



Rapport nr. 2022-R-18-NL

## **Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief**

Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

# Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief

Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties

Rapport nr. 2022-R-18-NL

Auteurs: Shirley Delannoy, Peter Silverans en Ricardo Nieuwkamp

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 7/12/2021

Wettelijk depot: D/2022/0779/89

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Delannoy, S., Silverans, P. en Nieuwkamp, R. (2022). Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief – Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage – Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative exploratoire du processus décisionnel des sanctions

This report includes a summary in English.

# Dankwoord

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

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

- De politierechters, procureurs en de substituut-procureurs des Konings die ermee instemden enige kostbare tijd vrij te maken om aan dit onderzoek mee te werken. We zijn hen erkentelijk voor hun akkoord om hun ervaringen met en perspectief op het besluitvormingsproces van de sancties in het kader van dit onderzoek met ons te delen.
- Onze collega's van de afdeling Driver Improvement dankzij wie we de gelegenheid kregen om de magistraten en de veroordeelden voor verkeersovertredingen te contacteren die aan dit onderzoek hebben deelgenomen.
- Onze Nederlandse collega's van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), in het bijzonder Tamara Hoekstra, voor hun bijdrage bij de voorbereiding van dit literatuuronderzoek en aan de conclusies bij dit onderzoek, die we hebben getrokken in hoofdstuk 6 van dit rapport.
- De heer Benjamin Mine van het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC), voor zijn kritische en zeer aandachtige lectuur en zijn aanvullingen en bedenkingen die de tekst en de conclusie hebben verrijkt.
- Mevrouw Marily Drevet van de afdeling Driver Improvement van Vias institute, die aandachtig de hoofdstukken over de Belgische context en het kwalitatieve onderzoek heeft nagelezen.
- Katrien Torfs voor haar bijdrage en ondersteuning bij de lancering van dit project.

De exclusieve verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ligt bij de auteurs.

# Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	6
Samenvatting	7
Summary	11
Terminologie	14
1 Inleiding	16
2 Belgische context en wettelijke recidive	18
2.1 De besluitvorming rond het verkeersveiligheidsbeleid	18
2.1.1 De besluitvormingsketen	18
2.1.2 De doelstelling van de sancties	20
2.2 De kwestie van de recidive in België	21
2.3 Het wettelijke kader dat recidive afbakent en bestraft	22
3 Kort overzicht van de profielen van recidivisten	25
4 Literatuuroverzicht van de bestaande sancties en hun impact op de recidive	28
4.1 Methode	28
4.2 Verkeersovertredingen algemeen	31
4.2.1 Review/meta-analyse	31
4.2.2 Artikelen/rapporten	32
4.2.3 Bijzondere doelgroep: jonge bestuurders	34
4.3 Rijden onder invloed (ROI) van alcohol of drugs	35
4.3.1 Review/meta-analyses	35
4.3.2 Artikelen/rapporten	39
4.4 Snelheidsovertredingen	42
4.4.1 Review/meta-analyses	42
4.4.2 Artikelen/rapporten	42
4.5 Effect van maatregelen per type overtreding	44
4.5.1 Boetes	44
4.5.2 Voorlichting en 'educatie op afstand'	44
4.5.3 Educatie- en rehabilitatieprogramma's	44
4.5.4 Confronterende en angstaanjagende programma's	45
4.5.5 Intensieve Supervisieprogramma's	46
4.5.6 Rijontzegging	46
4.5.7 Combinatie van maatregelen	47
4.5.8 Alcoholtest en gespecialiseerde rechtbanken	47
4.6 Voorlopige conclusies van het literatuuronderzoek	50
4.6.1 Maatregelen voor de snelheid en het rijden onder invloed	50
4.6.2 Impact van de maatregelen per type overtreder	50
4.6.3 Maatregelen voor de bijzondere profielen	52
4.6.4 Maatregelen voor het rijden zonder rijbewijs	52
5 De geschikte sanctie - De perspectieven van magistraten en recidivisten	54
5.1 Methodiek	54

5.1.1	Rekrutering en verwerking van persoonsgegevens _____	54
5.1.2	De magistraten _____	55
5.1.3	De recidiverende overtreeders _____	55
5.1.4	Gegevensverzameling _____	56
5.1.5	Gegevensanalyse _____	57
5.2	Resultaten van de verkennende benadering _____	58
5.2.1	De geschikte sancties – Perspectieven van magistraten _____	58
5.2.2	De geschikte sancties – Perspectieven van recidivisten _____	65
5.3	Besluiten van de verkennende fase _____	68
5.3.1	Drie onderzoeksvragen - Perspectieven van de magistraten _____	68
5.3.2	Enkele opportuniteiten binnen het wettelijke kader _____	70
5.3.3	Het parcours van de recidivisten _____	71
6	Conclusies en aanbevelingen _____	72
6.1	Conclusies _____	72
6.2	Aanbevelingen _____	74
6.2.1	Het Belgische arsenaal _____	74
6.2.2	Systematischere evaluaties van de maatregelen die tegen overtreeders worden ingezet _____	75
6.2.3	Optimalisering van het proces van straftoekenning _____	76
	Referenties _____	78
	Bijlage – Miller et al. (2015) _____	84

## Tabellen- en figurenlijst

Table 1. Maatregelen en sancties in geval van recidive. ....	24
Tabel 2. Overzicht afgevalen literatuur.....	30
Tabel 3. Overzicht van de geraadpleegde literatuur over verkeersovertredingen in het algemeen – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs. ....	31
Tabel 4. Overzicht van de artikelen/rapporten rond ‘verkeersovertredingen in het algemeen’ – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs. ....	32
Tabel 5. Overzicht van de literatuur rond de bijzondere doelgroep ‘jonge chauffeurs’ – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.....	34
Tabel 6. Overzicht van de reviews/meta-analyses rond ‘rijden onder invloed’ – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs. ....	35
Tabel 7. Overzicht van de artikelen/rapporten over ‘rijden onder invloed’ – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs. ....	39
Tabel 8. Overzicht van de artikelen/rapporten over de ‘snelheidsovertredingen’ – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs. ....	42
Tabel 9. Overzichtstabel van de voornaamste effecten per type sanctie op basis van het literatuuronderzoek. ....	48
Tabel 10. Overzichtstabel van de voornaamste effecten per type sanctie op basis van het documentenonderzoek. ....	49
Table 11. Overzichtstabel van de voornaamste effecten van alcoholsloten op basis van literatuuronderzoek	49

# Samenvatting

Hoewel de sancties de laatste etappe vormen in de strategie van het strafrechtelijk beleid inzake wegverkeer, moeten we vaststellen dat we relatief weinig afweten over hun effectiviteit en hun impact op bepaalde profielen van overtreeders. Om echter tot een grotere verkeersveiligheid te komen en bijgevolg recidive te bestrijden, is het cruciaal om het effect van die sancties te meten en die kennis te gebruiken om de overtreeders de meest geschikte sanctie op te leggen.

Deze studie vertrekt vanuit de volgende hoofdvraag: in welke mate kunnen we een proces van strafbepaling invoeren dat sterker gebaseerd is op het bestaande bewijsmateriaal? Dat bewijsmateriaal berust op zijn beurt op de beoordeling van de impact van de sancties (in termen van recidive) en op de bijzonderheden van de profielen van de overtreeders. Het onderzoek werd verder opgezet rond drie deelvragen. Deze vragen laten toe om enerzijds het aantal overtredingen waarvoor we evaluaties zullen verzamelen af te bakenen en anderzijds om uit te maken of er specifieke profielen van overtreeders voorkomen waarvoor bepaalde sancties beter aangepast zijn.

- *Wat is de impact van sancties op recidive, met een onderscheid naargelang effectiviteit voor verschillende soorten inbreuken, zoals alcohol achter het stuur en snelheidsovertredingen?*
- *Bestaan er specifieke groepen van verkeersovertreders (bijvoorbeeld afkomstig uit een bepaald sociaaleconomisch milieu of met een crimineel verleden) voor wie andere soorten van maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn?*
- *Welke specifieke maatregelen kunnen genomen worden om recidive bij het rijden zonder rijbewijs te voorkomen?*

## Profielen van Belgische overtreeders en soorten overtredingen

Onderzoek over recidive toont bepaalde kenmerken aan van de 'recidiverende' overtreder. Het gaat meestal om mannen, in België geboren en met de Belgische nationaliteit, van gemiddeld 39 jaar. Bijna de helft van die chauffeurs zijn ongehuwd op het moment van de feiten en meer dan een derde onder hen heeft minstens één kind. Bovendien werd de meerderheid van de recidiverende chauffeurs veroordeeld voor snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol en rijden zonder rijbewijs. 93% van de geanalyseerde gevallen werd geconfronteerd met een veroordeling uitgesproken door een rechter (Nieuwkamp, Sloomans et Silverans, 2017).

Er is ook een sterke correlatie tussen het strafblad van overtreeders en hun recidivecijfers. In België was 35% van de veroordeelden in 1995 al eerder veroordeeld voor een verkeersovertreding, 18% had er al twee op zijn naam en 10% drie. Ook de opgelegde straf en het geslacht van de beklaagde spelen een niet-verwaarloosbare rol in het risico op recidive (Nieuwkamp en Silverans, 2019; Nieuwkamp en Boudry, 2020). Tot slot vertonen de sociaaleconomisch meest kwetsbare profielen het hoogste risico op recidive (Nieuwkamp et al., 2017).

Wat betreft het profiel van overtreeders die rijden onder invloed van alcohol, rapporteerden in 2018 vooral mannen (31%, tegenover 17% voor de vrouwen), chauffeurs tussen 25 en 34 jaar (29%), en Waalse bestuurders (30%, tegenover 20% Vlaamse bestuurders) gereden te hebben terwijl ze wellicht boven de toegelaten limiet zaten (zie Schinckus et al., 2021). Niettemin moeten we benadrukken dat de groep van overtreeders heterogener is dan hij op het eerste zicht lijkt, zeker wat het type alcoholgebruik en de redenen van dat gebruik betreft. Bovendien is die heterogeniteit een criterium bij de toewijzing van sancties.

Overdreven snelheid is met meer dan 4 miljoen overtredingen in 2019 de meest vastgestelde verkeersovertreding. Het betreft eveneens het sociaal en persoonlijk meest aanvaarde risicogedrag. Opnieuw blijkt dit risicogedrag vaker voor te komen bij mannen, jongeren (tussen 25 en 34 jaar) en bij de hoogste sociale klassen (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe en Pelssers, 2020).

De groep van overtreeders die reed zonder rijbewijs is een vrij heterogene groep. Het betreft zowel chauffeurs die het recht op rijden ontzegd zijn (tijdelijk of definitief, als gevolg van een rechterlijke beslissing) als chauffeurs die geen rijbewijs hebben, of geen rijbewijs dat geldig is voor de voertuigcategorie in kwestie. Bij de eerste groep overtreeders wijst het rijden ondanks een vervallenverklaring op de beperkingen van deze maatregel en zijn geschiktheid om risicoprofielen van de weg te halen. Bovendien vertonen de overtreeders die gevat worden ondanks een intrekking van het recht op rijden vaker de neiging tot recidiveren dan de overtreeders die veroordeeld werden voor andere feiten (Nieuwkamp en Silverans, 2019).

## Literatuuroverzicht van de bestaande sancties en hun impact op recidive

We hebben een stand van zaken opgemaakt van de impact van de verschillende bestaande maatregelen en interventies op recidive. Het literatuuroverzicht focust op publicaties sinds 2000 en omvat ook studies naar maatregelen in de brede zin, met inbegrip dus van rehabilitatiecursussen en medische of psychologische behandelingen. Studies op basis van zelf-gerapporteerd gedrag en de invloed van de pakkans werden niet opgenomen in de selectie. Zo werden uiteindelijk voor de analyse in totaal negen meta-analyses en zestien artikelen geselecteerd.

