderen de school verlaten, mogelijks een verzwarende factor bij de keuze van de straf.

De uiteenlopende aard van de overtredingen leidt tot een gedifferentieerde analyse van de verzamelde resultaten. De noodzaak om de analyses voor de twee soorten overtredingen uit elkaar te houden werd ook versterkt door het discours van de rechters tijdens de interviews. Bij het bestuderen van de dossiers rond inbreuken voor ROI zijn de onderzoekers op tal van bijkomende vragen gestoten om dieper in te gaan op het dossier (en de contextualisering ervan) en om eventuele problemen vast te stellen op het vlak van verslaving en sociale en/of financiële kwetsbaarheid die ten grondslag ligt aan dit soort van risicogedrag. Inbreuken voor te snel rijden gingen over het algemeen gepaard met een 'schematischer' aanpak, door het volgen van een soort rekenregels.

Op basis van de acht interviews wordt het belang van de rol van de zitting - bij het contextualiseren van de feiten en het 'inkleuren' van het dossier - geëxpliciteerd. Dit wordt als een sleutelmoment in het proces van de strafbepaling geïdentificeerd. Het is het moment van uitwisseling met de beklaagde, waardoor de rechter begrijpt met wie hij te maken heeft, welke de omstandigheden van de inbreuk zijn en of er eventueel ruimte is voor verbetering. Voor de overtreder is dit bovendien hét moment om de rechter op de hoogte te brengen van persoonlijke beperkingen of een eventuele moeilijke situatie die de keuze kan sturen in de richting van een 'draaglijkere' sanctie.

Ondanks een aantal beperkingen van de vignettenmethode en de steekproef, via een interview of een vragenlijst, is het een relevante conclusie dat de onderzochte indicatoren, afzonderlijk bekeken, maar een beperkte invloed lijken te hebben op de uiteindelijke sanctie. Worden die indicatoren echter in de context van de inbreuk onderling met elkaar in verband gebracht, zowel op het niveau van het proces-verbaal als van de

zitting, dan kan hun invloed toenemen, zodat rechters de sanctie kunnen aanpassen zodat deze het meest evenredig is en het best past bij het gepleegde strafbare feit en het profiel van de dader.

Summary

The decision-making process behind a conviction or an acquittal as a result of a traffic offence is not a simple calculation or an exact science. It remains to some extent elusive, given the lack of legal regulation around the functions that a sentence must fulfil to be 'appropriate' and the wide discretionary powers of judges. The literature and various studies into the decision-making process surrounding sanctions show that a certain number of factors that influence the penalty decision remain difficult to grasp. Among those 'with influence' are, of course, the regulations laid down by law that decide on the facts qualified as punishable (and their degree of punishability). As far as the non-regulated factors are concerned, and in particular those concerning the profile of the offender, little specific research seems to have been conducted on cases of traffic offences punished by police courts. This study is part of the following aim: to examine the factors that affect sentencing by police judges, focusing on the so-called regulated factors through a literature review of the sentencing process and the function of sentencing, and on the impact of factors that are not stipulated by law. The impact of the factors not regulated by law was investigated through the experimental vignette method.

The literature study showed that the police judge, when deciding on the punishment to be imposed on the convicted offender, has a great deal of discretion as to the evidence on which he bases his decision. In other words, he has a wide margin of discretion in deciding what punishment to impose on those he declares guilty. On the basis of the legal arsenal and the set of rules that determine the possible minimum and maximum penalties, the judge decides on the main penalty and the additional penalties to be imposed. He or she must ensure that the sanction is lawful. The legality of the sanctions is one of the few restrictions on the judge's discretionary power in sentencing (Van den Wyngaert, 2014). In addition, we should also clarify that the judge may only take into account the facts contained in the indictment (Stevens et al., 2016) and that the sanction must be individual and proportionate to the seriousness of the crime.

Other studies also looked at the impact of other factors not determined by law on sentencing decisions. Among these factors are: the age, the gender, the social situation of the convicted person and the person of the judge. These different factors may influence the severity of the sentence or the choice of type of sentence. We also note that, as far as the age and financial situation of the accused are concerned, there is some regulation of certain considerations to be taken into account.

Methodology

To determine the potential influence of the unregulated factors on the sanctioning decision process by police judges, the experimental vignette method proved particularly promising. This method aims to start from a hypothetical (but as realistic as possible) situation and invites the participants to indicate what they would do in such a situation. The vignettes or scenarios can take different forms depending on the field of study. In the context of this study, the vignettes consist of fictitious official reports (for driving under the influence of alcohol (DUI) and for speeding). These vignettes were presented to Belgian police judges. Based on these fictitious files, the judges had to determine which sanction they would impose and explain the reasoning that led them to that decision.

Within these vignettes, six variables were used to find out their possible influence in the decision process concerning the sanction. These variables have to do with the profile of the offender and his possible status of recidivist:

- the traffic offence record (recidivism)
- the age
- the driving experience
- the professional situation
- the family situation
- marital status

Main results and conclusions

18 judges participated in the study, ten via the online questionnaires, eight via semi-structured interviews. A descriptive analysis of the results of the online questionnaires, combined with a thematic analysis of the content of the interviews, made it possible to draw the following main conclusions:

- For the oldest profile, which implicitly indicates a longer driving experience, the influence of this factor must be weighed according to the age that will be given. The higher the age (78 years), the more

additional parameters will play a role and can influence the sanction. For DUI, these are a long record as an exemplary driver, economic condition, physical and mental health and driving abilities. For speed, it is mainly a 'long, faultless track record' that will be taken into account to grant a favourable sanction (regular or probation suspension). For DUI, and although a slip is possible there too, the very nature of the offence will cause judges to be concerned about the physical and psychological capabilities of the person concerned.

- The influence of the novice factor is mainly limited to the legal obligation for the judge to make the reinstatement of the driving licence dependent on passing the theoretical or practical test. However, certain judges also pointed out the possible limited financial situation of this profile, which therefore implies the possibility of a longer postponement of the fine, or the possibility of an autonomous community service upon explicit request. The profile of a young driver (without a previous conviction) seems to have less effect on the penalty than that of an older driver (without a previous conviction).
- Marital status has no effect on the sentencing.
- The fact that the offender has children mainly influences the modalities of the forfeiture of the right to drive. However, one judge emphasized the fact that being a parent should also lead to a greater awareness of one's own behaviour on the road.
- The professional status 'unemployed' is an indication of a possible state of vulnerability or of financial and/or social problems, which can lead to a change in the original sanction, either by adjusting the deferment (to make the punishment bearable), by a suspension of sentence (probation), or by imposing a work penalty.
- A judicial record of driving despite a prohibition on driving leads almost automatically to the application of art. 38 §6, with adjustments of the fine and of the prohibition on driving, through a postponement measure.

From the results we conclude that especially the factors related to the economic and social situation and the driving skills indicate a possible inclination towards one type of sanction. Two additional factors are still used by some judges, mainly to objectify the case and to establish 'aggravating' indicators: the time and the place of the offence. As far as DUI is concerned, the time of day seems to carry more weight as an aggravating factor or alarm signal (a high alcohol concentration at the end of the afternoon is less common and more alarming than in the evening or during a weekend night). In terms of speed, an offence committed near a school, especially at the time when the children leave school, may be an aggravating factor in the choice of punishment.

The different nature of the offences inevitably had to lead to a differentiated analysis of the results collected, but the need to keep the analyses for the two types of offence apart was also reinforced by the approach taken by the judges during the interviews. When studying the files on offences for DUI, the researchers encountered numerous additional questions in order to delve deeper into the file (and its contextualisation) and to identify any problems in terms of addiction and social and/or financial vulnerability that underlie this type of risk behaviour. Infractions for speeding were generally accompanied by a more 'schematic' approach, by following some sort of calculation rules.

After the eight interviews conducted, the role of the hearing itself in contextualising the facts and 'colouring' the file also emerges from this study. On the basis of the interviews, the key moment in the process of determining the sentence could be identified as the moment of exchange with the defendant, which enabled the judge to understand who he was dealing with, what the circumstances of the offence were and whether there was any hope of improvement. For the defendant, this is also the moment to inform the judge of personal limitations or a possible difficult situation that could steer the choice towards a more bearable sanction.

Despite inherent limitations of the vignette methodology and of the sample of actors interviewed, either through a questionnaire or an interview, it remains a relevant conclusion that the indicators examined, considered in isolation, seem to have only a limited influence on the final sanction. However, if those indicators are interrelated in the context of the offence, both at the level of the report and at the hearing, their influence can increase, allowing judges to modulate the sanction so that it is most proportional and appropriate to the offence committed and the profile of the offender.

Terminologie

Alcoholpromillage (BAC)

De hoeveelheid alcohol in het bloed. Deze concentratie wordt uitgedrukt in promille.

AWS

Autonome werkstraf.

ASP

Interlock, ook bekend als alcoholslot, die bij een te hoge concentratie het starten van het voertuig belet.

DI

Driver Improvement. Bijscholingscursussen die gebruikt worden als alternatieve educatieve maatregel voor verkeersovertreders.

MaCH-database

Nationale gegevensbank die door de politieparketten wordt gebruikt (Mammouth at Central Hosting).

ROI

Rijden onder invloed. In dit rapport verwijzen we met de term ROI uitsluitend naar rijden onder invloed van alcohol.

OI

Onmiddellijke inning.

pv

Proces-verbaal.

Vignet

Fictief scenario dat een doorgaans fictieve situatie beschrijft waarin de ondervraagde door de onderzoeker verzocht wordt zich onder te dompelen, om dan uit te leggen wat zij of hij in een dergelijke situatie zou doen. In dit rapport verwijzen we met een vignet naar een proces-verbaal over een inbreuk op het verkeersreglement in de loop van februari 2021 en het profiel van de overtreder.

Waargenomen versus zelf gerapporteerd gedrag

Waargenomen gedrag verkrijgen we door gedragsmetingen waarbij de prevalentie of de frequentie van het onderzochte gedrag rechtstreeks waargenomen wordt. Gegevens over zelf gerapporteerd gedrag halen we uit enquêtes waarbij de deelnemers zelf verklaren een bepaald gedrag te vertonen of te hebben vertoond.

1 Inleiding

Als we het proces van veroordeling en strafbepaling bij verkeersovertredingen bestuderen, lijkt een van de grote uitdagingen die zich stelt het bepalen van de factoren die de keuze van de sanctie beïnvloeden. Tot die factoren behoort uiteraard de regelgeving uit de wetteksten die beslist over de als strafbaar gekwalificeerde feiten (en de graad van ernst) en over de sancties die eruit voortvloeien. Wat de niet-gereguleerde factoren betreft, en in het bijzonder de factoren rond het profiel van de overtreder, blijkt dat nog niet zoveel onderzoek zich specifiek heeft toegespitst op verkeersovertredingen die door politierechters worden bestraft. Deze studie kadert binnen deze context en spitst zich toe op het beslissingsproces bij de politierechter omtrent de op te leggen straf.

Om de invloed te bepalen van de factoren op het beslissingsproces van sancties voor verkeersovertredingen, is gebruikgemaakt van de vignettenmethode. Die 'vignetten' kunnen uiteenlopende vormen aannemen afhankelijk van het onderzoeksdomein (proces-verbaal, klinisch fictieve case...). Ze stemmen overeen met meestal hypothetische situaties waarin de respondent geacht wordt zich te verplaatsen om dan vragen te beantwoorden om zijn of haar standpunt of redenering aangaande de situatie te verduidelijken. De vignetten kunnen dus gezien worden als een soort van stimulus of hulpmiddel voor de respondent om luidop na te denken. Ze kunnen de discussie verruimen op een manier die met een eenvoudig semigestructureerd interview of een vragenlijst niet mogelijk is, door de gesprekspartner in een doorleefde situatie onder te dompelen (Sampson & Johannessen, 2020). Door het standaardiseren van hypothetische situaties maakt de vignettenmethode het mogelijk om de voornaamste aspecten van een beslissingsproces te volgen en de invloed van de verschillende variabelen op dat beslissingsproces te vatten (Laumond, 2020).

Dit rapport telt drie delen. We beginnen met een verkennend hoofdstuk 2 waarin de eerste elementen die het strafproces bepalen worden beschreven. We baseren ons daarvoor op een overzicht van de literatuur en het wetgevende kader. Dit hoofdstuk schetst een korte stand van zaken wat de prevalentie betreft en de overtredingen voor de beide risicogedragingen van rijden onder invloed (ROI) en overdreven snelheid. In een volgende stap halen we uit de literatuur de grote principes van het proces van de strafbepaling, door de functies te onderzoeken van de veroordeling, de discretionaire bevoegdheid en de beoordelingsvrijheid van de rechter alsook de eerste niet-gereguleerde factoren die in de literatuur naar voren komen.

Een tweede deel bespreekt de keuze van de methodiek om de manieren te bepalen waarop de Belgische politierechters reageren op bepaalde factoren in de strafbepaling en de redenen waarom. We wilden die vraag op een experimentele manier beantwoorden en vroegen de rechters om een beslissing over de op te leggen straf in uiteenlopende hypothetische gevallen (vignetten). In het kader van deze studie vallen de vignetten samen met vereenvoudigde fictieve processen-verbaal van een overtreding (ofwel voor rijden onder invloed van alcohol, ofwel voor te snel rijden binnen de bebouwde kom). Op basis van die fictieve processen-verbaal werden de deelnemers (politierechters) uitgenodigd om op te geven welke sanctie ze zouden toepassen en om de redenering achter hun beslissing toe te lichten. In die vignetten werd 'gespeeld' met verschillende factoren die betrekking hadden op het profiel van de overtreder (leeftijd, werk, gezinssamenstelling ...), om het effect van die factoren te kunnen beoordelen op de beslissing over de sanctie. Om dat vignettenonderzoek op de best mogelijke manier te kunnen ontwerpen, gelet op de doelstellingen van dit onderzoek, hebben we ook de literatuur over het gebruik van vignetten bestudeerd en besproken.

De resultaten van de experimentele vignettenmethode presenteren we in het derde deel van dit rapport, in hoofdstuk 4. We geven en beschrijven de invloed van de gebruikte factoren afzonderlijk voor de vignetten die betrekking hebben op ROI en diegene van te snel rijden in de bebouwde kom. Die resultaten worden nadien nog aangevuld met bijkomende thema's die we vonden tijdens de analyse van de interviews en de vragenlijsten.

2 Beslissingsproces en sancties

2.1 De verkeersveiligheidssituatie – Snelheid en alcohol achter het stuur

Verskillende indicatoren kunnen beoordeeld worden om een stand van zaken op te maken van de verkeersveiligheid in België. Die indicatoren houden verband met verschillende soorten van metingen en maken het mogelijk om te bepalen waar een land zich bevindt ten opzichte van zijn burens, of hoe het evolueert doorheen de jaren en welke de probleemgedragingen op de weg zijn. De vaakst gebruikte indicatoren zijn het risico op overlijden in het verkeer, de subjectieve en de objectieve pakkans, de waargenomen of zelfverklaarde prevalentie van risicogedragingen, het volume aan door de politie vastgestelde overtredingen, of de beoordeling van de maatregelen die via het strafrechtelijk beleid worden ingezet om onaangepast gedrag te bestraffen.

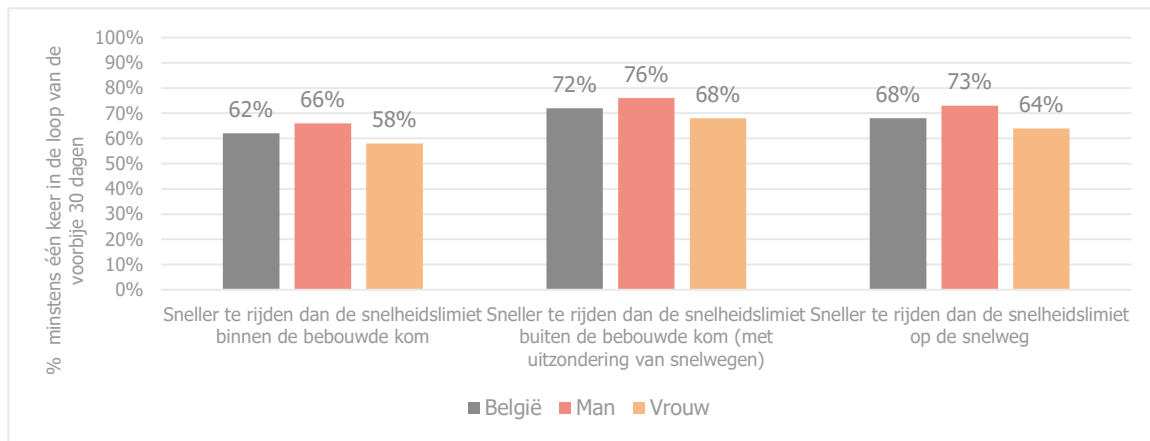
In het kader van deze studie, zullen we ons beperken tot twee indicatoren¹ die relevant blijken om de toestand van de verkeersveiligheid te contextualiseren: de waargenomen en zelfgerapporteerde gedragingen en het vastgestelde volume aan inbreuken. Aangezien het in het *vignetonderzoek* om overtredingen voor overdreven snelheid en rijden onder invloed van alcohol gaat, zullen we in het vervolg van deze studie ook alleen maar die twee risicogedragingen bekijken. Onder 'risicogedrag' verstaan we elk gedrag dat het ongevalrisico en de ernst ervan voor de weggebruikers doet toenemen (Schoeters, Daniels, & Wahl, 2018). De keuze voor overdreven of onaangepaste snelheid en voor rijden onder invloed van alcohol valt enerzijds uit te leggen vanuit de rol die ze spelen als oorzaak van ongevallen en hun prevalentie op de weg en anderzijds, door het feit dat het twee soorten van overtredingen zijn die door een politierechter worden bestraft, in geval van ernstige snelheidsovertreding of hoge alcoholconcentraties. Bovendien vormen snelheid en alcohol achter het stuur twee bijzonder problematische gedragingen omdat ze helaas sociaal nogal aanvaard zijn (voor meer informatie: Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021) en omdat ze, door de rol die ze spelen in dodelijke ongevallen, tot de voornaamste oorzaken behoren van verkeersonveiligheid. Alleen al op snelwegen bijvoorbeeld is vastgesteld dat bij 38% van de dodelijke ongevallen sprake was van een onaangepaste of te hoge snelheid, en rijden onder invloed van alcohol speelde een rol bij 11% van de dodelijke ongevallen (Slootmans & Daniels, 2017).

2.1.1 Prevalentie van met snelheid verbonden gedragingen

Met ruim 4 miljoen vastgestelde overtredingen in 2020 in België, vormt snelheid het risicogedrag dat het vaakste wordt vastgesteld op de weg. De recentste gedragsmetingen in het verkeer dateren uit 2015 en moeten dus met enige voorzichtigheid worden benaderd, aangezien gedragingen en metingen van de verkeersveiligheid evolueren doorheen de tijd. Ze hadden vastgesteld dat 36% van de weggebruikers te snel reed in de bebouwde kom op wegen met een snelheidsbeperking tot 50 km/u, 41% op wegen met een beperking tot 70 km/u, 57% buiten de bebouwde kom op wegen tot 90 km/u met twee rijstroken en 40% op wegen met twee rijstroken en een beperking tot 120 km/u (Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016). Die prevalenties van overdreven snelheid zijn des te verontrustender aangezien het ongevalrisico en de ernst van de ongevallen blijken toe te nemen naarmate de snelheid hoger ligt (Van den berge & Pelssers, 2020). Men schat dat een daling van de snelheid met 10% het aantal dodelijke ongevallen met 31% kan doen afnemen (Elvik, 2009, geciteerd door Schinkus et al., 2021).

Wat de gerapporteerde gedragingen betreft oogt het plaatje al niet veel rooskleuriger: 62% van de Belgische deelnemers aan het ESRA-onderzoek uit 2018 verklaarde zich niet te houden aan de snelheidsbeperkingen in de bebouwde kom, 72% buiten de bebouwde kom en 68% op snelwegen. Dat is dus boven de percentages die in 2015 op de weg werden vastgesteld. Bovendien komt dit gevaarlijke gedrag dat samenhangt met snelheid vaker voor bij de mannen dan bij de vrouwen, ongeacht het snelheidsregime (Schinkus et al., 2021).

¹ Voor een volledige stand van zaken betreffende de verkeersveiligheid in België verwijzen we naar een rapport dat Vias institute in 2021 publiceerde: Slootmans, F., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2021). Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021, Brussel: Vias institute.

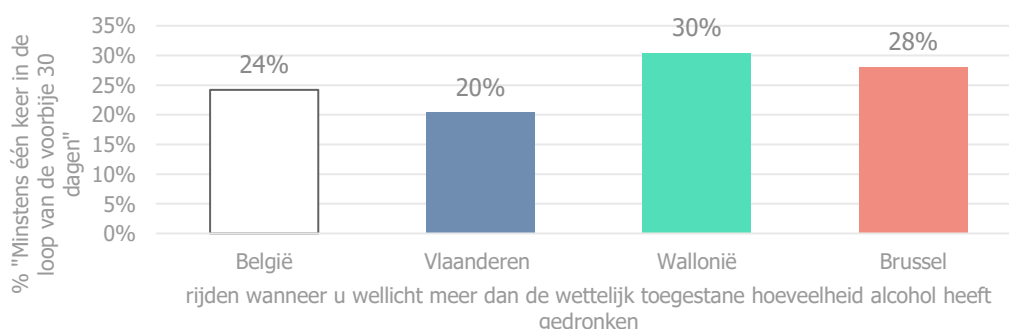


Afbeelding 1. Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in functie van het geslacht (2018).
Bron: Schinkus et al. (2021).

2.1.2 Prevalentie van met rijden onder invloed van alcohol verbonden gedragingen

Rijden onder invloed van alcohol is ook een van de voornaamste oorzaken van verkeersonveiligheid in België en ons land heeft helaas een betreurenswaardige reputatie vanwege zijn cultuur van alcohol achter het stuur (Schinkus et al., 2021). In 2018 vertoonde 1,94 % van de willekeurig geteste Belgische chauffeurs een alcoholconcentratie (CAS) gelijk aan of hoger dan de wettelijke limiet van 0,5 g/l, en dat percentage stijgt tot 13% tijdens nachtelijke weekendcontroles en bijna 11% 's nachts en onder de week (Brion, Meunier, & Silverans, 2019). Die prevalenties zijn alarmerend, zeker aangezien het ongevalrisico 40% hoger ligt voor chauffeurs boven de wettelijke limiet voor alcohol (Leskovšek et al., 2018, geciteerd in Brion et al., 2019) en de Wereldgezondheidsorganisatie heeft vastgesteld dat één ongeval op vier in Europa te maken heeft met alcohol (WGO, 2017).

Uit het recentste ESRA-onderzoek uit 2018 blijkt dat liefst 24% van de automobilisten verklaarde in de loop van de voorbije 30 dagen minstens één keer achter het stuur van de auto plaatsgenomen te hebben, terwijl ze wellicht boven de wettelijke alcohollimiet zaten en dus niet hadden mogen rijden. Dat aandeel is heel wat hoger dan een eerder vastgesteld percentage van rond de 12% (Schinkus et al., 2021). Wat de regionale resultaten betreft, bestaan er aanzienlijke verschillen. De Walen (30%) en de Vlamingen (20%) melden dat ze misschien boven de wettelijke limiet rijden. De inwoners van Brussel (28%) vormen een tussengroep met een prevalentie van 20%.



Afbeelding 2. Zelfverklaarde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in functie van het gewest (2018).
Bron: Schinkus et al. (2021).

2.1.3 Prevalentie in termen van overtredingen

In 2020 werden door de politie in België (Federale Politie²) niet minder dan 5.355.827 verkeersovertredingen vastgesteld. Het gaat daarbij nog maar om het zichtbare gedeelte van de ijsberg; omdat de cijfers alleen de overtredingen betreffen die werden vastgesteld door de politie, camera of een ander controlesysteem. Binnen dat volume nemen de overtredingen door overdreven snelheid en die door rijden onder invloed van alcohol niet hetzelfde volume in.

Snelheidsovertredingen vertegenwoordigen het grootste deel van de vastgestelde overtredingen, namelijk ruim 75% van de geregistreerde overtredingen voor 2020 (4.030.468). Er worden voornamelijk snelheidsovertredingen begaan van 0-10 km/u (2.261.449) en van 11-20 km/u (1.325.023) boven de toegelaten limiet. De snelheidsovertredingen van 30 km/u boven de limiet zijn goed voor 330.000 gevallen. Snelheidsovertredingen worden vastgesteld door middel van vaste of mobiele camera's. Het volume ervan gaat sinds 2012 alleen maar in stijgende lijn, in het bijzonder bij de overschrijdingen van 0-10 km/u en van 11-20 km/u (83% van de overtredingen in 2012 tegenover 88% in 2020). Globaal valt de toename van de overtredingen voor te snel rijden te verklaren door de aanwezigheid en het gebruik van trajectcontroles³.



Abbeelding 3. Evolutie van het aantal snelheidsovertredingen (2011 - 2020)

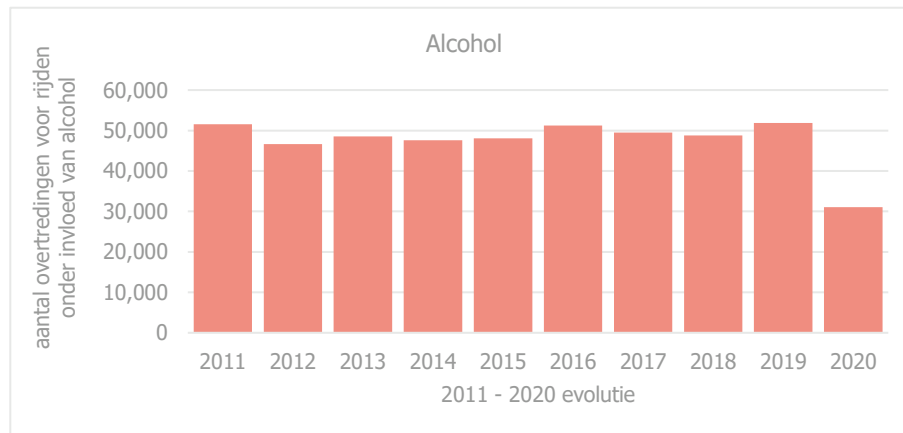
Bron: Federale politie. Infografie: Vias institute.

²² https://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/ (geraadpleegd op 8 maart 2022).

³ Merk op dat in 2021 in Wallonië 7 nieuwe snelwegen met dergelijke camera's uitgerust zullen worden:

https://www.rtbf.be/info/societe/detail_les-radars-troncons-flasheront-24h-24-sur-sept-autoroutes-belges-voici-leur-emplacement-sur-une-carte?id=10863857 (geraadpleegd op 25 oktober 2021).

De overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol komen, met 31.065 gedetecteerde gevallen in 2020, relatief ver na de snelheidsovertredingen. Het volume aan overtredingen blijft sinds 2011 globaal vrij stabiel, hoewel we in 2020 een daling zien. Het aantal vaststellingen van ROI van alcohol ging toen van 51.879 gevallen in 2019 naar 31.065 in 2020, een afname die alles te maken had met de pandemie van het coronavirus in ons land.



Afbeelding 4. Evolutie van het aantal overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol (2011 - 2020).

Bron: Federale politie. Infografie: Vias institute

Uit de recentste gedragsmeting in het verkeer was gebleken dat bijna 1,94% van de gecontroleerde automobilisten onder invloed verkeerde van alcohol. Dat wil zeggen dat ze reden met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet van 0,22 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL), een percentage dat gewogen werd voor het volume van het verkeer (Brion et al., 2019). We merken ook op dat politie en parket sedert 2014 de mogelijkheid hebben om bepaalde overtredingen die met alcohol te maken hebben te behandelen via een Onmiddellijke inning (OI), waarbij doorgaans geen proces-verbaal wordt opgesteld. Die mogelijkheid wordt toegepast voor inwoners met woonplaats op het Belgische grondgebied en een alcoholconcentratie van maximaal 1,2 promille en voor buitenlanders met een alcoholconcentratie van maximaal 1,5 promille. Bij herhaling van het rijden onder invloed van alcohol kan de procureur naar de rechtbank verwijzen (Nieuwkamp & Sloomans, 2020). Ter informatie geven we in bijlage bij dit rapport de sancties voor rijden onder invloed van alcohol en voor snelheidsovertredingen.

2.2 Veroordelen en bestraffen - De besluitvormingsketen en het wettelijke arsenaal

2.2.1 De besluitvormingsketen

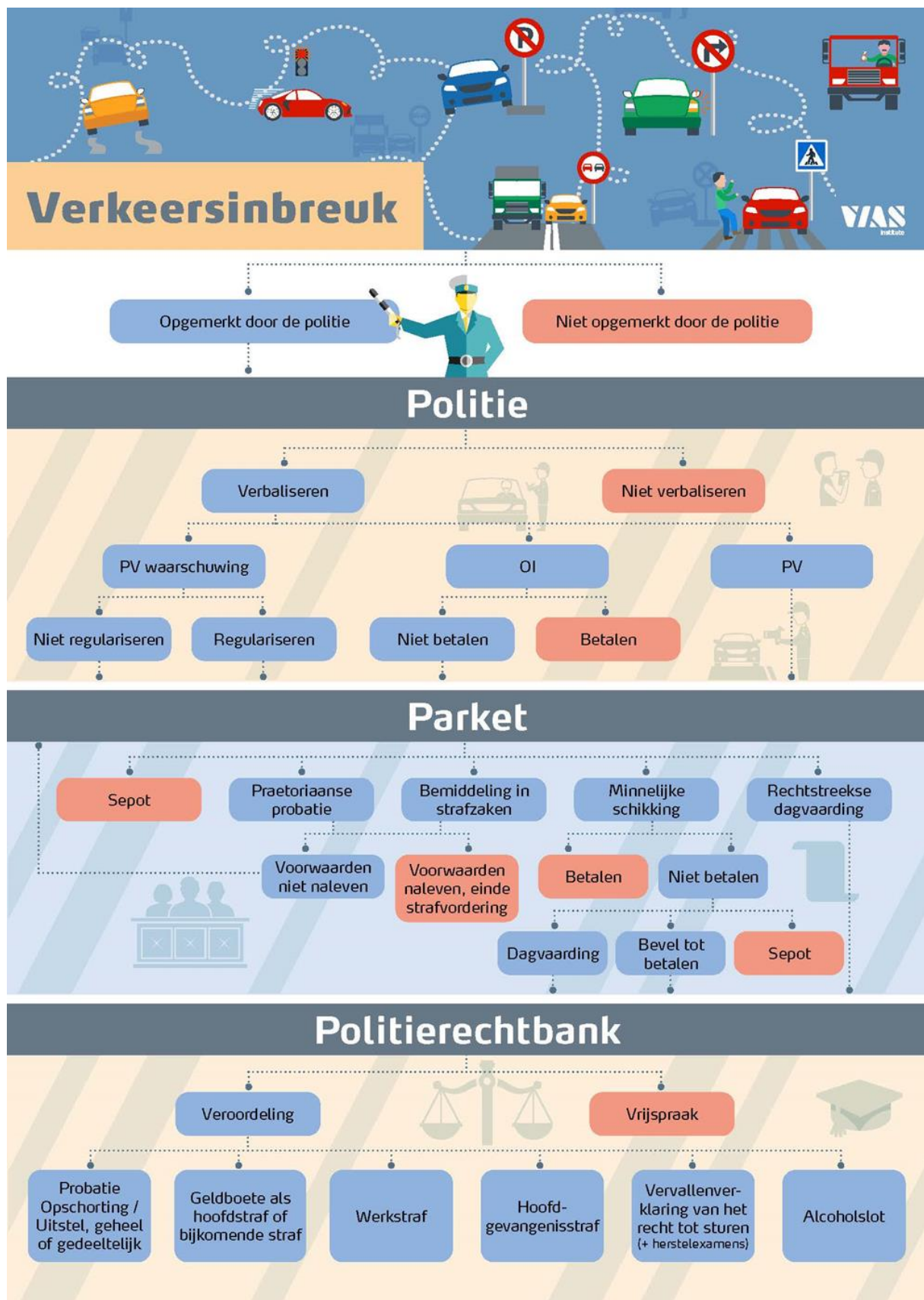
Wat verkeersovertredingen betreft omvat de strategie van het strafrechtelijk beleid een geheel van middelen en maatregelen die erop gericht zijn om de weggebruikers te beïnvloeden opdat ze in het verkeer een veilig gedrag aan de dag zouden leggen. Dit doel wordt nagestreefd door de invoering van een actieplan dat is opgebouwd rond drie sleutelbenaderingen: controleren, communiceren en sensibiliseren. Terwijl communiceren tot doel heeft om de subjectieve pakkans te verhogen en de sensibilisering gericht is op het informeren van de weggebruikers, heeft het controlegedeelte te maken met de controles door de politiediensten en de maatregelen op het vlak van vervolging en bestraffing (Adriaensen, Kluppels, & Goldenbeld, 2015).