De beoordeelde maatregelen zijn:

- Boetes: het effect van boetes op recidive vertoont een gemend beeld, waarbij boetes in sommige instanties zelfs in verband worden gebracht met hogere recidivecijfers. Voor snelheidsovertredingen werd wel een daling van de recidive vastgesteld als gevolg van een structurele verhoging van de boetes.
- Informatie en 'afstandseducatie': het bewijs voor deze maatregelen is gemend. Desondanks werd een bescheiden effect vastgesteld voor de waarschuwingsbrieven, een effect dat gezien moet worden in het licht van de grote reikwijdte en de lage kosten van deze maatregel. Bij een evaluatie van een 'e-learning' interventie tegen recidive van snelheidsovertredingen, werd een tijdelijke afname van recidive vastgesteld (af Wåhlberg, 2011).
- Educatieve en rehabilitatieprogramma's: De educatieve en rehabilitatieprogramma's of de interventies naar de 'Europese norm'<sup>1</sup> bij rijden onder invloed, vertonen een positieve impact op de recidive, vooral als ze zowel informatieve als therapeutische elementen bevatten. In België heeft een quasi-experimenteel onderzoek naar 'Driver Improvement' cursussen rond alcohol gericht op overtreeders een positief effect aangetoond op het risico op recidive (Nieuwkamp en Boudry, 2020).
- Confronterende programma's: voor algemene verkeersovertredingen bleek dat het Amerikaanse 'Drivers Alive' (DA) programma enkel bij vrouwen een kortetermijneffect op de recidive te hebben, bij mannen was helemaal geen effect merkbaar. Bij ROI kan de effectiviteit van de maatregelen moeilijk vergeleken worden door een gebrek aan controlegroepen.
- Intensieve supervisieprogramma's (ISP): de effecten van deze programma's zijn gemengd mager tot onbestaande. Er lijkt evenwel een potentieel positief effect te zijn op recidive indien deze programma's gecombineerd worden met een verplichte therapie die gericht is op de behandeling van de problemen onderliggend aan het alcoholgebruik.
- Rijontzegging: bij algemene verkeersovertredingen lijkt een rijontzegging voor een korte periode, in combinatie met hoge eisen om opnieuw te mogen rijden, doeltreffender om recidive te voorkomen dan een intrekking van het rijbewijs voor een langere periode. Bij rijden onder invloed is uit een studie gebleken dat rijontzegging enkel een effect had op de recidive wanneer deze gecombineerd werd met een boete.
- Combinatie van maatregelen: een vaak aangehaalde, en onbetwiste vaststelling is dat combinaties van maatregelen doeltreffend zijn om recidive te verminderen (bv. Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008), vooral als deze interventies uit meerdere componenten bestaan.
- Alcoholslot: de resultaten van een alcoholslot kunnen in drie categorieën worden opgedeeld: minder recidive bij de installatie; minder recidive bij de installatie, maar niet na het weghalen; minder recidive bij de installatie én na het weghalen. Ook begeleiding (medisch-psychologisch of rehabilitatie) blijkt essentieel, in het bijzonder bij de zware alcoholgebruikers bij wie doorgaans sprake is van een problematiek van afhankelijkheid (Nieuwkamp en Boudry, 2020).
- Speciale rechtbanken: Momenteel bestaan er nog maar weinig evaluatieve studies over deze maatregel, de reeds bestaande studies tonen gemengde resultaten.

## Verkennde kwalitatieve studie – De perspectieven van magistraten en recidivisten

Het verkennende kwalitatieve onderzoek dat in het kader van deze studie werd opgezet, had tot doel om de besluitvormingsprocessen voor het toekennen van straffen in kaart te brengen en de obstakels op te sporen die de magistraten en de recidiverende overtreeders ondervinden. In totaal hebben negen magistraten (zes rechters en drie procureurs des Konings) en twee recidiverende overtreeders aan de studie deelgenomen. Via semigestructureerde interviews en een thematische analyse kon aangetoond worden dat de eerste en voornaamste uitdagingen bij het toewijzen van een geschikte straf te maken hebben met de beperkingen van

<sup>1</sup> meer details in het rapport en in Boets et al., 2008.



het wetgevingsarsenaal, de identificatie van de risicoprofielen en de kennis van de effecten van sancties en hun doeltreffendheid.

Wat de soorten overtredingen betreft, werd rijden onder invloed van alcohol aangewezen als een potentiële indicator van een dieperliggende problematiek (verslaving, kansarmoede, psychische problemen, enz.) die in bepaalde gevallen een gedifferentieerde aanpak vereist. Zo'n aanpak is echter niet altijd mogelijk, gelet op de beperkingen bij het identificeren van de profielen (verslaving, andere problemen, enz.), de beperkingen van het wetgevende kader en de rol van de magistraten. Wat de inbreuken voor snelheidsovertredingen betreft, hebben de voornaamste hinderpalen te maken met de wet- en regelgeving waarover de magistraten beschikken en met het gebrek aan doeltreffendheid van bepaalde sancties, aangezien overtredders recidiveren. Rijden ondanks een vervallenverklaring van het rijbewijs illustreert dan weer dat de middelen waarover magistraten beschikken niet noodzakelijk de mogelijkheid bieden om de intrekking daadwerkelijk te doen naleven.

Wat de identificatie van risicoprofielen betreft, wordt in het strafregister van de beklaagde een heel aantal elementen aangetroffen (identiteit, gerechtelijke antecedenten, pv's van de feiten, aanvullingen bij de processen-verbaal, enz.), zou voor bepaalde profielen een aanvullend medisch, psychisch of sociaal onderzoek relevant kunnen blijken om overtredders naar beter aangepaste sancties te kunnen leiden. Bij sociaaleconomisch kwetsbare profielen, profielen met een hoog risico op recidive of profielen met psychische problemen, blijken bepaalde sancties immers ondoeltreffend zodat ze beter door andere vervangen kunnen worden.

Wat de achtergrond en de ervaringen betreft van de recidivisten die hebben deelgenomen aan de studie, kunnen op basis van de 2 gesprekken die plaatsvonden geen eenduidige conclusies getrokken worden. Toch is het relevant om op te merken dat de eerste overtredder de rol van de sensibiliseringscursus benadrukte in zijn bewustwording van de gevaren van rijden onder invloed, terwijl de tweede, een multirecidivist voor snelheidsovertredingen, het potentieel van confronterende en maatschappelijke maatregelen aanhaalde voor een betere bewustwording van de gevolgen van misdrijven.

## Conclusies en aanbevelingen

Een eerste aandachtspunt betreft de interpretatie en de draagwijdte van de vermelde resultaten op basis van het literatuuronderzoek. De manier waarop de recidive wordt geoperationaliseerd, de selectiebias die inherent is aan deze studies en de beperkte onderlinge vergelijkbaarheid van de resultaten, moeten leiden tot een zekere voorzichtigheid bij de interpretatie van de conclusies. Dit literatuuroverzicht geeft dus voornamelijk een overzicht van de soorten maatregelen en de algemene richtingen van de effecten. Toch blijkt uit de verschillende evaluaties dat de zwaarte van de sancties geen wondermiddel is in de strijd tegen recidive.

De voornaamste conclusies van het literatuur- en wetenschappelijk onderzoek:

- o Maatregelen tegen overdreven snelheid: optrekken van de boetes lijkt maar een beperkt effect te hebben wat recidive betreft, maar biedt wel interessante financiële perspectieven. Educatieve programma's gericht op snelheidsovertredingen die therapeutische en informatieve componenten combineren, vertonen enige effectiviteit, hoewel het bewijsmateriaal erg beperkt blijft.
- o Maatregelen tegen rijden onder invloed: de maatregelen die het meest doeltreffend lijken, zijn de educatieve of rehabilitatieprogramma's, in het bijzonder wanneer deze gepaard gaan met informatieve en therapeutische componenten, een vervallenverklaring van het rijbewijs, of een alcoholslot. Ook de intensieve supervisieprogramma's of een rijontzegging zijn doeltreffend indien deze gepaard gaan met een boete.
- o Maatregelen voor specifieke profielen: relatief weinig studies hebben gekeken naar de effecten van de sancties en maatregelen op specifieke groepen van overtredders (hardnekkige overtredders, jonge recidivisten, enz.). Cognitieve gedragstherapieën en intensieve supervisieprogramma's lijken evenwel significante effecten te hebben op de multirecidive. De combinatie van maatregelen of progressieve sancties (bijvoorbeeld met optellen en aftrekken van punten) biedt ook mogelijkheden.
- o Maatregelen tegen rijden zonder rijbewijs: we hebben geen studies gevonden over maatregelen tegen rijden zonder rijbewijs die voldeden aan de vooraf opgestelde criteria. Rijden zonder rijbewijs gaat echter vaak hand in hand met andere inbreuken (rijden onder invloed, te hoge snelheid, rijden zonder geldig rijbewijs, enz.) en heeft bovendien betrekking op een vrij heterogene groep van overtredders. Bijgevolg lijken sancties en maatregelen die therapeutische en toezichhoudende componenten of een inbeslagname van het voertuig omvatten of de installatie van een alcoholslot of snelheidscontrolesystemen, relevante mogelijkheden te zijn.

De conclusies zouden zich moeten vertalen in de integratie van meer maatregelen of van een rehabilitatieprogramma (met educatieve en therapeutische componenten), in combinatie met andere sancties (zoals intrekking van het rijbewijs of een alcoholslot), in het arsenaal van sancties gericht op de overtreeders, en in maatregelen wat het voertuig betreft, voor wie gereden heeft met ingetrokken rijbewijs.

Op basis van de gegevens die voor het kwalitatief onderzoek werden verzameld, gaan de voornaamste conclusies over de noodzaak (en de wenselijkheid) van informatie en opleiding over de effecten en de doeltreffendheid van de sancties bij de verschillende actoren van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid. Dit aspect zou gebaat kunnen zijn bij regelmatigere evaluaties van de maatregelen en sancties, van hun doeltreffendheid en van hun kwaliteit in de strijd tegen recidive. Die evaluaties zouden ook bijstellingen van de beleidsstrategie mogelijk moeten maken op basis van wetenschappelijke inzichten. Vervolgens zullen bij de strafoplegging, naast de feiten met betrekking tot de inbreuk, ook de persoonlijke kenmerken van de overtreder in rekening gebracht worden en zijn er bepaalde verbeteringen in de samenstelling van het dossier aangebracht om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van het profiel van de overtreder en het risico dat hij of zij op de weg zou kunnen vormen. Bovendien zou, uitsluitend voor profielen waarvan is vastgesteld dat zij een risico lopen, een psycho-medische diagnose of een sociaal onderzoek uitgevoerd kunnen worden om de keuze van de sanctie zo goed mogelijk te bepalen.

# Summary

While sanctions are the final step of the road traffic crime policy strategy, we know very little about their effectiveness and their effects on certain types of offender profiles. However, to improve road safety and, consequently, to tackle recidivism, it is essential to measure the effects of sanctions and to use this knowledge to assign the most appropriate sanction to offenders.

This study starts with the question: to what extent can we develop a more evidence-based sentencing process? Evidence that is both based on assessments of the effects of sanctions (in terms of recidivism) and based on the particularities of offenders' profiles. To circumscribe the number of offences for which we were going to collect evaluations, on the one hand, and to determine whether specific offender profiles exist for which sanction orientations are more appropriate, on the other hand, the research was thus oriented around three questions:

- What are the effects of sanctions on recidivism, with a distinction according to effectiveness, for different types of offences such as drink-driving and speeding?
- Are there specific groups of offenders (e.g., from a certain socio-economic background or with a criminal history) for whom other types of measures are desirable or necessary?
- What specific measures are appropriate to prevent recidivism when driving without a licence?

## Profiles of Belgian offenders and types of offences

Analyses of the phenomenon of recidivism in Belgium have highlighted certain characteristics of the "recidivist" offender: they are most often men born in Belgium and of Belgian nationality, aged 39 on average. Nearly half of these drivers are not married at the time of the offence and more than a third of them have at least one child. Moreover, most repeat offenders had been tried for speeding, driving under the influence of alcohol, and driving without a licence. And 93% of the cases analysed were sentenced by a judge (Nieuwkamp, Sloomans and Silverans, 2017).

There is also a strong correlation between offenders' criminal records and their recidivism rates. In Belgium, 35% of people convicted in 1995 already had one previous conviction for driving, 18% had two and 10% had three (Nieuwkamp and Silverans, 2019). Moreover, the sentence imposed, and the sex of the defendant play a significant role in the risk of reoffending (Nieuwkamp and Silverans, 2019; Nieuwkamp and Boudry, 2020). And the socio-economically more precarious profiles appear to be profiles with a higher risk of recidivism (Nieuwkamp et al., 2017).

For driving under the influence of alcohol, in terms of offender profiles, in 2018 it was established that it is more often men (31%, compared to 17% for women), drivers aged between 25-34 years (29%), and Walloons (30%) significantly more than Flemings (20%) who report driving while possibly over the authorised limit (see Schinckus et al., 2021). In addition to these characteristics, it should be emphasised that this group of offenders is nevertheless a much more heterogeneous group than it appears, especially with regard to the type of alcohol consumption or the reasons for this consumption. This heterogeneity and these particularities must be considered when attributing sanctions. Speeding, the most common traffic offence recorded by the police (over 4 million offences in 2019), is the most socially and personally accepted risk behaviour. Again, it appears that this risk behaviour is more frequent among men, young (25-34 years old), and from higher social classes (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe and Pelssers, 2020).

The group of unlicensed offenders is a rather heterogeneous group. It consists of both drivers who have been disqualified from driving (temporarily or permanently, following a court decision) and drivers who do not have a licence, or no valid driving licence. For the former, the phenomenon of driving despite a disqualification demonstrates the limits of the disqualification measure and its suitability for removing risky profiles from the road. Moreover, offenders caught despite a driving disqualification tend to reoffend more often and more quickly than offenders convicted of other offences (Nieuwkamp and Silverans, 2019).

## Review of the literature on existing sanctions and their effects on recidivism

An overview of the existing measures and interventions effects in terms of recidivism was drawn up. The selection of the literature focused on publications since 2000 and included studies on measures taken in the broad sense, including rehabilitation courses, medical or psychological treatments. Studies based on self-reported behaviour and the influence of the risk of being caught were not included in the selection. A total of nine reviews/meta-analyses and sixteen articles were included in the analysis.

The measures evaluated are

- Fines: the effect of fines on recidivism presents a mixed picture, with fines even being associated with more recidivism. For "speeding", a decrease in recidivism for speeding was found following a structural increase in fines.
- Information and "distance education": the evidence is mixed. However, a modest effect was found for warning letters, and this effect should be considered in light of the wide reach and low costs associated with this measure. For 'speeding', the evaluation of an e-learning intervention on speeding recidivism indicated that there was a temporary reduction in recidivism (af Wåhlberg, 2011).
- Educational and rehabilitation programmes: Studies on the impact of educational programmes or courses on recidivism present a mixed picture. But DUI educational or rehabilitation programmes or 'European Standard' DUI interventions have a positive impact on recidivism, especially if they contain both informative and therapeutic elements. In Belgium, a quasi-experimental study of Driver Improvement Alcohol courses for drink-driving offenders showed positive effects on recidivism risk (Nieuwkamp & Boudry, 2020).
- Confrontational and scary programmes: For 'general traffic offences', the US Drivers Alive (DA) programme was found to have a short-term effect on recidivism for women only, not at all for men. For the CSI, the effectiveness of these measures is difficult to compare (due to the lack of control groups).
- Intensive Supervision Programmes (ISP): mixed or no results. But potential positive effects on recidivism if combined with compulsory therapy targeting treatment for alcohol use disorders.
- Driving disqualifications: For "general traffic offences", short-term driving disqualifications appear to be more effective on recidivism than longer licence suspensions with high re-qualification requirements. For the DUI, however, one study found that driving disqualifications alone had no effect on recidivism, but only in combination with a fine.
- Combination of measures: A frequently mentioned and uncontradicted finding is that combinations of measures are effective in reducing recidivism (e.g., Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008), in particular, if these are multi-component interventions.
- Alcohol interlocks: The evidence for alcohol interlocks is broken down into three categories: less recidivism at installation; less recidivism at installation, but not after removal; less recidivism at installation and after removal. Support (medical-psychological or rehabilitation) also appears to be essential, particularly for heavy alcohol users where there is generally a question of dependence (Nieuwkamp and Boudry, 2020).
- Specialised courts: Mixed results and few evaluative studies on this measure.

### **Exploratory qualitative research - Magistrates and recidivists' perspectives**

The aim of the qualitative and exploratory research carried out as part of this study was to highlight the sentencing processes and obstacles encountered by magistrates and repeat offenders. A total of nine magistrates (six judges and three prosecutors) and two repeat offenders took part in the study. Through semi-structured interviews and thematic analysis, it was revealed that the first and most important challenges in the process of assigning an appropriate sentence are the limitations of the legislative arsenal, the identification of risk profiles, and the knowledge of the effects of sanctions and their effectiveness.

About the types of offences, driving under the influence was singled out as a potential indicator of deeper underlying problems (addiction, precariousness, psychological distress, etc.) and requiring, in some cases, a differentiated approach which is not necessarily possible due to the limits in identifying profiles (addiction, other disorders, etc.), the limits of the legislative framework and of the role of magistrates. With regard to speeding offences, the main obstacles relate to the legislative arsenal available to magistrates and the lack of effectiveness of certain sanctions as offenders re-offend. Driving despite a disqualification revealed that the means available to magistrates do not necessarily allow for "effective" enforcement of the disqualification.

Concerning the identification of risk profiles, although many elements can be found in the criminal record of defendants (identity, criminal record, records of offences, supplements to records, etc.), for certain profiles, an additional medical or psychological examination or even a social investigation would be relevant in order to be able to direct offenders towards more appropriate sanctions. For socio-economically precarious profiles, profiles with a high risk of recidivism or profiles with psychological disorders, certain sanctions are ineffective, whereas others could be implemented.

As for the backgrounds and experiences of the recidivists who took part in the study, no unambiguous conclusions can be drawn from the two interviews conducted. However, it is relevant to note that the first offender highlighted the role of the awareness-raising course in his awareness of the dangers of DUI while the second, a repeat offender for speeding, notified the relevance of confrontational measures and measures with a societal scope as a greater opportunity for awareness-raising.

## Conclusions and recommendations

A first point of attention must be established concerning the interpretation and scope of the results mentioned based on the literature review carried out in the context of this study. The way in which recidivism is operationalised, the selection biases inherent in the studies and the limits to the comparability of the results between them must lead to a certain caution in the interpretation of the conclusions. This literature review therefore mainly provides an overview of the types of measures and the general directions of the effects. However, through the various evaluations included in this study, it is relevant to note that the severity of sanctions is not a panacea for combating reoffending.

The major conclusions of the literature review are:

- Speed measures: Increased fines seem to have limited effect in terms of recidivism but represent interesting financial benefits.
- Measures for driving under the influence of alcohol: the most effective measures appear to be educational or rehabilitative programmes, particularly if they are accompanied by informative and therapeutic components or if they are accompanied by a driving disqualification; intensive supervision programmes; and driving disqualification if combined with a fine. The evidence on the effects of breathalysers appears mixed and limited in time.
- Measures for specific profiles: relatively few studies have looked specifically at the effects of sanctions and measures on specific groups of offenders (persistent offenders, young recidivists, ...). However, based on the literature review, it appears that cognitive-behavioural therapies and intensive supervision programmes have significant effects on multi-recidivism. Combinations of measures or progressive sanctions (e.g., points) also offer opportunities.
- Measures for unlicensed driving: No studies were found on measures against unlicensed driving that met the predefined criteria. However, as unlicensed driving often goes hand in hand with other offences (driving under the influence, speeding, driving without a valid licence, etc.) and concerns a heterogeneous group of offenders, it seems that sanctions and measures incorporating therapeutic, supervision/monitoring components and vehicle confiscation or the installation of ETADs or speed control systems would be relevant opportunities.

These findings would result in the inclusion of more rehabilitation measures or programmes (with educational and therapeutic components), in combination with other sanctions (such as disqualification or breathalysers), in the arsenal of sanctions for offenders, as well as vehicle-related measures for disqualified drivers.

Based on the data collected by the qualitative research, the main conclusions concern, firstly, certain limits of the legislative arsenal available to magistrates (limits which do not always allow for the most appropriate penalty possible). Secondly, on the need for information and training on the effects and effectiveness of sanctions between the different actors in road safety criminal policy. This aspect could be fed by more regular evaluations of the measures and penalties, their effectiveness, and their quality in preventing re-offending. These evaluations would also allow for evidence-based adjustments to the policy strategy. Thirdly, in the sentencing process, in addition to the facts of the offence, it is also the personal characteristics of the offender that will come into play and some improvements to the file have been identified to build up the most complete "picture" of the offender's profile and the "risk" he or she might represent on the road. In addition, and only for profiles determined to be at risk, a psycho-medical diagnosis or a social investigation could be carried out to orientate the choice of the court and the sanction.

## Terminologie

### ASP

Alcoholslotprogramma (Frans: Programme d'éthylotest anti-démarrage)

### Bloedalcoholconcentratie (BAC)

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

### DA

Drive ALIVE is een interactief programma gebaseerd op wetenschappelijk bewijsmateriaal. Het is ontwikkeld als een alternatief voor de traditionele praktijken bij veroordelingen. De doelstelling van het programma is om jongeren (adolescenten) op te voeden en te sensibiliseren rond de draagwijdte en de omvang van de gevolgen van afwijkende gedragingen aan het stuur van een wagen.

### DI

Driver Improvement. Een verbeteringscursus die gebruikt wordt als een alternatieve educatieve maatregel voor verkeersovertreders.

### EMA

Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer. EMA is bedoeld voor ervaren chauffeurs met een bloedalcoholconcentratie tussen 1,0‰ en 1,8‰ (of tussen 0,8% en 1,3%, als het om jonge chauffeurs gaat). De cursus neemt veertien uur in beslag, verspreid over drie dagen en eindigt met een tweede individuele cursus. Tijdens de lessenreeks krijgen de deelnemers informatie over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer. Daarnaast wisselen ze ervaringen uit en werken actief aan hun opdrachten.

### EMG

Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer. Het concept van de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer wordt toegepast in Nederland bij zware, niet-alcoholgerelateerde inbreuken. Hij wordt opgelegd voor snelheidsovertredingen en voor personen die zich opeenvolgende keren schuldig hebben gemaakt aan risico-en/of agressief gedrag.

### ETAD

Ethylotest anti-démarrage (Nederlands: alcoholslot).

### ISP

Intensief supervisieprogramma (Intensive Supervision Program). Dat is een alternatieve maatregel voor opsluiting voor overtreeders die dronken hebben gereden.