De controle of het toezicht omvat het geheel van middelen en maatregelen dat ter beschikking staat van de drie actoren van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid. De eerste van die actoren is de politie. Deze staat in voor de opdrachten in het verkeer, en dus ook de controles, maar houdt zich ook bezig met educatie, sensibilisering, advies en informatie (Adriaensen et al., 2015). Als de politie een inbreuk vaststelt, wordt deze meestal geregeld in het kader van de Onmiddellijke inning (OI). Bij betaling van het bedrag vervalt de strafvordering en wordt het dossier afgesloten. Bij niet-betaling evenwel en in het geval van een overtreding

die niet kan geregeld worden via een OI, zal de politie het proces-verbaal overmaken aan het parket dat dan beslist over het vervolg.

Het parket met al zijn betrokkenen vormt de tweede speler. Het vertegenwoordigt de samenleving en verdedigt haar belangen. Het heeft tot taak om overtredingen op te sporen en de daders desgevallend te vervolgen, via strafbemiddeling, pretoriaanse probatie, een minnelijke schikking, een seponering of een dagvaarding. Die laatste maatregel is vereist in die gevallen waarbij de betrokkenen de eerder voorwaarden niet hebben vervuld of in geval van zware overtredingen (4e graad) en misdrijven (Kluppels, 2017). Bij dagvaarding is het parket belast met de voorbereiding van het dossier, waarin ook de eventuele gerechtelijke antecedenten worden opgenomen. Het hele dossier met de argumentatie rond de bewijsvoering en een voorstel van straf wordt dan overgemaakt aan de politierechtbank. De keuze van de maatregel door het parket wordt bepaald door het type inbreuk, de specifieke behoeften en de kenmerken van de bestuurlijke entiteit. Om de keuzemogelijkheden van elk parket te kanaliseren vaardigt het Parket-Generaal evenwel richtlijnen uit met de mogelijke modaliteiten voor de afhandeling en keuzevoorstellen. Bovendien heeft het parket via het overleg met de politiezones de mogelijkheid om de toezicht strategie en de controles op overtredingen te sturen, door de intensiteit en de opties vast te leggen (Adriaensen et al., 2015).

De laatste schakel in de besluitvormingsketen rond toezicht en uitvoering van de strategie van het strafrechtelijk beleid is de politierechtbank. Als de feiten bewezen zijn en het onderzoek is afgerond, gaat de rechtbank over tot de keuze van een sanctie uit de middelen en maatregelen waarin de wet voorziet. Voor alle door de wet opgelegde straffen en maatregelen bepaalt het Strafwetboek ook de minimum- en maximumwaarden. En alle straffen kunnen effectief zijn of voorwaardelijk (probatie). De mogelijkheden wat de sancties of maatregelen voor alcohol achter het stuur en snelheidsovertredingen betreft staan beschreven in bijlage 1.



Afbeelding 5. Schema van de handhavingsketen.
Bron: Vias institute, intern document.

2.2.2 De functies van de veroordeling

Bij het bepalen van de straf van een veroordeelde moet in de eerste plaats rekening gehouden worden met de functies die de straf moet vervullen⁴. Volgens Tonry (2005) zijn de wezenlijke doelstellingen van een veroordeling criminelen straffen en criminaliteit voorkomen. Hoewel ook andere doelstellingen een rol kunnen spelen, zoals schuldbekentenissen aanmoedigen, kunnen ontrading en bestraffing beschouwd worden als de belangrijkste doelstellingen van de veroordeling. Krukkert (2018) vermeldt ook onder meer nog rehabiliteren, herintegreren, beschermen van de gemeenschap of een dader 'onschadelijk' maken.

Een van de sleutelfuncties van een veroordeling is preventief. Ze bestaat erin te ontraden en dus nieuwe overtredingen of schendingen te voorkomen. De preventieve functie kan algemeen of specifiek zijn (Krukkert, 2018). Van een algemene preventieve functie kunnen we spreken als de potentiële delinquent zich bewust wordt van het risico op straf. De potentiële overtreder moet dan de voordelen van de schending afwegen tegen de risico's en de strengheid van de potentiële straf (SWOV, 2013). De bedoeling is daarbij dat de risico's op bestraffing het halen op de voordelen van het begaan van de schending, wat de potentiële delinquent motiveert om ze niet te begaan.

Een andere functie is de specifieke ontrading. Die ontrading is gericht op de dader van de inbreuk en wil haar of hem afbrengen van het plegen van andere overtredingen, recidive afremmen en hardnekkige afwijkende gedragingen tegengaan. Er is aangetoond dat de combinatie van controle en bestraffing het overtreden van regels kan voorkomen en gunstig is voor de verkeersveiligheid (Goldenbeld et al., 2013). Overigens is het niet noodzakelijk zo dat de ontradende functie recht evenredig is met de zwaarte van de sanctie bij inbreuken op het verkeersreglement. We kunnen bijvoorbeeld vermoeden dat een gevangenisstraf van 2 jaar weinig bijkomend effect zal hebben in vergelijking met een gevangenisstraf van één jaar die ook al als een zware straf ervaren zal worden. De boetes optrekken daarentegen kan een groter effect hebben, omdat de relatieve stijging van het bedrag meer gevoeld wordt (Goldenbeld et al., 2013). In hun onderzoek hebben Moffat en Poynton (2007) evenwel niet kunnen vaststellen dat het bedrag van de boete op een significante manier zou samenhangen met de kans dat de persoon in kwestie opnieuw een verkeersovertreding begaat. Evenmin hebben ze bewijsmateriaal gevonden dat zou pleiten voor een langere intrekking van het rijbewijs met een afname van de recidive voor gevolg⁵. Het effect van de bestraffing op de recidive hangt af van de vrees voor straf die intrinsiek ook de pakkans omvat. Als de gepercipieerde kans om betrapt te worden op het plegen van een inbreuk of misdrijf klein is, zal het effect van de straf bijgevolg ook beperkt zijn. De subjectieve waarschijnlijkheid betrapt te worden moeten we beschouwen als de factor die het sterkste inwerkt op de efficiëntie van de regelgeving (Goldenbeld, 1994).

Naast de doelstelling van ontrading en bestraffing moet bij de beslissing over de veroordeling ook rekening gehouden worden met de doelstelling van rehabiliteren en herintegreren. De achterliggende idee daarbij is om een delinquent ertoe aan te zetten zich maatschappelijk voorbeeldiger te gedragen. Herintegreren wordt moeilijker na een gevangenisstraf die een delinquent letterlijk uit de samenleving haalt. Vandaar de recente steun voor alternatieve straffen (Kluppels, 2017; Persiau, 2019). Ook Limbourg (2016) heeft vastgesteld dat politierechters de re-integratie bij de strafbepaling als een belangrijke factor zien. Ze willen bij de delinquent een attitudeverandering zien die er, ondanks het ontradende effect, niet zal komen door hem gewoonweg op te sluiten. De politierechters vonden het bovendien moeilijk om bij de gebruikelijke verkeersovertreders een gedragsverandering tot stand te brengen. Toch zeiden ze ook te hopen dat een korte gevangenisstraf de dader kan afschrikken en er in de toekomst toe zal aanzetten zijn gedrag aan te passen (de effecten van een dergelijke maatregel zijn, voor zover de auteurs van dit verslag bekend is, niet beoordeeld).

De Keijser (2001) onderzocht eerder al de relatie tussen de verantwoording en het doel van de straf (haar functies) en de strafbepaling bij Nederlandse rechters. Dat onderzoek had tot doel om na te gaan in welke mate de bestaande veroordelingspraktijk in Nederland gebaseerd is op coherente, leidende en rechtvaardigende (morele) principes. In zijn onderzoek vond De Keijser bij rechters die beschrijvingen kregen van identieke gevallen heel weinig consensus over de functies van de veroordeling die belangrijk gevonden werden. Bovendien waren er grote verschillen in de straffen en de opgelegde straf vertoonde evenmin een coherent verband met de met de veroordeling beoogde doelstellingen. We kunnen bijgevolg bevestigen dat

⁴ We danken onze collega Dr. Enide Maegherman van de Universiteit van Maastricht (Nederland) voor haar bijdrage tot het literatuuronderzoek naar de functies van de veroordeling, de opgelopen straffen in geval van overtreding en de methodiek van de vignetten.

⁵ Vias heeft in 2021 een review uitgegeven van de literatuur rond de effecten van sancties op het vlak van recidiverisico voor drie soorten van overtredingen: alcohol achter het stuur, snelheid en rijden zonder rijbewijs (zie in dit verband Delannoy, Silverans, & Nieuwkamp, 2021).

bij de strafbepaling rekening moet worden gehouden met de functies van de veroordeling, maar dat dit in de praktijk niet altijd het geval is. Vandaar het evidente belang van inzicht in de andere factoren die de strafbepaling kunnen beïnvloeden.

2.2.3 Beoordelingsmarge en objectiveren van de feiten

Bij de strafoplegging beschikt de rechter over een speelruimte tussen de wettelijke minima en maxima waarbinnen hij de straf kan individualiseren. De term 'individualiseren' verwijst naar de bevoegdheid van de rechter om de modaliteiten van de straf aan te passen aan de aard van de inbreuk en de specifieke eigenschappen van de overtreder: "Het individualiseren bestaat er dus in om de straf aan te passen aan de persoonlijke kenmerken van de voorgeleide delinquent" (Ben M'barek, 2019).

Dat principe zet de gerechtelijke overheden ertoe aan de modaliteiten van de uitgesproken en uitgevoerde straf te personaliseren, aangezien de rechter "garant staat voor het behalen van de verschillende doeleinden van de straf, zijnde de samenleving beschermen en recidive voorkomen, de justitiabele tot inkeer brengen en haar of zijn (re-)integratie bevorderen". (Dubourg, 2016). Dat principe geeft de rechter bij het bepalen van de zwaarte (en de proportionaliteit) van de straf de vrijheid om rekening te houden met verzachtende of verzwarende omstandigheden en met de persoonskenmerken van de overtreder. Hij of zij kan ook opteren voor uitstel, opschorting van uitspraak of vrijspraak. We merken op dat verzachtende omstandigheden facultatief en strikt persoonlijk zijn (Michiels & Jacques, 2015). Individualiseren van de straf is bovendien niet beperkt tot alleen maar de hoofdstraf. Het principe is ook van toepassing op de totstandkoming van de bijkomende straf waarmee de hoofdstraf gepaard gaat.

De rechter heeft de optie om zijn vonnis te baseren op een waaier aan parameters die hem ter beschikking staan vanuit de dagvaarding. Ze geven *kleur* aan het dossier en omvatten ook de aard en de ernst van de inbreuk, het proces-verbaal waarin de omstandigheden van de inbreuk worden geschetst, het strafblad van de verdachte en de onderzoeksdaten. Tijdens de zitting en de behandeling van de zaak zullen nieuwe lagen mogelijkheden bieden om de feiten te objectiveren. Als de rechter dat wil kan zij of hij de straf dan personaliseren opdat ze proportioneel zou zijn aan de feiten en draaglijk voor de beklaagde.

2.2.3.1 Beslissingen over de veroordeling

De rechter die zich enkel baseert op de feiten uit de aanklacht (Stevens et al., 2016) kan beslissen over verschillende straffen, te weten de hoofdstraffen en de aanvullende straffen. De rechter kan drie categorieën van hoofdstraffen uitspreken: boeten, gevangenisstraf of een taakstraf (Federale Overheidsdienst Justitie, s.d.). De veroordeelde persoon kan ook een bijkomende straf krijgen, zoals een intrekking van het rijbewijs of het verlies van bepaalde rechten (Informatie Vlaanderen, s.d.).

Men denkt dat de strafbepaling sterk afhangt van de kennis en de ervaring van diegene die beslist (Monsieurs et al., 2011). Net als de Belgische politierechter over een grote vrijheid beschikt bij het bepalen van de bewijzen waarop hij zijn beslissing zal baseren, heeft hij ook een grote beoordelingsvrijheid om te beslissen over de sanctie die hij oplegt aan wie hij schuldig verklaart (Jureca, s.d.). De beslissing over de op te leggen sanctie of bestraffing is onderworpen aan enkele juridische regels, zoals de minimale en de maximale strafmaat. De rechter moet zich bij zijn beslissing over de sanctie verzekeren van de wettelijkheid van de straf. Het principe van de wettelijkheid is een van de weinig beperkingen op de discretionaire bevoegdheid van de rechter bij de strafbepaling (Van den Wyngaert, 2014).

Het evenredigheidsbeginsel staat evenzeer centraal bij de strafbepaling. Dit betekent dat de sanctie in verhouding moet staan tot de ernst van het misdrijf. De opgelegde straffen mogen niet strenger zijn dan noodzakelijk. De Keijser (2001) stelt dat het antwoord op de vraag welke bestraffing verantwoord en gepast is uiteenlopende gevolgen heeft voor de persoon die de straf ondergaat, de manier waarop hij gestraft wordt, de rol van het slachtoffer en de inhoud en de zwaarte van de straf. Bovendien stelt hij dat het opleggen van een straf moreel een problematische praktijk vormt, omdat ze rechtstreeks of onrechtstreeks het toebrengen impliceert van leed of pijn. Dat vraagt om een morele rechtvaardiging van het opleggen van een straf (De Keijser, 2001).

De straf moet bovendien coherent zijn over de verschillende misdrijven heen. Een eerdere studie ging op zoek naar de beslissing over de strafbepaling bij Belgische magistraten in het licht van de gepercipieerde noodzaak van richtlijnen over de strafbepaling, om de verscheidenheid van straffen te beperken (Monsieurs et al., 2011). Daarbij hebben 272 magistraten een vragenlijst over het onderwerp ingevuld. Onder hen ook rechters van de rechtbank van eerste aanleg en van de hoven van beroep en procureurs. De grote meerderheid van de

personen die voor dat onderzoek bevestigd werden, verklaarde ook altijd of vaak rekening te houden met de manier waarop ze eerder in vergelijkbare zaken geoordeeld hadden. De ervaring van de rechter in vergelijkbare zaken blijkt dus een belangrijke factor te zijn. Aan de beslissingen van collega's daarentegen wordt door de rechters minder invloed toegeschreven. Wat de coherentie van de beslissingen over de veroordeling betreft antwoordde iets meer dan de helft van de rechters dat bepaalde verschillen in de zaak een unieke behandeling van zaken kunnen verantwoorden, terwijl andere verschillen vragen om een gelijke behandeling bij de veroordeling. De magistraten verduidelijkten dat de verschillen die om een unieke behandeling van de zaak vragen onder meer de persoonlijkheid van de delinquent zijn, zijn strafblad en zijn zin voor verantwoordelijkheid, de impact op het slachtoffer en de aard van het bewijsmateriaal. De factoren die een gelijke behandeling vereisen omvatten de aard van het misdrijf, de schade en leeftijd, ras en geslacht van de delinquent. De meeste respondenten zijn voorstander van coherentie in de strafbepaling.

2.2.3.2 Juridische factoren

Om te bepalen welke straf hij aan de verweerder zal geven, mag de rechter alleen gebruikmaken van de feiten die de beklaagde ten laste worden gelegd (Stevens et al., 2016). In het kader van de aanklacht worden de feiten van het voorval opgenomen in een schending van de wet. Het is niet noodzakelijk om alle elementen van de specifieke schending in de aanklacht tegen de verweerder te vermelden (Stevens et al., 2016). De feiten moeten in de loop van de onderzoeksprocedure gekwalificeerd worden als schendingen. Op die manier kunnen de feiten in de aanklacht tot aan het beraad geherkwalificeerd worden, wat wil zeggen dat de aanklacht tot op dat moment aangepast kan worden. De rechter heeft altijd de plicht om de kwalificatie te controleren. De rechter heeft ook een ruime beoordelingsvrijheid om de formulering van de aanklacht te wijzigen, zolang de feiten in de zaak dezelfde blijven en de rechten van de verdediging gevrijwaard blijven (Stevens et al., 2016). De politierechter is dan gebonden door de aanklacht in de overtreding die hij als bewezen kan beschouwen en vervolgens ook door de straf die hij kan opleggen. Volgens de conclusies van Limbourg (2016) kunnen verschillende overtredingen ook gecombineerd worden tot één beschuldiging en een verweerder kan ook te maken hebben met uiteenlopende beschuldigingen.

Volgens de eerder vermelde literatuur blijkt de rechter voor de beslissing over de straf te beschikken over een discretionaire bevoegdheid. De strafbepaling moet verschillende functies vervullen en er bestaat geen wettelijke regeling over de functies die ze moet vervullen om als een goede beslissing beschouwd te kunnen worden. De analyse van de documenten laat ook zien dat verschillende factoren de beslissing over de veroordeling kunnen beïnvloeden, boven op diegene die door de wet zijn bepaald. Er is weinig onderzoek verricht naar de toepassing van de bestaande wetgeving omtrent de strafbepaling. Bijgevolg is het van primordiaal belang om de factoren te bestuderen die in de praktijk de strafbepaling door de politierechters beïnvloeden. Er is voorgesteld dat in deze studie ook gefocust wordt op de impact van de factoren die niet door de wet zijn bepaald. Deze laatste bieden immers weinig elementen die alle verschillen in de beslissing over de veroordeling kunnen verklaren.

2.2.3.3 Voorbij de juridische factoren

Behalve de hierboven beschreven wettelijke factoren, zoals de doelstellingen van de veroordeling en de straffen die wettelijk gezien uitgesproken kunnen worden, kunnen verscheidene andere factoren mee de beslissingen over de veroordeling beïnvloeden. Het gaat onder meer om factoren die niet wettelijk gereguleerd zijn in het kader van de strafbepaling, maar die de rechter niettemin kunnen beïnvloeden.

Bij die factoren worden in de literatuur, de leeftijd, het geslacht, de sociale positie en de persoon van de rechter vermeld.

Gender

Het geslacht is één van factoren die de strafbepaling kan beïnvloeden. Eerder onderzoek heeft aangetoond dat beschuldigde vrouwen mildere straffen krijgen dan mannen. Bepaalde factoren beïnvloeden de beslissing over de strafbepaling voor de vrouwen anders dan voor de mannen. Het gaat onder meer over de criminele antecedenten die een belangrijkere impact hebben op het uitspreken van een gevangenisstraf bij de vrouwen dan bij de mannen (Doerner & Demuth, 2014). Bij een analyse van dossiers heeft Limbourg (2016) vastgesteld dat de meerderheid van de verkeersovertredingen begaan werd door mannen. Op basis van interviews met de politierechters werd uitgemaakt dat het geslacht van het individu geen impact had op de straf die hij of zij kreeg, wat wel het geval is als het gecombineerd wordt met de houding van de verweerder en het type inbreuk. Die resultaten verschillen van die uit ander onderzoek, hetgeen misschien te verklaren valt door het verschil tussen de overtredingen van het verkeersreglement en de andere misdrijven. Volgens de conclusies

van Monsieurs et al. (2011), vormt het geslacht ook een van de factoren die de coherentie van de straffen ten goede zouden moeten komen. Ondanks de relevantie van deze factor hebben we beslist om de weerslag van het geslacht op de beslissing over de veroordeling door de politierechters in deze studie niet nader te bekijken.

Leeftijd

De leeftijd van de verweerder is een andere factor die een invloed kan hebben op de uitgesproken straf. De leeftijd wordt vaak bekeken bij de studie van de beslissingen, maar staat zelden centraal in het onderzoek (Koons-Witt et al., 2014). Steffensmeier et al. (1995) hebben vastgesteld dat overtredders tussen 21 en 25 jaar de strengste straffen kregen. In hun meta-analyse naar het bepalen van de duur van de straffen hebben Wu en Spohn (2009) evenwel geen enkel effect gevonden van de leeftijd van de overtredder op de duur van de gevangenisstraf. Voor overtredingen die voor de politierechter komen bestaat ook bepaalde regelgeving omtrent de leeftijd. Als de rechter bijvoorbeeld een chauffeur veroordeelt die haar of zijn rijbewijs nog geen twee jaar heeft, zal de persoon voor het terugkrijgen van het recht op sturen moeten slagen voor het theoretisch of praktisch rijexamen (Art 38 §5). De opgelegde straf kan dus verschillen naargelang van de rijervaring, die wellicht correleert met de leeftijd van chauffeur. Volgens de dossiers die Limbourg (2016) analyseerde is de meerderheid van de personen die beschuldigd worden van een verkeersovertreding tussen 18 en 30 jaar. De politierechters die Limbourg (2016) ondervroeg stellen dat de leeftijd geen uitwerking heeft op de uitspraak over de straf. De leeftijd lijkt in de strafbepaling echter wel te interageren met eerdere veroordelingen. Zo zal een jonge chauffeur zonder eerdere veroordeling minder effect hebben op de strafbepaling dan een oudere chauffeur zonder eerdere veroordeling.

Maatschappelijke situatie

Een financieel en bijgevolg sociaaleconomisch precare situatie is nog een andere factor waarmee rekening kan worden gehouden bij de keuze van de sanctie. Terwijl dit tot 2005 slechts facultatief was, moet volgens artikel 195 van het Wetboek van Strafvordering, de sociale status van de overtredder mee in rekening worden genomen bij het opleggen van de boete: "[...] Het [vonnis] rechtvaardigt bovendien de strafmaat voor elke uitgesproken straf of maatregel. Wanneer hij veroordeelt tot een geldboete kan hij voor de vaststelling van het bedrag ervan rekening houden met de door de beklaagde aangevoerde elementen over zijn sociale toestand". Het is aan de verweerder om alle elementen te verstrekken die zijn maatschappelijke situatie verantwoorden. Uit onderzoek blijkt dat waar alleen een boete opgelegd wordt de financiële situatie een rol speelt (Limbourg, 2016). Toch geven ook andere factoren onrechtstreeks aanwijzingen over de precare financiële situatie van de overtredder: bijvoorbeeld het feit dat de beklaagde werkloos is of een bepaald beroep uitoefent. Bovendien heeft ook de maatschappelijke situatie een invloed op het type sanctie waarvoor geopteerd wordt en waarbij de keuze van de straf bepaald zou worden door haar sociale kostprijs of haar financiële en sociale 'draaglijkheid' (Vanhamme & Beyens, 2007).

De persoon van de rechter

De persoon van de rechter die over de straf beslist kan ook een impact hebben op het beslissingsproces. Studies naar de invloed van de individuele kenmerken van de rechter op de beslissing over de veroordeling focusten in de eerste plaats op ras en geslacht. Later is men ook de leeftijd, de ervaring en de burgerlijke staat van de rechter mee beginnen opnemen (Johnson, 2006). In die onderzoeken, die al dateren van enige tijd geleden, zien we dat bepaalde van die factoren een weerslag hebben op de strafbepaling, ook al spreken de resultaten van bepaalde studies elkaar tegen. Recenter onderzoek van Johnson (2006) heeft uitgewezen dat oudere rechters minder geneigd waren om veroordeelde verweerders te laten opsluiten. In een enquête bij de rechters van de strafrechtbank in Nederland is aangetoond dat de manier waarop de rechter zijn eigen rol ziet ook het beslissingsproces kan beïnvloeden (Maegherman, 2020). Hoewel het toepassingsdomein van dit onderzoek naar de persoon van de rechter zich voornamelijk beperkt tot de demografische factoren zou het nuttig kunnen zijn om ook in later onderzoek de rol van de rechter op te nemen. We zouden daar een overzicht kunnen van verkrijgen door aan de respondenten te vragen om hun rol en taken zoals ze die zelf zien te beschrijven.

2.3 De bestraffing van verkeersovertreders

2.3.1 Graad van overtredingen en straffen

De opgelegde straffen worden gestuurd door de waaier aan minimum- en maximumstraffen die in de wet staan opgegeven. De minimum- en maximumstraffen die uitgesproken kunnen worden staan beschreven in de Wegverkeerswet in vier mogelijke graden. Bepaalde overtredingen zijn echter niet volgens graad gecategoriseerd en maken het voorwerp uit van specifieke maatregelen. Dat geldt ook voor rijden onder invloed van alcohol (Titel IV, hoofdstuk 5 van de wet van 16 maart 1968 over de verkeersveiligheid). De sancties voor snelheidsovertredingen en voor rijden onder invloed van alcohol, de twee overtredingen waarvoor we de vignettenmethode (uiteengezet in hoofdstuk 3) hebben gebruikt, worden gepresenteerd in bijlage 1 van dit rapport.

Het verkeersreglement voorziet in straffen voor alle overtredingen die in vier categorieën onderverdeeld zijn, maar ook voor de overtredingen die niet in die categorieën zijn opgenomen en overtredingen tegen het reglement, het rijbewijs, het vluchtmisdrijf en het rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen. De categorisering van de overtredingen gebeurt in vier graden: de overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen (2e graad), de overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen (3e graad) en de overtredingen die bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade (4e graad). De overtredingen van de 1e graad tot slot zijn die welke als hinderlijk of on hoffelijk beschouwd worden en tot geen van de eerste gedefinieerde categorieën behoren (www.police.be⁶). We presenteren de sancties voor snelheidsovertredingen en rijden onder invloed van alcohol, de twee overtredingen die met de vignettenmethode (uiteengezet in hoofdstuk 3) onderzocht worden, in bijlage 1 van dit rapport. Het document dat beschikbaar is voor de Wegverkeerswet geeft aan dat de vermelde bedragen (ook die in de tabellen van bijlage 1) met 8 moeten vermenigvuldigd worden, de opdecimen.

In Titel IV, hoofdstuk 2, artikel 29, 1e lid van de wet van 16 maart 1968 betreffende het wegverkeer wordt bepaald dat het niet-naleven van de regels die voortvloeien uit de wet waardoor de veiligheid van een persoon rechtstreeks wordt bedreigd en een ongeval bijna onvermijdbaar tot lichamelijke schade leidt, alsook de overtredingen die bestaan uit het negeren van een stopbevel van een bevoegd persoon, beschouwd worden als overtredingen van de vierde graad. De mogelijke boete bedraagt tussen 40 en 500 euro. Daarnaast kan de beschuldigde het recht op het besturen van een voertuig verliezen voor minstens 8 dagen en maximaal 5 jaar. Als de uitspraak deze laatste straf omvat moet de rechter op een nauwkeurige maar bondige manier motiveren waarom voor die straf is gekozen en moet zij of hij de duur van de sanctie verantwoorden (art. 163). Een voorbeeld van een overtreding van die graad is het oversteken van een overweg terwijl de slagbomen dicht zijn of het aanzetten van chauffeur tot een snelheidsovertreding.

Art. 29. §1 van de wet van 16 maart 1968 betreffende het wegverkeer:

De Koning kan overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die van die aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade en overtredingen die bestaan uit het negeren van een stopbevel van een bevoegd persoon, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, als zodanig aanwijzen als overtredingen van de vierde graad. Deze overtredingen worden gestraft met een geldboete van 40 euro tot 500 euro en met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar. Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen niet uitspreekt, motiveert hij deze beslissing.

De overtredingen van de derde graad omvatten die welke de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die welke bestaan uit het negeren van de bevelen van een bevoegde persoon. Voor deze laatste kan een boete opgelegd worden van 30 tot 500 euro. Tot de overtredingen van de derde graad behoren ook het negeren van een stoplicht of het overschrijden van een doorlopende witte lijn. De overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen, diegene die bestaan uit het onterecht gebruik van een parkeerplaats voor mensen met een handicap, of gedragingen rond het registreren waardoor het mogelijk zou worden om vervolging te vermijden behoren tot de tweede graad en kunnen bestraft worden met een boete van 20 tot 250 euro. Niet-dragen van de gordel is een voorbeeld van een overtreding van de tweede graad. De andere overtredingen tegen het reglement worden ondergebracht in de categorie van de overtredingen van de eerste graad, waarvoor een boete kan worden gegeven van 10 tot 250 euro, ook weer te

⁶ <https://www.police.be/5299/actualites/overtredingen-au-code-de-la-route-du-1er-au-4eme-degre-criteres-et-sancties> (geraadpleegd op 8 februari 2022).

vermenigvuldigen met 8. Op die manier horen bij elke overtreding een reeks van sancties die opgelegd kunnen worden. We moeten ook opmerken dat het verlies van het recht op het besturen van een voertuig niet afzonderlijk uitgesproken kan worden en dus niet als hoofdstraf kan fungeren (Persiau, 2019).

Voor de overtredingen van de vierde graad hebben de rechters, naast de financiële boeten (die binnen de opgelegde straffen een dominante plaats innemen), ook de mogelijkheid om de verkeersovertreders een autonome werkstraf of een gevangenisstraf op te leggen (waarbij deze laatste slechts in bepaalde gevallen worden toegepast). Een werkstraf kan als hoofdstraf worden uitgesproken wanneer een feit van dien aard is om een politiestraf of correctionele straf met zich mee te brengen, dat wil zeggen in principe maximaal vijf jaar vrijheidsberoving⁷. Ze zal minimaal 20 uur en maximaal 300 uur bedragen. De straf kan enkel uitgesproken worden als de betichte op de rechtbank aanwezig of vertegenwoordigd is en zich akkoord heeft verklaard, in eigen persoon of via de advocaat die hem vertegenwoordigt. De straf gaat verplicht gepaard met een vervangende straf (vrijheidsstraf of boete) voor het geval ze niet wordt nageleefd. De duur van de autonome werkstraf en de modaliteiten van de vervangende straf hangen onder meer af van de ernst van het misdrijf (FOD Justitie, s.d.).

Rijden onder invloed van alcohol is niet ingedeeld in een van de vier graden van overtreding en is onderworpen aan specifieke maatregelen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5 "Alcohol en dronkenschap", artikel 34 tot en met 37/1 van de verkeerswetgeving. Er zijn verschillende BAC-niveaus vastgesteld, elk met verschillende sanctieniveaus. Een overtreder die een gehalte van 0,22 tot 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht (0,5 - 0,8 g/l) heeft, riskeert een boete van 25 tot 500 euro. Een niveau van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht (0,8 g/l) wordt bestraft met een boete tussen 200 en 2 000 euro. Dronkenschap⁸ wordt ook bestraft met afzonderlijke maatregelen, waarbij de overtreder een boete van 200 tot 2 000 euro en een ontzegging van de rijbevoegdheid van een maand tot vijf jaar riskeert. De duur van de ontzegging wordt door de rechter op het tijdstip van de veroordeling bepaald. De sancties voor rijden onder invloed van alcohol staan vermeld in bijlage 1 bij dit verslag.