### LEMA

Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer. Het betreft een educatieve maatregel bestemd voor plegers van lichte overtredingen op het vlak van alcoholgebruik: tussen 0,5% en 0,8%, voor beginners en tussen 0,8% en 1,0%, voor ervaren chauffeurs. In twee sessies wordt informatie verstrekt over het effect van alcohol op het organisme en op het autorijden.

### Mach-database

Nationale gegevensbank die gebruikt worden door de parketten van de politie (Mach = Mammouth at Central Hosting).

### MASEP

Het Mississippi Alcohol Safety Education Program is een verbeteringsprogramma voor chauffeurs op de schaal van de Amerikaanse staat Mississippi. Het is verplicht voor wie een eerste veroordeling opliep voor rijden onder invloed.

## **OI**

Onmiddellijke inning.

## **PV**

Proces-verbaal.

## **Recidive**

Vaststelling van een strafbaar gedrag dat volgt op het oorspronkelijke feit. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen specifieke, speciale en algemene recidive.

- Specifieke recidive: herhaling van hetzelfde gedrag waarvoor de overtreder veroordeeld werd, bv. een nieuwe veroordeling voor rijden onder invloed van alcohol.
- Speciale recidive: als een persoon bijvoorbeeld initieel veroordeeld werd voor rijden onder invloed van alcohol en later bijvoorbeeld voor vluchtmisdrijf, spreken we over 'speciale recidive'. Bij speciale recidive is het referentiekader belangrijk. In dit voorbeeld heeft het kader betrekking op verkeersovertredingen en de initiële veroordeling is niet gelijk aan die van de recidive, maar beide inbreuken vallen onder dezelfde noemer van de verkeersovertredingen.
- Algemene recidive: wanneer de nieuwe feiten niet specifiek of speciaal zijn. Met andere woorden, als er sprake is van recidive van een strafbaar gedrag. In het bovenstaande voorbeeld zou het kunnen dat de persoon een nieuwe veroordeling oploopt voor vrijwillige slagen en verwondingen.

## **ROI**

Rijden onder invloed

## **VICTIM IMPACT PANEL (VIP)**

De doelstelling van het VIP-programma (Victim Impact Panel) is om overtreeders te helpen om de blijvende en langetermijnegevolgen van het rijden in dronken toestand te erkennen en te verinnerlijken. De cursussen zijn gericht op inzicht in hun gedragingen en op een blijvende indruk die leidt tot nieuwe kennis en gedragsverandering en om toekomstige inbreuken te voorkomen. Die programma's omvatten over het algemeen getuigenissen van overlevenden of familieleden van de slachtoffers, om empathie uit te lokken en er een standpunt tegenover in te nemen.



# 1 Inleiding

Via zijn strafrechtelijk beleid inzake wegverkeer voert België maatregelen en middelen in om toe te zien op de naleving van de verkeersregels en om het aantal gewonden en doden op onze wegen te verminderen. Handhaving vindt plaats door middel van verkeerscontroles (op het niveau van de politie), vervolging (op het niveau van het parket) en sancties (op het niveau van de rechtbank) (Adriaensen et al., 2015; Sloomans, 2018). De basisgedachte achter de toepassing van sancties is dat via gepaste veroordelingen en een coherent strafrechtelijk beleid, ongewenst gedrag (vrijwillig of onvrijwillig) en risicogedrag van chauffeurs dat tot verkeersongevallen kan leiden, kan worden bestreden.

In 2019 kwam een verklaring van de Europese Commissie over het inzetten van sancties in het wegverkeer tot de volgende conclusies: *'Sanctions are considered to be an essential element of effective enforcement. The possibility of a sanction ascertains the deterrent effect of enforcement. Despite the essential role, the effects of sanctions are still fairly unknown.'* (Europese Commissie, 2019<sup>2</sup>). Naar aanleiding van deze constatering moet worden opgemerkt dat de kennis over de doeltreffendheid van bepaalde soorten sancties, zoals sensibiliseringscursussen, psychisch-medische onderzoeken, herintegratieproeven of alcoholsloten, zijn beperkt. Bovendien blijkt dat in deze evaluaties onvoldoende aandacht wordt besteed aan de effecten van sancties in relatie tot de kenmerken van daderprofielen, zoals het sociaal-demografische profiel of het recidiveprofiel (voor specifieke, bijzondere of algemene recidive, al dan niet in combinatie met andere vormen van criminaliteit, enz.).

Een betere kennis van de effecten van sancties in termen van recidiverisico's en sociaal-demografische en/of criminele profielen zou helpen bepalen welke sancties het meest geschikt zijn voor de daders. Daarom hebben wij deze studie verricht om de eerste resultaten te verzamelen van evaluaties van toegepaste maatregelen en interventies op het gebied van het wegverkeer en de mogelijkheden die zich voordoen om recidivisten een passende sanctie op te leggen. Daartoe stelden wij de onderzoeksvraag die de leidraad vormde voor deze studie: "In hoeverre zou het mogelijk zijn om een meer evidence-based besluitvormingsproces in te voeren bij het opleggen van straffen?" Bewijsmateriaal dat zowel gebaseerd moet zijn op evaluaties van de effecten van sancties (in termen van recidive) als op de bijzonderheden van daderprofielen. Om enerzijds het aantal misdrijven te omschrijven waarvoor wij evaluaties zouden verzamelen en anderzijds na te gaan of er specifieke daderprofielen bestaan en voor welke sanctierichtingen meer geschikt zijn, werd het onderzoek georiënteerd rond drie vragen:

- *Wat is de impact van sancties op de recidive, met een onderscheid naargelang effectiviteit voor verschillende soorten van overtredingen, zoals alcohol achter het stuur en snelheidsovertredingen?*
- *Bestaan er specifieke groepen van verkeersovertreders (bijvoorbeeld afkomstig uit een bepaald sociaaleconomisch milieu of met een crimineel verleden), voor wie andere soorten van maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn?*
- *Welke specifieke maatregelen kunnen genomen worden om recidive bij het rijden zonder rijbewijs te voorkomen?*
- 

Na een contextualisering van het Belgische strafrechtelijke beleid inzake verkeersveiligheid en de doelstelling van de sancties, beoogt dit rapport een stand van zaken op te maken van de bestaande sancties en de effecten ervan. Dat doen we aan de hand van een overzicht van de (internationale) wetenschappelijke en grijze literatuur. Dit literatuuronderzoek wordt uiteengezet in hoofdstuk 3 van dit rapport. Het heeft tot doel om de meest efficiënte of geschikte sancties tegen recidive te beoordelen aan de hand van drie specifieke onderzoeksvragen over alcohol aan het stuur en snelheid, de profielen van de overtreders en rijden zonder rijbewijs.

In een tweede stap, ter aanvulling van het literatuuronderzoek, werd een verkennende kwalitatieve studie uitgevoerd bij Belgische magistraten en recidiverende verkeersovertreders. Dat kwalitatieve onderzoek vormt een verkennende stap om een licht te werpen op enerzijds de selectiemechanismen van sancties vanuit het perspectief van rechters en procureurs en anderzijds op het perspectief van de recidiverende personen die

---

<sup>2</sup>Bron:

[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/speed\\_enforcement/measures\\_to\\_support\\_speed\\_enforcement/appropriate\\_sanctions\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/measures_to_support_speed_enforcement/appropriate_sanctions_en)



door de sancties getroffen worden. Alle resultaten van deze verkennende fase worden in hoofdstuk 4 van dit rapport gepresenteerd.

## 2 Belgische context en wettelijke recidive

### 2.1 De besluitvorming rond het verkeersveiligheidsbeleid

In 2019 stelde de Belgische politie 5.518.901 verkeersovertredingen vast, waarvan 4.039.038 snelheidsovertredingen, 51.283 overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol en 37.978 rijbewijsovertredingen<sup>3</sup>. Hoewel verkeersmisdrijven een van de grootste bronnen van geschillen vormt, hebben we het hier enkel over het zichtbare gedeelte van de overtredingen die op de Belgische wegen werden gepleegd. Het volume aan vaststellingen hangt bijna uitsluitend samen met de waakzaamheid van de politie (en de diverse controletechnologieën) en zou dus hoger kunnen liggen als er nog meer politiecontroles zouden plaatsvinden.

Achter die verkeersovertredingen gaat een hele reeks van gedragingen of onaangepaste handelingen schuil waarvan de gevolgen dramatisch kunnen zijn. Studies naar verkeersongevallen hebben aangetoond dat in bijna 90% van de gevallen het menselijk gedrag, al dan niet vrijwillig, een overheersende rol speelt terwijl de omgevingsfactoren goed zijn voor 10 tot 30% van de gevallen en het voertuig voor 5 tot 10% van de gevallen (zie hiervoor onder meer Slootmans en Daniels, 2017). Om dus de verkeersveiligheid te verbeteren en ongewenst gedrag op de weg tegen te gaan, staat in het strafrechtelijke beleid inzake wegverkeer een geheel van maatregelen en middelen ter beschikking. Die maatregelen en middelen zijn erop gericht om het naleven van het verkeersreglement af te dwingen of te voorkomen dat het overtreden wordt. Ze worden opgelegd aan de hand van controles en sancties.

Het strafrechtelijke beleid inzake verkeersveiligheid stemt overeen met de vertaling van een globale strategie die sensibilisering, controles en sancties combineert, met als uiteindelijke doel om het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden. In organisatorische termen bestaat het strafrechtelijke beleid inzake verkeersveiligheid uit drie belangrijke schakels. Elke schakel draagt bij tot de uitvoering van de globale strategie. De drie schakels vormen een ketting: toezicht door de politie, vervolgingen door het parket en sancties door de rechtbank. Het eindpunt van de controle op het naleven van de verkeersregels is in de meeste gevallen het opleggen van een straf. Deze besluitvormingsketen zorgt ervoor dat de weggebruikers zich veiliger gedragen door bepaald (ongewenst) gedrag te bestrijden en/of nieuw (gewenst) gedrag met technische, educatieve/communicatieve en juridische middelen te bevorderen. Daarbij wordt gerekend op informatie (over de geldende regels), opleiding (praktische en theoretische rijles, over de gevolgen van inbreuken) en het hanteren van een wetgevend kader (dat de controles en de sancties regelt) (Adriaensen et al., 2015).

#### 2.1.1 De besluitvormingsketen

Sinds 2009 staat de eerste schakel van de besluitvormingsketen, de lokale en federale politie, gezamenlijk in voor de opdrachten rond het controleren van de verkeersveiligheid. In principe onderscheiden we in het werk van de politie (federaal en lokaal) 4 assen<sup>4</sup>:

- o het voeren van preventieve en repressieve acties inzake de naleving van de verkeersregels;
- o de verkeersregeling in geval van ernstige en onverwachte verstoring van de mobiliteit;
- o het vaststellen van verkeersongevallen;
- o het verstrekken van advies aan de bevoegde overheden inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.

De mate waarin deze assen aan bod komen, hangt af van de strategie van het strafrechtelijke beleid van het arrondissement waartoe de politiezone behoort. Bovendien werkt de politie via deze verschillende opdrachten mee aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid en het Nationaal Veiligheidsplan die ook moeten bijdragen aan een daling van het aantal verkeersslachtoffers<sup>5</sup>. Precies om aan die strategische doelstellingen tegemoet te komen, leggen wettelijke bepalingen de regels vast op het vlak van controles, opsporing en sanctie.