Sinds 1 juli 2018 is het wetgevingsarsenaal ook aangepast met betrekking tot de toepassing van het interlock (alcoholslot) en zijn rechters verplicht om bestuurders een blaastest op te leggen voor een periode van één tot drie jaar of zelfs levenslang:

- die zijn gecontroleerd met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 1,8 ‰, ongeacht of zij recidivist zijn of niet (artikel 37/1 van de wegenverkeerswet en koninklijke besluiten van 26 november 2010).
- Recidivisten die al eerder zijn veroordeeld met een alcoholpromillage van ten minste 1,2 promille in de afgelopen 3 jaar.

De rechter kan evenwel van deze verplichting afwijken door een andersluidende motivering. Voor andere alcohol gerelateerde overtredingen behoudt de rechter de mogelijkheid (maar niet de verplichting) om te veroordelen tot een interlock. De verdachte die wordt veroordeeld tot het installeren van een interlock moet zelf de kosten betalen (die ongeveer 3 500 euro voor een jaar bedragen). De rechter heeft echter de mogelijkheid om deze kosten geheel of gedeeltelijk van de boete af te trekken (tot een minimum van 1 euro).

Er zij ook op gewezen dat de rechter in geval van alcoholverslaving, d.w.z. wanneer de betrokkene niet langer in staat is een voertuig te besturen, geen interlock kan opleggen, maar wel een ontzegging van de rijbevoegdheid wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid (art. 42 van de Wegenverkeerswet). In dat geval kan de gediskwalificeerde persoon pas na ten minste zes maanden om een herziening verzoeken.

In geval van een veroordeling spreekt de rechter een hoofdstraf (geldboete, gevangenisstraf of werkstraf) uit. Samen met de hoofdstraf kan ook een bijkomende straf worden uitgesproken. De bijkomende straf is erop gericht om van de overtreder een zo aangepast mogelijke reactie te verkrijgen (Adriaensen et al., 2015). De bijkomende straffen zijn voornamelijk het verval van het recht tot sturen en de verbeurdverklaring of immobilisering van het voertuig bij wijze van veiligheidsmaatregel.

Bovendien kan de rechter de straf geheel of gedeeltelijk laten gepaard gaan met een uitstel dat voorwaardelijk kan zijn, dat wil zeggen afhankelijk van het naleven van bepaalde modaliteiten (bijvoorbeeld het volgen van

⁷ Met duidelijk ingestelde uitzonderingen. Voor meer informatie over dit onderwerp, zie FOD Justitie ([https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La peine de travail autonome.pdf](https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La%20peine%20de%20travail%20autonome.pdf))

⁸ "Dronkenschap is dus een toestand waarin iemand zich bevindt. Door alcohol of de inname van andere stoffen wordt het handelen onsamenhangend, onconventioneel en irrationeel. Het is duidelijk dat de persoon in kwestie hierdoor de bestendige controle over zijn of haar daden heeft verloren." ([Intolaw.be](http://intolaw.be)).

een specifieke opleiding). Hij kan zijn vonnis ook geheel of gedeeltelijk opschorten, wat overeenstemt met een gewone opschorting of een probatieopschorting die vergezeld gaat van een proeftijd van één tot vijf jaar (indien nieuwe overtredingen begaan worden binnen de uitgesproken termijn kan de opschorting van uitspraak herroepen worden). De opschorting van de uitspraak is een maatregel om de straf te individualiseren door de nadelen te beperken, waaronder het risico op stigmatisering en maatschappelijke achteruitgang, waarmee een veroordeling gepaard gaat en om verbetering te bevorderen. (Michiels & Jacques, 2015). En tot slot heeft de rechter vanzelfsprekend ook nog de mogelijkheid om de overtreder vrij te spreken.

2.3.2 Recidivisten straffen

De wet van 9 maart 2014 heeft grondige veranderingen met zich mee gebracht bij het identificeren en bestraffen van de recidiverende daders van overtredingen. Concreet houdt de wet een verandering in van de manier waarop het begrip recidive opgevat wordt en van het repressieve arsenaal op het vlak van de verkeersveiligheid. Om te beginnen verhoogt de nieuwe wetgeving het risico om als recidivist beschouwd te worden. Vroeger kwam alleen de herhaling van eenzelfde overtreding in aanmerking om als recidive behandeld te worden. De nieuwe wetgeving bestempelt een persoon als recidivist zodra deze binnen een periode van drie jaar een combinatie van de ernstigste overtredingen begaat (FOD Mobiliteit en vervoer⁹; Pelssers, 2017).

Die ernstigste overtredingen tegen het verkeersreglement zijn:

- Overtredingen van de vierde graad tegen de Wegcode
- Zware snelheidsovertredingen met verplichte intrekking van het rijbewijs
- Rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, zonder medische geschiktheid of na een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs
- Vluchtmisdrijf met enkel materiële schade en vluchtmisdrijf met doden of gewonden
- Rijden onder zware intoxicatie van alcohol
- Dronkenschap of gelijkaardige toestand
- Het toevertrouwen van een voertuig aan een dronken persoon of een dronken persoon aanzetten tot het besturen van een voertuig
- Rijden onder intoxicatie van drugs
- Rijden ondanks een verval of zonder geslaagd te zijn voor de herstelexamens
- Gebruik van een radardetector of elk ander middel dat gebruikt kan worden om het vaststellen van overtredingen te verhinderen of te bemoeilijken

Behalve dat overtreeders nu sneller tot de recidivisten gaan behoren, worden ze ook zwaarder gestraft. Een persoon die na een eerdere veroordeling binnen de drie jaar een ernstig misdrijf pleegt, zal gedurende minimaal drie maanden vervallen verklaard worden van het recht tot sturen. Bij twee nieuwe misdrijven binnen de drie jaar na een eerste veroordeling, zal het verval minimaal zes maanden duren. Gaat het over drie nieuwe delicten binnen de drie jaar dan zal het rijverbod minstens negen maanden duren. In alle gevallen van recidive, zal het herstel van het recht tot sturen gepaard gaan met vier tests: een theoretisch en praktisch examen, aangevuld door een medisch en psychologisch onderzoek. Als een recidivist niet slaagt voor die examens, kan hij niet hersteld worden in het recht tot sturen (FOD Mobiliteit en vervoer; Pelssers, 2017).

Tabel 1. Maatregelen en sancties in geval van recidive.
(Bron: Verkeersreglement, FOD Mobiliteit en vervoer, 2020).

Nieuwe overtreding(en)	Duur van het verval van het recht tot sturen	Herstelexamens verplicht	Boete
Bij een nieuwe overtreding binnen de drie jaar	minimaal drie maanden	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja
Bij twee nieuwe overtredingen binnen de drie jaar	minimaal zes maanden	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja
Bij drie nieuwe overtredingen binnen de drie jaar	minimaal negen maanden	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja

⁹ https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/legislation_et_reglementation/recidive

3 Methodiek

3.1 Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignetten

Om de juridische besluitvorming te bestuderen, beschikken we over uiteenlopende methodieken. Toch werden we bij het starten van deze studie geconfronteerd met twee onbekende factoren: zouden de mensen uit de praktijk bereid zijn om eraan deel te nemen en hoe konden we ons van hun medewerking verzekeren? We moeten hierbij immers opmerken dat praktijkmensen niet op eenzelfde manier aan een onderzoek deelnemen als de brede bevolking of studenten aan experimentele studies en dat hun medewerking bovendien eerder zeldzaam is. Dat heeft vermoedelijk te maken met het feit dat de betrokkenen zelf niet altijd openstaan voor medewerking aan het onderzoek, wat het vaak moeilijk maakt om voor de experimentele plannen een voldoende grote steekproef bijeen te brengen (Maegherman, 2020). Hoewel de betrokkenen perfect valabele argumenten kunnen hebben, waaronder tijdsgebrek, om niet deel te nemen aan een experimenteel onderzoek, beperkt dit toch de mogelijke onderzoeksmethoden die gebruikt kunnen worden.

Een eerste methodiek die we vervolgens kunnen overwegen is de studie van gevals dossiers (Bieneck, 2009). Dossiers die samenvallen met een bepaalde parameter (bijvoorbeeld voor een regio, een periode of een bepaald misdrijf) kunnen geanalyseerd worden om de factoren die de beslissing beïnvloeden te identificeren of toe te lichten. Onderzoek dat gebruikmaakt van bestaande gevals dossiers kan beschreven worden als observationeel en descriptief, aangezien er geen experimentele manipulatie aan te pas komt. Het kan niettemin zeer waardevolle informatie opleveren en wordt beschouwd als een relevante methodiek om uit te maken welke factoren tijdens de aanpak met de vignetten getest zouden moeten worden. Zo heeft de analyse van gevals dossiers van Limbourg (2016) een overzicht opgeleverd van de factoren die een impact hadden op de besluitvorming van de politierechter in Oost-Vlaanderen.

Het gebruik van vignetten (of scenario's) is een andere manier om de juridische besluitvorming te bestuderen. Voor moeilijk te vatten fenomenen, ongeacht of dat door hun gevoelige aard is (delicate onderwerpen) of door hun complexiteit (omdat in de besluitvorming onderling afhankelijke factoren spelen), zal het gebruik van vignetten een groter potentieel vertonen dan de analyse van gevals dossiers. Ze blijken immers bijzonder efficiënt om de respondent in de mogelijkheid te stellen zelf zin te geven aan de situatie en de complexiteit van het fenomeen te verkennen (Gueroui, 2016). Ze dienen als stimulus en nodigen de respondent uit om spontaan haar of zijn indrukken en gedachten te delen (Sampson & Johannessen, 2020), over hoe de situatie beleefd wordt, met vermelding van alles wat erbij komt kijken. In het geval van onze studie gaat het bijvoorbeeld over het hoe en waarom van de keuze voor een sanctie als antwoord op de begane inbreuk.

We hebben nog een derde methode onderzocht die eruit bestaat de juridische beslissingsmakers te bevragen. Volgens Bieneck (2009) wordt doorgaans gebruikgemaakt van een semigestandaardiseerd interview, gebaseerd op de variabelen die volgens de bestaande theorie van invloed geacht worden. Deze methode levert heel wat kwalitatieve informatie op, maar ze vertoont ook de inherente beperkingen van zelfrapportering en kan dus resulteren in sociaal wenselijke antwoorden. De methode vergt bovendien veel tijd en vraagt ook van de betrokken mensen uit de praktijk een aanzienlijke tijdsinvestering. In dit onderzoek hebben we gebruikgemaakt van de vignettenmethode gecombineerd met een methode voor gegevensinzameling gebaseerd op interviews. We zullen die aanpak grondiger bespreken in het volgende deel.

3.1.1 Vignettenonderzoek - methodologische aspecten

Om het proces van het bepalen van een sanctie te analyseren biedt de vignettenmethode een veelbelovende methodologische benadering, aangezien ze vertrekt van een hypothetische situatie om de deelnemers te vragen wat ze zouden doen als dit in realiteit gebeurde. Vignetten of scenario's zijn een type materiaal dat diverse vormen kan aannemen, afhankelijk van het bestudeerde domein. Vignetten zien er gewoonlijk uit als een tekst. Ze kunnen uit korte richtinggevend berichten bestaan maar ook uit een langer, gedetailleerder relaas (Hughes en Huby, 2002), of ze kunnen zoals in het kader van deze studie de vorm aannemen van een fictief proces-verbaal. In andere situaties kunnen ze ook uit een video, een beeld of elke andere vorm van stimulus bestaan, waarop de deelnemende actor gevraagd wordt te reageren (Gueroui, 2016).

Vanuit een cognitief standpunt hebben Atzmüller en Steiner (2010) aangetoond dat het onderzoek, door het combineren van de traditionele onderzoeksmethoden via een enquête en de ervaring met vignetten, de

troeven behoudt van de externe en interne validiteit van elk van de methoden. Volgens de auteurs hebben enquêtes een hoge externe validiteit, vanwege de mogelijkheid die ze bieden op het vlak van multivariate en multivalente analyse. Bovendien mogen we er ook van uitgaan dat ze een goede graad van representativiteit vertonen. Toch beperkt de passieve manier waarop de informatie verkregen wordt via een survey-onderzoek (zonder experimenteel manipuleren) ook de waarde van dat survey-onderzoek. De actieve manier waarop traditioneler experimenteel ontworpen onderzoek informatie verzamelt zou een te verkiezen alternatief kunnen lijken, maar het is op zijn beurt beperkt door een gebrek aan representativiteit. Onderzoek via vignetten biedt dus een combinatie van methoden waardoor bepaalde voordelen van de twee onderzoek typen kunnen behouden blijven.

Het gebruik van vignetten wordt beschreven als een middel om een beter inzicht te verwerven in complexe keuzegedragingen. Vonnissen die bestudeerd kunnen worden met behulp van vignetten vereisen doorgaans een zekere vorm van a-priorikennis (Rossi, 1979). Barter en Renold (1999) hebben erop gewezen dat vignetten bij sociaal onderzoek drie hoofddoelstellingen kennen. Ze maken een verkenning mogelijk van de context van de acties en een overzicht van de manier waarop uiteenlopende variabelen die acties of beslissingen beïnvloeden. Ze kunnen ook bijdragen tot het verduidelijken van individuele en complexe opvattingen van mensen en ze bieden een format waarbinnen gemakkelijker gevoelige onderwerpen of morele dilemma's aangesneden kunnen worden. Hughes en Huby (2002) bevestigen dat de kwaliteit van gegevens door het gebruik van vignetten verbeterd kan worden door de belangstelling van de deelnemers voor het onderzoek, hun gevoel dat het onderzoek relevant is en het realisme van het vignet. Vignetten moeten daarom zo realistisch zijn als maar kan.

Wason, Polonsky en Hyman (2003) hebben uiteenlopende redenen gegeven waarom studies op basis van vignetten te verkiezen zijn boven studies op basis van rechtstreekse vragen. Die redenen omvatten bijvoorbeeld het feit dat de vignetten een groter aantal factoren kunnen omvatten en dus realistischer kunnen zijn. De interne validiteit en de betrouwbaarheid zijn ook gemakkelijker te bereiken met gestandaardiseerd materiaal. Bovendien kan de aandacht van de bevroegde personen gemakkelijker gericht worden op de specifieke factoren die relevant zijn voor de onderzoeksvraag. Ze kan problemen omzeilen die andere onderzoeksmethoden kunnen stellen, onder meer qua tijd en onkosten. Bovendien beperkt het gebruik van vignetten het effect van sociaal wenselijke antwoorden en verhoogt het de participatie van de respondenten. Schoenberg en Ravdal (2000) stellen ook dat het gebruik van vignetten, door het toepassen van kwantitatieve instrumenten, ook aangenamer en ontspannender kan verlopen en, in vergelijking tot het proces van een interview, de werkoverlast voor de respondent beperkt. Dit aspect is bijzonder relevant gebleken bij de initiële invoering van de vignettenmethode in het kader van deze studie.

Aguinis en Bradley (2014) hebben verscheidene aanbevelingen geformuleerd voor goede praktijken, gebaseerd op een extensief en multidisciplinair onderzoek van de literatuur. Het gebruik van vignetten werd als bijzonder nuttig beoordeeld wanneer controle vereist is over een aantal onafhankelijke variabelen. Bovendien stellen vignetten de onderzoekers in staat om experimenten op te zetten rond onderwerpen die ethisch mogelijk gevoelig liggen. Ze hebben ook gewaarschuwd voor het feit dat de hypothetische scenario's uit de vignetten er mogelijk niet in slagen om een realistische context na te bootsen, bijvoorbeeld bij beslissingen waar de inzet groot is.

Een andere door Aguinis en Bradley (2014) vermelde factor is het niveau van onderdompeling: hoe sterker de onderdompeling in het materiaal, hoe geldiger de gegevens geacht worden te zijn. Rekening houdende met de aard van het materiaal voor dit onderzoek (proces-verbaal van een verkeersovertreding), gaan we ervan uit dat een eenvoudige voorstelling op papier of online de meest realistische is en dus het aangewezen niveau van onderdompeling vertegenwoordigt. Het aantal vignetten dat aan de deelnemer wordt voorgesteld, hangt ook af van de doelstelling van het onderzoek en de beschikbare steekproef om het materiaal te testen: "Als de causale relaties (verbanden tussen de variabelen) de essentie van de studie uitmaken, moet de onderzoeker alle mogelijke variaties van de variabelen in overweging nemen en in overeenstemming daarmee een aantal scenario's uitwerken [...]. Als het daarentegen de bedoeling is om het situatiegevoel te onderzoeken zou een beperkt aantal scenario's gecompenseerd moeten worden door open vragen naar het waarom, teneinde het eventuele verband tussen de variabelen te vatten [...]." (Finch, 1987, geciteerd door Gueroui, 2016)

Vignetten kunnen gebruikt worden om de impliciete interne denkprocessen en de besluitvorming te meten en te begrijpen. Om de onderbewuste invloeden van factoren die bewust het beslissingsproces van de betrokkene beïnvloeden te vergelijken is het ook zinvol om expliciet aan de respondenten te vragen welke de factoren zijn die hun besluitvorming sturen. Dat kan uiteenlopende vormen aannemen. Men kan bijvoorbeeld een open vraag stellen naar wat de deelnemers belangrijk vinden bij het nemen van een beslissing. Een van de voordelen

van een dergelijke open vraag is dat nieuwe factoren die de beslissing beïnvloeden naar boven kunnen komen, waarna ze in latere studies gebruikt kunnen worden. Een andere manier om aan de deelnemers te vragen om na te denken over de factoren die hun beslissing beïnvloeden, bestaat erin hen de factoren die in die vignetten gemanipuleerd worden te rangschikken. Om te vermijden dat hun rangschikking de vignetten beïnvloed zal die vraag gesteld moeten worden nadat deelnemers op de vignetten gereageerd hebben. Het voordeel van een dergelijke vraag is dat ze het mogelijk maakt om erachter te komen welke factor de respondenten de invloedrijkste vinden. Een andere versie, waarin de deelnemers zich beperken tot het selecteren van de factoren die hun beslissing beïnvloeden, heeft niet die mogelijkheid om het relatieve belang te weten te komen dat aan de verschillende factoren wordt gehecht.

De vignettenmethode is dus een bijzonder veelbelovende methode om concreet materiaal voor te leggen en te gebruiken als basis voor een discussie met de betrokken actoren. Door de keuze van de geteste scenario's en de gemanipuleerde indicatoren, heeft de vignettenmethode echter ook haar beperkingen. Hoewel hiermee de complexiteit van een situatie kan worden onderzocht, kan ze geen rekenschap geven van alle mogelijke factoren die de beslissingen effectief beïnvloeden. Bovendien zijn vignetten van nature selectief en de voorkeur zal gaan naar bepaalde factoren ten koste van andere, in vergelijking met het echte leven (Gueroui, 2016).

3.2 Methodologische aanpassingen voor dit onderzoek

Zoals uit de analyse van de documentatie naar voren is gekomen, blijken er bijzonder weinig theorieën te bestaan rond de juridische besluitvorming bij verkeersovertredingen. Het huidige onderzoek heeft daarom tot doel om een overzicht te geven van de manier waarop die beslissingen genomen worden.

Oorspronkelijk werd een kwantitatieve benadering van de vignettenmethode geselecteerd, aangezien de tijdsinvestering voor de respondenten beperkt is en ze toch een ruime steekproef betreft. Die benadering omvatte het voorleggen van een online vragenlijst die in de zomer van 2021 (van 5 juli tot 10 september 2021) via de Voorzitters van de vrederechters en politierechters verspreid werd onder alle politierechters van België. In theorie werden dus alle politierechters uitgenodigd om aan de studie deel te nemen. Ondanks verschillende herinneringen en de lange deelnameperiode van tweeënhalve maand bleef het aantal antwoorden laag. Aan ons methodologische kader hebben we een kwalitatieve benadering toegevoegd en we hebben semigestructureerde interviews gehouden met de politierechters die door onze referentiemagistraten geselecteerd waren. De twee gebruikte methoden staan beschreven in subsectie 3.2.4.1 dit hoofdstuk.

3.2.1 Steekproef en rekrutering

België telt in theorie 111 politierechters (zie Tabel 2). De referentierechter die meegewerkt heeft aan het uitwerken van de vignetten en de indicatoren gaf echter aan dat de posten voor 80 à 90% ingenomen zijn, wat zou willen zeggen dat deze studie potentieel tussen 88 en 100 rechters kon bereiken.

De oproep om deel te nemen aan de studie werd ingediend bij de verschillende voorzitters van de vrede- en politierechters, zowel Nederlands als Franstalig, die het op zich hebben genomen om ze door te sturen naar alle politierechters. Dankzij de verschillende verstuurde mededelingen waren de politierechters op de hoogte van de organisatie van de enquête, de doelstellingen ervan, de vertrouwelijkheid van hun deelname, de geschatte tijd die nodig is om ze te beantwoorden en de einddatum. Zodra ze op de homepage van het onderzoek belandden, kregen de deelnemers opnieuw de informatie over de doelstelling en de procedure van de studie, alsook over het gehanteerde vertrouwelijkheidsbeleid. Daarin werd bevestigd dat hun deelname volledig vertrouwelijk behandeld wordt en de gegevens strikt anoniem worden verwerkt en niet in verband gebracht kunnen worden met een specifieke persoon.

Tabel 2. Theoretische verdeling van de politierechters over de verschillende politierechtbanken.
(bron: Wet van 1 december 2013¹⁰ tot hervorming van de gerechtelijke arrondissementen)

Rechtbank - Arrondissement	Juges - Rechters
Antwerpen	19
Limburg	7
Brussel	14 (11 FR en 3 NL)
Halle - Vilvoorde	5 (3 Vilvoorde en 2 Halle)
Leuven	4
Waals Brabant	3
Oost-Vlaanderen	14
West-Vlaanderen	12
Eupen	1
Luik	12
Luxemburg	3
Namen	5
Henegouwen	12
<i>Totaal</i>	<i>111</i>

De eerste methode van data-inzameling verliep via het Key Survey-platform, maar er werden slechts 11 vragenlijsten ingevuld zoals het hoort. Het doel dat met die methode van gegevensinzameling werd nagestreefd bestond erin om over te gaan tot een variantieanalyse, ANOVA genoemd, om de afhankelijkheid van de onafhankelijke variabelen (indicatoren van het profiel van de overtreder) van de afhankelijke variabele (de inbreuk) te bepalen. Het aantal vragenlijsten was ruim onvoldoende voor een variantieanalyse. Daarvoor waren 50 ingevulde vragenlijsten nodig geweest, 25 per overtreding. We moesten deze methodiek dus verlaten en we hebben ervoor gekozen om de analyse aan te vullen met een kwalitatief onderzoek. De resultaten de van net vermelde online enquête werden evenwel in dit rapport opgenomen.

Semigestructureerde interviews zijn de meest aangewezen methode gebleken om de doelstellingen van deze studie te behalen: de invloed bepalen van bepaalde indicatoren op het strafproces, en achterhalen waarom deze indicatoren al dan niet de beslissing beïnvloeden. Deze gespreksmethode blijkt bijzonder pertinent om inzicht te verwerven in de specifieke aspecten van een algemeen fenomeen. Via gerichte en geordende vragen is het mogelijk om in een redelijke tijdspanne welomschreven kwaliteitsinformatie te verkrijgen over de aan te snijden thema's.

¹⁰ Wet van 1 december 2013 tot hervorming van de gerechtelijke arrondissementen en tot wijziging van het gerechtelijk wetboek met het oog op een grotere mobiliteit van de leden van de rechterlijke orde.

3.2.2 Materialen

Zoals eerder vermeld was de studie in haar oorspronkelijke ontwerp gericht op het verzamelen van gegevens door middel van een online vragenlijst en het gebruik van ANOVA, een tool voor variantieanalyse. Daarop volgde de stap van het bepalen en selecteren van de te testen indicatoren. De methode van de variantieanalyse impliceert het samenstellen van een steekproef met een significante omvang, om een statistische vergelijking mogelijk te maken van de invloed van de verschillende factoren en combinaties van factoren. Hoe groter die steekproef, hoe meer indicatoren getest kunnen worden. De beschikbare steekproef is echter behoorlijk beperkt, waardoor het nodig was om het aantal onderzochte indicatoren te beperken teneinde een statistische representativiteit te kunnen garanderen.

Wat de ernst van de inbreuk betreft, had het relevant kunnen lijken om de invloed van de graad van de inbreuk op de strafbeslissing te beoordelen en er bijvoorbeeld de overtredingen van de 2e en de 4e graad op te nemen in de te testen indicatoren. Nu zal de ernst van de inbreuk per definitie een invloed uitoefenen op de sanctie. De minima en maxima daarvan worden immers door de wet bepaald. Bovendien worden overtredingen van de tweede graad doorgaans gesanctioneerd via een onmiddellijke inning. Als die onmiddellijke inning niet betaald wordt, kan het parket een minnelijke schikking voorstellen. Wordt die ook niet betaald dan kan de overtreder gedagvaard worden om voor de politierechtbank te verschijnen¹¹. Het bleek dus weinig plausibel om bij het opstellen van de vignetten een beroep te doen op overtredingen van de tweede (en zelfs de derde) graad. Daarom hebben we ons voor het situeren van de vignetten geconcentreerd op de overtredingen van de vierde graad.

De twee geselecteerde overtredingen, van de vierde graad, om de vignetten op te stellen maken verplicht het voorwerp uit van een dagvaarding voor een rechtbank:

- De eerste heeft betrekking op een overtreding voor rijden onder invloed met een concentratie van 0,78 mg/l UAL (meer dan 1,80 g/l): Art. 34. §2.1° 16.03.1968. Adem- of bloedtest met minimaal 0,5 mg/l of 1,2 g/l
- De tweede heeft betrekking op een overtreding voor te snel rijden binnen de bebouwde kom (meer dan 35 km/u boven de limiet van 50 km/u): Art. 11.1. KB 1 december 1975. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

De geselecteerde indicatoren waarmee in de vignetten gewerkt wordt zijn:

- De antecedenten:
 - Iemands eerdere overtredingen kunnen op uiteenlopende manieren gemanipuleerd worden en in het verleden is gebleken dat daarmee de strafbepaling mogelijk beïnvloed wordt, hoewel hierover discussie blijft bestaan. Sinds 2015 verplicht de nieuwe wetgeving tot het zwaarder bestraffen van recidivisten voor zware overtredingen, als de herhaling van de overtredingen plaatsvond binnen een periode van drie jaar (voor meer informatie, zie deel 2.3.3) (Pelssers, 2017). In een vignet werd de indicator rond recidive derhalve gemanipuleerd door een gerechtelijk antecedent met een verkeersovertreding in het strafblad op te nemen. Oorspronkelijk had het gerechtelijk antecedent betrekking op een overtreding voor rijden met een niet-verzekerd voertuig. Daarop is echter gebleken dat dit gerechtelijk antecedent niet zo goed gekozen was omdat dit type inbreuk niet onder de strengere wet valt en de eerste analyses van de vragenlijsten een bepaalde onzekerheid lieten zien bij de respondenten over het al dan niet toepassen van art. 38 §6. Voor de semigestructureerde interviews met de rechters werd daarom beslist om dit antecedent te vervangen door rijden ondanks een rijverbod, een overtreding die begaan werd in 2019 (minder dan drie jaar vóór de nieuwe feiten).
- De leeftijd en de rijervaring van de overtreder:
 - De leeftijd van de overtreder is de tweede gemanipuleerde variabele. We hebben rekening gehouden met drie leeftijdscategorieën: 20 jaar, 37 jaar en 48 jaar. De eerste leeftijdsindicator maakt impliciet duidelijk dat de chauffeur weinig rijervaring had, nog versterkt door de vermelding in het vignet dat het rijbewijs werd afgeleverd in mei 2020, dus 1 jaar vóór de feiten. De leeftijd van de jonge chauffeur werd zo gekozen omdat de rijervaring van een 20-jarige niet groter kan zijn dan 2 jaar. Men kan zich immers pas vanaf 18 jaar en na minstens 3 maanden praktijk aanbieden voor het praktisch rijexamen (Vlaamse overheid, s.d.). De leeftijd van de oudste chauffeur werd zo gekozen om meer jaren rijervaring en expertise te

¹¹ Verkeersreglement, Dispositions légales: <https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales> (geraadpleegd op 14 oktober 2021).

suggereren. Tijdens de semigestructureerde interviews met de rechters is gebleken dat de leeftijd van 48 jaar te weinig zei over het verschil in rijervaring met het oorspronkelijke profiel (37 jaar). De open discussie die de interviews mogelijk maken, heeft ons de kans geboden de leeftijden aan te passen en leeftijden van 60 en 78 jaar te testen, op zoek naar een eventuele invloed en de verklaringen daarvoor.

- Persoonlijke situatie:
 - De economische toestand van de overtreder die voor de rechter verschijnt kan een niet verwaarloosbare invloed hebben op de keuze van de sanctie, onder meer op het niveau van het boetebedrag en de mate waarin uitstel wordt verleend, of de toepassing van zogeheten alternatieve sancties (zie in dat verband onder meer Delannoy et al., 2021). Om die reden werd de informatie over de beroepsbezigheid van de overtreder gemanipuleerd door te vermelden of de betrokkene al dan niet werk had: 'werknemer' of 'werkloos'.
 - De gezinssamenstelling is een andere indicator die informatie kan bevatten over de persoonlijke situatie van de overtreder, onder meer wat beperkingen en belasting betreft die inherent zijn aan de persoonlijke situatie, en dat zowel financieel en/of familiaal en/of op het vlak van gezondheid. Om die impact te kunnen beoordelen werd de informatie gemanipuleerd die verband hield met nageslacht en de burgerlijke staat ('gehuwd zonder kind', 'gehuwd met kinderen', 'vrijgezel zonder kind').

In totaal werden zes indicatoren gemanipuleerd, vertrekkende vanaf een initieel profiel. Bijgevolg werden 14 vignetten aangemaakt (zeven voor elke overtredding):

1. **Het Initieel Profiel** is een man van 37 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021
2. **Profiel van de recidivist**: man van 37 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021 en een gerechtelijk antecedent heeft door een overtredding uit 2019
3. **Profiel van de middenleeftijd**: man van 48 jaar (78 jaar voor de interviews), gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 1998, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021
4. **Profiel van de beginnende chauffeur**: man van 20 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2020, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021
5. **Profiel met kind**: man van 37 jaar, gehuwd en twee kinderen, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021
6. **Profiel van de werkloze**: man van 37 jaar, gehuwd zonder kind, werkloos, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021
7. **Profiel van de vrijgezel**: man van 37 jaar, vrijgezel zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtredding heeft begaan op 5 februari 2021

We merken hierbij op dat in de Nederlandstalige versie van de vignetten een typo geslopen is. De overtreder werd er als 'weduwenaar' aangeduid en niet als 'gehuwd'. Dit is gebleken bij de analyse omdat een rechter er melding van maakt in zijn toelichting bij de keuze van de sanctie. We hebben er daarom voor geopteerd om die indicator in de studie op te nemen als een 'bijkomende indicator voor de gezinssamenstelling'.

3.2.3 Straftoekenning

Alvorens de vignetten te overlopen en een beslissing op te geven omtrent de sanctie (of de eventuele vrijspraak) werd aan de deelnemende betrokkenen gevraagd om drie principes voor de geest te houden:

- *De feiten alsook de ernst ervan zijn bewezen. Er moeten geen juridische kwesties opgelost worden;*
- *Er is geen sprake van slachtoffers of materiële schade;*
- *De verweerder heeft zich op de rechtbank aangediend zonder advocaat en heeft enkel verzocht om inschikkelijkheid en begrip bij de bepaling van de strafmaat.*

De verkeersovertredding waarvan de betrokkene beschuldigd wordt, is bewezen. Na het lezen van het vignet kregen de respondenten twee vragen te beantwoorden. De eerste ging over de sanctie die ze zouden opleggen, de tweede over de richtlijn die ze daarbij volgen of de gebruikte rekenmethode.