<sup>3</sup> [http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/assets/pdf/verkeersstatistieken/nationaal/overtredingen\\_routieres\\_2019\\_national.pdf](http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/assets/pdf/verkeersstatistieken/nationaal/overtredingen_routieres_2019_national.pdf) (geraadpleegd op 6 november 2020).

<sup>4</sup> [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2009101605&table\\_name=wet](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2009101605&table_name=wet) (geraadpleegd op 9 november 2020).

<sup>5</sup> [https://www.jobpol.be/sites/default/files/downloads/FR\\_DAH\\_08-08-2018%20bis.pdf](https://www.jobpol.be/sites/default/files/downloads/FR_DAH_08-08-2018%20bis.pdf) (geraadpleegd op 9 november 2020).

In de praktijk zal een inbreuk die door de politie wordt vastgesteld doorgaans worden afgehandeld via een onmiddellijke inning (OI). Zodra de inning werd betaald, vervalt de strafvordering. In het geval van ernstige overtredingen<sup>6</sup> of een opeenstapeling van overtredingen, stelt de politie een proces-verbaal (PV) op dat ter beslissing wordt voorgelegd aan het parket (Kluppels, 2017). Het parket is de tweede actor in het strafrechtelijke beleid inzake verkeersveiligheid.

De tweede schakel van de ketting, het parket, vertegenwoordigt de samenleving en verdedigt haar belangen. Op strafrechtelijk gebied is het de rol van het parket om strafbare feiten te onderzoeken en, indien nodig, de daders voor de rechter te brengen. Naast vervolgingen voor de rechtbanken (via een dagvaarding), heeft het parket ook de mogelijkheid om andere manieren voor te stellen om de inbreuk te behandelen. Dat kan door een strafbemiddeling, schikking of seponering<sup>7</sup>. De seponering kan uitgesproken worden als een pv niet correct werd opgesteld of als vervolging na onderzoek niet relevant blijkt te zijn. Een schikking wordt voorgesteld om vervolging voor de rechtbank te vermijden. De bemiddeling in strafzaken past in het kader van de alternatieve maatregelen. Het kan gaan om een werkstraf, een medische behandeling of een opleiding. Die laatste behoort tot de rehabilitatiemaatregelen. Tot slot zijn er de dagvaardingen die vereist zijn indien de betrokken personen eerdere voorwaarden niet hebben nageleefd of bij zeer zware overtredingen (Kluppels, 2017).

De laatste schakel bestaat uit de rechtbank en het hele wetgevende arsenaal. De rol van het gerecht (en de rechter) bestaat erin zich uit te spreken over de dossiers door in hun besluitvorming rekening te houden met een hele reeks elementen: de feiten (de ernst ervan en de omstandigheden), het strafrechtelijke verleden en de specifieke situatie van de betrokkene. Het is van essentieel belang dat bij de strafbepaling, de sanctie binnen de context van de feiten zo goed mogelijk afgestemd is op de overtreder. De rechter beschikt over een ruim arsenaal aan sancties en een geheel van modaliteiten (zoals opschorting, vrijspraak, rijontzegging op bepaalde dagen, enz.) om een sanctie op maat uit te spreken (Nieuwkamp en Silverans, niet-gepubliceerd). Het juridische kader voorziet dus in een geheel van straffen die erop gericht zijn om overtredders een gepaste sanctie op te leggen, dat wil zeggen aangepast aan de ernst van de feiten en de situatie van de betrokkene. Binnen die verschillende straffen moet een onderscheid gemaakt worden tussen de hoofdstraf en de bijkomende straf. De hoofdstraf kan bestaan uit een geldboete (de belangrijkste sanctie), een werkstraf of gevangenisstraf en kan effectief of voorwaardelijk zijn. De bijkomende straf kan enkel in combinatie met een hoofdstraf uitgesproken worden en is erop gericht zo aangepast mogelijk te reageren tegenover de overtreder (Adriaensen et al., 2015). Ze neemt hoofdzakelijk de vorm aan van veiligheidsmaatregelen zoals een vervallenverklaring van het rijbewijs, confiscatie, of immobilisatie.

De rechter kan ook beslissen om de straf gepaard te laten gaan met een gedeeltelijk of volledig uitstel al dan niet voorwaardelijk, dat wil zeggen afhankelijk van het naleven van bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld het volgen van een specifieke opleiding). Zij of hij kan de uitspraak opschorten, geheel of gedeeltelijk. Dat valt dan binnen het bestek van de gewone opschorting of de probatie-opschorting die gepaard gaat met een proeftermijn van één tot vijf jaar (bij nieuwe inbreuken binnen de uitgesproken termijn kan de opschorting van het vonnis ingetrokken worden). Tot slot heeft de rechter ook de mogelijkheid om de overtreder vrij te spreken.

Het proces van de strafbepaling volgt ook het principe van individualisering van de bestraffing. Dat principe leidt het hele strafproces van de fase van de strafbepaling tot de uitvoering door de gerechtelijke autoriteiten op te dragen de modaliteiten van de uitgesproken en vervolgens uitgevoerde straf te personaliseren. (Dubourg, 2016). Het gaat er immers niet alleen om de overtreder een straf toe te kennen, de rechter moet ook garant staan voor het naleven van de verschillende doelstellingen die aan de straf worden gekoppeld zoals het straffen van de veroordeelde op een manier die de samenleving beschermt, recidive voorkomt, maar ook de (re-)integratie van de veroordeelde bevordert (Dubourg, 2016). Name dankzij het evenredigheidsbeginsel heeft de rechter de mogelijkheid om de straf te kiezen tussen een minimum en een maximum, om rekening te houden met verzachtende of verzwarende omstandigheden en om uitstel of opschorting van uitspraak toe te kennen. De rechter kan dus de straf individualiseren door de straf op te leggen die hij proportioneel acht aan het geheel aan elementen waarover zij of hij beschikt.

Bij de elementen (bewijzen) waarop de rechter zich baseert, speelt het strafregister een doorslaggevende rol, hoofdzakelijk om uit te maken of hier sprake is van recidive. Nochtans heeft ook deze bron haar beperkingen: "het centraal strafregister bevat alleen de definitieve uitspraken. Het zegt dus niets over individuen die

<sup>6</sup> Zoals overtredingen van de vierde graad, snelheidsovertredingen boven 30 km/u in de bebouwde kom, zone 30, rond scholen en in woonerven, en van meer dan 40 km/u op andere wegen, rijden onder invloed met meer dan 0,35 mg/UAL ... (voor meer informatie, zie <https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales> (geraadpleegd op 30 november 2020).

<sup>7</sup> Niet-exhaustieve lijst.

overtredingen beginen maar die het gerecht ongemoeid liet, noch over diegenen van wie het dossier niet tot bij de bodemrechter geraakt is en het voorwerp heeft uitgemaakt van een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De gegevensbank is dus het resultaat van de zichtbaarheid van de feiten en van de processen van verdaging en selectiviteit die eigen zijn aan de strafbedeling in het strafrecht<sup>8</sup>.” (Maes, Mine en Robert, 2015). De rechter beschikt ook over het proces-verbaal met alle door de politie opgestelde elementen betreffende de feiten (getuigenissen, verklaringen, vaststellingen, enz.) en, indien van toepassing, de onderzoeksplicht.

Het is van belang om hier te benadrukken dat het proces van straftoekenning door de rol van de rechter, de keuze van de sanctie en de kwaliteit van het proces een niet-verwaarloosbaar element vormt in het parcours van de overtreder. In dit verband wijst Maes (2016) op het belang van de vorm van de eerste sanctie (in het bijzonder bij gevangenisstraffen) voor het opbouwen van een soort van immuniteit voor de ontradende functie van sancties. Tait (2001) wees erop dat een aantal elementen een positieve invloed kunnen hebben op de ervaring van de overtreder en op die manier een grotere bewustwording en responsabilisering in de hand kunnen werken. Die elementen zijn onder meer de snelheid van de behandeling tussen de vaststelling van de overtreding en het bekendmaken van de sanctie, de empathie van de rechter, het gevoel van een rechtvaardige behandeling bij de overtreder, enz.

## 2.1.2 De doelstelling van de sancties

De rechter heeft als opdracht om de meest geschikte straf voor de overtreder te selecteren. De uiteindelijke doelstelling van de handhaving ervan is immers om de overtreder ertoe aan te zetten de inbreuken niet te herhalen en bijgevolg de verkeersveiligheid te verhogen. Om te begrijpen in welk opzicht een sanctie gepast kan zijn, moet men even stilstaan bij de functies die de sancties vervullen in het kader van het verkeersreglement en de strijd tegen recidive.

De sanctie vervult verschillende niet-exclusieve functies, waarvan het uiteindelijke doel erin bestaat het gedrag van de overtreder te veranderen opdat deze geen misdrijven meer begaat herhaalt. Of het nu gaat om om een dwingende maatregel, ontrading of rehabilitatie, de vormen en doelstellingen van sancties zijn geëvolueerd doorheen de tijd naargelang de sociaalpolitieke en sociaaljuridische context of de strategie die door het strafbeleid wordt aangenomen (Giumelli, 2013).

Zoals Adriaensen, Kluppels en Goldenbeld (2015) duidelijk maken is een van de eerste en de meest gangbare functies de ontradende rol van de sanctie (en van de controles die eraan voorafgaan). Volgens een klassieke benadering bevorderen de dreiging van straf en de bijbehorende vrees het naleven van wet- en regelgeving en dus de preventie van criminele handelingen (Paternoster, 2010 in Poirier, 2017). De effectiviteit van het ontradende aspect van de sancties berust op drie concepten: de strengheid, de zekerheid en de snelheid (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975 in Poirier, 2017). De strengheid verwijst naar de proportionaliteit tussen de sanctie en het gepleegde misdrijf. De zekerheid stemt overeen met de waarschijnlijkheid dat de sanctie zal toegepast worden. De overtreder moet de overtuiging hebben dat hem een straf zal opgelegd worden, anders heeft de dreiging van een sanctie geen nut. Tot slot gaat de snelheid over de tijd die nodig is om de straf op te leggen. Een straf die te ver verwijderd is in de tijd riskeert geen ontradend effect te hebben (Poirier, 2017). Met andere woorden, hoe zekerder, sneller en strenger een sanctie, hoe meer de burger de neiging zal hebben om de regels te respecteren. De interactie tussen die elementen mag evenmin verwaarloosd worden: als sancties te mild zijn, hebben snelheid en zekerheid weinig effect (SWOV, 2013; Adriaensen et al., 2015). In België wordt de ontradende rol van de sancties hoofdzakelijk ingevuld door geldboetes en/of rijontzegging op te leggen (Kluppels, 2017).

Anderzijds wordt de ontradende rol van sancties ook verzekerd door het subjectieve risico<sup>9</sup>: de pakkans of de kans om geverbaliseerd te worden. In dit verband spelen bewaking door de verkeerspolitie en de zichtbaarheid van hun toezicht een cruciale rol in de effectiviteit van het ontradende effect (preventief). Hoe sterker de

<sup>8</sup> Vertaling van de auteurs : « Le Casier judiciaire central ne contient que des décisions définitives, il ne dit donc rien à propos des individus qui ont commis des infractions et n'ont jamais été inquiétés par la justice, ni à propos de ceux dont le dossier n'a pas abouti devant le juge du fond et fait l'objet d'une décision coulée en force de chose jugée. La base de données résulte donc de la visibilité des faits comme des processus de renvoi et de sélectivité propre au système d'administration de la justice pénale. » (Maes, Mine et Robert, 2015).

<sup>9</sup> “Door slim te opereren in de zichtbaarheid van de controles en over de handhaving te communiceren in de media kan de handhaver bij verkeersdeelnemers gevoelsmatig een grotere pakkans creëren dan de objectieve pakkans. Dit gevoel dat er een redelijke kans is om gecontroleerd te worden voor een overtreding, is de subjectieve pakkans.” (Adriaensen et al., 2015)

perceptie van de pakkans en de kans om gestraft te worden, hoe meer het ontradende effect aanwezig zal zijn (Adriaensen et al., 2015; Poirier, 2017).

Ontradende maatregelen (sancties of controles) volstaan echter niet om misdrijven te voorkomen enkel door de schrik waarmee ze gepaard gaan. Ook instemming met de maatregelen, regels en normen is noodzakelijk (Poirier, 2017). De hoofdrol wordt hier gespeeld door het normatieve aspect dat kennis van en instemming met de regels vervullen. Als de regels gekend zijn (en aanvaard worden) zullen ze ook gemakkelijker nageleefd worden, indien ze aansluiten bij de normen en waarden van de gebruikers en van de samenleving. Deze normatieve benadering onderstreept ook de aanzienlijke invloed op de effectiviteit van de sancties die kan uitgaan van enerzijds de moraliteitsgraad van de betrokkene en anderzijds de sociale omgeving (sommige auteurs hebben het hier zelfs over informele ontrading) (Poirier, 2017). Toch lijken bepaalde sociale trends, zoals de individualisering van de samenleving, de invloed van de sociale omgeving op het gedrag van de burger af te zwakken (Adriaensen et al., 2015).

Tot slot doet een sanctie ook dienst als represaillemiddel (de overtreder laten boeten voor zijn daden) als de regels toch overtreden worden. In het geval van het wegverkeer bestaan de represaillemaatregelen meestal uit gevangenisstraffen of rijontzegging. Maar die represaillemiddelen zijn maar in beperkte mate relevant bij de preventie van inbreuken. Overtreders daadwerkelijk uit de samenleving halen, gebeurt maar zelden, zodat ook daar niet veel heil van te verwachten is voor de verkeersveiligheid (SWOV, 2013).

Volstaan die functies om op een efficiënte manier de strijd met recidive aan te binden? Studies over recidive hebben de beperkte impact aangetoond van de klassieke sancties, en in bepaalde mate ook van hun (specifieke en algemene) ontradende functies. Daarom moeten we ons buigen over een van de laatste functies van sancties, die waarvan de intrinsieke rol erin bestaat in te spelen op het gedrag. Deze laatste functie is enkele decennia geleden opgedoken toen de sociaalpolitieke context waarbinnen sancties werden opgelegd het mogelijk maakte om de nadruk geleidelijk te verleggen in de richting van begrippen als herstel en rehabilitatie. De overtreder moet de aangerichte schade 'herstellen' (Adriaensen et al., 2015; Kluppels, 2017) en opnieuw de gepaste attitudes en gedragingen aanleren voor in het verkeer (Brion et al., 2018). Dat heeft zich vertaald in het invoeren van zogenoemde alternatieve maatregelen. Zoals Ploeg en de Beer (1993) dit hebben uitgewerkt wordt bij de toekenning van die alternatieve maatregelen meer de nadruk gelegd op de responsabilisering van de dader die een actievere rol krijgt in het geheel van het proces. De overtreder krijgen een grotere verantwoordelijkheid voor hun eigen handelingen wat ervoor zorgt dat het gewenste gedrag vaker aan de dag gelegd wordt. De overtreder krijgt de mogelijkheid om in de toekomst op eigen initiatief gepast te reageren op situaties waarin hij of zij zich vroeger gedragen zou hebben in strijd met de regels. Deze maatregelen zijn ook gericht op het vergroten van de sociale verantwoordelijkheid in het wegverkeer. Met andere woorden, om zich bewust te worden van het eigen gedrag tegenover andere weggebruikers (Brion et al., 2018).

## 2.2 De kwestie van de recidive in België

Aangezien het volume aan vaststellingen door de politie ons niet echt informeert over het reële aantal inbreuken dat automobilisten begaan maar enkel over diegene die vastgesteld worden, is het een legitieme bezorgdheid om zich vragen te stellen bij de effectiviteit van de door de rechtbanken uitgesproken sancties in het controleren van dat grote aantal zaken (Renouard, 2000). Wat die finaliteit van de sanctie betreft, lijkt de ontradende rol van sancties te volstaan opdat tal van mensen nalaten (vrijwillige) inbreuken te plegen op het verkeersreglement (Kluppels, 2015; 2017). Helaas stellen we vast dat de specifieke ontrading niet altijd efficiënt werkt. Zo hebben Nieuwkamp en Silverans (2019) in hun studie uit 2018 aangetoond dat in België bijna 45% van wie voor de rechtbank veroordeeld werd voor een verkeersovertreding later opnieuw (een) veroordeling(en) opliep voor een of meer andere verkeersmisdrijven.

In deze beweging van herdefiniëring blijkt dat de ontradende en repressieve functies van de sanctie in de strijd tegen recidive bepaalde grenzen bereiken. Zo kan een verhoging van een snelheidsboete een positief effect hebben op de korte termijn. Op lange termijn neemt het effect echter weer af (Goldenbeld, van Wijk en Mesken, 2013; Hoekstra, Eenink en Goldenbeld; 2017). Hetzelfde geldt voor de zwaardere sanctie die zelfs totsnellere recidive kan leiden (Watson et al., 2015). Bovendien heeft een repressievere aanpak tal van nadelen zoals een toename van de gevangenispopulatie die rehabiliterende gevangenisbehandelingen in gevaar kan brengen (Bernardi, 2015). Tait formuleert dat als volgt:

*"Clearly, if expensive punishments like prison are shown to increase public safety, then the benefits of the programs can be weighed against alternative ways of achieving the same objectives (through better policing, crime prevention or early intervention programs). On the other hand, if less expensive sanctions (like community service orders or fines) show promising results in terms of public safety, more attention might be paid to fine-tuning these to increase their impact." (Tait, 2001, p.2).*

De kwestie van de recidive in het verkeer wordt in België nog maar vrij recent aan de orde gesteld. De eerste studie rond recidive in België onderzocht het fenomeen als criterium voor de evaluatie van alternatieve straffen en dateert uit 2003 (zie Vanlaar et al., 2003). En de tweede werd pas 13 jaar later uitgevoerd, in 2015.

Recent heeft Vias Institute twee bijkomende studies opgezet (Nieuwkamp, Slootmans, & Silverans, 2017; Nieuwkamp & Silverans, 2019). Die twee studies maken gebruik van gerechtelijke gegevens, respectievelijk de MaCH-database<sup>10</sup> en het Centraal Strafregister. In 2018 kwamen Nieuwkamp en Silverans (2019) via de analyse van gegevens uit het Centraal Strafregister, ingezameld via het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC), tot de volgende resultaten:

- o bijna 45% van wie voor de rechtbank veroordeeld wordt voor een verkeersovertreding krijgt later een nieuwe veroordeling voor een ander verkeersmisdrijf;
- o 48% van de betrokkenen lopen een nieuw veroordeling op binnen de twee jaar volgend op de eerste veroordeling;
- o veroordeelden voor een inbreuk met betrekking tot de rijontzegging recidiveren vaker en sneller dan bij de andere veroordelingen;
- o iemand die veroordeeld is tot een gevangenisstraf loopt 1,6 keer meer risico op recidive dan wanneer een boete wordt gegeven.

Bovendien is ook gebleken dat de recidivecijfers toenemen met het aantal eerder opgelopen veroordelingen. Hoe meer eerdere veroordelingen, hoe sneller iemand opnieuw een inbreuk pleegt (Nieuwkamp et al., 2017).

Behalve om de effectiviteit van de maatregelen of interventies te evalueren, stellen de analyses rond recidive ons ook in staat om de profielen van de overtreeders te bepalen en hun strafblad op te maken (Nieuwkamp et al., 2017). De resultaten van de twee studies die in België plaatsvonden, tonen aan dat recidivisten voornamelijk mannen van Belgische nationaliteit zijn, ongehuwd en gemiddeld zo'n 40 jaar oud. Die kenmerken stemmen goed overeen met de demografische en sociaaleconomische kenmerken van recidivisten in het wegverkeer uit internationaal onderzoek (zie Nieuwkamp et al., 2017).

## 2.3 Het wettelijke kader dat recidive afbakt en bestraft

"Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen "

Juridisch gesproken houdt recidive een verzwarende omstandigheid in vanwege het bestaan van een veroordeling die definitief geworden is (eerste termijn) op het moment van het begaan van de inbreuk die de rechtbank nu aan het behandelen is (tweede termijn). Deze recidive kan algemeen of speciaal zijn, blijvend of tijdelijk. Ze is dus meervoudig en onderscheidt zich van de simpele herhaling en zelfs de samenloop van strafbare feiten (Robert, 2016).

In 2014 heeft een wet het verkeersrecht in België grondig gewijzigd en het verkeersreglement strenger gemaakt: recidivisten zullen strenger aangepakt worden. Concreet moesten, in de licht recidive op de weg, specifieke maatregelen genomen worden om deze groep van overtreeders aan te pakken. Op het niveau van het verkeersveiligheidsbeleid werd een reeks van maatregelen genomen tot het invoeren "[...] van een geïntegreerde aanpak en concrete maatregelen om recidivisten efficiënt te bestraffen", zoals aanbevolen door de Federale Commissie Verkeersveiligheid in 2011 (SGVV, 2011, p.20). De maatregelen waren erop gericht een wettelijke definitie in te voeren van 'recidiverende overtreder' en het repressieve arsenaal te versterken

<sup>10</sup> Mammoet @ Central Hosting



met een reeks van sancties die de ontradende (en in zekere mate repressieve) aspecten zouden moeten versterken.

Om te beginnen de definitie van de recidiverende overtreder. Een recidivist is een persoon die reeds op definitieve wijze veroordeeld is voor een bepaalde overtreding en die onder bepaalde, door de wet vastgelegde voorwaarden een nieuwe inbreuk pleegt (Bernardi, 2015). In de Belgische context heeft de wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (C – 2014/14174) op duidelijke wijze en op juridisch vlak het begrip recidive aan het stuur vastgelegd: een recidivist is een persoon die '[...] reeds eerder bij een rechterlijke beslissing werd veroordeeld en thans opnieuw (doorgaans binnen een bepaalde periode) een nieuw misdrijf pleegt' (De Roy, 2014: 8). De termijn waarbinnen de recidive zich voordoet, heeft doorgaans alle belang. In België bedraagt die periode drie jaar.

Het goedkeuren van de wet van 9 maart 2014<sup>11</sup> betekent een ommekeer in het hanteren van het begrip 'recidive' en voor het repressieve arsenaal rond verkeersveiligheid. Om te beginnen vergroot onder de nieuwe wetgeving het risico om als een recidivist te worden beschouwd aangezien vroeger alleen de herhaling van eenzelfde inbreuk in aanmerking kon worden genomen om van recidive te spreken. De nieuwe wetgeving daarentegen beschouwt iemand als recidivist wanneer die persoon in een periode van drie jaar een combinatie van de meest ernstige inbreuken heeft gepleegd (Pelssers, 2017).