V1. Welke straf zou u uitspreken voor de aanklacht(en) die in het dossier beschreven staat/staan? Kies uit de onderstaande mogelijkheden U kunt voor verschillende antwoorden opteren

0 Boete

Ja/neen

Indien ja, hoeveel (zonder de opdecimen):€

0 Verval van het recht op sturen

Ja/neen

Indien ja, hoeveel dagen?

Indien ja, voor alle categorieën van het rijbewijs?

Indien ja, voor alle dagen van de week?

0 Kent u die straf toe met uitstel?

Ja/neen

Indien ja, gelieve uw antwoord te verduidelijken:

0 Kent u die straf toe met probatie?

Ja/neen

Indien ja, gelieve uw antwoord te verduidelijken (opschorting of uitstel? In dat laatste geval onder welke voorwaarden en voor hoe lang?):

0 Een autonome probatiestraf

Ja/neen

Indien ja, gelieve uw antwoord te verduidelijken:

0 Een autonome werkstraf

Ja/neen

Indien ja, hoeveel uren?

0 Vrijspraak

0 Een andere straf (verduidelijken graag):

Q2. Beschikt u voor die aanklacht(en) over een schriftelijke richtlijn omtrent de strafbepaling of een vaste rekenmethode voor de strafbepaling? Indien ja, gelieve uw antwoord toe te lichten.

Wat de straffen betreft, hadden de respondenten de mogelijkheid om die zelf te bepalen en te moduleren naar keuze, onder meer via het boetebedrag, de duur van het verval, de probatievoorwaarden ... Zowel de antwoorden met de toelichting bij de beslissing over de schuld als over de straf ondergingen naderhand een thematische analyse om de factoren te identificeren die het proces beïnvloeden dat geleid heeft tot de beslissing (Nowell et al., 2017) die de respondenten genoteerd hadden. Daarbij moeten we ondertussen wel voor ogen houden dat alleen al het feit dat men een juridische beslissing moet uitleggen al het proces van de besluitvorming kan beïnvloeden en het bewijsmateriaal waarmee men rekening houdt (Maegherman, 2020).

Na de voorstelling van de vignetten en de vragen daaromtrent, werden de deelnemers uitgenodigd om factoren die in de vignetten gebruikt worden te rangschikken volgens belang voor hun beslissing (van de belangrijkste naar de minst belangrijke). De doelstelling bestond erin om vast te stellen welke factoren de belangrijkste worden geacht, hetgeen dan vergeleken kan worden met de beslissingen die als antwoord op de vignetten genomen werden. En om de vragen over het beslissingsproces af te sluiten werden de deelnemers nog verzocht om uit te leggen of ze een (impliciete) regel hanteren bij het bepalen van de straf, ongeacht of die dient om het boetebedrag te berekenen of om bijvoorbeeld de duur van het verval te bepalen.

In de vragenlijst die online werd voorgelegd, kregen de deelnemers een demografisch gedeelte in te vullen met betrekking tot hun gender, uitgeoefende functies binnen het domein van de verkeersveiligheid vóór ze politierechter werden, jaren ervaring als politierechter en het gerechtelijke arrondissement waaraan ze verbonden zijn. Het luik met demografische gegevens was facultatief omdat we wisten dat bepaalde respondenten het liever niet zouden invullen, indien het hen te gemakkelijk identificeerbaar zou kunnen maken. Dat houdt wel in dat de informatie die we verkregen hebben over de persoon van de rechter beperkt is tot die van diegenen die verkozen om dit deel in te vullen. In de kwalitatieve onderzoeksfase begon het gesprek met een korte inleiding waarin de rechter gevraagd werd zich voor te stellen met de nadruk op de uitgeoefende functies en de jaren ervaring als rechter.

3.2.4 Dataverzameling

3.2.4.1 Kwantitatieve benadering

Voor het online onderzoek werden de structuur van het dossier en de vormgeving zo gekozen dat alle informatie over het fictieve profiel van de overtreder op één pagina paste. Zo kon de omvang van het voorgelegde document beperkt blijven, wat de leesbaarheid van het dossier ten goede kwam. De tijd die nodig was om het geheel van de dossiers te doorlopen en alle vragen te beantwoorden werd op 15 minuten geschat.

De vraag om mee te werken aan de studie werd gesteld aan de verschillende voorzitters van de vrede- en politierechters, zowel Nederlandstalig als Franstalig, die het op zich genomen hebben om de vraag via e-mail door te spelen naar alle politierechters. Die e-mail bevatte de link om rechtstreeks en anoniem naar het online vragenformulier te gaan, alsook informatie over de doelstellingen van de studie en de modaliteiten ervan (vertrouwelijkheid, duur, werking). Elke respondent werd verzocht om zeven dossiers (vignettes) te doorlopen die alle betrekking hadden op dezelfde overtreding: ofwel alcoholgebruik, ofwel een snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom. De verdeling van het type inbreuk over de respondenten is willekeurig gebeurd. Uiteindelijk hebben we 22 vragenlijsten ingezameld, waarvan er 12 vanwege hun onvolledigheid uit de analyse gehouden werden¹². Nadat de lijst tweeënhalve maand online had gestaan, en een laag responspercentage (11 ingevulde vragenlijsten), werd beslist om voor de gegevensinzameling van methode te veranderen en zijn de onderzoekers overgeschakeld op interviews op vrijwillige basis met de rechters.

In het online onderzoek verschenen de vignettes in de onderstaande volgorde:

- 1) Basisprofiel: man van 37 jaar, gehuwd zonder kind, wonende in Leuven en bediende, blanco strafblad.
- 2) Profiel van de recidivist: rijden zonder verzekering
- 3) Profiel van de middenleeftijd (48 jaar)
- 4) Profiel van de beginnening (20 en rijbewijs sedert mei 2020)
- 5) Profiel met kinderen (2 kinderen)
- 6) Profiel van de werkloze
- 7) Profiel van de vrijgezel

3.2.4.2 Kwalitatieve benadering

Hoewel Bieneck zich ietwat terughoudend opstelt bij het gebruik van interviews, vanwege de inherente beperking van eigen verklaringen die kunnen leiden tot sociaal wenselijke antwoorden, blijft het een feit dat deze methode mogelijkheden biedt om het standpunt van een persoon en zijn visie op een specifieke ervaring te vatten, om ze expliciet te kunnen maken (Baribeau en Royer, 2013). Bovendien bood het gebruik van vignettes en de combinatie met het interview de kans om ankerpunten voor de discussie te verkrijgen, door de respondent te vragen toelichting te geven bij 'zijn' strafproces.

Om een aantal vooraf bepaalde thema's aan bod te kunnen laten komen (de geselecteerde indicatoren) en een leidraad te behouden, zonder de respondent op te sluiten in een spel van vraag en antwoord, bleken semigestructureerde interviews de meest aangewezen methode om data in te zamelen. De gesprekshandleiding werd uitgewerkt met het oog op het analyseren van dezelfde overtredingen en indicatoren als in de kwantitatieve fase, met evenwel enkele aanpassingen na de eerste analyses van de uit vragenlijsten verkregen gegevens. Een ander verschil dat we hier moeten vermelden is dat elke deelnemende rechter twee overtredingen moest onderzoeken terwijl dat er in de kwantitatieve fase maar één per deelnemer was. De verschillende indicatoren werden geëvalueerd in een spel van hercontextualisering van de inbreuk met manipulatie van de te analyseren indicator (leeftijd, ervaring van de chauffeur, recidive, ...). Het interview eindigde met een beoordeling en een rangschikking, volgens de deelnemer, van de meest relevante indicatoren voor de besluitvorming en een discussie over de eventuele (impliciete) regels die gehanteerd werden bij de berekening van de sancties.

Wat de indicatoren betreft, hadden de gedane aanpassingen betrekking op het 'oudste' profiel en het gerechtelijk antecedent.

- De leeftijd van de oudste chauffeur werd zo gekozen omdat hij meer jaren rijervaring en expertise oproept. Tijdens de semi-gestructureerde interviews met de rechters was echter gebleken dat de leeftijd van 48 jaar weinig zei over een verschil in rijervaring met het initiële profiel (37 jaar). In de

¹² Ondanks de uitgevoerde controles en test is gebleken dat bepaalde respondenten moeilijkheden ondervonden om de enquête voort te zetten (ze werd plots afgebroken).

loop van de interviews is het dan relevant gebleken om die leeftijd aan te passen. Zo hebben we tests gedaan met 61 jaar en 78 jaar om erachter te komen of die een invloed hadden en zo ja hoe en waarom.

- Het gerechtelijk antecedent betrof oorspronkelijk een overtreding voor het besturen van een niet verzekerd voertuig. Dit gerechtelijk antecedent bleek evenwel niet zo goed gekozen omdat dit type inbreuk niet onder de verstrenging valt. De eerste analyses van de vragenlijsten toonden aan de bepaalde respondenten art. 38 §6 toepasten en andere niet. Daarom werd beslist om dit antecedent voor de semi-gestructureerde interviews met de rechters te vervangen door rijden ondanks een rijverbod, een overtreding die begaan werd in 2019 (minder dan drie jaar vóór de nieuwe feiten).

4 De resultaten

Met het oog op het rapporteren van de resultaten van deze studie, verliepen de analyses in twee stappen. Die aanpak werd verkozen vanwege de mogelijkheid om te bepalen welke indicator(en) de sanctie beïnvloedde(n) en om de redenen te identificeren die worden ingeroepen om die sanctie te bepalen. In de eerste stap vond een beschrijvende analyse plaats van de sancties, gelinkt aan de verschillende indicatoren, teneinde de sancties en hun variaties weer te geven. Vervolgens zijn we overgegaan tot een thematische analyse, overtreding per overtreding (de gevallen van ROI en de snelheidsovertredingen), om een gecondenseerde en geformaliseerde herformulering te krijgen van de inhoud van de gegevens (Negura, 2006). Die verwerking van de gegevens was erop gericht om een aantal thema's die representatief zijn voor de inhoud van de uiteenzettingen om te zetten, in lijn met de richting van de onderzoeksproblematiek (Paillé en Mucchielli, 2016).

Bij de voorstelling van de resultaten is het nodig gebleken om een onderscheid te maken tussen de overtredingen voor alcoholgebruik en die voor overdreven snelheid. De redenen voor dat onderscheid zijn dubbel. Er is enerzijds de verschillende aard van de twee gedragingen en anderzijds is ook gebleken dat ze door de rechters anders worden benaderd.

Voor het rapporteren van de resultaten werd voor de beide overtredingen dezelfde structuur gehanteerd: om te beginnen worden de resultaten van de online vragenlijsten gepresenteerd, gevolgd door de resultaten van de semi-gestructureerde interviews. Daartoe werd een leidraad uitgewerkt voor de presentatie van de resultaten voor de sancties en hun variaties vanuit het zogeheten basisprofiel, zijnde een man van 37 jaar, gehuwd zonder kinderen, wonende in Leuven en werknemer, met een blanco strafblad. Tot slot werd aan de hand van de thematische analyse gerapporteerd over de argumentatie en de weergave van de indicatoren.

4.1 Informatie over de bevraagde profielen

De contacten met de rechters die hebben deelgenomen aan de semi-gestructureerde interviews werden gelegd via de voorzitters van de vrede- en politierechters die op zoek gingen naar rechters om aan het onderzoek deel te nemen. Deze werden dus gerekruteerd op basis van vrijwilligheid, beschikbaarheid en niet-deelname aan de enquête die eerder twee zomermaanden lang online had gestaan. De selectiebias bij de profielen mag voor deze studie niet verwaarloosd worden, in het bijzonder aan Nederlandstalige kant, waar we na onze oproep een lijst ontvingen met contacten. Aan Franstalige kant hebben de deelnemende rechters rechtstreeks contact opgenomen met de onderzoekster die instond voor het project.

Wat de demografische gegevens en de informatie over het gerechtelijke arrondissement betreft, waren de vragen in de online enquête optioneel. Slechts acht deelnemers op elf hadden ze beantwoord en dan nog onvolledig (het geslacht en/of het gerechtelijk arrondissement werden niet ingevuld). Tijdens de kwalitatieve benadering werden de gegevens opgevraagd bij het begin van het interview teneinde het profiel van de deelnemer te contextualiseren en een globaal beeld te krijgen van diens parcours en ervaring als politierechter.

Wat de taalkundige spreiding betreft: aan de studie hebben tien Nederlandstaligen rechters deelgenomen (zes aan de online vragenlijst en vier aan de interviews) en acht Franstaligen (telkens vier per methode). Zeven vrouwen en negen mannen hebben deelgenomen aan de studie (drie respondenten van de online enquête hebben die informatie niet opgegeven).

Wat de geografische spreiding betreft, hebben we met het kwantitatieve en kwalitatieve onderzoek negen regio's bereikt, verspreid over de drie taalgemeenschappen. We kunnen geen details verstrekken over de betrokken arrondissementen zonder het risico te lopen de anonimiteit te schenden van de rechters die hebben meegewerkt aan de enquête of het interview.

Wat ervaring en anciënniteit in verkeerszaken betreft, heeft een grote diversiteit aan profielen aan de studie deelgenomen, zowel als we naar de functies kijken die de deelnemers uitgeoefend hebben vóór ze tot rechter benoemd werden als op het vlak van anciënniteit als politierechter. Bij de respondenten, zowel van de online enquête als van de interviews, telden we acht personen die de functie van procureur (of substituut-procureur) bekleed hadden en 10 die advocaat geweest zijn, waarvan vijf ook procureur of substituut. Wat hun jaren ervaring betreft, hebben bepaalde personen hun functies gedurende lange tijd uitgeoefend.

4.2 Resultaten - de sancties voor rijden onder invloed van alcohol

Voor een overtreding voor rijden onder invloed van alcohol met een gehalte van 0,78 mg/l (gelijk aan 1,8 promille) bepaalt het wettelijk kader een geheel van op te leggen maatregelen. Drie indicatoren van de zeven geteste moeten normaal leiden tot een aanpassing van de initiële sanctie. Ongeacht het profiel zegt de gerechtelijke procedure dat de overtreder voor een dergelijke overtreding in principe onmiddellijk zijn rijbewijs voor maximaal 15 dagen ingetrokken moet zien, dat het proces-verbaal overgemaakt wordt aan het Politieparket en dat de overtreder op verzoek van de Procureur des Konings gedagvaard moet worden voor de Politierechtbank.

Voor wat we het basisprofiel genoemd hebben, bepaalt de Wegverkeerswet dat de rechter de overtreder kan bestraffen met een boete die kan gaan van € 200 tot € 2.000 (art. 34 § 2) en een vervallenverklaring van 8 dagen tot 5 jaar. Ook het interlock is verplicht tenzij de rechter argumenteert om het niet te doen. In het geval van het profiel van de beginnening (minder dan twee jaar rijbewijs), moet de rechter volgens artikel 38 §5, het verval van het recht tot sturen uitspreken en het herstel van het recht tot sturen minstens laten afhangen van het slagen voor het theoretische of praktische examen. Voor het profiel van de recidivist, vormt de inbreuk 'rijden ondanks een rijverbod' een overtreding van de 4e graad. Aangezien die begaan werd in een periode van maximaal drie jaar vóór de tweede overtreding, moet dat normaal voor gevolg hebben dat artikel 38 §6 van de Wegverkeerswet wordt toegepast.

In totaal hebben 11 rechters een straf toegekend voor het dossier rond het ROI van alcohol, drie via de online enquête, acht via de semi-gestructureerde interviews. Tabel 4 vermeldt de sancties die het zogeheten basisprofiel opgelegd kreeg (man 37 jaar, betrapt met een concentratie van 0,78 mg/l op vrijdag 5 februari om 16.38 uur, gehuwd zonder kind, bediende van beroep). In de volgende secties beschrijven we de eventuele variaties in de sanctie na het wijzigen van bepaalde indicatoren.

Zoals we vermeld hebben in de inleiding bij hoofdstuk 4 van dit rapport zullen we de resultaten van de online vragenlijsten (subsectie 4.2.1) en van de semi-gestructureerde interviews (subsectie 4.2.2) afzonderlijk presenteren. De variaties tussen de verschillende onderzochte indicatoren presenteren we vertrekkende vanuit de sanctie die oorspronkelijk toegewezen werd aan het zogeheten basisprofiel, met de verschillende argumenten die daarvoor worden aangevoerd.

Tabel 3. Referenties van de aan de rechters voorgelegde vignetten en beschrijving van het profiel (bijlage 4).

VIGNET A601	1. Initieel profiel: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A602	2. Profiel van de recidivist: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, gerechtelijk antecedent omvat een overtreding begaan in 2019, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A603	3. Profiel van de middenleeftijd: man, leeftijd 48 jaar of 78 jaar, gehuwd zonder kind, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 1998, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A604	4. Profiel van de beginnende chauffeur: man, leeftijd 20 jaar, gehuwd zonder kind, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 2020, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A605	5. Profiel met kind: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd en twee kinderen, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A606	6. Profiel van de werkloze: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, werkloos, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET A607	7. Profiel van de vrijgezel: man, leeftijd 37 jaar, vrijgezel zonder kind, bediende, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021

Tabel 4. Synthese van de hoofdsancties die gegeven werden aan het zogeheten 'basisprofiel' voor rijden onder invloed van alcohol.

Profielen	Boete	Verval van het recht tot sturen (duur)	Uitstel	Alcoholslot-programma (ASP)	'Alternatieve' sanctie	Bijkomende vraag
Rechter A (NL)	€ 200	9 weken	Neen	Ja (2 jaar)	/	Medisch en psychologisch onderzoek
Rechter C (NL)	€ 200	4 weken	Op de helft van de boete met DI-cursus 'alcohol'	Neen	/	/
Rechter I (NL)	€ 200	15 dagen	Op de helft	Neen	/	/
Rechter 1 (FR)	€ 200	15 dagen	/	Neen	/	/
Rechter 2 (NL)	€ 200	1 maand	Probatie voor de helft en met DI-cursus 'alcohol' indien op de zitting aanwezig	Neen	DI cursus (indien op zitting aanwezig)	/
Rechter 3 (NL)	€ 200	1 – 3 maanden	Ja, voor het bedrag van het ASP op de boete	Ja	/	/
Rechter 4 (NL)	(indien intrekking niet nageleefd: € 200)	Duur niet gepreciseerd	/	(indien intrekking niet nageleefd: ja, maar duur niet gepreciseerd)	Probatieopschorting van 3 jaar + follow-up DI-cursus 'Alcohol'	
Rechter 5 (NL)	€ 200	1 maand	Uitstel op de helft van de boete en de helft van het verval	Ja maar op basis van resultaat medisch onderzoek	/	Medisch onderzoek om uit te maken of het ASP te overwegen valt
Rechter 6 (FR)	€ 200	Ja maar duur niet gepreciseerd	Gedeelte (onder voorbehoud van de financiële situatie van de betrokkene) en modaliteiten volgens de financiële situatie		/	/
Rechter 7 (FR)	(optie 2: € 200)	30 dagen	Uitstel op € 125 + uitstel 15 dagen van het verval	Neen	Optie 1: Probatieopschorting met DI-cursus	/
Rechter 8 (FR)	€ 200	15 dagen	Uitstel op € 150		/	/

4.2.1 Resultaten van de vragenlijsten – ROI

Tabel 5. Synthese van de sancties die in de online-vragenlijsten toegewezen werden voor ROI.

Opmerking: "NG" verwijst naar "niet gerapporteerd".

Profiel	Sancties	Basissanctie	Recidive	Middenleeftijd (1973)	Beginneling	Kinderen	Werkloos	Vrijgezel
Rechter A	Boete	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200
	Uitstel	neen	neen	neen	neen	neen	neen	neen
	Verval	9 weken	3 maanden	9 weken	9 weken	9 weken	9 weken	9 weken
	Alternatieve sanctie	neen	neen	neen	neen	neen	neen	neen
	Richtlijn of andere sanctie	ASP toegepast + medisch en psychologisch onderzoek	art.38 §6	ASP toegepast + medisch en psychologisch onderzoek	ASP toegepast + Medisch en psychologisch onderzoek + praktisch of theoretisch examen	ASP toegepast + medisch en psychologisch onderzoek	ASP toegepast + medisch en psychologisch onderzoek	ASP toegepast + medisch en psychologisch onderzoek
Rechter C	Boete	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200
	Uitstel	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)	ja (voor de helft)
	Verval	1 maand	1 maand	1 maand	1 maand	1 maand	1 maand	1 maand
	Alternatieve sanctie	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)	probatie: DI-cursus (alcohol)
	Richtlijn of andere sanctie	ASP niet toegepast	art.38 §6 vermeld maar niet toegepast en ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast
Rechter I	Boete	€ 200	€ 200	(opschorting)	(opschorting)	(opschorting)	(opschorting)	€ 200
	Uitstel	Ja (helft)	Ja (van 50€)	(opschorting)	(opschorting)	(opschorting)	(opschorting)	Ja (helft)
	Verval	15 dagen	1 maand	NG	NG	NG	NG	15 dagen
	Alternatieve sanctie	neen	neen	Opschorting (3 jaar)	Opschorting (3 jaar)	Opschorting (3 jaar)	Opschorting (3 jaar)	neen
	Richtlijn of andere sanctie	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast en art.38 §6 niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast	ASP niet toegepast

- Initieel profiel

De drie rechters die de vragenlijst beantwoorden, hebben een boete opgelegd van € 200, met uitstel voor de helft bij twee onder hen. Alleen rechter A past het interlockprogramma (ASP) toe "omdat de wet het zegt", gekoppeld aan een medisch en psychologisch onderzoek. De duur van het verval varieert van 15 dagen tot 9 weken. Bovendien is voor rechter A de toepassing van het ASP een must omdat de wet daartoe verplicht. En de duur van twee jaar kan mogelijk aanzetten tot een gedragsverandering:

Q9-10: "Medisch en psychologisch onderzoek en ASP gedurende twee jaar [...]. Effectieve boete (het wettelijke minimum) bij afwezigheid van verzwarende omstandigheden. Rijverbod = 1 week per standaardconsumptie (0,78 = 1,80 promille = ± 9 consumpties). (...) ASP voor 2 jaar: wettelijke limiet + de nodige tijd om gewoonten te veranderen." (Rechter A).

Het niet-toepassen van het ASP is volgens Rechter I gerechtvaardigd vanwege het blanco strafblad van de verdachte:

Q10: "De beklaagde heeft een blanco strafblad. Ik geef hem daarom een boete van 200 euro, waarvan 100 euro met uitstel gedurende drie jaar. Aangezien het de eerste keer is, krijgt hij een intrekking van 15 dagen van het recht tot sturen voor alle categorieën. [...] De rechter is ook wettelijk verplicht om een ASP op te leggen, gezien de intoxicatie meer dan 0,78 mg/l bedraagt. Ik ga daar hier niet op in gezien het blanco strafblad van de verweerder en het feit dat hij schuldig pleit." (Rechter I)

- De rijervaring en leeftijd van de overtreder

De resultaten van de drie online vragenlijsten voor de factor 'middenleeftijd' (persoon van 48 jaar), die impliciet op een langere rijervaring wijst, tonen voor twee rechters, geen aanpassing van de initiële sanctie noch wijzigingen in de manier waarop de gekozen sanctie gemotiveerd wordt.

Rechter I paste de sanctie wel aan (de boete wordt een probatieopschorting met een duur van drie jaar) vanwege het feit dat de overtreder op jonge leeftijd 'weduwenaar' geworden was, een tweede kans moet kunnen krijgen en zijn spijt heeft betuigd over de gepleegde feiten. Hier wordt dus niet zozeer de rijervaring vermeld dan wel de 'persoonlijke' (en mogelijk emotionele) situatie van de overtreder.

Q24: "De verweerder moet voor de eerste keer voor de rechtbank verschijnen. Hij heeft geen strafblad en is op jonge leeftijd weduwenaar geworden. Hij betreurt de feiten. Er is geen sprake van een alcoholprobleem. Ik wil hem nog een kans geven en gun hem gedurende drie jaar het voordeel van de opschorting." (Rechter I).

Bij het profiel van de beginneling legt alleen rechter A het theoretisch of praktisch examen op, boven op de boete, het verval, het medisch en psychologisch onderzoek en de toepassing van het ASP:

Q31: "De wettelijke minimumboetes indien niet schuldig en geen verzwarende omstandigheden. Het rijverbod bedraagt 1 week per consumptie (± 9 consumpties). Theoretisch en/of praktisch examen verplicht gezien de datum waarop het rijbewijs verkregen werd (< 2 jaar op het moment van de feiten). Altijd medisch en psychologisch onderzoek in geval van alcohol. ASP verplicht gezien de staat van dronkenschap, 2 jaar aangezien dat gemiddeld de benodigde tijd is om andere gewoonten aan te kweken." (Rechter A)

- De gezinssamenstelling

Dat de persoon vader is of vrijgezel maakt voor rechter A en rechter C niet uit: er wordt geen verandering of aanpassing van de straf vastgesteld of opgegeven. De hoofdsanctie blijft dezelfde, evenals de bijkomende sanctie. Bovendien is de gezinstoestand voor rechter A duidelijk geen factor die de deur openzet voor een mildering of aanpassing van de straf:

Q38: "De minimumboetes in geval van een blanco strafblad en geen verzwarende omstandigheden. Het rijverbod bedraagt een week per consumptie. Het ASP is verplicht, rekening houdende met graad van intoxicatie (kostprijs – zoals in de andere gevallen – afgetrokken van de boete). De gezinssituatie wordt ruwweg voorgesteld als een reden om uitstel toe te kennen: ze zijn echter niet het slachtoffer van de rechtbank, maar van de papa/echtgenoot die dronken met een voertuig rijdt en dus de veiligheid van andere kinderen en hun ouders in gevaar brengt ..." (Rechter A)

Hij zou integendeel de problematiek willen herbekijken en de kinderen van de verdachte niet langer identificeren als slachtoffers, maar wel de andere kinderen en andere ouders ("die zo'n papa als deze kunnen kruisen die onder invloed is van alcohol").

- De beroepsbezigheid

Rechter I baseert zijn argumentatie voor de keuze van de sanctie voor het profiel 'werkloos' op de factoren van de professionele en persoonlijke situatie (weduwnaar met twee kinderen), en de eerste overtreding. We merken op dat het hier om een beoordelingsfout gaat, aangezien het profiel uit de vragenlijst hier geen kinderen vermeldde. Toch wordt de sanctie voor dit profiel een werkstraf van 60 uur, omdat hij werkloos is, weduwnaar met twee kinderen en omdat het om zijn eerste overtreding gaat.

Rechter A en rechter C vermelden geen aanpassing van de sanctie voor deze indicator.

- Recidive voor rijden zonder verzekering

Voor rechter A is artikel 38 §6 van toepassing omdat het over een overtreding gaat. Voor rechter I moet de strengere wet niet toegepast worden. Het ASP wordt dus weer niet opgelegd omdat er geen gerechtelijke antecedenten zijn voor ROI.

Q17: "Het is de tweede keer dat de beklaagde voor de rechtbank verschijnt, maar voor andere overtredingen. Voor alcoholintoxicatie betreft het de eerste keer. Ik geef hem een boete van 200 euro, waarvan 50 euro met uitstel gedurende drie jaar en een verval van het recht tot sturen van een maand. In principe werd zijn rijbewijs onmiddellijk na de overtreding al voor 15 dagen ingetrokken. Aangezien hij voor de tweede keer voor de rechtbank verschijnt, maar voor andere feiten, zal hij zijn rijbewijs gedurende nog eens 15 dagen verliezen. Ook in dat geval leg ik geen verplicht interlock op, vanwege het ontbreken van eerdere gelijkaardige overtredingen en de gewetensproblemen van de verweerder." (Rechter I)

Rechter C zegt in zijn toelichting dan weer te veronderstellen dat het niet de bedoeling van het gegeven profiel is om de strengere wet toe te passen. Bij de strafbepaling verklaren opnieuw de factoren van de eerste overtreding en het blanco strafblad dat hier de wettelijke minima worden toegepast.

Q17: "Merk op: de uitspraak van 08/10/19 (verzekering) zou met de toegevoegde uitspraak kunnen leiden tot de strengere sanctie krachtens 38 § 6 subsecties 1 Wegverkeerswet. Ik neem aan dat het niet de bedoeling is om die straf uit te spreken. Toelichting bij de sanctie: geen alcohol in het verleden, geen zwaar strafblad: de basisstraf kan worden toegepast." (Rechter C)

4.2.2 Resultaten van de interviews – ROI

De voorstelling van het vignetdossier rond ROI bij de verschillende interviewdeelnemers doet een aantal bijkomende vragen rijzen omtrent het profiel van de overtreder, onder meer wat de dronkenschap betreft, het gedrag op het moment van de inbreuk, het soort controle, of het vertoonde gedrag en de tijdens de zitting aangehaalde argumenten.

- Eerste overtreder

Voor een meerderheid van de rechters (zes rechters op acht) stemt de sanctie die opgelegd werd voor de bovenvermelde inbreuk bij het 'basisprofiel' overeen met de minimumboete van € 200, gekoppeld aan een verval van het recht tot sturen (waarvan de duur kan variëren van 15 dagen tot 1 maand). De boete gaat meestal gepaard met een gedeeltelijk uitstel (tot de helft van het bedrag). Twee rechters van de elf hebben de inbreuk alcoholopname 'gesanctioneerd' met een probatieopschorting. Voor rechter 7 duurt die 3 jaar en wordt ze aangevuld met het volgen van de DI-cursus 'alcohol'.

Over het geheel genomen baseren de rechters zich bij de motivatie van hun strafkeuze voornamelijk op de aanwezigheid van een blanco strafblad en het ontbreken van verzwarende omstandigheden. Geen enkele parameter uit het dossier biedt inderdaad de mogelijkheid om de context uit te breiden met de eventuele

gedragingen van de betrokkene tijdens de controle of eventuele verkeersovertredingen uit het verleden. De status van eerste overtreder is dus een belangrijk argument.

"Het wordt de minimumboete van € 200 omdat het de eerste overtreding is. Met een gedeeltelijk uitstel voor de helft, onder voorbehoud van zijn financiële situatie." (Rechter 2)

"Met 0,78 mg/l zitten we boven de limiet. Ik geef een boete als hoofdstraf. Gezien het blanco strafblad ken ik een uitstel toe voor de helft." (Rechter 5)

"0,78 mg/l, 16.38 uur, in Brussel, gehuwd, strafblad blanco ... Met dat strafblad en dat gehalte zou ik uit eigen initiatief probatieopschorting kunnen geven, maar ik wil weten of hij werkt, hoe hij zich verantwoordt, als een vervallenverklaring te overwegen valt vanwege zijn job ... [...] Aangezien het om een eerste feit gaat steek ik de hand uit en geef ik nog een kans. Men kan zich eens vergissen. Als de betrokkene een alcoholprobleem heeft, zal hij opnieuw voor een rechter verschijnen. Je moet in dit stadium een kans laten. Een opleiding lijkt me daartoe geschikt, om de fout te herstellen en de link te leggen tussen fout en straf. [...] Het is de eerste overtreding. We moeten de hand kunnen reiken en een nieuwe kans geven. Men kan zich eens vergalopperen. We moeten daarop niet meteen het grove geschut bovenhalen" (Rechter 7)

"Als het strafblad leeg is en de betrokkene komt opdagen, zodat ik zijn persoonlijkheid kan beoordelen (excuses, toont zich bewust van zijn daden), [...]. Ik vermijd het ASP. Dat is een zware sanctie, niet voor een eerste overtreder. Geen medische of psychologische follow-up, geen verleden van alcoholproblemen. Het is niet de bedoeling om mensen te isoleren. [...] In dit geval ga ik voor de € 200 met € 150 uitstel en 15 dagen vervallenverklaring." (Rechter 8)

Hoewel het ASP verplicht is voor chauffeurs die betrapt werden met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 ‰, behalve indien de rechter anders argumenteert, blijkt de maatregel voor de rechters om verschillende redenen vatbaar voor discussie. Een van die redenen is dat het een weinig passende reactie is in dit concrete geval, namelijk dat van een eerste overtreder. Bovendien is het ASP evenmin een maatregel om in te roepen bij alcoholverslaving. Volgens sommige rechters moet onderzocht worden of er al dan niet sprake is van verslaving. De rechters stellen dat zij zich op basis van de informatie uit het dossier niet kunnen uitspreken over een eventuele verslavingsproblematiek (hoewel het tijdstip van de inbreuk een indicator kan zijn, zie sectie 4.4.1). In dit concrete geval kan het ASP niet opgelegd worden omdat de overtreder dan onder de voorwaarden valt van artikel 42 van de Wegverkeerswet.

"Normaal is het ASP verplicht. Maar ik zou moeten zien of persoon alcoholproblemen heeft. Indien ja dan kan ik het ASP niet opleggen en volg ik art. 42. We moeten die persoon van de weg houden en overgaan tot een psychologisch onderzoek." (Rechter 2)

"Wat het ASP betreft wil ik een gesprek met hem [de beklaagde] aangaan. Ik wil uitmaken of hij een alcoholprobleem heeft. Ik kijk naar het tijdstip van de inbreuk, of het onder de week of in het weekend was. Dat zijn de eerste aanwijzingen" (Rechter 5)

"Met een dergelijke concentratie kijk ik na of het ASP mogelijk is. Ik heb de beoordelingsvrijheid om het al dan niet op te leggen. In dit geval, een eerste overtreding, en met deze concentratie motiveer ik om het niet te doen. Zonder de persoon te zien valt moeilijk uit te maken of het om verslaving gaat. [...] Zonder de persoon te zien, ermee te praten, te luisteren, kan moeilijk vastgesteld worden of hier potentieel een verslaving speelt." (Rechter 6)

Daarnaast doet rechter 4 bijvoorbeeld een beroep op probatieopschorting om het ASP te vermijden bij een eerste overtreding en in afwezigheid van doorslaggevende elementen die op een eventuele alcoholverslaving wijzen. Die optie biedt de mogelijkheid om de beklaagde een tweede kans te geven, maar er ondertussen voor te zorgen dat het zwaard van Damokles gedurende drie jaar boven zijn hoofd blijft hangen: bij recidive die hem opnieuw voor een rechter brengt ontsnapt hij niet langer aan de volledige sanctie (boete en ASP).

Voor de twee andere rechters moet het ASP in het kader van deze overtreding wel worden toegepast omdat de wet dat oplegt.

"Ik zie hier dat het intoxicatieniveau de limiet voor het ASP bereikt. Ik begin de betrokkenen dan uit te leggen of te vragen of ze weten wat dat in de praktijk betekent. Veel mensen komen immers zonder advocaat en weten niet dat het opleggen van het ASP wettelijk verplicht is vanaf een zekere drempel van alcoholintoxicatie, of wat de kosten daarvan zijn. [...] Soms kan ik van de richtlijn afwijken, als het de eerste keer is, een eenmalige fout. Zijn er evenwel antecedenten van ROI, dan doe ik het niet [het ASP niet opleggen]. [...] Wat ik ook doe is de kosten van het ASP aftrekken van de boete. [...] de betrokkenen kunnen dan nog kiezen om 1 of 2 jaar niet te rijden om het interlock niet te moeten installeren." (Rechter 3)

- Rijervaring en leeftijd van de overtreder

Tijdens de interviews met de rechters, wanneer hij expliciet gemanipuleerd wordt ("het derde profiel betreft een man van 48 jaar die ook een overtreding begin voor ..."), blijkt de indicator van de meer gevorderde leeftijd (en de grotere ervaring) van de overtreder niet van dien aard om noodzakelijk een aanpassing van de sanctie te impliceren. Een meerderheid van de rechters reageerde in eerste instantie als had 'de leeftijd' van de betrokkene geen invloed op de sanctie en ging het niet om informatie die ze zouden opzoeken of gebruiken. Toch bracht het feit van expliciet de kwestie van de leeftijd van de betrokkene naar voren te schuiven de rechters (en de onderzoekers) ertoe om dit gegeven opnieuw in perspectief te zetten en andere indicatoren op te werpen die deze 'leeftijd' kon verhullen, zeker als het zou gaan om een nog oudere persoon (78 jaar) dan diegene die we initieel getest hadden.

"ja, met een persoon van 78 jaar met een blanco strafblad ga ik in gesprek over de boete en het autogebruik, de noodzaak om over een auto te beschikken. Ik zal een mildere straf geven, onder meer bij de boete [...] Ik ben sterker geneigd om dergelijke mensen te geloven." (Rechter 3)

"Hij is niet oud genoeg om de straf te veranderen. Ik zal er maar rekening mee houden [met de leeftijd] als de betrokkene gepensioneerd is, gezien zijn financiële situatie. Ik ga op zoek naar die informatie en in dat geval kan de sanctie dan milder zijn, maar ik beperk mij tot het financiële aspect. Als de overtreder daarentegen 78 jaar is, zie ik wel een grotere impact. De betrokkene is dan gepensioneerd en ook niet meer zo mobiel. [In dat geval] kan een probatieopschorting overwogen worden (ik weet dat bepaalde collega's daar sowieso voor opteren). Maar hier hou ik ook voor ogen dat de betrokkene bejaard is. De leeftijd vormt dan veeleer een reden om een psychologisch onderzoek te vragen. Ik leg dus eerder een psychologisch onderzoek op, met een uitstel voor de boete en de eis om ook de DI-cursus alcohol te volgen." (Rechter 2)

"ik sta stil bij de feiten en het tijdstip van de controle. Bij een statische controle behoud ik dezelfde straf. Als de betrokkene echter tot stilstand gebracht werd vanwege bizarre gedragingen, zigzaggen of spookrijden, zal ik een medisch en psychologisch onderzoek opleggen om de rijgeschiktheid van de betrokkene vast te stellen. [...] Ik geef dan een boete met uitstel voor de helft. De vervallenverklaring is facultatief na een onmiddellijke intrekking. [...] De examens/onderzoeken vormen een waarschuwing." (Rechter 7)

"Ja, en bovendien een blanco strafblad. Ik geef een boete van € 200 en aangezien de betrokkene met zekerheid gepensioneerd is ook met uitstel. Maar ik vraag ook een medisch onderzoek. [...] De mobiliteit afpakken is zeker erg voor zo iemand, maar ik moet ook de samenleving beschermen. [...] Hetzelfde geldt voor epilepsie of geneesmiddelen. Er moet een attest zijn waaruit de rijgeschiktheid van de betrokkene blijkt. De samenleving moet beschermd worden. Wanneer komt er een periodiek onderzoek?" (Rechter 5)

Uit de interviews met de rechters blijkt dat de parameter van de zeer hoge leeftijd (78 jaar) van de overtreder wordt beschouwd als een indicator die hen informeert over de mogelijke economische situatie van de delinquent (omdat hij gepensioneerd is) en mogelijke gezondheids- of mobiliteitsproblemen (omdat hij bejaard is). Deze verschillende parameters brengen sommige rechters ertoe de sanctie eventueel aan te passen tot het niveau van een voorwaardelijke straf en/of een ontzegging van de rijbevoegdheid. Bovendien suggereert dit oudere profiel, dat hij een "voorbeeldige" staat van dienst heeft gehad, wat ook een grotere ruimte voor clementie impliceert (zie uitdrukking van rechter 3).

De leeftijd, gecombineerd met de hoogte van de alcoholconcentratie vormt ook een waarschuwing aangaande de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de betrokkene om een voertuig te besturen. In dat verband zijn ook de omstandigheden van de controle voor bepaalde rechters bepalend voor die geschiktheid. Voor dit profiel is er dus de noodzaak om een medisch en/of psychologisch onderzoek te ondergaan, gecombineerd met een klassieke sanctie of een intrekking.

Net als bij de oudere overtreder kan ook bij een jonge chauffeur de leeftijd een factor vormen die een invloed heeft op de sanctie, ook weer voornamelijk geredeneerd vanuit de economische toestand van de betrokkene (student of eerste werkervaring). Dat vertaalt zich in de mogelijkheid van een groter uitstel op de boete, al dan niet gekoppeld aan een DI-cursus, de toepassing van een probatieopschorting of een werkstraf. Ook hier zullen de 'gunstmaatregelen' maar overwogen worden als de beklaagde verschijnt of zich laat vertegenwoordigen.

- De beginnende bestuurder

Ook de factor rijervaring werd gemanipuleerd via de datum van aflevering van het rijbewijs van de overtreder (15 mei 2020, dus minder dan 2 jaar vóór de feiten) en bijkomend via de opgegeven leeftijd (20 jaar, waardoor twee jaar ervaring het maximum is). Voor dit profiel behouden alle rechters de initiële sanctie, de boete (€ 200) of intrekking, het verval van het recht tot sturen en de verplichting om opnieuw het theoretisch of praktisch examen af te leggen om hersteld te worden in het recht tot sturen.

“Voor een beginnening, in de eerste jaren van zijn carrière als chauffeur, is de impact van de sanctie anders voor het vervolg. En je moet straffen. Op die leeftijd zijn het vaak nog studenten. Dan geef ik een lagere boete.” (Rechter 3)

“Een beginnende chauffeur die me duidelijk maakt dat hij spijt heeft over zijn gedrag en geen antecedenten heeft zal ik naar de DI-cursus sturen. Dat geeft me de mogelijkheid om hem in een groepsdynamiek op te nemen, een gunstmaatregel te behouden en hem voor de eerste keer de hand te reiken.” (Rechter 7)

“Een beginnende chauffeur maar met een dergelijke concentratie geef ik geen DI-cursus. Intrekking en cursussen, dat is voor lagere concentraties. Hier wil ik een medisch onderzoek. Ik kan een autonome werkstraf geven om hem in contact te brengen met verkeersslachtoffers. Zoiets zal hem bewust maken [van zijn handelingen]. Maar hij moet erom vragen. Het moet van hem of zijn advocaten komen.” (Rechter 5)

“Voor een beginnende chauffeur, die dus minder dan 2 jaar over een rijbewijs beschikt, wordt het een boete van € 200 met uitstel voor de totaliteit, de DI-cursus ‘alcohol’ en een maand verval. Het ASP moet normaal opgelegd worden, maar ik motiveer mijn beslissing om dat niet te doen. Voor het verval beperk ik de categorieën en hij moet ook het theoretisch of praktisch examen opnieuw afleggen. [...] Alles hangt af van de persoonlijke situatie. Een student heeft bijvoorbeeld geen inkomen. Als hij rond de 20 jaar is en hij had een lichte intoxicatie van 0,8g/l is de probatieopschorting te overwegen. Maar dan moet hij wel op de zitting zijn en de vraag stellen, met de uitleg waarom hij een blanco strafblad wil behouden. Ik geef graag probatieopschorting met een DI-cursus. Maar alleen aan wie aanwezig is en als de intoxicatie niet te ernstig was [...] Dat alcoholgehalte is hier te hoog.” (Rechter 2)

Bij het profiel van de beginnening onderstreepte rechter 7 het belang om de eerste keer de hand te reiken, een tweede kans te geven, en niet te streng te straffen. Rechter 3 vermeldt dan weer de noodzaak om vanaf het begin van de carrière van de chauffeur te straffen. Rechter 5 benadrukt de mogelijkheid van een autonome werkstraf met het oog op de bewustwording en om de beklaagde in contact te brengen met verkeersslachtoffers.

○ De beroepssituatie

De indicator ‘beroepsbezigheid’ biedt de mogelijkheid om het dossier te vervolledigen met informatie over de financiële situatie van de betrokkene en de eventuele impact van een vervallenverklaring op de beroepssituatie. Deze indicator werd gemanipuleerd via de aanduiding ‘werknemer’ of ‘werkloos’ in de voorgelegde vignetten. Als dusdanig lijkt deze indicator weinig effect te hebben op de hoofdsanctie die initieel gegeven werd. Als we evenwel wat dieper ingaan op de argumentatie blijken hier twee verschillende effecten te onderscheiden. Bij het profiel ‘werknemer’ blijven bepaalde rechters als ze het dossier lezen stilstaan bij dat begrip ‘werknemer’ en betrekken ze het in hun verantwoording. De parameter speelt op het niveau van het verval van het recht tot sturen, meer bepaald om uit te maken of het rijbewijs nodig is in het kader van de beroepsbezigheden van de betrokkene en of de modaliteiten van het verval aangepast moeten worden (bijvoorbeeld weekend in plaats van onder de week). Bijzondere aandacht gaat ook naar de beroepschauffeurs. In die gevallen overwegen alle rechters de mogelijkheid om het verval van het recht tot het besturen van een voertuig te beperken tot categorie B (op voorwaarde dat de inbreuk met een voertuig van die categorie gebeurde), om de mensen van dit profiel hun job niet te laten verliezen. Rechter 2 benadrukt wel het feit dat een straf een straf moet zijn en ‘aan den lijve’ gevoeld moet worden. Professionele redenen volstaan niet om het rijbewijs te behouden, wat niet wegneemt dat over de modaliteiten van het verval ‘gepraat’ kan worden. Andere rechters benadrukten het feit dat ook het verval van het recht tot sturen aangepast kan worden, bijvoorbeeld met een volledig uitstel, als de betrokkene zijn auto absoluut nodig heeft voor het werk. Als de auto alleen nodig is om naar het werk te gaan, weegt dat mogelijk minder zwaar door in de balans. Er bestaat immers ook zoiets als openbaar vervoer.

“[Als de betrokkene werkloos is] geef ik gemakkelijker een werkstraf, tenminste als de beklaagde zich komt verdedigen en de situatie toelicht. Als de betrokkene verstek laat gaan, is er geen uitstel. Hij of zij moet naar de rechtbank komen.” (Rechter 1).

"Neen, een echte impact is er niet, behalve misschien het uitstel waar ik meer dan de helft zou kunnen geven. Het verval zal hetzelfde blijven. Soms vragen ze een werkstraf. Dat zijn vooral de jonge werklozen. [...] Die sanctie is interessant voor hen omdat het strafblad blanco blijft, wat belangrijk kan zijn om later werk te vinden." (Rechter 3)

"Ik behoud de opschorting omdat het cruciaal is voor hen om een blanco strafblad te behouden. [...] Voor het ROI en de werkloosheid heb ik er oog voor om de betrokkene niet nog meer in de miserie te laten belanden. We graven daarom wat dieper om te weten hoelang de betrokkene al stempelt en welke perspectieven hij of zij heeft [...] We weten immers dat de sanctie hier een grotere impact zal hebben op de maatschappelijke situatie. De tweede optie is de werkstraf opdat ze er ook iets aan overhouden." (Rechter 4).

"In geval van werkloosheid is het nog belangrijker om rekening te houden met de economische toestand van de betrokkene. De hoofdstraf blijft dezelfde maar ik pas het uitstel aan om het leefbaar te maken." (Rechter 5).

"Maar opgepast. Als de inbreuk voor ROI in een professionele context plaatsvond, zal ik strenger zijn. Daarbuiten beperk ik me tot categorie B." (Rechter 8)

"Veel mensen hebben vanuit hun beroep redenen om hun rijbewijs te willen behouden. Maar dan moeten ze wel voorzichtiger zijn. Ze hadden daar eerder moeten aan denken. Nu is het te laat. Wat niet wegneemt dat ik rekening hou met de hele situatie van de betrokkene en van de inbreuk, en de modaliteiten aanpas. [...] Voor een trucker of beroepschauffeur beperk ik me tot de categorie B. Bij een taxichauffeur beperk ik de duur tot enkele dagen. Ze moeten de sanctie wel voelen. Het blijft een sanctie." (Rechter 2)

Indien de overtreder 'werkloos' is, zal het de eventuele economische (en sociale) toestand zijn die bepaalt welke richting het met de straf kan uitgaan. Rechter 3 geeft aan dat de eventuele financiële en sociale kwetsbaarheid hem ertoe kunnen brengen om de initiële sanctie aan te passen, ofwel door het uitstel aan te passen, om de straf draaglijk te maken, ofwel door een opschorting van uitspraak (probatieopschorting), ofwel via een autonome werkstraf (AWS). Voorwaarde voor die laatste straf is dat de beklaagde op de zitting aanwezig is en erom vraagt. De AWS heeft ook een educatieve functie die een klassieke straf niet noodzakelijk heeft.

○ De gezinssamenstelling

Globaal krijgen we het beeld dat de gezinssituatie van de overtreder geen factor is die de keuze van het type sanctie beïnvloedt, wel integendeel als we het voorbeeld van rechter 5 bekijken. De beperkingen vanwege de gezinssamenstelling waar de overtreder eventueel mee te maken heeft, zijn argumenten waar de rechters oog voor hebben bij het afstemmen van het verval van het rijbewijs (weekend en niet in de week, bijvoorbeeld), en zelfs opschorten indien daar een noodzaak toe is (bijvoorbeeld omdat de beklaagde een kind ten laste heeft dat verzorging in het ziekenhuis nodig heeft).

"De gezinssituatie heeft weinig invloed op de straf [...]. Anderzijds zal ik wel vragen of de kinderen weten dat papa nog rijdt nadat hij zoveel gedronken heeft." (Rechter 5).

"Wel op de vervallenverklaring. Die kunnen we aanpassen naar de weekenden of feestdagen. Maar dat is de enige verandering." (Rechter 6)

"De familievader zal me ongetwijfeld zeggen geen tijd, om verschillende redenen, [...] Dan geef ik een klassieke sanctie, de boete, opdat hij zich op de prioriteiten in zijn leven zou concentreren. En al hij geen tijd noch geld heeft, kan ik niets voor hem doen. Hij is het die zijn prioriteiten moet bekijken. [...] De kinderen vormen een bijkomende beperking voor de vervallenverklaring. Ik moet met alle parameters rekening houden." (Rechter 7)

"Ook als er kinderen zijn, verandert dat niet veel aan de sanctie. Ik kan vragen of de betrokkene gehuwd is of nog bij zijn mama woont. Als hij een alleenstaande met een kind is, zal ik daar rekening mee houden voor de boete en de globale sanctie. Ik zal ook kijken waar de betrokkene woont en of hij toegang heeft tot het openbaar vervoer. [...] Dat hij vrijgezel is of niet en zonder kind verandert niets aan de zaak. Ik zie niet in waarom dat de sanctie zwaarder of minder zwaar zou maken." (Rechter 3)

- Recidive voor rijden ondanks een rijverbod

“Het is mogelijk dat ik de boete verhoog omdat er een antecedent is van minder dan 2 jaar oud. Ik zou een boete kunnen geven van € 225 met uitstel voor de helft en om de betrokkene wakker te schudden een vervallenverklaring van 15 dagen tot 1 maand met 8 dagen effectief” (Rechter 6)

“Hier vind ik het moeilijker om een boete met volledig uitstel te geven, aangezien het de eerste keer is, met een blanco strafblad. Maar goed, iedereen verdient een tweede kans en die geven we ook. Hier is het echter de eerste keer voor alcohol, en dus voor het ASP. Ik ga motiveren om het niet toe te passen. Maar voor de boete heb ik toch een probleem omdat we hier te maken hebben met twee heel verschillende overtreiders, waarvan er één al een antecedent heeft, die dezelfde milde straf krijgen, een volledig uitstel. Daar heb ik het moeilijk mee. [...] Een optie is dan om het volledige uitstel te behouden maar een langere vervallenverklaring te geven [...] Dat is wat ik doe. Aan de ene kant wat zachter, aan de andere kant wat strenger. [...] Ik moet art. 38 §6 toepassen en hier doe ik het met de 3 maanden en de 4 examens. Dat moet ik doen, en dat doe ik ook wel. [...] Maar omdat het toch een strenge sanctie is, zelfs voor een tweede overtreding, geef ik de boete met volledig uitstel en, afhankelijk van de concrete en persoonlijke situatie, zal ik de vervallenverklaring aanpassen met een uitstel voor een gedeelte. Dat hangt van de concrete situatie af.” (Rechter 2)

Met uitzondering van rechter 6 hebben alle andere deelnemers artikel 38 §6 van de wet op de verzwarende omstandigheid toegepast. Rechter 2 heeft de concreetste toelichting gegeven bij de manier waarop zij die verzwarende omstandigheid zal bestraffen, hoewel ze er ook voor zorgt dat ze houdbaar is (volledig uitstel voor de boete) en strenger (gedeeltelijk uitstel slechts van het verval boven op de 4 examens en onderzoeken). De andere rechters hebben allen aangegeven de strengere wet toe te passen.

4.2.3 Synthese van de resultaten – ROI

Voor rijden onder invloed van alcohol, lijken de leeftijd en de (aanzienlijke) rijervaring van de overtreder te fungeren als een cursor die enerzijds een eerste beoordeling van de financiële situatie van de overtreder mogelijk maakt (student, beroepsactief, gepensioneerd), en anderzijds als mogelijke alertheid voor een eventuele problematiek met betrekking tot de rijgeschiktheid. Voor het oudste profiel (78 jaar) vormt de leeftijd een parameter voor de rechter dat deze persoon mogelijk financieel beperkt is (gepensioneerd) en fysieke en medische beperkingen kan hebben die het gebruik van de auto onvermijdelijk maken. Bovendien houdt de combinatie van de leeftijd en de alcoholconcentratie voor sommige rechters ook een waarschuwing in over de fysieke en psychische rijgeschiktheid van de betrokkene. De noodzaak om een medisch en/of psychologisch onderzoek te ondergaan dringt zich op voor dit profiel, gecombineerd met een klassieke sanctie of een intrekking die voor de samenleving een duurzame bescherming inhoudt. Voor het profiel van de beginnening is er, behalve de invloed van die ‘indicator’ om te bepalen of artikel 38 §5 van toepassing is, in het bijzonder de eventuele financiële situatie van de betrokkene. Die kan leiden tot een wijziging van de sanctie die erop gericht is, ofwel om dit profiel dat nog maar aan het begin van zijn chauffeurscarrière snel te re-integreren (uitstel in combinatie met DI-cursussen, eerder dan een simpele boete), ofwel om voor een probatieopschorting te gaan die de toekomstkansen van de betrokkene niet in het gedrang brengt.

De informatie over de gezinssamenstelling (gehuwd zonder kind, gehuwd mét kinderen, vrijgezel) leidt tot eventuele aanpassingen in de modaliteiten van het verval van het recht tot sturen, maar niet op het niveau van de hoofdstraf (een boete van € 200). Bepaalde rechters hebben gewezen op de beperkingen waar overtreiders met kinderen mee af te rekenen kunnen krijgen en hebben daarom gewezen op de mogelijkheid om de vervallenverklaring daaraan aan te passen. Vanwege een typo in de Nederlandstalige versies van de vignetten zo is gebleken, heeft een rechter (Rechter I) voor het vaststellen van zijn sanctie de ‘gezinstoestand’ van de overtreder (‘weduwnaar’) in overweging genomen.

Net als bij de gezinssamenstelling, speelt de beroepsbezigheid ook een rol in de specifieke vorm van het verval (bijvoorbeeld beperkt tot de categorie B) en de dagen waarop het verval geldt (weekend in plaats van onder de week, vakantieperioden), afhankelijk van de noodzaak om voor professionele doeleinden over een rijbewijs te blijven beschikken. Dat verval enkel toepassen op één specifieke categorie kan alleen voor de categorie van het voertuig waarmee de inbreuk gepleegd werd. Als de betrokkene ‘werkloos’ is, zal voornamelijk de financiële situatie van de overtreder leiden tot een aanpassing van de initiële sanctie: enerzijds door een groter uitstel (om de sanctie draaglijk te maken), anderzijds door de toepassing van een AWS, maar alleen op vraag van de overtreder. De mogelijkheid van een probatieopschorting werd voornamelijk aangehaald als de betrokkene een blanco strafblad moet hebben, onder meer om opnieuw werk te vinden.

Een specifiek punt voor rijden onder invloed van alcohol, betreft de toepassing van het interlock. Een grote meerderheid van rechters, zeven van de elf, past het ASP niet toe in de voorgelegde gevallen. De motivatie

tegen de verplichte toepassing is vooral gebaseerd op het statuut van eerste overtreder en de noodzaak om uit te maken of de betrokkene eventueel een alcoholverslaving heeft. In dit concrete geval zal artikel 42 toegepast worden. Het is ook relevant om op te merken dat geen van de Franstalige rechters die aan de studie heeft deelgenomen het ASP toepast voor een eerste overtreder noch voor een recidivist wiens eerdere overtreding van een andere aard was (dat wil zeggen geen verband hield met ROI). Aan de Nederlandse kant passen drie van de zeven rechters ASP toe voor de eerste overtreding¹³.

4.3 Resultaten – De sancties voor te snel rijden

Voor de snelheidsovertredingen in de bebouwde kom legt het wetgevend kader een geheel van maatregelen op die van toepassing zijn op de overtreder. Drie van de zeven geteste indicatoren zullen normaal leiden tot een aanpassing van de initiële sanctie.

Een overtreder die betrapt wordt op een snelheidsovertreding van meer dan 30 km/u in de bebouwde kom moet normaal voor de politierechtbank verschijnen. Qua sanctie riskeert deze overtreder een boete die kan gaan van 80 tot 4.000 euro en een verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar. Tijdens de controle is ook een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (art. 51 §1 van de Wegverkeerswet).

Wat ons 'basisprofiel' betreft, zegt de Wegverkeerswet:

Art. 29 § 3.

Het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten wordt gestraft met een geldboete van 10 euro tot 500 euro. De rechter houdt rekening met het aantal kilometer per uur waarmee de toegelaten maximumsnelheid wordt overschreden.

De volgende overtredingen worden bovendien gestraft met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar:

- het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 40 kilometer per uur, of:*
- het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur binnen een bebouwde kom, in een zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf.*

Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen niet uitspreekt, motiveert hij deze beslissing.

Net als bij de inbreuk voor rijden onder invloed van alcohol, zal de beginnende chauffeur (minder dan twee jaar in het bezit van een rijbewijs) zich ook bestraft zien met een verval van het recht tot sturen, waarvan het herstel afhankelijk zal zijn van het slagen voor het theoretisch en/of praktisch examen.

Wat het profiel van de recidivist betreft, vormt de inbreuk voor rijden ondanks een rijverbod een overtreding van de 4e graad. Aangezien ze begaan werd minder dan drie jaar voor de tweede overtreding, moet ze normaal voor gevolg hebben dat artikel 38 §6 van de Verkeerswet toegepast wordt.

In totaal hebben we informatie kunnen verzamelen over de strafbepaling van 15 rechters voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom, zeven via de online enquête, acht via de semi-gestructureerde interviews. Tabel 7 vat de sancties samen die toegekend worden aan het zogeheten basisprofiel (man van 37 jaar, gecontroleerd voor een snelheidsovertreding van 35 km/u boven de toegestane limiet in de bebouwde kom, op vrijdag 5 februari om 16h38, gehuwd zonder kind, bediende van beroep). De volgende delen beschrijven de eventuele variaties van de sanctie in functie van een verandering van een indicator.

De resultaten van de online vragenlijsten (subsectie 4.2.1) en de resultaten van de semi-gestructureerde interviews (subsectie 4.2.2) worden afzonderlijk gepresenteerd.

¹³ De VIAS-studie over interlock, die in 2022 zal worden gepubliceerd, zou deze bevinding over taaltrends kunnen aanvullen.

Tabel 6. Referenties van de aan de rechters voorgelegde vignetten en beschrijving van het profiel voor te snel rijden.

VIGNET S701	1. Initieel profiel: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S702	2. Profiel van de recidivist: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, gerechtelijk antecedent omvat een overtreding begaan in 2019, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S703	3. Profiel van de middenleeftijd: man, leeftijd 48 of 78 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 1998, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S704	4. Profiel van de beginnende chauffeur: man, leeftijd 20 jaar, gehuwd zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2020, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S705	5. Profiel met kind: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd en twee kinderen, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S706	6. Profiel van de werkloze: man, leeftijd 37 jaar, gehuwd zonder kind, werkloos, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021
VIGNET S707	7. Profiel van de vrijgezel: man, leeftijd 37 jaar, vrijgezel zonder kind, werknemer, in het bezit van een rijbewijs sinds 2003, blanco strafblad, die een overtreding heeft begaan op 5 februari 2021

Tabel 7. Synthese van de hoofdsancties die gegeven werden aan het zogeheten 'basisprofiel' voor te snel rijden in de bebouwde kom.

Interveniërend	Boete	Verval van het recht tot sturen	Uitstel	Alternatieve maatregelen
Rechter B (NL)	€ 40	15 dagen	Neen	/
Rechter D (NL)	€ 30	15 dagen	Neen	/
Rechter E (NL)	€ 50	8 dagen	Neen	/
Rechter F (FR)	€ 40	10 dagen	Alleen op de boete voor € 10 en gedurende twee jaar	/
Rechter G (FR)	€ 60	15 dagen	(Probatie-)uitstel. Indien probatie 20 uur VIAS-opleiding als bijkomende voorwaarde	/
Rechter H (NL)	€ 35	8 dagen	Op de helft	/
Rechter K (NL)	€ 35	8 dagen	Eenvoudig uitstel en op de helft	/
Rechter 1 (FR)	€ 30-35	8 dagen	Neen	/
Rechter 2 (NL)	€ 30€	15 dagen	Helft	/
Rechter 3 (NL)	€ 6	15 dagen	Uitstel op een gedeelte, meestal de helft van de boete	/
Rechter 4 (NL)	/	/	/	Probatieopschorting met DI-cursus 'snelheid' voor 3 jaar ¹⁴
Rechter 5 (NL)	€ 70 (35 x 2)	15 dagen tot 1 maand	Uitstel indien de betrokkene financiële problemen heeft	/
Rechter 6 (FR)	€ 50	8 dagen	Uitstel op de helft van de boete	/
Rechter 7 (FR)	€ 20	1 maand	Uitstel om tot 8 of 15 dagen te komen	/
Rechter 8 (FR)	€ 30	8 dagen	Neen	/

¹⁴ Opgepast, de DI-cursussen snelheid duren 6 uur. Om in de rechtbank in het kader van de alternatieve sancties opgelegd te kunnen worden moeten de cursussen minstens 20 uur in beslag nemen.

4.3.1 Resultaten van de vragenlijsten – Snelheid

Tabel 8. Synthese van de sancties die in de vragenlijsten toegewezen werden voor snelheidsovertredingen.

Opmerking: (*) informatie over een eventuele richtlijn die gevolgd werd hebben we alleen voor rechter E die de enige is die daar in zijn antwoorden iets over gezegd heeft.