De meest ernstige overtredingen van het verkeersreglement zijn:

- Overtredingen van het Wegverkeersreglement van de vierde graad
- Zware snelheidsovertredingen met een verplicht rijverbod
- Rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, zonder medisch geschikt te zijn of na onmiddellijke intrekking van het rijbewijs
- Vluchtmisdrijf met enkel stoffelijke schade en vluchtmisdrijf met gewonden of doden
- Zware intoxicatie
- Dronkenschap of soortgelijke toestand
- Toevertrouwen van een voertuig aan een dronken persoon of een dronken persoon uitdagen of aanzetten tot het besturen van een voertuig
- Drugs in het verkeer
- Rijden ondanks vervallenverklaring van het rijbewijs of rijden zonder geslaagd te zijn in eerdere herstelonderzoeken
- Gebruik van de radardetector of enig middel dat kan dienen om de vaststelling van overtredingen te verhinderen of te bemoeilijken

Vervolgens werden de regels verstrengd en recidivisten zwaarder gestraft. Iemand die binnen de drie jaar na een eerdere veroordeling een nieuw misdrijf pleegt, zal een rijverbod krijgen van minimaal drie maanden. Twee nieuwe misdrijven binnen de drie jaar hebben minimaal zes maanden vervallenverklaring van het rijbewijs tot gevolg. Drie nieuwe misdrijven betekenen dat de persoon een rijverbod krijgt van negen maanden. Telkens gaat het herstellen van het recht tot sturen gecombineerd met vier herstelexamens: theoretisch en praktisch rijexamen, alsook een medisch en psychologisch onderzoek. Legt de recidivist deze examens niet af, dan kan hij niet hersteld worden in zijn recht tot sturen (Pelssers, 2017).

---

<sup>11</sup> Voor meer informatie verwijzen we naar artikel 38 §6 van de Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

Table 1. Maatregelen en sancties in geval van recidive.  
(Bron: Wegverkeersreglement, FOD Mobiliteit en Transport, 2020).

Nieuwe inbreuk(en)	Duur van de rijontzegging	Verplichte herstelexamens	Boetes
Bij een nieuwe inbreuk binnen de drie jaar	minimaal drie <b>maanden</b>	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja
Bij twee nieuwe inbreuken binnen de drie jaar	minimaal <b>zes maanden</b>	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja
Bij drie nieuwe inbreuken binnen de drie jaar	minimaal <b>negen maanden</b>	+ theoretisch en praktisch examen + medisch en psychologisch onderzoek	Ja

In 2018 werd, boven op de maatregelen tegen recidive, ook het wetgevende arsenaal rond de toepassing van het alcoholslot aangepast. Rechters hebben de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen voor een periode van één tot drie jaar of zelfs levenslang aan chauffeurs die tijdens een controle een alcoholconcentratie in het bloed bleken te hebben van meer dan 0,8‰, chauffeurs in staat van dronkenschap of in geval van recidive (artikel 37/1 van de wet op het wegverkeer en de koninklijke besluiten van 26 november 2010)<sup>12</sup>.

Voor feiten gepleegd vanaf 1 juli 2018 is de rechter zelfs verplicht om een alcoholslot op te leggen aan zware recidivisten:

*(...) is de rechter zelfs verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de volgende personen:*

- *bestuurders met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille, tenzij de rechter verkiest om geen alcoholslot op te leggen en dat ook uitdrukkelijk motiveert;*
- *zware recidivisten met tweemaal minstens 1,2 promille binnen de drie jaar.*

*Rechters kunnen beslissen dat bepaalde voertuigcategorieën niet met een alcoholslot moeten worden uitgerust, behalve die voertuigcategorie waarmee de verkeersovertreding werd begaan.*

<sup>12</sup> <https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/rijbewijzen/alcoholslot> (geraadpleegd op 6 december 2021).



### 3 Kort overzicht van de profielen van recidivisten

“Heel wat verkeersovertreders kennen de potentiële risico’s van hun gedrag. Dat belet hen echter niet om koppig dezelfde fouten te blijven herhalen.”  
(Kluppels, 2015)

Recidiverende Belgische overtreeders vertonen bepaalde kenmerken: het gaat meestal om mannen die in België geboren zijn en de Belgische nationaliteit hebben. Ze zijn gemiddeld 39 jaar. Bijna de helft van die chauffeurs is niet gehuwd op het moment van de feiten en meer dan een derde onder hen heeft minstens één kind (Nieuwkamp, Sloomans en Silverans, 2017). Daarnaast is uit de studie van 2017 van Nieuwkamp et al. (2017) gebleken dat de meerderheid van de recidiverende chauffeurs oorspronkelijk veroordeeld was voor snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol en rijden zonder rijbewijs. Bovendien was in 93% van de geanalyseerde gevallen sprake van een vonnis uitgesproken door een rechter (Nieuwkamp et al., 2017).

Als we dit van wat dichterbij gaan bekijken, blijkt het zinvol om de specifieke kenmerken van die profielen op te maken ten opzichte van de soorten overtredingen die in dit rapport worden uitgewerkt.

⇒ *Vraag 1: Wie zijn de overtreeders van rijden onder invloed van alcohol en overdreven snelheid?*

België heeft een treurige reputatie vanwege zijn alcoholcultuur en is inderdaad gekenmerkt door een zekere sociale acceptatie van alcohol aan het stuur. Dat blijkt ook uit de resultaten van metingen naar zelf-gerapporteerde gedrag en uit politiecontroles. In 2018 toonde de laatste ESRA2-enquête<sup>13</sup> dat bijna 24% van de bevroegde personen (tegenover een Europees gemiddelde van 13%) verklaarde reeds met de auto gereden te hebben terwijl ze wellicht boven de toegelaten hoeveelheid alcohol zaten om te mogen rijden en dat in de loop van de voorbije 30 dagen (Schinckus et al., 2021). Wat de controles betreft, gaf de alcoholmeting die datzelfde jaar in het hele land werd opgezet aan dat bijna 2% van de gecontroleerde chauffeurs een alcoholconcentratie vertoonde boven de wettelijke limiet van 0,22 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht, of het equivalent van 0,5g alcohol per liter bloed. Dat percentage stijgt tot bijna 13% tijdens nachtelijke controles in het weekend en tot bijna 11% tijdens weknachten (Brion et al., 2019): “Die prevalenties zijn dramatisch aangezien het risico op een ongeval 40% hoger ligt bij chauffeurs boven de wettelijke limiet voor alcohol en één ongeval op vier in Europa te maken heeft met alcohol.” (Wereldgezondheidsorganisatie, 2017, aangehaald in Schinckus et al., 2021).

Uit metingen van zelf-gerapporteerde gedrag blijkt dat het vaak mannen zijn (31%, tegenover 17% bij de vrouwen) en 25-34-jarigen (29%) die melden dat ze gereden hebben hoewel ze wellicht meer op hadden dan de toegelaten limiet (Schinckus et al., 2021). De nationale gedragsmeting rond alcohol uit 2018 bevestigt deze prevalentie bij mannen maar toont aan dat eerder 26-39-jarigen er op een negatieve manier bovenuit steken, met het hoogste aandeel rijden onder invloed en bijna het dubbele van de andere leeftijdscategorieën (Brion et al., 2019). We merken op dat de leeftijdscategorie 40-54 over de opeenvolgende metingen minder is gaan drinken, terwijl ze in 2009 een hoger relatief risico op rijden onder invloed vertegenwoordigde dan de andere leeftijdsgroepen (Riguelle en Dupont, 2012).

Toch is de groep van overtreeders voor rijden onder invloed van alcohol, ondanks die sociaal-demografische kenmerken, veel heterogener dan hij lijkt. Recidivisten in die groep verschillen in hun houding tegenover alcohol aan het stuur, maar ook in hun verwachtingen inzake alcoholgebruik, hun gebruiksgewoonten, hun motivatie om hun gebruiksgewoonten te wijzigen en hun aanpassingsvermogen (Goldenbeld et al., 2016). Die heterogeniteit en die bijzonderheden moeten in aanmerking genomen worden bij het uitwerken en selecteren van interventies. Het zal er onder meer op aankomen om een onderscheid te maken tussen problemen die met afhankelijkheid te maken hebben en problemen die minder diep verankerd zijn (de niet-verslaafden). Het risico op herhaling hangt op significante wijze samen met problemen die te maken hebben met middelengebruik (DRUID, 2008; Miller et al., 2015). Recidivisten met lichtere alcoholproblemen zijn bijvoorbeeld meer gebaat bij korte, snelle interventies om recidive te voorkomen dan bij een opname in een programma op lange termijn voor de behandeling van stoornissen in middelengebruik (Goldenbeld et al., 2016).

<sup>13</sup> Voor meer informatie: [www.esranet.eu](http://www.esranet.eu).

Onlangs bleek een studie naar recidive in België en de effectiviteit van de 'alcohol' Driver Improvement-maatregelen, dat de meerderheid van de recidivisten voor rijden onder invloed mannen zijn van gemiddeld 33 jaar (op het moment van de feiten). Andere, oudere internationale studies hadden aangetoond dat recidivisten voor rijden onder invloed van alcohol inderdaad vooral mannen zijn van 39 jaar, afkomstig uit een arbeidersmilieu, ongehuwd en zonder kinderen.

Overdreven snelheid is een van de meest gerapporteerde risicogedragingen in het verkeer, zoals ook vastgesteld door de politie. Het ging in 2019<sup>14</sup> om maar liefst 4.039.038 inbreuken. Ook hier geven significant meer mannen dan vrouwen toe de snelheidsbeperkingen wel eens te overschrijden, in de bebouwde kom, of op snelwegen. Bovendien komt dergelijk gedrag in België ook vaker voor bij 25-34-jarigen (Schinckus et al., 2021). Pelssers et Van den Berghe (2020) die Webster en Wells (2000) aanhalen, hebben nog een derde belangrijk kenmerk van plegers van snelheidsovertredingen ontdekt: chauffeurs die professionele verplaatsingen maken, rijden over het algemeen sneller dan zij die om andere redenen onderweg zijn. We beschikken tot op vandaag nog niet over een profiel van de recidivisten bij de snelheidsovertredingen (Nieuwkamp et al., 2017).

De attitudemetingen van Vias institute tonen bovendien aan dat mannelijke en jonge chauffeurs een sterkere neiging vertonen om snelheidsovertredingen sociaal aanvaardbaar te vinden en ook talrijker zijn om toe te geven dat ze wel eens inbreuken plegen tegen de snelheidsbeperkingen (zie in dit verband Boets en Meesmann, 2014; Meesmann en Schoeters, 2016). Snelheidsovertreding bij jonge mannen wordt vaak in verband gebracht met een algemene positieve houding ten opzichte van het nemen van risico's en het zoeken van sensatie (Goldenbeld en van Schagen, 2007 in Pelssers et Van den Berghe, 2020). Mensen uit de hoogste sociale klassen zouden bovendien ook sneller rijden dan de andere, hetgeen mogelijk te verklaren is door het feit dat ze krachtigere auto's hebben en boetes hen minder afschrikken (Van den Berghe en Pelssers, 2020). Wat de sociale normen betreft (de individuele perceptie van de manier waarop anderen zich gedragen of dat zouden moeten), is het ook relevant om te benadrukken dat snelheidsovertredingen helaas het meest geaccepteerde risicogedrag is bij bestuurders in België (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe en Pelssers, 2020).

⇒ *Vraag 2: Bestaan er specifieke groepen van verkeersovertreders?*

Uit enkele studies<sup>15</sup> is naar voren gekomen dat personen die bepaalde basiskenmerken vertonen vaker recidiveren<sup>16</sup> dan anderen. Die basiskenmerken worden hieronder beschreven.