Profiel	Sanctie	Basisstraf	Recidive	Middenleeftijd (1973) *	Beginneling	Kinderen	Werkloos	Vrijgezel*
B	<i>Boete</i>	€ 40	€ 40	€ 35	€ 40	€ 40	€ 50	€ 40
	<i>Verval</i>	15 dagen	3 maanden	10 dagen	15 dagen	15 dagen	15 dagen	15 dagen
	<i>Uitstel</i>	/	uitstel (75 dagen) voor 3 jaar	/	/	/	/	/
D	<i>Boete</i>	€ 30	€ 30	€ 30	€ 30	€ 30	€ 30	€ 40
	<i>Verval</i>	15 dagen	3 maanden	15 dagen	15 dagen	15 dagen	15 dagen	15 dagen
	<i>Uitstel</i>	/	uitstel (75 dagen)	/	/	/	/	/
E	<i>Boete</i>	€ 50	€ 100	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50
	<i>Verval</i>	8 dagen	15 dagen	8 dagen	15 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen
	<i>Uitstel</i>	/	/	/	/	/	/	/
	<i>Richtlijn*</i>	/	Art. 38 §6	/	/	/	/	/
F	<i>Boete</i>	€ 40	€ 40	€ 40	€ 40	€ 40	€ 40	€ 40
	<i>Verval</i>	10 dagen	10 dagen	10 dagen	8 dagen	10 dagen	10 dagen	10 dagen
	<i>Uitstel</i>	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar	/	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar	ja, op de boete (€ 10) voor 2 jaar
G	<i>Boete</i>	€ 60	€ 60	€ 60	€ 60	€ 60	€ 60	NR
	<i>Verval</i>	15 dagen	15 dagen	15 dagen	10 dagen	15 dagen	15 dagen	15 dagen
	<i>Uitstel</i>	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)	Probatie DI-cursus (20 u)
H	<i>Boete</i>	€ 35	€ 35	NR (8 dagen)	€ 35	€ 35	€ 35	NR
	<i>Verval</i>	8 dagen	8 dagen	8 dagen	15 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen
	<i>Uitstel</i>	/	/	/	/	/	/	/
K	<i>Boete</i>	€ 35	€ 35	€ 35	€ 35	€ 35	€ 35	8 dagen
	<i>Verval</i>	8 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen	8 dagen
	<i>Uitstel</i>	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar	/	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar	Ja (gewoon op de helft van de boete) voor 2 jaar

Er is zeer weinig variatie op te merken tussen de hoofdsancties die aan de verschillende geteste profielen gegeven wordt, met uitzondering dan van het profiel van de recidivist. De zeven rechters die de snelheidsovertreding bestraft hebben, gaven als hoofdstraf alleen boeten, en dat voor de zeven beoordeelde dossiers. Toch zijn er duidelijke verschillen in de boetebedragen te zien, die gaan van 30 tot 60 euro, afhankelijk van de rechter. Het bedrag dat voor het basisprofiel werd vastgesteld, blijft daarna in de meeste gevallen hetzelfde.

- Initieel profiel

Voor het basisprofiel zeggen drie rechters zich te baseren op een soort van regel, voor het vaststellen van het boetebedrag. Die 'regel' wordt toegepast op alle profielen (met uitzondering van het profiel 'recidivist' voor rechter D).

"ik heb min of meer een vaste straftoematingsleidraad voor snelheidsinbreuken van first offenders waarmee ik probeer aan te sluiten op de tarieven van de minnelijke schikking; voor het rijverbod hou ik er rekening mee dat bij interceptie een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk is van 15 dagen bij +30 km/u in bebouwde kom." (Rechter B)

"Als er geen antecedenten zijn: 50 euro tussen 81 en 89 km/u (gecorrigeerd) en 8 dagen vervallenverklaring; 60 tot 75 euro tussen 90 en 99 km/u (gecorrigeerd) en 15 à 21 dagen vervallenverklaring; 80 euro boven de 100 km/u (gecorrigeerd) en 1 maand en meer vervallenverklaring, eventueel aangevuld met de verplichting om de examens opnieuw af te leggen." (Rechter E)

Voor drie rechters (op zeven) gaat de hoofdstraf gepaard met een uitstel (gewoon of probatie-uitstel). Rechter G kent bovendien een probatie-uitstel toe met de voorwaarde voor de beklaagde om de DI-cursus te volgen (20 uur). Er wordt wel niet bij vermeld of het uitstel gedeeltelijk of volledig is, en op de boete en/of de vervallenverklaring.

- De rijervaring en leeftijd van de overtreder

Voor de drie profielen stellen we bepaalde variaties vast in de toegekende sanctie. De eerste variatie zien we bij het 'middenleeftijd' profiel (48 jaar), waar rechter B een mildere boete en vervallenverklaring geeft, rekening houdende met de leeftijd van de overtreder, het blanco strafblad en de datum waarop het rijbewijs verkregen werd. Die laatste parameter zou voor de rechter kunnen wijzen op ervaring bij de overtreder en een lange staat van dienst zonder overtrekking weegt door in de bepaling van het boetebedrag:

"Ik heb een min of meer vaste richtlijn voor te snel rijden bij eerste overtreders. Die is losjes gebaseerd op het bedrag van de minnelijke schikkingen. Wetende dat een vervallenverklaring van 15 dagen mogelijk is vanaf >30 km/u in de bebouwde kom en rekening houdende met de leeftijd, het blanco strafblad en de datum waarop de betrokkene zijn rijbewijs gehaald heeft, spreek ik een mildere straf uit dan die waar ik met de richtlijn bij uitkom." (Rechter B)

- De gezinssamenstelling

Zoals te zien is aan de resultaten in de tabel, heeft de gezinssamenstelling geen invloed op de initiële sanctie.

- De beroepsbezigheid

Wat het profiel 'werkloos' betreft, geeft alleen rechter K de mogelijkheid aan om op vraag van de verdachte een werkstraf op te leggen. Alle andere rechters hebben de initiële sanctie behouden (boete en vervallenverklaring van het rijbewijs). Rechter B verhoogt dan weer het boetebedrag en geeft te kennen dat het statuut van 'werkloze' geen reden is om de sanctie aan te passen.

"Op verzoek en afhankelijk van de financiële situatie, [...] eventuele werkstraf in geval van financiële problemen van een werkloze beklaagde." (Rechter K)

"Vorige oefeningen werkloos en gehuwd op zich geen reden om af te wijken van de leidraad" (Rechter B)

- Recidive voor rijden zonder verzekering

Bij het profiel van de recidivist werden door vier rechters aanpassingen aangebracht aan de sanctie. De eerste vaststelling is dat alleen de rechters B en D art. 38 §6 vermelden en het feit dat er sprake is van een eerdere veroordeling. Toch is de toepassing van deze richtlijn in het kader van dit dossier voor discussie vatbaar. Voor rechter D is het toepassen van deze richtlijn als 'met een kanon op een mug schieten'. Rechter B onderstreept dat de eerste overtreding niet zo zwaar is en geen invloed zal hebben op de sanctie voor de snelheidsovertreding.

"Ja, leidraad straftoemeting binnen korps. Gelet op de verzwarende door de eerdere veroordeling voor niet verzekering minder dan 3 jaar geleden, is het opleggen van een rijverbod voor 3 maanden, met 4 herstelexamens, verplicht (art. 38§6, lid 1 Wegverkeerswet). In dit geval is dat schieten met een kanon op een mug. De examens en proeven zijn overbodig, doch verplicht. Het enige dat je als rechter kan doen, is het rijverbod milderend door een groot deel met uitstel op te leggen." (Rechter D)

"Een eenmalige voorgaande voor eerder economisch misdrijf dat de verkeersveiligheid niet per se in gevaar brengt beïnvloedt de straf op basis van een min of meer vaste straftoemetingsleidraad (min of meer gebaseerd op het bedrag van de minnelijke schikking en in de wetenschap dat een oirb van 15 d mogelijk is vanaf +30 km/u in BK) voor snelheidsinbreuken niet; het voorbeeld is misschien niet." (Rechter B)

Rechter E verdubbelt de initiële boete, van 50 naar 100 euro en verlengt de duur van het verval (15 dagen in plaats van 7) om "consequent te blijven" met de eerdere straffen. Rechter K daarentegen behoudt de initiële sanctie maar wijst op de mogelijkheid om een werkstraf van 46 uur toe te passen, indien om deze sanctie gevraagd wordt en afhankelijk van de omstandigheden.

4.3.2 Resultaten van de interviews – Snelheid

Anders dan bij de discussies bij wijze van toelichting bij de gekozen sanctie voor ROI, blijkt de uitleg die voor te snel rijden gegeven wordt eenvoudiger en minder bijkomende vragen op te roepen. De feiten werden genomen voor wat ze waren en er werd niet zo'n nadruk gelegd op type profiel en het gedrag van de verdachte, zoals bij ROI wel het geval was.

- Initieel profiel

Voor het basisprofiel leggen zeven van de acht rechters een boete op en een verval van het recht tot sturen. Rechters 3 en 5 spreken de zwaarste boeten uit, respectievelijk 65 en 70 euro. Rechter 3 geeft een uitstel op een deel ("de helft, meestal") terwijl rechter 5 dat alleen doet indien de betrokkene financiële problemen kent. Rechter 3 bepaalt het bedrag op basis van een persoonlijke berekening. Het kan relevant zijn om op te merken dat rechter 3 en 5 tot hetzelfde arrondissement behoren.

Rechter 2 vermeldt ook het bijzondere geval van de rechtspraak van het parket van een gerechtelijk arrondissement en de toepassing van de pretoriaanse probatie voor overtredders die te snel reden. Zij worden uitgenodigd om de DI-cursus 'snelheid' (betalend) te volgen alvorens naar de rechtbank te komen. Voor deze rechten wordt de sanctie een boete van € 30 en een verval van 15 dagen, indien de cursussen gevolgd werden. De straf gaat gepaard met een volledig uitstel voor een duur van drie jaar. Voor wie de cursussen niet gevolgd heeft, is er geen uitstel. Voor deze rechter is het ook van belang dat het om een uitstel en geen opschorting gaat, opdat de veroordeling in het dossier blijft en door kan wegen bij een eventuele volgende veroordeling.

- De rijervaring en leeftijd van de overtreder

Zoals vermeld in de methodologie en het onderzoeksopzet, werd in de interviews met de rechters de variabele hoge leeftijd besproken met een profiel van 78 jaar oud. Globaal blijkt de leeftijd in het geval van snelheidsovertredingen niet zo'n invloed uit te oefenen op de sanctie. Slechts twee rechters merken op dat die gevorderde leeftijd en de inbreuk voor snelheidsovertreding hen aan het denken zetten. Rechter 5 zal een medisch onderzoek vorderen en de vervallenverklaring uitspreken, terwijl rechter 6 matigt maar aangeeft dat een zwaardere snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom problematischer is. Rechter 8 gaat de andere richting uit en verkiest de ('voorbeeldige') carrière van de overtreder te belonen met een eenvoudige schorsing.

Bij het profiel van de beginnening benadrukt rechter 7 de noodzaak van opvoeding van dit profiel aan het begin van zijn 'carrière als chauffeur' en rechter 8 slaat dezelfde weg in. Rechter 2 daarentegen opent de mogelijkheid om een probatieopschorting toe te passen die de toekomst van de jonge chauffeur veiligstelt.

"Dit is geen normaal gedrag op 78 jaar. Ik spreek verval uit, gekoppeld aan een medisch onderzoek" (Rechter 5)

"Ik behoud de sanctie met het uitstel. En ik ga niet noodzakelijk een medisch onderzoek eisen, in tegenstelling tot bij alcohol, waar het over problematische feiten gaat. Snelheid is eerder een gedragstoevaligheid [...]. Je kunt dat uitleggen, kijk, ik heb het verkeer gevolgd ... Het is geen overtreding waar ik wakker van lig. Ik zou zeggen op 70 jaar is het problematischer als hij zeer traag rijdt of 105 km/u in plaats van 50 km/u. Hier zitten we 35 km/u boven de limiet, de klassieke overtreding. [...] Voor het profiel van de beginnening, verleng ik het verval met 10 dagen en laat ik het theoretische of praktische examens opnieuw afleggen" (Rechter 6)

"De leeftijd heeft weinig invloed op de straf die ik ga geven. Misschien geef ik als de betrokkene 78 jaar oud is een gewone opschorting, wat neerkomt op een serieuze gunstmaatregel. [...] Bij een beginnende chauffeur zitten we met een heel ander geval. Die kun je nog opvoeden, inzicht bijbrengen in de gevolgen van zijn handelswijze, zeker nu bij het begin van zijn parcours als chauffeur. Hij zal nooit een gewone opschorting krijgen. Hij moet langs komen. En als het niet kan, want hij heeft de keuze, dan wordt het een boete van 20 euro x 8 plus de kosten van 300 euro en 8 dagen vervallenverklaring. Hij heeft de keuze, we beslissen op de zitting." (Rechter 7)

"Als iemand naar de 80 jaar gaat en zijn eerste overtreding begaat, geef ik een gewone opschorting. Je kunt ook de carrière van de betrokkene belonen. [...]. [Profiel van de beginnening] Voor dit profiel kan de sanctie wettelijke consequenties hebben. Ik ben dan eerder geneigd om een probatiemaatregel op te leggen, met DI-cursus." (Rechter 8)

"[bij de beoordeling van het dossier snelheidsovertredingen] Voor iemand die minder dan 2 jaar rijdt wordt het ofwel de boete met uitstel ofwel de probatieopschorting. De opschorting is *moeilijk* zo op te leggen, zonder 'redenen', maar ze is mogelijk als de student een blanco strafblad nodig heeft. De probatieopschorting zal dan gecombineerd worden met de algemene cursussen van Vias, een vervallenverklaring van 15 dagen en het theoretische of praktische examen. De gerechtskosten blijven. Minder dan schorsing zal niet kunnen, maar als behoud van het blanco strafblad een noodzaak is, zal het de beste optie zijn. Voor anderen zal een boete met volledig uitstel waarschijnlijker zijn, gekoppeld aan een vervallenverklaring en het examen" (Rechter 2).

o De gezinssamenstelling

Net als bij ROI blijft de invloed van de gezinssamenstelling beperkt qua impact op de straf, ook voor medeplichtigheid blijkt dit beperkt te zijn, zonder dat dit gevolgen heeft voor de aanvankelijk opgelegde straf. Het uitstel van de boete zou aangepast kunnen worden als de overtreder familiale problemen heeft, zoals ziekte of een handicap. Globaal echter wordt die indicator gebruikt om de modaliteiten van het verval van het recht tot sturen aan te passen. Alleen rechter 3 wees op de mogelijkheid om de financiële situatie van de betrokkene mee in rekening te nemen, als het over een alleenstaande gaat.

"Je kunt geen vooroordelen hebben aangaande de gezinsorganisatie. Behalve als de betrokkene zijn situatie uiteenzet [...] Er zijn zoveel gezinsstructuren als er gezinnen zijn. Maar we luisteren wel als we voor een bijzonder geval staan, zoals een gezinslid met een handicap, kanker ... Dan worden andere maatregelen overwogen, zoals opschorting van de uitspraak of uitstel op het hele pakket." (Rechter 1)

"Als er kinderen zijn behoud ik de sanctie, maar ik beperk de vervallenverklaring tot de categorie van de inbreuk. [...] Bij een vrijgezel zal ik naar de mogelijke financiële implicaties kijken, maar niet automatisch." (Rechter 3)

"Kinderen hebben niet zo'n invloed. Ze vormen geen bijzondere of uitzonderlijke omstandigheden. [...] De persoonlijke situatie op het vlak van kinderen speelt een rol als hun situatie speciale voorwaarden vereist, als de vervallenverklaring een enorme impact heeft op het gezinsleven of op de kinderen. Ik denk bijvoorbeeld aan kinderen met een handicap, of aan de partner. Of nog aan de overtreder. Als de betrokkene in een rolstoel zit kan hij of zij de bus niet nemen." (Rechter 2)

o De beroepssituatie

De vermelding van de "werkloze" status van de dader heeft weinig of geen invloed. Wel werd kennis gegeven van de mogelijkheid van een hogere voorwaardelijke straf of een AWS, zodat de financiële situatie van de betrokkene kan worden aangepast.

"Het wordt een schorsing of een AWS, te bekijken in het concrete geval van de betrokkene." (Rechter 4)

"De hoofdstraf blijft dezelfde maar aangepast om ze draaglijk te maken. Ik geef dan een gedeeltelijk uitstel." (Rechter 5)

"Als hij werkloos is wel, wat de boete betreft, meer uitstel. Ik ga dan eerder voor een opleiding. [...] In ons gewest zijn er best veel mensen die nooit gewerkt hebben." (Rechter 8)

"We kunnen met de boete niet nog lager. Het enige element waarmee ik kan spelen is dan het uitstel. Hier geef ik als basisstraf de helft. Ik zou nog verder gaan (uitstel) als de financiële situatie van de betrokkene daar om vraagt." (Rechter 2)

"Als hij werkloos is, kan het dat ik een AWS geef. Maar ik zie geen echte redenen om de vervallenverklaring te veranderen of aan te passen" (Rechter 3)

- Recidive

De aanwezigheid van een antecedent impliceert een minder grote manoeuvreer- en beoordelingsruimte wat de mogelijke strafbeslissingen betreft aangezien art. 38 §6 toegepast moet worden. Toch behouden de rechters de mogelijkheid om uitstel te geven voor de hele boete en het verval, of voor een gedeelte ervan, om de sanctie draaglijk te houden. Alleen rechter 4 drong aan om te weten of het om een administratieve of strafrechtelijke sanctie ging en of art. 38 §6 toegepast moest worden. De andere rechters hebben zich bij de situatie geen vragen gesteld.

"Hier zitten we met een verzwarende omstandigheid. Het worden 3 maanden vervallenverklaring en de 4 examens en onderzoeken. Vaak geef ik in dit soort gevallen volledig uitstel voor de boete en 2 maanden uitstel voor de vervallenverklaring. De examens opnieuw afleggen zal toch ook ± 500 euro kosten, plus de tijd die daarvoor nodig is en de gerechtskosten. Het uitstel helpt ervoor te zorgen dat de straf ook werkt." (Rechter 7)

"Hier hebben we een complexere situatie. Geen rijbewijs in de zin van niet het juiste voor de categorie van het voertuig of geen rijbewijs vanwege een vervallenverklaring voor een andere overtreding. Het hangt ervan af. Ik moet bepalen of ik art. 38 §6 toepas, als het een administratieve sanctie betreft of niet. We moeten wat dieper ingaan op de redenen voor de eerste overtreding. [...] Vóór ik beslis de verzwarende omstandigheid in rekening te nemen moet ik de strafrechtelijke toestand kennen." (Rechter 4).

"Recidive, dan pas ik artikel 38 §6 toe, met de 3 maanden vervallenverklaring en de 4 examens en onderzoeken. Ik behoud de boete." (Rechter 5)

"Dit is een verzwarende omstandigheid. We hebben dan veel minder speelruimte. Er is amper beoordelingsmarge. En er zijn ook het medisch en psychologisch onderzoek. We hebben er geen feedback over of dat werkt. Het theoretisch en praktisch examen, oké. Dat is de basis opfrissen. En financieel is het op het randje. Ik trek de kosten van de examens van het boetebedrag af." (Rechter 1)

"Hier, in geval van recidive, is toepassing van artikel 38 §6 gebruikelijk, met de verplichte 4 examens en onderzoeken en een vervallenverklaring die ik kan beperken tot 30 dagen, mits ik dat motiveer. Maar het hangt er ook vanaf of de persoon de door het parket gevraagde DI-cursus heeft gevolgd. Indien ja, aangezien de betrokkene voor de tweede keer voor een rechtbank komt, geef ik een boete met volledig uitstel, de 3 maanden vervallenverklaring met 22 dagen uitstel, om op 8 dagen uit te komen. We steken een tandje bij." (Rechter 2)

4.3.3 Synthese van de resultaten – Snelheid

We merken een bepaalde flexibiliteit op bij de vignetten voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom. Vooral aspecten die betrekking hebben op de economische toestand van de overtreder leiden tot bepaalde aanpassingen van de sanctie, en dan voornamelijk op het vlak van uitstel. Toch en dat in tegenstelling tot bij ROI, varieert het boetebedrag voor de sanctie voor het oorspronkelijke profiel veel meer. Het gaat van 30 tot 70 euro en de boete gaat niet noodzakelijk gepaard met uitstel.

Vergeleken met ROI, gaat van de leeftijd van de overtreder een minder grote invloed uit op de keuze van de sanctie. Snelheid wordt gemakkelijker als een vergissing beschouwd, iets wat iedereen kan overkomen. Voor één rechter blijkt een oudere overtreder echter in aanmerking te komen voor een gunstige maatregel (schorsing) wegens zijn voorbeeldige staat van dienst. Voor sommige rechters is dit gedrag niet evident voor een ouder profiel en is daarom een medische beoordeling vereist. Bij het profiel van de beginnening is er het theoretisch of praktisch examen met het oog op het herstel van het rijbewijs. Bepaalde rechters wijzen daarbovenop ook de noodzaak van DI-cursus om jonge overtredders veilig weerin het verkeer te krijgen.

De indicatoren rond gezinssamenstelling of beroepsbezigheid hebben over het algemeen niet veel effect op de sanctie, tenzij ook hier weer op de modaliteiten van het verval. Die modaliteiten kunnen verantwoord

worden door de noodzaak om te kunnen rijden, in het kader van een job of familiale beperkingen. Anders dan bij alcohol doet een werkloos profiel geen specifieke vragen rijzen over de persoonlijke en financiële situatie van de betrokkene. Toch werd ook voor dit profiel de toepassing overwogen van een AWS of een langer uitstel.

4.4 Bijkomende factoren en rol van de zitting

Daarnaast hebben we bijkomende elementen genoteerd, via de gegevens uit de vragenlijsten of de redeneringen uit de interviews met de rechters, die een invloed hebben op het sanctieproces. Die elementen hebben betrekking op de context van de inbreuk, de impact van de sanctie en de persoonlijke regels die de rechters hanteren bij het uitspreken van sancties. Hoewel deze bijkomende elementen vooraf niet de preselectie haalden als te onderzoeken indicator, kunnen we ze toch beschouwen als indicatoren die mee over de toegewezen sanctie beslissen. Bovendien hebben de rechters in de interviews de essentiële functie benadrukt die de zitting speelt in de strafbepaling. Dat centrale moment in het objectiveren van de feiten en het verzamelen van de parameters die het bepalen van een gepaste straf mogelijk moeten maken kon niet onvermeld blijven in deze analyse van factoren die het beslissingsproces rond de sanctie beïnvloeden.

4.4.1 Context van de overtreding

Bij de bijkomende factoren die nog vermeld worden, spelen het tijdstip en de plaats van de inbreuk ongetwijfeld een rol bij de contextualisering van de feiten. Die twee indicatoren hebben een dubbele functie. Om te beginnen geven ze informatie over de mate waarin de overtreder risico's neemt. Ze kunnen ook een waarschuwing inhouden over een eventuele onderliggende problematiek, zeker bij ROI. Het gewicht van die indicatoren lijkt te variëren naargelang van de begane inbreuk en de persoon van de rechter.

"[Voor rijden onder invloed] kan het tijdstip van de politiecontrole een aanwijzing bevatten voor een onderliggend alcoholprobleem. [...] Hier was dat 17 uur en daar wil ik op de zitting wel dieper op doorgaan." (Rechter 2)

"Het tijdstip van de inbreuk vormt een eerste indicatie. [...] Je moet zien vast te stellen of er sprake is van een alcoholprobleem. Indien ja, dat kun je het ASP vergeten. Dat is geen maatregel voor die profielen." (Rechter 5)

"Locatie speelt een rol: ernstige snelheidsovertreding op een gevaarlijk kruispunt, of intoxicatie in een buurt waar veel volk aanwezig is - tijdstip speelt een rol: intoxicatie in de voormiddag is bv. een teken voor een problematiek die nader moet onderzocht worden." (Rechter A)

"De plaats doet ertoe: het gevaar is niet op elke weg even groot. Hetzelfde kan gezegd van het tijdstip op de dag: een overtreding op het uur dat kinderen de school verlaten of om drie uur 's ochtends is niet hetzelfde." (Rechter E)

"Het tijdstip van de overtreding (grote drukte, schooluitgang)." (Rechter F)

"Ik verdubbel de boete bij snelheid in de buurt van een school. Dat is een plaats met druk verkeer, me dunkt. Er zijn winkels, een school, veel mensen [...]. De boete zal dan eerder € 80 bedragen." (Rechter 4)

"Je kunt rekening houden met de plaats en het tijdstip van de overtreding in die zin dat ze mee de ernst van het gedrag bepalen (schoolomgeving op het moment dat de poorten opengaan, bijvoorbeeld). Met het merk van het voertuig kun je rekening houden voor een beoordeling van de financiële situatie van de overtreder." (Rechter G)

Het tijdstip (en de dag van de week) alsook de plaats van de inbreuk lijken factoren die de rol van 'verzwarende omstandigheid' spelen. Ze kunnen een waarschuwing inhouden voor een eventuele verslaving (bij ROI) of wijzen op een groter risicogedrag. Het aspect van het tijdstip is voornamelijk naar voren gekomen bij de vraag naar alcohol achter het stuur. Om preciezer te zijn, blijkt het tijdstip van de inbreuk te kunnen wijzen op een mogelijke verslaving of alcoholproblematiek in geval van een overtreding voor ROI. Aan het einde van de namiddag betraapt worden met een dergelijke alcoholconcentratie (0,78 mg/l) is niet echt gebruikelijk. Die factor vraagt dan om een nader onderzoek, onder meer via een medisch en/of psychologisch onderzoek. Zowel voor alcohol als voor snelheid maken het tijdstip en de plaats het mogelijk om de drukte in te schatten, onder meer bij schooluitgangen of in het verkeer.

4.4.2 Uitzonderlijke situatie van de overtreder

“De persoonlijke situatie wat kinderen betreft, speelt een rol als de toestand om specifieke voorwaarden vraagt, als een vervallenverklaring een enorme impact heeft op het gezinsleven of op de kinderen. Ik denk bijvoorbeeld aan kinderen met een handicap, of aan de partner. Of nog aan overtreder zelfs. Als de betrokkene in een rolstoel zit kan zij of hij de bus niet nemen. Ook de globale financiële situatie speelt mee. [...] Er zijn geen impliciete regels. We bekijken het dossier in zijn geheel” (Rechter 2)

Rechter I vermeldt het statuut van ‘weduwenaar op jonge leeftijd’ van de overtreder bij de verantwoording van de keuze om hem een tweede kans te geven. In navolging daarvan volgt rechter 2 een gelijkaardige benadering en wijst erop dat bij de strafbepaling rekening kan worden gehouden met uitzonderlijke omstandigheden, onder meer in de bijkomende straf en de modaliteiten ervan. Het gaat niet om regels die zonder onderscheid worden toegepast maar om een soort van verfijning van de sanctie, geval per geval, zodat ze uiteindelijk draaglijk wordt of in elk geval beter afgestemd wordt op de overtreder.

4.4.3 Impact van de sanctie

Uit de verschillende ervaringen en anekdoten die tijdens de interviews gedeeld werden, komt de impact die de sanctie kan hebben op de betrokkene, zijn toekomst en zijn omgeving regelmatig naar voren als een bepalende parameter voor de richting die de straf uitgaat. Hoe een sanctie wordt beleefd verschilt afhankelijk van de persoonlijke situatie van de overtreder, en onder meer de beperkingen waaraan hij blootstaat. Een vervallenverklaring van het rijbewijs zal bijvoorbeeld anders aangevoeld worden door een profiel dat elke dag zijn rijbewijs nodig heeft in het kader van zijn job dan voor iemand die thuis werkt en zich maar sporadisch verplaatst. Of denk aan het voorbeeld van rechter 4 waar de straf eigenlijk op de echtgenote terecht kwam die haar man naar zijn werk moest brengen en tijdens de eindejaarsfeesten de functie van ‘Bob’ te vervullen kreeg.

“Men moet zich ook bewust zijn van de impact van de straf op de betrokkene en zijn entourage. [...] Ik kan hier een anekdote vermelden van toen ik pas politierechter was. Ik heb vrienden die ik maar 2 keer per jaar zie. Op een dag vertelt de echtgenote ons dat haar man een zware snelheidsovertreding begaan heeft, nog maar eens, en dat hij deze keer door een rechter bestraft is met een maand vervallenverklaring van het rijbewijs. We staan net vóór de eindejaarsfeesten en net op dat moment gaat de vervallenverklaring van meneer in. Wie denk je nu heeft de straf moeten ondergaan? [de onderzoeker antwoordt: “de echtgenote”]. Inderdaad. En zijn echtgenote is woest. Ze legt uit: “Ja, ik ben nu verplicht Bob. Het is feest, Kerst. Ik mag niets drinken en mijnheer vindt dat wel allemaal leuk natuurlijk, die feesten. Bovendien verzekert hij ook nog eens de permanentie op zijn werk en moet ik voor zijn vervoer instaan. Vroeg opstaan, hem ophalen, enz.”. Hij heeft dus niets van de vervallenverklaring gevoeld. 0,0 sanctie. Zijn boete is bovendien betaald door het bedrijf. Wij heeft hier de sanctie gevoeld? Zijn entourage!” (Rechter 4)

“Ook de duur van de vervallenverklaring speelt een rol in hoe de sanctie aankomt. [...] Soms heeft een vervallenverklaring een grotere impact dan een boete, omdat die gevoeld wordt. Het gaat niet gewoon om een overschrijving.” (Rechter 5)

Het andere aspect dat naar voren wordt geschoven omtrent de impact van de sanctie, heeft betrekking op de gevolgen die ze kan hebben voor de ‘toekomst’ van de betrokkene, op professioneel vlak of wat een eventuele recidive betreft. De mogelijkheid van een probatieopschorting wordt regelmatig geopperd als een optie om bepaalde profielen te bestraffen die daar expliciet om vragen en om ‘geldige’ redenen, zoals het zoeken van een job, het beroep of de ‘jeugdige leeftijd’. We merken op dat die optie niet voor elk profiel zal overwogen worden. De begunstigden van dit soort van aanpak blijken voornamelijk jonge chauffeurs en werklozen.

Rechter 5 tot slot had het over de noodzaak om te straffen, ook als dat voor gevolg heeft dat de betrokkene zijn job verliest. Dat aspect wordt vaak aangehaald voor ROI, met de noodzaak om de samenleving te beschermen tegen mensen met een verslavingsproblematiek.

“Ik zie nog liever iemand [door de toepassing van het verval of het ASP] zijn werk verliezen als er sprake is van een alcohol- of drugsverslaving dan hem een cadeau te doen. [...] De doelstelling is om de samenleving te beschermen.” (Rechter 5)

4.4.4 Persoonlijke berekeningsregels

Doorheen hun toelichting en via de rechtstreekse vragen naar de eventuele schema’s of rekenregels die ze hanteren voor het bepalen van de sancties, hebben bepaalde rechters de logica gedeeld die ze volgen om het bedrag van de boete of de duur van de vervallenverklaring vast te stellen. Dat soort schema blijken ze vooral

toe te passen voor snelheidsovertredingen, en in mindere mate voor de overtredingen voor ROI. Die rekenregels wordt ook voornamelijk gebruikt om de inbreuk te objectiveren en om eenzelfde uitgangspunt te hebben voor al wie een overtreding van dezelfde aard heeft begaan. Sommige rechters geven ook aan de ze op die manier een zeker evenwicht konden behouden tussen de verschillende behandelde dossiers. De regels voor het berekenen of schematiseren van sancties werden met name via de online vragenlijsten meegedeeld.

"Om de sanctie te objectiveren en voor alle overtredders een gelijkaardig uitgangspunt te hanteren, besloot ik het tarief van 1 euro per km/u boven de limiet toe te passen, samen met een vervallenverklaring van 8 dagen. Voor de zwaardere overtredingen, vanaf 40 km/u boven de wettelijke limiet wordt het tarief 2 euro, en neemt ook het verval van het recht tot sturen toe in de tijd (10, 12, 15, 20 dagen, 1 maand, enz.). Voor een eerste feit (blanco strafblad) en zonder bijzondere omstandigheden geef ik in de regel een uitstel voor de helft van de boete." (Rechter K)

"Ik heb mijn eigen richtlijnen: - snelheid: bij rijverbod (>30 in de bebouwde kom, >40 op de snelweg): 1 euro per kilometer boven de limiet, 1 dag rijverbod per kilometer. Je moet altijd rekening houden met de gecorrigeerde snelheid. [...] Voor snelheden boven 100 km/u in de bebouwde kom bedraagt het rijverbod minstens 3 tot 6 maanden, afhankelijk van de mate waarin de snelheidslimiet werd overschreden - alcohol: altijd testen, nooit de sanctie uitstellen, behalve voor fietsers. Het rijverbod bedraagt een week per eenheid alcohol; in combinatie met een ongeval, min. 3 maanden rijverbod. Afhankelijk van de ernst van de intoxicatie, de afwezigheid van tekenen van dronkenschap en/of eerdere overtredingen wordt een haaranalyse gevraagd om de rijgeschiktheid te beoordelen." (Rechter A)

"Zonder antecedenten bedraagt de boete 50 euro en 8 dagen vervallenverklaring tussen 81 en 89 km/u (gecorrigeerd); 60 tot 75 euro en 15 tot 21 dagen vervallenverklaring tussen 90 en 99 km/u (gecorrigeerd) en 80 euro en meer en 1 maand en meer vervallenverklaring vanaf 100 km/u (gecorrigeerd), met eventueel de verplichting om de examens opnieuw af te leggen." (Rechter E)

"Als de beklaagde op het moment van de feiten jonger is dan 30 jaar, ga ik voor de probatieopschorting met Vias-cursus Driver Improvement. Dat is min of meer de jurisprudentie in [xxx]. Boven de 30 jaar heb je een volwassener doelgroep en wordt het een boete van € 200 met uitstel voor € 150 en 15 dagen vervallenverklaring." (Rechter 8)

"Het gaat om een blanco strafblad. Dat is al iets. Als het de eerste keer bekeuring is voor te snel rijden. Ik heb een gelijkaardig systeem waarbij ik naga of er sprake is van een blanco strafblad of niet en of het al dan niet in verstedelijkt gebied gebeurde. Dan begin ik een minimum te bepalen, € 20-40, en ik kijk met hoeveel km/u de maximaal toegelaten snelheid overschreden werd. Per 10 km/u overschrijding, na correctie, doe ik er € 10 bij [...]. Ik ben iets vergevingsgezinder voor te snel rijden buiten de bebouwde kom dan erinnen." (Rechter 3).

4.4.5 Objectiveren van de feiten

"Om te kunnen straffen moet je de kleur van het dossier kennen [...]. De betrokkenen zien, hun persoonlijkheid peilen, luisteren naar hun uitleg, inzicht verkrijgen in hun sociale en professionele situatie, luisteren naar hun verhaal en naar dat van de politiecontrole. Dat vind ik onder meer in het dossier, met het pv van de politie. [...] De zitting speelt een cruciale rol om de kleur van het dossier te weten te komen." (Rechter 1).

"Het is een moeilijke oefening die je ons voorlegt." (Rechter 2).

Tijdens de interviews en op het moment dat de verschillende profielen ter sprake kwamen voor wie we vroegen een sanctie te geven, hebben de deelnemers stuk voor stuk gewezen op de complexiteit van de oefening om die overtredingen louter te benaderen op basis van het voorgelegde dossier. Hoewel ze allemaal een sanctie konden bepalen of toch op zijn minst de richting die deze moest uitgaan, hetzij meteen na het lezen van het dossier, hetzij na uiteenzetting van de gevolgde redenering op basis waarvan ze hun keuze gemaakt hebben, zeiden ze allemaal op een bepaald moment bepaalde parameters te missen om de juiste sanctie te bepalen. Die ontbrekende elementen worden voornamelijk bijengesprokkeld op het moment van de zitting, als de overtreder daar al verschijnt, en uit het pv van de politie.

Dat gebrek aan mogelijke contextualisering van de feiten, het profiel en het gedrag van de overtreder, op het moment van de inbreuk en van de zitting, kwam het sterkste naar voren bij de overtredingen voor ROI. Globaal bleken de vignetten voor overdreven snelheid minder problemen op te leveren, en bij de rechters minder bijkomende vragen op te roepen.

Wat het specifieke geval van ROI betreft, heeft de complexiteit om de overtreding aan te pakken te maken met het ontbreken van de nodige informatie om het dossier te objectiveren, zowel in de feiten zelf als met betrekking tot de betrokkene die vóór hen verschijnt en de uitleg die hij of zij geeft (verdediging) om de

overtreding te verantwoorden, alsook tekenen die wijzen op een eventuele verslaving. Feiten objectiveren gebeurt via de behandeling van de zaak op de zitting. Rechter 4 ging bijvoorbeeld onmiddellijk in discussie met vragen aan de betrokkene over het moment van de controle ...

“En welke dag was het toen, mijnheer? [...] En hoe verklaart u dat u op vrijdag om 16.18 uur met een dergelijke alcoholconcentratie rondreed? Was het de eerste keer dat u zoiets overkwam? [...] Ik wil weten wie ik vóór mij heb. [...] Ging het om een zakenlunch om een contract te vieren? Ja, omdat die dingen gebeuren en we moeten daar begrip voor kunnen opbrengen.” (Rechter 4)

De rol van de zitting wordt nog sterker benadrukt aan het einde van het interview, bij de bespreking van de dossiers voor overdreven snelheid:

“Het is een van de factoren, bij elke zaak, die een invloed heeft op de sanctie waar ik voor ga. Is de betrokkene al dan niet komen opdagen. En als hij of zij aanwezig is, welk beeld krijg ik? Hier wordt het moeilijk om te objectiveren of daar wat verder in te gaan. [...] De aanwezigheid van de overtreder speelt volgens mij een rol. [...] Ik denk dat de straf al vóór de zitting voorbereid wordt. En in 30-40% van de gevallen blijf het daarbij. Het hangt af van de persoon die voor ons staat en hoe communicatief die is ... [...] Dat speelt een rol. Die mens staat daar. [...] Je kunt zien of hij zich schuldig voelt, voortaan beter wil doen ...” (Rechter 4)

Ook de informatie die de politie via het pv verschaft, is van primordiaal belang om de feiten te objectiveren en vooraf al, nog vóór de zitting, kleur te geven aan het dossier:

“Vóór de zitting gaan we uit van het dossier, dat wil zeggen het type overtreding, het pv en de context van de feiten – ging het om een banale statische controle of een controle voor onaangepast gedrag – en het strafblad. Ik maak fiches voor elk dossier en ik stel mijn schaal van straffen op met het minimum en het maximum, maar ik zal vooraf geen straf bepalen. [...] Ik heb ook de vordering van het parket en het pleidooi van de verdachte nodig. De zitting heeft een centrale functie. Dan pas kan ik een sanctie bepalen.” (Rechter 6)

“Vóór de zitting bereiden we ons voor. We maken fiches voor elk dossier. We stellen een schaal op van straffen, met een minimum en een maximum voor de boete, de vervallenverklaring, het ASP – als er sprake is van alcohol achter het stuur. We leggen vooraf nog geen straf vast. [...] Je wacht de vordering van het parket en het verhoor van de verdachte af. De verzoeken aanhoren en begrip tonen. Dit is een wereldvreemde manier van sanctioneren.” (Rechter 5).

4.5 Bespreking

4.5.1 Contextualiseren van het individuele geval

De resultaten die via de vragenlijsten werden verzameld tonen aan dat rechters, wanneer bijkomende gegevens ontbreken om de inbreuk te contextualiseren en meer 'kleur' te geven aan het profiel van de overtreder, doorgaans een klassieke sanctie toepassen. Ze kiezen dan voor de boete, die gepaard kan gaan met uitstel, en een vervallenverklaring van het rijbewijs. Alleen op basis van de informatie uit de vignetten, blijken de rechters voldoende informatie in handen te hebben om een sanctie toe te kennen, die niet noodzakelijk gedefinieerd of verantwoord wordt als zijnde adequaat. Bovendien vermelden sommigen onder hen het gebruik van 'regels' om de sanctie te bepalen die ze in zo'n 'geval' zouden uitspreken.

Nochtans benadrukken de deelnemende rechters in de interviews bijna unaniem welke essentiële rol de zitting speelt bij de contextualisering van de feiten en het 'kleuren' van het dossier (zie in dit verband ook Delannoy, Silverans en Nieuwkamp, 2021). Dankzij die bijkomende elementen kan nagegaan worden of de sanctie of de modaliteiten niet anders te benaderen vallen om ze beter aangepast te maken aan de persoonlijke situatie van de overtreder, onder meer door ze draaglijk te maken. Die aanpassing van de sanctie of de modaliteiten kan ook gebeuren op vraag van de overtreder, als deze tenminste op de zitting aanwezig is.

Die elementen die kleur geven aan het dossier worden verzameld tijdens de zitting, op basis van de uitleg van de overtreder, of afgeleid uit het pv van de ordediensten over de omstandigheden van de controle en/of de inbreuk. Die contextualisering en beoordeling van het profiel zijn de puzzelstukjes waarmee de rechters zich een zo volledig mogelijk beeld vormen van de inbreuk en van de overtreder, teneinde een 'passende' sanctie op te leggen.

4.5.2 Methodologische aanbevelingen

De onderzoeksmethode met vignetten biedt de mogelijkheid om de respondent onder te dompelen in een hypothetische situatie en samen met hen zijn redeneerwijze te verkennen en de manier waarop hij met de situatie zou omgaan. Het gebruik van gestandaardiseerde gevallen, zoals in deze studie, maakt een vergelijking mogelijk van de invloed van de verschillende gemanipuleerde variabelen op de besluitvorming van de respondenten en van hun reacties in de verschillende gevallen. Doordat ze die vormen van inscenering voorgelegd krijgen moeten de deelnemers aan de enquête ook hun eigen beslissingen en denkwijzen beoordelen, wat de onderzoekers in staat stelt om hun voorstelling van de situatie en het proces te reconstrueren (Laumond, 2020).

De enquêtes en de beoordeling van de onderzoeksresultaten hebben enkele zwakke punten aan het licht gebracht van de experimentele methodiek die bij dit onderzoek gebruikt werd. Die zwakke punten hebben te maken met het materiaal dat gekozen werd om de respondenten in het scenario te betrekken en in mindere mate met de wijzigingen aan de onderzochte indicatoren.

De zwakke punten met betrekking tot het materiaal zijn beperkt tot de vaststellingen tijdens de interviews. De gegevens die met de vragenlijsten werden ingezameld bieden namelijk niet de mogelijkheid om op te geven dat het materiaal (een vereenvoudigd strafblad) onvoldoende realistisch en bruikbaar was om een sanctie op te baseren, ondanks de validering ervan door een 'testrechter'. Tijdens de interviews is gebleken dat het vereenvoudigd strafblad, hoewel het alle te testen factoren bevatte, voor sommige rechters onvoldoende realistisch was. Dat gebrek aan realisme had voornamelijk te maken met de presentatie van het dossier (fysiek), het ontbreken van een pv en de structuur van de informatie.

Concreet boden de presentatie van het vignet op het scherm, met contextualisering van de feiten beperkt tot alleen de informatie uit de fiche en de drie sleutelprijncipes¹⁵ niet de volledige onderdompeling in de hypothetische situatie, hetgeen de oefening voor sommige rechters complex maakte. Een mogelijkheid zou eruit bestaan om een onderzoeksdossier samen te stellen en de feiten mondeling of schriftelijk uiteen te zetten. De contextualisering zou kunnen bestaan uit een uiteenzetting door de beklaagde, tijdens de zitting, waarin diens argumentatie naar voren komt. Het beschikbare materiaal zou dan twee facetten hebben: het dossier en de uiteenzetting.

Wat de gebruikte indicatoren betreft, kan ook voor meer realisme gezorgd worden door de gebruikte profielen subtieler in te vullen. Om bijvoorbeeld de invloed van de beroepsbezigheid te begrijpen, onder meer op de modaliteiten van het verval of het boetebedrag, had het beroep van de overtreder duidelijker kunnen zijn (bediende /arbeider/commercieel/dokter/verpleger/werkloos/...). Bovendien is gebleken, dankzij de typo in het statuut van de 'weduwnaar' die in de Nederlandstalige versies van de vignetten geslopen is, dat de emotionele situatie van de overtreder, gecombineerd met zijn blanco strafblad, de mogelijkheid opent van een zekere mildheid bij de keuze van de sanctie. De typo legt mogelijkheden bloot om deze variabele verder uit te diepen met andere persoonlijkheidstrekken van de overtreder.

Ook een ludiekere aanpak kan overwogen worden, via de methode van het kaartspel, gecombineerd met het gebruik van vignetten in de vorm van *kleine verhaaltjes*. In navolging van de experimentele methode die gebruikt werd door Laumond (2020) om de perceptie van de strafrechtspraak in Frankrijk en Duitsland te bepalen, zou het kaartspel hier kunnen bestaan uit een eerste geheel van overtredingskaarten met voorbeelden van fictieve overtredingen en een tweede geheel van strafkaarten waarmee een straf kan opgegeven worden onder het verantwoorden van de gemaakte keuzen. Deze experimentele methode is veelbelovend omdat ze de mogelijkheid biedt om praktijken (en handelingen) van de 'spelers' te observeren, te ontrafelen hoe het vonnis tot stand kwam en welke de eventuele invloed was van bepaalde parameters door over te gaan tot een standaardisering van de vignetten-kaarten. Bovendien houdt het fysiek hanteren van de vignetten-kaarten een ludiek aspect in dat helpt om het keurslijf van de vraag en antwoord te doorbreken.

Andere parameters die vermeld werden in de review van de literatuur konden in het kader van deze studie niet bekeken worden. Die parameters vormen bijkomende evaluatieopties voor toekomstige analyses van de invloed van niet-gereguleerde factoren in de strafbepaling. Die factoren zijn:

- De persoon van de rechter: behalve demografische factoren, zou idealiter ook de persoon van de rechter in verder onderzoek kunnen betrokken worden, met inbegrip van zijn rol, zijn ervaring in verkeersveiligheid (en zijn eventuele eigen ervaringen met bepaalde soorten overtredingen) en zijn

¹⁵ De waarachtigheid van de feiten, de vraag van de verdachte om een milde behandeling en het ontbreken van materiële schade en slachtoffers.

territoriale verankering. Dit soort informatie kan worden verkregen door de respondenten hun ervaringen als rechter, hun rol en taak vanuit hun perspectief te beschrijven, alsook hun achtergrond en wat er eventueel veranderd is in hun proces of begrip van straftoemeting.

- Gender: niet uitgewerkt in deze studie. De resultaten van dat eerdere onderzoek naar de rol van gender in de strafbepaling blijken gemend, wat wellicht te verklaren is door de soorten van misdrijven waarop de analyses zich richtten (verkeersovertredingen versus misdrijven). Wat specifiek de verkeersovertredingen betreft, hebben we nog niet veel studies die deze parameter onderzochten, onder meer om na te gaan of en hoe hij de beslissing over de straf beïnvloedt, al dan niet in combinatie met andere parameters, zoals de gezinssamenstelling en de gerechtelijke antecedenten.

Tenslotte is er nog een laatste verzamelmethode die moet worden behandeld: niet-deelnemende observaties tijdens hoorzittingen¹⁶. Deze methode blijkt een relevante mogelijkheid te zijn bij de evaluatie van het sanctieproces en de indicatoren van invloed. Door de aanwezigheid van de onderzoeker in het "veld" maken de observaties het mogelijk een gegeven werkelijkheid te vatten en een geheel van gegevens te verzamelen zonder een "intermediair" te passeren (of het nu een gesprekspartner, een document, een verhaal... is) om vast te stellen of een bepaald aantal waarnemingen in het sanctieproces, met betrekking tot zowel verbale als non-verbale aspecten, kan worden gedaan:

- Houding van rechters, verdachten, advocaten, aanklagers
- Houding en gedrag ten aanzien van de profielen en overtredingen
- Argumenten van verdachten om hun zaak te "verdedigen"
- De argumenten van de rechters om de sanctie te bepalen
- Gerechtelijk ritueel

Om dit soort observatie te kunnen uitvoeren, moet een aantal methodologische parameters worden vastgesteld: verborgen of niet-verborgen observaties, selectie van rechters en zittingen, anonimiteit van de verdachten, gebruik van observatieroosters, enz.

¹⁶ "aanwezigheid van een niet-interventionistische waarnemer, maar zichtbaar voor de deelnemers" (vertaald door de auteurs) (Norimatsu & Cazenave-tapie, 2017).

5 Besluit

Rechters hebben een groot straffenarsenaal tot hun beschikking. Zij leggen de sanctie op die het best past bij de omstandigheden van het strafbare feit, de overtreder en zijn anteceden ten, en het risico op recidive. Dit maakt de bepaling van de sanctie vrij heterogeen en complex. In een poging om een aantal van deze aspecten te onderzoeken, werden vignetten gecreëerd om hun invloed op de veroordeling indirect te meten.

Deze studie stelt vast dat de straf afgestemd moet zijn op de overtreding of schending en aangepast aan het individuele geval van de overtreder. Daarbij blijken verschillende factoren de strafbepaling te beïnvloeden. **We kunnen die factoren in twee categorieën onderverdelen: factoren die bij wet zijn geregeld en factoren die niet bij wet zijn geregeld.** De gereguleerde factoren hebben betrekking op straffen die door de wet worden opgelegd op basis van de graad van de inbreuk. De opgelegde straffen worden bepaald aan de hand van een waaier van minimum- en maximumstraffen zoals bepaald en voorgeschreven door de Wegverkeerswetgeving. Naast deze reeks straffen spelen nog andere gereguleerde vereisten een rol in het proces van de strafbepaling. Deze vereisten hebben te maken met de functies die de straf moet vervullen, met de proportionaliteit van de straf tot de ernst van de inbreuk (onder meer morele proportionaliteit) en met de coherentie van de straf bij overtredingen van dezelfde aard.

Hoewel de straf proportioneel, samenhangend en wettelijk moet zijn, mag ze niet voorbijgaan aan de specifieke factoren voortvloeiend uit een individueel geval. Deze factoren, gelinkt aan het individuele geval, zijn niet gereguleerd en kunnen de beslissing over de straf beïnvloeden. Behalve de vier factoren die kort verkend werden aan de hand van de bestaande literatuur (de persoon van de rechter, het geslacht, de maatschappelijke situatie en de leeftijd van de overtreder), werden ook andere factoren over het profiel van de overtreder aan een grondig onderzoek onderworpen. In totaal werden zes factoren gemanipuleerd om na te gaan welke invloed ze kunnen hebben op het proces van de strafbepaling. Die factoren zijn de rijervaring, de leeftijd, de gezinssamenstelling, de burgerlijke staat, de beroepssituatie en de gerechtelijke anteceden ten van de overtreder.

Om uit te maken of die factoren de strafbepaling beïnvloeden, bleek het gebruik van vignetten de meest geschikte methodologische benadering. Door het gebruik van stimuli maakt deze methodologische aanpak het mogelijk om complex keuzegedrag te meten en te begrijpen, cognitieve processen vast te stellen, experimenten uit te voeren op relatief gevoelige proefpersonen of impliciete interne redeneer- en besluitvormingsprocessen te meten (Rossi, 1979; Atzmüller en Steiner, 2010; Aquinis en Bradley, 2014). Vignetten kunnen evenveel vormen aannemen als er studiegebieden zijn en zijn dus een stimulans om de respondent uit te nodigen spontaan zijn indrukken en gedachten te delen (Sampson & Johannessen, 2020).

De uiteenlopende aard van de strafbare feiten leidt onvermijdelijk tot een diversiteit aan analyseresultaten. De noodzaak voor verschillende analyses werd daarnaast extra versterkt door de benadering die de rechters tijdens de interviews hebben gevolgd. In hun aanpak van de dossiers rond de inbreuk voor ROI hebben de betrokkenen tal van **bijkomende vragen opgeworpen om de contextualisering van de overtreding en het profiel ervan verder uit te diepen.** Die vragen en discussiepunten waren onder meer gericht op het identificeren van een eventuele verslavingsproblematiek die ten grondslag kan liggen aan dergelijk gedrag (die alcoholconcentratie, op dat moment), of van de sociale en/of financiële kwetsbaarheid. De inbreuk snelheidsovertreding werd over het algemeen 'schematischer' benaderd, met toepassing van een soort rekenregels.

Wat de sanctie betreft, wijzen de resultaten erop dat de rechters, bij gebrek aan bijkomende gegevens die de inbreuk contextualiseren en het profiel van de overtreder verduidelijken, voor het initiële profiel doorgaans een klassieke sanctie opleggen, met name de boete. Deze boete kan dan nog gepaard gaan met uitstel en een vervallenverklaring van het rijbewijs. Het manipuleren van de factoren rond het individuele profiel van de overtreder zal niet noodzakelijk leiden tot een verandering in de keuze van de hoofdstraf. Toch dienen die factoren als indicatoren voor het verfijnen van de context van de persoonlijke situatie van de overtreder, in het bijzonder zijn 'fictieve' financiële situatie, zijn 'fictieve' familiale en professionele overwegingen en, in het geval van alcohol achter het stuur, een eventuele rijongeschiktheid om medische en/of psychologische redenen. De invloed van die factoren is goed te voelen in de modaliteiten van het verval (duur, dagen van de week), het uitstel (langer als er sprake is van een moeilijke financiële situatie) en in bepaalde gevallen zelfs de toepassing van een andere straf.

In het geval van ROI kwam uit de interviews met rechters een ander patroon naar voren: het gedrag zelf en het signaal dat het geeft over een mogelijke afhankelijkheid of onderliggend problematisch alcoholgebruik. In dit opzicht kunnen de indicatoren dienen als waarschuwingssignalen en rechters ertoe aanzetten zich meer te

verdiepen in de context van het delict, de levenscontext van de persoon, en hen aldus in de richting van een bepaald soort sanctie te sturen.

Aangaande de geteste factoren waren de voornaamste vaststellingen de volgende:

- Voor het oudere profiel, dat impliciet wijst op een langere rijervaring, is de invloed van die factor af te wegen ten opzichte van de opgegeven leeftijd. **Hoe hoger de leeftijd (78 jaar), hoe meer bijkomende parameters een rol gaan spelen en de sanctie beïnvloeden: een lange voorbeeldige staat van dienst, de economische toestand, de lichamelijke en geestelijke gezondheid, een alcoholproblematiek.** Bij ROI daarentegen, ongeacht het feit dat een misstap altijd mogelijk is, zal de aard van de inbreuk de rechter vragen doen stellen over het lichamelijke en psychische vermogen van de betrokkene. Wat snelheid betreft, wordt voornamelijk rekening gehouden met het 'lange en onberispelijke parcours' om een gunstmaatregel al dan niet toe te passen (gewone of probatieopschorting).
- De invloed van de factor 'beginneling' blijft grotendeels beperkt tot de wettelijke verplichting om het herstel van het rijbewijs afhankelijk te maken van het slagen voor het theoretische of praktische examen. Sommige rechters wezen echter op de mogelijk beperkte financiële situatie van dit profiel, hetgeen dan de mogelijkheid oproept om een langer uitstel op de boete toe te kennen of om op uitdrukkelijke aanvraag een AWS op te leggen. En ook andere rechters benadrukten de rol die DI-cursussen (en hun dynamiek) in dit profiel kunnen spelen. **Het profiel van de jonge chauffeur (zonder eerdere veroordeling) lijkt echter minder effect te hebben op de strafbepaling dan dat van een oudere chauffeur (zonder eerdere veroordeling).**
- **De burgerlijke staat heeft geen enkele invloed op de strafbepaling.** Slechts één rechter wees erop dat het uitstel langer kon zijn wanneer de financiële middelen van de overtreder beperkt waren door het feit dat hij alleenstaand is.
- De aanduiding dat **de overtreder een ouder is, heeft slechts een beperkte invloed**, maar kan sommige rechters ertoe brengen de ontzetting te matigen. Een rechter drong erop aan dat men zich als vader bewuster moet zijn van zijn gedrag (en de gevolgen daarvan) in het verkeer.
- Het **beroepsstatuut** 'werkloos' kan wijzen op een eventuele toestand van kwetsbaarheid of financiële en sociale problemen, die ertoe kan leiden dat van **de initiële sanctie wordt afgeweken**, ofwel met een aanpassing van het uitstel (om de straf draaglijk te maken), ofwel met een opschorting van uitspraak (probatie), ofwel door een AWS op te leggen.
- Een **gerechtelijk verleden** aangaande een veroordeling voor rijden ondanks een rijverbod heeft bijna automatisch geleid tot **de toepassing van art. 38 §6**. Wat het gerechtelijk antecedent 'rijden zonder verzekering' betreft, zagen we een zekere verwarring omtrent het al dan niet toepassen van de strengere recidivewet.

Deze belangrijkste vaststellingen leiden tot de conclusie dat voornamelijk de factoren rond de economische en sociale toestand en de rijvaardigheden richting geven aan het soort sanctie. Bovendien blijken ook de persoonlijke situatie van de overtreder en eventuele emotionele of sociale tegenslagen een bijkomende variabele te vormen die uit de thematische analyse naar voren is gekomen, net zoals de beroepsbezigheid van de overtreder en zijn hoge leeftijd. Deze variabelen geven wat extra 'kleur' aan het dossier en lijken de mogelijkheid te openen van een zekere toegeeflijkheid aan de kant van bepaalde rechters. De sanctie en de impact ervan op de toekomst van de overtreder, onder meer professioneel, vormt een laatste aspect dat de keuze van de sanctie blijkt te kunnen beïnvloeden.

Ook **het tijdstip en de plaats van de inbreuk geven bepaalde informatie die de feiten van de inbreuk contextualiseert en vormen parameters die voor de rechters een alarmsignaal kunnen zijn**. Voor ROI lijkt vooral het tijdstip gewicht in de schaal te werpen en voor een strengere straf te pleiten, of een waarschuwing in te houden (een hoge alcoholconcentratie in de late namiddag is ongebruikelijker en verontrustender dan 's avonds of tijdens een weekendnacht). Wat snelheid betreft, kan een overtreding in de buurt van een school een verzwarende factor vormen bij de keuze van de straf, en al zeker als ze plaatsvond op een tijdstip dat de schoolpoorten openstaan.

Een pertinente conclusie op basis van die vaststellingen is dat de indicatoren die via de vignetten gemanipuleerd werden, afzonderlijk bekeken maar een relatief beperkte invloed hebben op de keuze van de sanctie. **Als een indicator (bijvoorbeeld gevorderde leeftijd) echter in verband wordt gebracht met een bepaald type inbreuk (bijvoorbeeld ROI), kan de invloed van die indicator de keuze richten naar een andere straf dan diegene die men initieel voor ogen had.** Als de indicatoren dan nog eens gecombineerd worden, blijken ze de rechter nog meer bijkomende informatie te geven die zijn beslissingsproces kan sturen. We moeten in dit verband **ook de rol van de zitting zelf benadrukken in**

het proces van besluitvormig en contextualisering van de feiten, door de 'kleur' die ze geeft aan het dossier. In de interviews **werd de zitting geïdentificeerd als het sleutelmoment** in de uitwisseling met de beklaagde waarin de rechter te zien kreeg met wie hij te maken had, antwoorden vond op de vraag naar het waarom van de inbreuk, dat deze informatie wordt gecombineerd met wat in de notulen staat, en uitzicht kreeg op eventuele verbetering. Voor de beklaagde vormt de zitting bovendien het moment om de rechter te informeren over persoonlijke beperkingen en een eventuele complexe situatie, om de keuze te sturen in de richting van een draaglijker straf. Het proces van het bepalen van de ("passende") sanctie zou derhalve kunnen worden omschreven als een vierledig proces dat gebaseerd is op 4 kernelementen: de zaak, de context, het profiel en de hoorzitting.

En tot slot legt deze studie ook de eventuele logica bloot waarmee rechters een straf bepalen. **Sommigen vermeldde daarbij het gebruik van persoonlijke regels** om het boetebedrag en/of de duur van het verval vast te leggen. Zonder een algemene regel te vormen die op alle dossiers wordt toegepast, dient dat soort logica of rekenschema om een bepaalde coherentie in de strafbepaling aan te houden voor overtredingen van dezelfde aard.

Referenties

- Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Dossier thematique securite routiere no. 3 - Mise en Application du Code de la Route*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Aguinis, H., & Bradley, K. J. (2014). Best practice recommendations for designing and implementing experimental vignette methodology studies. *Organizational research methods*, 17(4), 351-371. <https://doi.org/10.1177/1094428114547952>
- Aiman-Smith, L., Scullen, S. E., & Barr, S. H. (2002). Conducting Studies of Decision Making in Organizational Contexts: A Tutorial for Policy-Capturing and Other Regression-Based Techniques. *Organizational Research Methods*, 5(4), 388–414. <https://doi.org/10.1177/109442802237117>
- Anderson, T., Schum, D., & Twining, W. (2005). *Analysis of evidence*. Cambridge University Press.
- Atzmüller, C., & Steiner, P. M. (2010). Experimental vignette studies in survey research. *Methodology: European Journal of Research Methods for the Behavioral and Social Sciences*, 6(3), 128–138. <https://doi.org/10.1027/1614-2241/a000014>
- Bales, W. D., & Piquero, A. R. (2012). Assessing the impact of imprisonment on recidivism. *Journal of Experimental Criminology*, 8(1), 71-101. <https://doi.org/10.1007/s11292-011-9139-3>
- Baribeau, C., & Royer, C. (2013). L'entretien individuel en recherche qualitative: usages et modes de présentation dans la Revue des sciences de l'éducation. *Revue Des Sciences de l'éducation*, 38(1), 23–45. <https://doi.org/10.7202/1016748ar>
- Barter, C., & Renold, E. (1999). The use of vignettes in qualitative research. *Social research update*, 25(9), 1-6. <https://sru.soc.surrey.ac.uk/SRU25.html>
- Ben M'barek, Y. (2019). Le principe d'individualisation à l'épreuve des peines minimales d'emprisonnement - Étude comparée des systèmes de justice pénale français et canadien. Université de Laval.
- Berube, D. A., & Green, D. P. (2007, July). The effects of sentencing on recidivism: Results from a natural experiment. In 2nd Annual Conference on Empirical Legal Studies Paper.
- Bieneck, S. (2009). How adequate is the vignette technique as a research tool for psycho-legal research. In M.E. Oswald, S. Bieneck, J. Hupfeld-Heinemann (Eds.) *Social psychology of punishment of crime* (pp. 255-271). John Wiley & Sons.
- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). *Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique - Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Brooks, J. L. (2012). Counterbalancing for serial order carryover effects in experimental condition orders. *Psychological Methods*, 17(4), 600–614. <https://doi.org/10.1037/a0029310>
- Clifford, S., & Jerit, J. (2015). Do attempts to improve respondent attention increase social desirability bias?. *Public Opinion Quarterly*, 79(3), 790-802.
- De Wilde, B. (2008) Bewijsminimumregels als waarborgen voor de waarheidsvinding in strafzaken? In Crijns, J.H., Van der Meij, P.P.J. & Ten Voorde, J.M. *De waarde van waarheid: Opstellen over waarheid en waarheidsvinding in het strafrecht*, (pp. 269-294). Boom Juridisch.
- De Wilde, B. (2008). Bewijsminimumregels als waarborgen voor de waarheidsvinding in strafzaken? In J. H. Crijns, P. P. J. van der Meij, & J. M. ten Voorde (Eds.), *De waarde van waarheid. Opstellen over waarheid en waarheidsvinding in het strafrecht* (pp. 269-294). Boom Juridische uitgevers.
- Delannoy, S., Silverans, P., & Nieuwkamp, R. (2021). *Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage. Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Doerner, J. K., & Demuth, S. (2014). Gender and sentencing in the federal courts: Are women treated more leniently?. *Criminal Justice Policy Review*, 25(2), 242-269. <https://doi.org/10.1177/0887403412466877>

- Dubelaar, M.J. (2014). *Betrouwbaar getuigenbewijs: waardering en totstandkoming van strafrechtelijke getuigenverklaringen in perspectief* [Reliable witness evidence: evaluation and formation of criminal law witness statements in perspective] [Doctoral dissertation, Leiden University] <http://hdl.handle.net/1887/23625>
- Dubourg, É. (2016). Les instruments d'évaluation des risques de récidive, du jugement professionnel non structuré aux outils actuariels. *Criminocorpus. Revue d'Histoire de La Justice, Des Crimes et Des Peines*, March 2016.
- ETSC. (2019). *PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36*, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>
- Federale Overheidsdienst justitie (s.d.) *Soort straffen*. Justitie. https://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/straffen_en_boetes/soorten_straffen
- Goldenbeld, C. (1994). *De invloed van pakkans en straf op verkeersovertredingen*. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Goldenbeld, C., Van Wijk, P. & Mesken, J. (2013) *Sancties in het verkeer: Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Gueroui, F. (2016). La conception et l'usage de la méthode des scénarios. *Management & Avenir*, 87(5), 15–34. <https://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2016-5-page-15.htm>
- Hertegonne, K. (2017). *Het beslissingsproces van de politierechter in kaart. De rol van mediaberichtgeving bij zaken gekwalificeerd als vluchtmisdrijf*. (Master's thesis, Ghent University, Faculty of Law)
- Hughes, R., & Huby, M. (2002). The application of vignettes in social and nursing research. *Journal of advanced nursing*, 37(4), 382-386. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2648.2002.02100.x>
- Informatie Vlaanderen (s.d.) *Gerechtelijke procedure bij een misdrijf*. Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/gerechtelijke-procedure-bij-een-misdrijf#het-vonnis>
- Informatie Vlaanderen (s.d.) *Rijbewijs B behalen: stap voor stap*. Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/rijbewijs-b-voor-auto/rijbewijs-b-behalen-stap-voor-stap>
- Johnson, B. D. (2006). The multilevel context of criminal sentencing: Integrating judge-and county-level influences. *Criminology*, 44(2), 259-298. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.2006.00049.x>
- Jureca (s.d.) *Politierechtbank: Wat is een politierechtbank?* Jureca.be. <https://www.jureca.be/gratis-juridisch-advies/strafrecht/politierechtbank>
- Keijser J.W. de (2001), Theoretische reflectie: De vergeten basis voor een bezonnen rechtspleging. *Delikt en Delinkwent*, 31, 390-415.
- Koons-Witt, B. A., Seigny, E. L., Burrow, J. D., & Hester, R. (2014). Gender and sentencing outcomes in South Carolina: Examining the interactions with race, age, and offense type. *Criminal Justice Policy Review*, 25(3), 299-324. <https://doi.org/10.1177/0887403412468884>
- Krukkert, I. J. (2018). *Individuele straftoemeting in het fiscale bestuurlijke boeterecht. Een interne theoretische rechtsvergelijking tussen het fiscale bestuurlijke boeterecht en het strafrecht* [Doctoral dissertation, Radboud University].
- Laumond, B. (2020). La méthode expérimentale du jeu de cartes pour étudier les représentations pénales ordinaires en Allemagne et en France. In *BMS Bulletin of Sociological Methodology/ Bulletin de Methodologie Sociologique* (Vols. 147–148, Issues 1–2). <https://doi.org/10.1177/0759106320939892>
- Lilian Negura (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales », *Sociologies* [En ligne], *Théories et recherches*, mis en ligne le 22 octobre 2006, consulté le 24 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/993> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sociologies.993>
- Limbourg, A. (2016) *Straffenarsenaal en straftoemeting bij verkeersmisdrijven* (Master's thesis, Ghent University, Law Faculty).
- Maegherman, E.F.L. (2020) *Facilitating Falsification in Legal Decision-Making: Problems in Practice and*

Potential Solutions. [Doctoral Dissertation, Maastricht University].

- Marit, I. (2018) Restorative justice in road traffic offences: A manual for professionals and victim-volunteers. *Moderator*, Berchem, Belgium.
- Michiels, O., & Jacques, E. (2015). Principes du droit pénal [notes de cours]. Université de Liège.
- Moffat, S., & Poynton, S. (2007). The deterrent effect of high fines on recidivism: driving offences (Report No.: 106). *Crime and Justice Bulletin*, NSW Bureau of Crime Statistics and Research, Sydney, Australia.
- Monsieurs, A., Vanderhallen, M., & Rozie, J. (2011). Towards greater consistency in sentencing: Findings from a survey of Belgian magistrates. *European journal of criminology*, 8(1), 6-16. <https://doi.org/10.1177/1477370810381665>
- Myers, B., & Arbuthnot, J. (1999). The effects of victim impact evidence on the verdicts and sentencing judgments of mock jurors. *Journal of Offender Rehabilitation*, 29(3), 95-112. https://doi.org/10.1300/J076v29n03_05
- Nieuwkamp, R., & Sloomans, F. (2020). *Rapport statistique 2019: Politique criminelle: contrôle et sanctions*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Hiroko Norimatsu, Pascal Cazenave-Tapie. Techniques d'observation en Sciences humaines et sociales. 52ème Congrès International Société d'Ergonomie de Langue Française, Sep 2017, Toulouse, France. pp.529-532.
- Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic Analysis: Striving to Meet the Trustworthiness Criteria. *International Journal of Qualitative Methods*. <https://doi.org/10.1177/1609406917733847>
- Pelssers, B. (2017). *Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Pennington, N. & Hastie, R. (1991). Cognitive theory of juror decision making: The story model. *Cardozo Law Review*, 13(2), 519-558.
- Pennington, N., & Hastie, R. (1992). Explaining the evidence: Tests of the Story Model for juror decision making. *Journal of Personality and Social Psychology*, 62(2), 189-206. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.62.2.189>
- Persiau, C. (2019) *Het rijverbod als autonome straf: Mijn auto, mijn vrijheid?* (Master's thesis, Ghent University, Law Faculty)
- Roberts, J. V. (2008). Punishing persistence: explaining the enduring appeal of the recidivist sentencing premium. *The British Journal of Criminology*, 48(4), 468-481. <https://doi.org/10.1093/bjc/azn017>
- Roberts, J. V., & von Hirsch, A. (Eds.). (2010). *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*. Bloomsbury Publishing.
- Rossi, P.H. (1979). Vignette analysis: Uncovering the normative structure of complex judgements. In J.S. Coleman, R.K. Merton & P.H. Rossi. *Qualitative and Quantitative Social Research: Papers in honor of Paul F. Lazarsfeld* (p. 176 -189). The Free Press.
- Sampson, H., & Johannessen, I. A. (2020). Turning on the tap: the benefits of using 'real-life' vignettes in qualitative research interviews. *Qualitative Research*, 20(1), 56–72. <https://doi.org/10.1177/1468794118816618>.
- Schinkus, L., & Schoeters, A. (2018). *Rapport Statistique 2018 - Comportement dans le trafic*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? (Issue 2018)*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Schoenberg, N. E., & Ravdal, H. (2000). Using vignettes in awareness and attitudinal research. *International Journal of Social Research Methodology*, 3(1), 63-74. <https://doi.org/10.1080/136455700294932>.

- Schoeters, A., Daniels, S., & Wahl, J. (2018). *La Belgique dans le contexte Européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S., & Tant, M. (non-publié). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie- indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Simmelink, J. B. H. M. (2001). Bewijsrecht en bewijsmotivering [Evidence law and reasoned decisions]. In M.S. Groenhuijsen & G. Knigge (Ed.), *Het onderzoek ter zitting* (pp.397-453). Rijksuniversiteit Groningen.
- Siren, A., & Hausteijn, S. (2015). Driving licences and medical screening in old age: Review of literature and European licensing policies. *Journal of Transport & Health*, 2(1), 68-78. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.003>
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). *Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- SPF Justice. (s.d.). *La peine de travail autonome*. Les Maisons de Justice - Service de Communication. [https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La peine de travail autonome.pdf](https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La%20peine%20de%20travail%20autonome.pdf).
- Steffensmeier, D., Kramer, J., & Ulmer, J. (1995). Age differences in sentencing. *Justice Quarterly*, 12(3), 583-602.
- Stevens, L., Wilde, B. D., Cupido, M., Fry, E., & Meijer, S. (2016). *De tenlastelegging als grondslag voor de rechterlijke beslissing*. Vrije Universiteit-Faculteit der Rechtsgeleerdheid.
- Sutton, J. R. (2013). Symbol and Substance: Effects of California's Three Strikes Law on Felony Sentencing. *Law & Society Review*, 47(1), 37-72. <https://doi.org/10.1111/lasr.12001>.
- Taylor, B. J. (2006). Factorial surveys: Using vignettes to study professional judgement. *British Journal of Social Work*, 36(7), 1187-1207. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bch345>.
- Temmerman, P. (2016). *Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Tonry, M. (2005). Functions of sentencing and sentencing reform. *Stanford Law Review*, 58(1), 37-66.
- Traest, P. (2018). België. In Verrest, P.A.M. & Mevis, P.A.M. *Rechtsvergelijkende inzichten voor de modernisering van het Wetboek van Strafvordering* (p. 19-79). Boom Juridisch.
- Twining, W. (1985). *Theories of evidence: Bentham & Wigmore*. Stanford University Press.
- Van den berge, W., & Pelssers, B. (2020). *Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Van den Wyngaert, C. (2014). *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht in hoofdlijnen*. Maklu.
- Van Koppen, P.J. & de Keijser, W.J. (2017). Invloeden op rechterlijke beslissingen [Influences on judicial decisions]. In P.J. van Koppen, J.W. de Keijser, R. Horselenberg, & M. Jelacic (Eds.) *Routes van het recht [Routes of the law]*, (pp. 853-867). Boom Juridisch.
- Wagenaar, W.A., van Koppen, P.J. & Crombag, H.F.M. (1993). Anchored Narratives: The psychology of criminal evidence. Harvester Wheatsheaf.
- Wason, K. D., Polonsky, M. J., & Hyman, M. R. (2002). Designing vignette studies in marketing. *Australasian Marketing Journal (AMJ)*, 10(3), 41-58. [https://doi.org/10.1016/S1441-3582\(02\)70157-2](https://doi.org/10.1016/S1441-3582(02)70157-2).
- World Health Organization (2017). *Progress report on European action plan to reduce the harmful use of alcohol*. Copenhagen, Denmark.
- Wu, J., & Spohn, C. (2009). Does an Offender's Age Have an Effect on Sentence Length?: A Meta-Analytic Review. *Criminal Justice Policy Review*, 20(4), 379-413. <https://doi.org/10.1177/0887403409333047>.

Juridische referenties:

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer "Wegverkeerswet" Belgisch Staatsblad van 27 maart 1968 (Versie in voege vanaf 19 januari 2020)

Artikel 161. Wetboek van strafvordering. Book II, Titel I.

Artikel 154. Wetboek van strafvordering. Book II, Titel I.

The Netherlands

Artikel 339. Wetboek van strafvordering

Article 6 European Convention on Human Rights.

Bijlage 1 – Straffen voor snelheid en rijden onder invloed van alcohol overtredingen

Straffen voor snelheidsovertredingen

Art. 29 § 3. van de Wegenverkeerswet van 16 maart 1968 bepaalt dat

Het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten wordt gestraft met een geldboete van 10 € tot 500 €.

De rechter houdt rekening met het aantal kilometer per uur waarmee de toegelaten maximumsnelheid wordt overschreden.

De volgende overtredingen worden bovendien gestraft met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar :

- *het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 40 kilometer per uur, of :*
- *het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur binnen een bebouwde kom, in een zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf.*

Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen niet uitspreekt, motiveert hij deze beslissing.

In tabel 9 staan de mogelijke sancties voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom, in 30 km/uur-zones, in schoolzones, in woonwijken en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom kan de overtreder, zodra de maximumsnelheid met meer dan 30 km/u wordt overschreden, voor de rechter worden gedaagd of in kennis worden gesteld van een strafbemiddeling.

Tabel 9. Straffen voor te hard rijden (zonder ongeval)

Bron: Wettelijke bepalingen inzake snelheidsovertredingen (wegcode.be) en de wet van 16 maart 1968 op het wegverkeer.

Snelheid	Politie	Parket	Politierechtbank
In de bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving of (woon)erf			
10 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 €	Minnelijke schikking van 66 €	Geldboete van 80 – 4000 €
11 tot 20 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 € + 11 € per bijkomende km/u	Minnelijke schikking van 66 € + 11 € per bijkomende km/u	Geldboete van 80 – 4000 €
21 tot 30 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 € + 11 € per bijkomende km/u	Minnelijke schikking van 66 € + 11 € per bijkomende km/u Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (van 15 dagen tot 6,5 maanden)	Geldboete van 80 – 4000 € Verval van recht tot sturen mogelijk van 8 dagen tot 5 jaar
Meer dan 30 km/u te snel	Onmiddellijke inning niet mogelijk	Minnelijke schikking niet mogelijk Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (van 15 dagen tot 6,5 maanden)	Geldboete van 80 – 4000 € Verval van recht tot sturen verplicht van 8 dagen tot 5 jaar
Op andere wegen			
Tot 10 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 €	Minnelijke schikking van 66 €	Geldboete van 80 – 4000 €
11 tot 30 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 € + 6 € per bijkomende km/u	Minnelijke schikking van 66 € + 6 € per bijkomende km/u	Geldboete van 80 – 4000 €
31 tot 40 km/u te snel	Onmiddellijke inning van 53 € + 6 € per bijkomende km/u	Minnelijke schikking van 66 € + 6 € per bijkomende km/u Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (van 15 dagen tot 6,5 maanden)	Geldboete van 80 – 4000 € Verval van recht tot sturen mogelijk van 8 dagen tot 5 jaar

Meer dan 40 km/u te snel	Onmiddellijke inning niet mogelijk	Minnelijke schikking niet mogelijk Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk (van 15 dagen tot 6,5 maanden)	Geldboete van 80 – 4000 € Verval van recht tot sturen verplicht van 8 dagen tot 5 jaar
--------------------------	------------------------------------	--	---

Strengere straffen :

- o Bij recidive binnen 3 jaar: de boete wordt verdubbeld en de duur van de ontzegging van de rijbevoegdheid wordt verlengd (van 3 maanden tot 5 jaar). Het rijbewijs wordt alleen opnieuw afgegeven wanneer de bestuurder slaagt voor de vier toetsen voor hernieuwde afgifte.
- o Bij een dodelijk ongeval of met lichamelijk letsel: de boete kan oplopen tot 6.000 € voor lichamelijk letsel en tot 12.000 € in het geval van een dodelijk ongeval met de mogelijkheid van gevangenisstraf (tot 1 jaar (lichamelijk letsel) OF tot 5 jaar (dodelijk ongeval)) In geval van materiële schade blijven de boetetarieven van toepassing.
- o Voor beginnende bestuurders (d.w.z. met minder dan 2 jaar rijbewijs): de regels zijn strenger in geval van snelheidsovertredingen van 20 km/u boven de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom of 30 km/u op andere wegen of indien de snelheid niet is aangepast aan de omstandigheden. De sanctie is een verplichte rijontzegging van minimaal 8 dagen tot maximaal 5 jaar en de verplichting opnieuw een theoretisch of praktisch rijexamen af te leggen.

Straffen voor rijden onder invloed van alcohol

- o **Alcoholintoxicatie:** je kan worden vervolgd wanneer de wettelijk toegelaten grens van alcoholintoxicatie overschreden is.
- o **Dronkenschap:** wanneer je zodanig onder invloed van drank bent dat je blijvende controle over daden en handelingen verloren heeft.

Dit wilt zeggen dat iemand dronken bevonden kan worden zonder dat die de wettelijk toegelaten grens van alcoholintoxicatie heeft overschreden.

Tabel 10. Straffen voor rijden onder invloed van alcohol

Bron: wet van 16 maart 1968 op het wegverkeer.

Uitgeademde lucht (UAL)	Promille in bloed	Sancties	Voor wie?
Alcoholintoxicatie			
0,09 tot 0,21 mg/l	0,21 tot 0,49 g/l	- 2 uur rijverbod - Onmiddellijke inning van 105 € verplicht	Enkel voor professionele bestuurders
0,22 tot 0,34 mg/l	0,5 tot 0,79 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van 3 uur - Geldboete: Mogelijkheid tot een onmiddellijke inning van 179 € - Rechtbank: bij dagvaarding riskeer je een geldboete tot 4000 € + rijverbod tot van 8 dagen tot 5 jaar - Rechter kan ook een interlock opleggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing
0,35 – 0,44 mg/l	0,8 – 0,99 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van 6 uur mogelijk - Mogelijkheid tot een onmiddellijke inning van 420 € - Parket: - Mogelijkheid tot een minnelijke schikking van 600 € - Je riskeert de onmiddellijke intrekking van je rijbewijs tot 6,5 maanden -	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing

		Rechtbank: bij dagvaarding riskeer je een geldboete tot 16 000 € + rijverbod tot van 8 dagen tot 5 jaar - Rechter heeft ook de mogelijkheid om een alcohol slot op te leggen	
0,44 – 0,52 mg/l	1,00 – 1,19 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van 6 uur mogelijk - Mogelijkheid tot een onmiddellijke inning van 578 € Parket: Mogelijkheid tot een minnelijke schikking van 800 € - Je riskeert de onmiddellijke intrekking van je rijbewijs tot 6,5 maanden Rechtbank: bij dagvaarding riskeer je een geldboete tot 16 000 € + rijverbod van 8 dagen tot 5 jaar - Rechter heeft ook de mogelijkheid om een alcohol slot op te leggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing
0,52 – 0,65 mg/l	1,2 – 1,49 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van minimaal 6 uur bij gevaarlijk rijgedrag mogelijk - Geen onmiddellijke inning mogelijk. Parket: - Mogelijkheid tot een minnelijke schikking van 1600 € (bestuurders zonder woonplaats of vaste verblijfplaats riskeren wel een onmiddellijke inning van 1260 €) - Je riskeert een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs tot 6,5 maanden Rechtbank: bij dagvaarding riskeer je een geldboete tot 16 000 € + rijverbod van 8 dagen tot 5 jaar - Rechter heeft ook de mogelijkheid om een interlock op te leggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing
Meer dan 0,65 mg/l	Meer dan 1,5 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van minimaal 6 uur en maximum 15 dagen bij gevaarlijk rijgedrag + aanvullend rijverbod na uitspraak mogelijk - onmiddellijke inning of minnelijke schikking zijn niet mogelijk, altijd rechtbank (bestuurders zonder woonplaats of vaste verblijfplaats riskeren wel een onmiddellijke inning van 1260 €) Rechtbank: geldboete tot 16 000 € + rijverbod van 8 dagen tot 5 jaar - De rechter heeft de mogelijkheid om een interlock op te leggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing
Meer dan 0,78 mg/l	Meer dan 1,8 g/l	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van minimaal 6 uur en maximum 15 dagen bij gevaarlijk rijgedrag + aanvullend rijverbod na uitspraak mogelijk - onmiddellijke inning of minnelijke schikking zijn niet mogelijk > altijd rechtbank	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing

		Rechtbank: geldboete tot 16 000 € ¹⁷ + rijverbod van 8 dagen tot 5 jaar ¹⁸ - Interlock wordt verplicht opgelegd ¹⁹	
Overtreding	Sanctie	Voor wie?	
Dronkenschap (wegverkeerswet art 35)	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van minimaal 12 uur en maximum 15 dagen + aanvullend rijverbod na uitspraak mogelijk - onmiddellijke inning en minnelijke schikking zijn niet mogelijk > altijd rechtbank - Je riskeert de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs tot 6,5 maanden Rechtbank: geldboete tot 16 000 € + rijverbod (minstens een maand tot ten hoogste 5 jaar of mogelijks levenslang) + slagen in medische en psychologische examens kunnen worden opgelegd - Rechter heeft de mogelijkheid om een interlock op te leggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt terwijl hij in een staat van dronkenschap verkeert	
Weigering van een ademtest, ademanalyse of bloedproef zonder wettige reden	- Rijbewijs: onmiddellijk rijverbod van minimaal 6 uur en maximum 15 dagen + aanvullend rijverbod na uitspraak mogelijk - onmiddellijke inning en minnelijke schikking zijn niet mogelijk > altijd rechtbank Rechtbank: geldboete tot 16 000 € + rijverbod tot 5 jaar - Rechter heeft de mogelijkheid om een interlock op te leggen	Iedereen die op de openbare weg een voertuig bestuurt terwijl hij in een staat van dronkenschap verkeert	

* als bestuurder een onmiddellijke inning voorgesteld heeft gekregen, kan het openbaar ministerie alsnog binnen 30 dagen beslissen om een vordering in te stellen tegen de overtreder

Stengere straffen

Er zijn specifieke maatregelen voor bepaalde omstandigheden:

- Voor beginnende bestuurders (die minder dan 2 jaar hun rijbewijs hebben) gelden strengere regels:
 - Verschijning voor de rechter in geval van rijden onder invloed van alcohol (vanaf 0,5 g/l).
 - In alle gevallen, ontzegging van de rijbevoegdheid gedurende minimaal 8 dagen en maximaal 5 jaar.
 - Terugkeer van de rijbevoegdheid is afhankelijk van het slagen voor het theorie- of praktijkexamen.
- Strengere regels voor beroepschauffeurs
 - Maximaal alcoholpromillage van 0,2 g/l.
- Alcoholmisbruik en een ongeval:
 - Degenen die schade veroorzaken moeten altijd voor de rechter verschijnen en kunnen zwaardere straffen krijgen, waaronder een gevangenisstraf.
 - Bij dodelijke ongevallen krijgt de overtreder een rijverbod van minstens 3 maanden, vier verplichte herstellingstesten en de mogelijkheid van een interlock.
 - Bij een ongeval met lichamelijk letsel en indien dit ongeval een recidive vormt, wordt de overtreder gestraft met een rijverbod van minstens 6 maanden, vier verplichte herstellingstesten en de mogelijkheid om een interlock te laten installeren.

¹⁷ wegverkeerswet art 34 §2

¹⁸ wegverkeerswet art 38 §1

¹⁹ wegverkeerswet art 37/1 §1

- Bij een ongeval met dodelijk letsel en recidive wordt de overtreder bestraft met een minimum rijverbod van 6 maanden, vier verplichte herstellingentesten en de mogelijkheid om een interlock te laten installeren.

Sinds 1 juli 2018 is het wetgevingsarsenaal ook aangepast met betrekking tot de toepassing van blaastests en zijn rechters verplicht om bestuurders een blaastest op te leggen voor een periode van één tot drie jaar of zelfs levenslang:

- die zijn gecontroleerd met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 1,8 ‰, ongeacht of zij recidivist zijn of niet (artikel 37/1 van de wegenverkeerswet en koninklijke besluiten van 26 november 2010).
- Recidivisten die al eerder zijn veroordeeld met een alcoholpromillage van ten minste 1,2 promille in de afgelopen 3 jaar.

De rechter kan evenwel van deze verplichting afwijken door een andersluidende motivering. Voor andere alcohol gerelateerde overtredingen behoudt de rechter de mogelijkheid (maar niet de verplichting) om te veroordelen tot een interlock. De verdachte die wordt veroordeeld tot het installeren van een interlock moet zelf de kosten betalen (die ongeveer 3 500 euro voor een jaar bedragen). De rechter heeft echter de mogelijkheid om deze kosten geheel of gedeeltelijk van de boete af te trekken (tot een minimum van 1 euro).

Er zij ook op gewezen dat de rechter in geval van alcoholverslaving, d.w.z. wanneer de betrokkene niet langer in staat is een voertuig te besturen, geen interlock kan opleggen, maar wel een ontzegging van de rijbevoegdheid wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid (art. 42 van de Wegenverkeerswet). In dat geval kan de gediskwalificeerde persoon pas na ten minste zes maanden om een herziening verzoeken.

Bijlage 2 – Sancties voor de ROI - Initieel profiel

		Soort sancties						« Alternatieve » maatregelen
Profielen	Boete	Verval van het recht tot sturen			Uitstel	Interlock		
		Duur	Categorieën	Dagen				
Rechter A	200€	9 weken	Alle	Alle	Nee	Nee		
Rechter C	200€	4 weken	Alle	Alle	uitstel voor de helft	Nee		
Rechter I	200€	15 dagen	Alle	Alle	uitstel voor de helft	Nee		
Rechter 1	200€	15 dagen	Alle behalve speciaal verzoek of speciale situatie (chauffeurs)	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)		Nee		
Rechter 2	200€	1 maand	B	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Proeftijd op de helft en met de DI "alcohol" cursussen	Nee		
Rechter 3	200€	1 – 3 maanden	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Ja voor het bedrag van het ASP op de boete	Ja	/	
Rechter 4	(indien opschorting niet wordt gerespecteerd: 200€)	Ongespecificeer de duur	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Nee	(indien opschorting niet wordt gerespecteerd: ja, maar duur niet gespecificeerd)	3 jaar probatieopschorting + « Alcohol » DI cursus	
Rechter 5	200€	15 dagen	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Ja	Ja, maar op basis van het resultaat van het medisch onderzoek	/	
Rechter 6	200€	Dekt de duur van de verplichte intrekking (15 da) met de ontzegging en geeft uitstel. Indien geen verplichte intrekking is toegepast, geen verblijf	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Gedeeltelijke en gemodalis eerd naargelang van de financiële situatie van de persoon	Nee	/	
Rechter 7	(optie 2: 200€)	30 dagen	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Uitstel op 125€ + uitstel voor 15 dagen	Nee	Optie 1: probatieopschorting	
Rechter 8	200€	15 dagen	Niet opgegeven	Niet opgegeven		Uitstel op 150€		

Bijlage 3 – Sancties voor snelheidsovertredingen - Initieel profiel

Profielen	Boete	Soort sancties			
		Verval van het recht tot sturen			Uitstel
		Duur	Categorieën	Dagen	
Rechter B	40€	15 dagen	Alle	Alle	Nee
Rechter D	30€	15 dagen	Alle	Alle	Nee
Rechter E	50€	8 dagen	Alle (A en B)	NR	Nee
Rechter F	40€	10 dagen	Alle	Weekends indien gevraagd	Op de boete slechts voor 10€ en voor twee jaar
Rechter G	60€	15 dagen	Alle (tenzij anders gevraagd)	Alle (tenzij weekend gevraagd)	hetzij eenvoudig of voorwaardelijk. Als proeftijd met 20 uur DI training als voorwaarde
Rechter H	35€	8 dagen	Catégorie B	Alle (tenzij weekend gevraagd)	voor de helft
Rechter K	35€	8 dagen	Alle	Alle	op de helft (en zonder probatie)
Rechter 1	30-35€	8 dagen	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Nee
Rechter 2	30€	15 dagen	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Half
Rechter 3	65€	15 dagen	/	/	Opschorting van een deel, meestal de helft van de boete
Rechter 4	/	15 dagen tot 1 maand			
Rechter 5	70€ (35€x2)	15 dagen tot 1 maand	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Schorsing indien de betrokkene in financiële moeilijkheden verkeert
Rechter 6	50€	8 dagen	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Modaliseren op verzoek indien nodig (werk, kinderen...)	Opschorting van de helft van de boete
Rechter 7	20€	1 maand	Niet opgegeven	Niet opgegeven	ophanging om 8 of 15 dagen te bereiken
Rechter 8	30€	8 dagen	Niet opgegeven	Niet opgegeven	Nee

Bijlage 4 - Vignet "Alcohol"

De volgende vignetten zijn fictieve notulen.

VIGNET A201

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A202

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
08/10/2019: Politierechtbank te Leuven	
Feit H: eigenaar/houder - geen	100,00 euro x 8 of 14 dagen VG met uitstel 3 jaar voor 50,00 euro x 8 of 6 dagen VG en 1 maand rijverbod alle motorvoertuigen
verzekering BA voertuig	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A203

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1973
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1973 Belg
BEROEP	15-12-1999 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1973 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.49) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.52)
BURG.STAAT	15/05/2005 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.80) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/1998 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.73) 15/05/2005 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.80)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1973
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A204

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-2001
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/2001 Belg
BEROEP	15-12-2020 Bediende
AFSTAMMING	21/04/2001 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.68) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.75)
BURG.STAAT	15/05/2020 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.01) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2035
RIJBEDIJS	15/05/2020 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.01) 15/05/2020 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.01)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-2001
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A205

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
	dochter DUPOND, Olivia (07.01.12)
	zoon DUPOND, Jules (30.09.17)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A206

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Werkloos
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e)naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEDIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET A207

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:18u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 34.§2.1° KB 16.03.1968 Adem-of-bloedanalyse ten minste 0,5 mg/l of 1.2 g/l

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	ARJL0015-DRÄGER	Analyse Adem - Alcohol	
Goedkeuringsnummer	1001104-B-14	Omschrijving	drug:Alcohol 0,78 mg/l
		Gehalt	
Geldig tot:	06/11/2022	Correctie	/

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e)naar te Leuven Akte nr: 17455
	Ongehuwd
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

Bijlage 5 – Vignet “snelheid”

De volgende vignetten zijn fictieve notulen.

VIGNET S101

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021		
		Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S102

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021		
		Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEBWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
08/10/2019: Politie rechtbank te Leuven	
Feit H: eigenaar/houder - geen	100,00 euro x 8 of 14 dagen VG met uitstel 3 jaar voor 50,00 euro x 8 of 6 dagen VG en 1 maand rijverbod alle motorvoertuigen
verzekering BA voertuig	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S103

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	1-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021		
		Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1973
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1973 Belg
BEROEP	15-12-1999 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1973 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.49) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.52)
BURG.STAAT	15/05/2005 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.80) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEBWIJS	15/05/1998 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.73) 15/05/2005 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.80)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1973
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S104

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	2-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021		
		Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-2001
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/2001 Belg
BEROEP	15-12-2020 Bediende
AFSTAMMING	21/04/2001 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.68) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.75)
BURG.STAAT	15/05/2020 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.01) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2035
RIJBEBWIJS	15/05/2020 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.01) 15/05/2020 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.01)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-2001
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S105

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	2-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021	Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEBWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
	dochter DUPOND, Olivia (07.01.12)
	zoon DUPOND, Jules (30.09.17)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S106

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	2-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021	Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Werkloos
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87) te Leuven (3000)
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEBWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 gehuwd met TARTENPION, Carole (10.12.87)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	

VIGNET S107

Datum en plaats van de feiten		Kenmerken voertuig	
Datum:	05/02/2021 om 16:38u	Merk:	Seat
Plaats:	1130 Brussel	Type:	Ibiza
	Haachtsesteenweg	Categorie:	Personenwagen
	1405	Kentekenplaat:	2-DUM-777
Rijrichting:	Haacht		

Overtreding(en)

Bestuurder van bovenvermeld voertuig bevond zich in overtreding met:

Art. 11.1.al. KB 01.12.1975

Art. 11.1.al. Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Technische vaststelling(en)

Naam apparaat	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Resultaat meting	
Goedkeuringsnummer	SC2016BMI0346	Max toegelaten snelheid	50 km/u
Geijkt op:	16/08/2018	Gemeten snelheid	91 km/u
Geldig tot:	15/08/2021	Gecorrigeerde snelheid	85 km/h
		Voertuig gefotografeerd	(referentie: 0767_210)

Inlichtingenbulletin

NAAM, VOORNAMEN	DUPOND, CEDRIC
GESLACHT	M
GEBOREN	Leuven op 21-04-1984
ADRES	10/02/2019 Leuven (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITEIT	21/04/1984 Belg
BEROEP	15-12-2009 Bediende
AFSTAMMING	21/04/1984 Kind van : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) en de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
BURG.STAAT	15/05/2010 Weduw(e) naar te Leuven Akte nr: 17455
	Ongehuwd
ID. BEWIJS	584-7725647-05 te Haacht geldig tot 10-12-2025
RIJBEWIJS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Uitgereikt te Leuven
GEZIN	DUPOND, Cedric (21.04.84)
AANVULLENDE INLICHTINGEN	
/	
STRAFREGISTER ZIE VERVOLG	

FAMILIENAAM	DUPOND
VOORNAAM	Cedric
GEBOREN OP	21-04-1984
VONNISSEN	
Nihil	
MINNELIJKE SCHIKKINGEN	
Nihil	
CENTRAAL STRAFREGISTER/	
Geen nummer bekend	
EINDE STRAFBLAD	



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be