- Geslacht en leeftijd: mannen, en in het bijzonder jonge mannen, recidiveren vaker na een sanctie dan vrouwen en ouderen (Barta et al., 2017; Ekeh et al., 2008; Knoth en Ruback, 2019; Moffatt en Poynton, 2007).
- Volgens een aantal Amerikaanse en Australische studies lijken ook de etnische groep en de sociaaleconomische status (op basis van de woonwijken) een relevante indicator te zijn voor recidive: gekleurde mensen (Barta et al., 2017; Knoth en Ruback, 2019; Moffatt en Poynton, 2007) en inwoners van kansarme wijken (Moffatt en Poynton, 2007) vertonen meer recidive. Die etnische en sociaaleconomische kenmerken zijn evenwel niet los te zien van de nationale politieke, economische en culturele context waarin de overtredingen zich voordoen (Dubourg, 2016). De selectiebias die intrinsiek is aan het juridische proces mag bij deze vaststellingen evenmin onderschat worden:  
"Bepaalde ingezamelde gegevens, zoals gerechtelijke antecedenten, weerspiegelen niet altijd de realiteit van de delinquentie maar vormen op zijn minst gedeeltelijk een constructie — juridisch, politieel, gerechtelijk en sociaal. De focus op het gerechtelijke verleden blijkt bovendien discriminerend, aangezien het gerechtelijk<sup>17</sup>e verleden onlosmakelijk verbonden is met de etnische origine, leeftijd, gender en sociaal-professionele situatie" (Harcourt, 2010; Hannat-Moffat, 2013 in Dubourg, 2016).
- Eerdere inbreuken: chauffeurs die eerder inbreuken pleegden (Knoth en Ruback, 2019; Moffatt en Poynton, 2007) en al op jongere leeftijd betrokken waren bij misdrijven (Knoth en Ruback, 2019) vertonen vaker recidive.

<sup>14</sup> [http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques\\_circulation/interactif/](http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/) (geraadpleegd op 3 december 2020).

<sup>15</sup> We willen hier heel graag onze Nederlandse collega's bedanken voor hun bijdrage tot dit gedeelte, en in het bijzonder Tamara Hoekstra van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

<sup>16</sup> Recidive is hier opgevat in de letterlijke betekenis: herhalen van een inbreuk op de verkeersregels, ongeacht dewelke.

<sup>17</sup> Vertaling van de auteurs.

In België hebben Robert, Mine en Maes (2015), in hun studie over recidive na een gerechtelijke uitspraak, een significante samenhang vastgesteld tussen het criminele parcours (in het bijzonder het aantal gerechtelijke antecedenten) en de recidivecijfers in termen van veroordelingen ongeacht de gepleegde feiten, dus met inbegrip van de verkeersovertredingen. Nieuwkamp en Silverans (2019) hebben dan weer aangetoond dat bijna 35% van de veroordeelden in 1995 slechts één keer eerder een veroordeling voor een verkeersovertreding opliepen, 18% twee en 10% drie. Ongeveer één op tien (10,5 %) werd eerder al tien keer of meer veroordeeld en één op twintig (4,8%) had zelfs zestien of meer veroordelingen op zijn naam. Uit dezelfde studie bleek ook dat bij de antecedenten die in verband worden gebracht met een hoger risico op recidive, de opgelegde straf en het geslacht van de beklaagde een belangrijke rol spelen: mannen lopen 1,8 keer meer risico op recidive dan vrouwen. Wanneer iemand bovendien bij de referentieveroordeling een gevangenisstraf opgelegd kreeg, heeft die persoon 2,5 keer meer kans op recidive dan iemand van wie de straf werd opgeschort. Als we omgekeerd de boete als referentie nemen, stellen we vast dat het opleggen van een gevangenisstraf 1,62 keer vaker tot recidive leidt. Een boete en een andere straf leiden 1,36 keer vaker tot recidive (Nieuwkamp en Silverans, 2019).

De studie uit 2017 op basis van de gerechtelijke dossiers heeft het mogelijk gemaakt om een profiel op te stellen van de Belgische recidivist in het verkeer. Het gaat in hoofdzaak om mannen van gemiddeld 39 jaar. 30% zijn arbeiders en 24% werklozen. Die kenmerken stemmen overeen met de profielen van recidivisten uit de internationale literatuur (Nieuwkamp et al., 2017).

⇒ *Vraag 3: Wie zijn de overtreeders die gevat worden ondanks een vervallenverklaring van het rijbewijs?*

Volgens Sweedler en Stewart (2007) vormt rijden zonder rijbewijs op wereldwijde schaal een groot probleem voor de verkeersveiligheid. Een vijfde van alle dodelijke ongevallen in de Verenigde Staten is te wijten aan bestuurders zonder rijbewijs (zowel bestuurders die een rijverbod kregen als zij die nooit slaagden voor het rijbewijs). Hoewel de intrekking van het rijbewijs over het algemeen een doeltreffende maatregel is tegen recidive, tonen alle internationale studies aan dat een groot deel van de bestuurders zonder rijbewijs occasioneel blijven rijden, ook al leggen de bestuurders zonder rijbewijs minder kilometers af.

De groep van overtreeders zonder rijbewijs vertoont een zekere complexiteit vanwege de heterogeniteit van de overtreeders en het verkeersveiligheidsprobleem dat zij veroorzaken. Enerzijds is er de diversiteit van profielen die rijden zonder rijbewijs: zowel automobilisten die rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, of die geen houder zijn van het juiste rijbewijs, als automobilisten die rijden ondanks een veroordeling tot vervallenverklaring van het rijbewijs, tijdelijk of definitief. In 2017 is uit een studie van 132 recidivedossiers gebleken dat rijden zonder rijbewijs of met rijontzegging de op vijf na grootste categorie van overtredingen vormt, op basis van de eerdere veroordelingen (Nieuwkamp et al., 2017).

Anderzijds verkleint deze groep overtreeders die bereid is om de regels en controlesystemen in de wind te slaan, onder meer bij de identificatie, drastisch het vermogen van de overheid om dit gevaarlijke soort gedrag te controleren en in de hand te houden (Watson, 1997). Dergelijk gedrag ondermijnt ook het ontradende vermogen van sancties met betrekking tot het rijbewijs om andere inbreuken op het verkeersreglement te voorkomen en tast dus de specifieke ontradende functie van de sanctie aan (Watson, 1997; Sweedler en Stewart, 2007). Bovendien zien we een oververtegenwoordiging van bestuurders zonder rijbewijs bij ernstige en dodelijke ongevallen (Watson, 1997; Sweedler en Stewart, 2007). Hun grotere betrokkenheid bij dat soort ongevallen zou hoofdzakelijk te maken hebben met het 'feit dat ze meer risico's nemen tijdens het rijden: overdreven snelheid, rijden onder invloed, enz. (Watson, 2002).

Hoewel een rijverbod tot doel heeft gevaarlijke bestuurders tijdelijk uit het verkeer te houden en via herstelexamens na te gaan of ze hun rijbevoegdheid kunnen terugkrijgen, blijkt dat ook in België niet alle overtreeders zich daaraan houden. Uit een analyse van dossiers van personen die in 1995 veroordeeld werden voor rijden zonder rijbewijs, is gebleken dat die individuen vaker en sneller recidiveren dan overtreeders die veroordeeld werden voor andere feiten: 55% onder hen recidiveert na een jaar, 71% na twee jaar en 9 jaar later heeft al meer dan 91,4% van de overtreeders een nieuwe veroordeling opgelopen. Onder degenen die veroordeeld werden voor het schenden van hun rijverbod, vertonen mannen en jongeren tussen 18 en 25 jaar een groter risico op recidive (Nieuwkamp en Silverans, 2019).

## 4 Literatuuroverzicht van de bestaande sancties en hun impact op de recidive<sup>18</sup>

In dit hoofdstuk willen we de bestaande wetenschappelijke en grijze literatuur onderzoeken om de effectiviteit van maatregelen na te gaan, door een evaluatie van de fenomenen van recidive achter het stuur. Die recidive kan zowel specifiek als algemeen zijn, afhankelijk van de geanalyseerde evaluaties. Deze eerste stap zal het mogelijk maken om op een objectieve manier de momenteel bestaande opportuniteiten voor sancties af te bakenen, alsook hun impact op de recidive (in de ruime zin). Ze levert ons ook de eerste denksporen in de richting van een antwoord op de drie onderzoeksvragen aan de basis van deze studie.

Dit literatuuronderzoek concentreert zich op de literatuur rond veroordelingen en niet op de pakkans. Hoewel de mogelijkheid om door de politie gecontroleerd te worden en de subjectieve perceptie van die kans belangrijke determinanten zijn voor hoe mensen zich in het verkeer gedragen, wordt dit aspect niet mee opgenomen in de analyse. Het onderzoek richt zich evenmin specifiek op de Belgische situatie. Het heeft tot doel om de internationaal beschikbare literatuur te verkennen.

In een eerste stap geven we een beschrijving van de uitgevoerde analyse van de documenten (deel 4.4 tot 4.6). Daarop volgt een overzicht van de relevante literatuur die we registreerden over het effect van maatregelen op de recidive, opgesplitst naar type overtreding waarvoor gesanctioneerd werd (deel 4.6): algemene verkeersovertredingen, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en snelheidsovertredingen.

### 4.1 Methode

Om te bepalen wat de effectiviteit is van verschillende soorten maatregelen op verkeersrecidive, is een literatuurstudie uitgevoerd. Er is een duidelijk verband tussen de frequentie van overtredend gedrag en de frequentie van ongevallen (SUPREME, 2007). Studies op basis van zelf-gerapporteerd gedrag zijn niet meegenomen. De invloed van pakkans is evenmin meegenomen. Het begrip maatregelen hebben we ruim geïnterpreteerd en omvat in deze studie ook interventies zoals (verplichte) rehabilitatiecursussen, medische of psychologische behandelingen en de inzet van technologie zoals het alcoholslot. Er is gezocht in de internationale literatuur (dus binnen en buiten België) van na 2000, met een nadruk op Engelstalige publicaties, zowel in de vorm van tijdschriftartikelen als zogenoemde grijze literatuur. Daarbij zijn we ervanuit gegaan dat literatuur van voor 2000 is meegenomen in bestaande reviews.

Voor de identificatie van relevante literatuur is de volgende aanpak gevolgd. Vooraf zijn op basis van expertkennis negen relevante reviews, meta-analyses en publicaties verzameld:

- een review en een meta-analyse gerelateerd aan straffen en maatregelen voor veelplegers in het algemeen (Ker et al., 2005; Masten en Peck, 2004).
- vier reviews/meta-analyses over straffen of maatregelen gerelateerd aan straffen en maatregelen voor rijden onder invloed van alcohol en/of drugs (Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008; Pearson, Lipton, Cleland en Yee, 2002; Sloomans, Martensen, Kluppels en Meesmann, 2017).
- drie rapporten over maatregelen gericht op alcoholgebruik (LEMA, EMA, Alcoholslot) en overige verkeersovertredingen (EMG, (Blom, 2014; Blom, Blokdijs en Weijters, 2017, 2019).

Vervolgens is nagegaan welke relevante aanvullende studies sinds deze reviews zijn uitgevoerd. Daarbij is dan ook niet gezocht in eerdere jaren (voor het jaar 2000), of naar studies die verschenen zijn voor de meest recente reviews (gelet op inclusiedata in plaats van verschijningsdata). Verdere criteria die bepalend waren om studies in dit onderzoek te includeren waren:

- het betreft een effectstudie naar een bepaalde vorm van straffen in het verkeer;
- het effect is gemeten op basis van recidivecijfers;
- er is sprake van een controlegroep (NB. als er verschillende maatregelen met elkaar vergeleken werden, zoals verschillende educatieprogramma's, is het artikel meegenomen).

<sup>18</sup> We willen hier heel graag onze Nederlandse collega's bedanken, in het bijzonder Tamara Hoekstra van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), voor hun bijdrage bij de voorbereiding van dit literatuuronderzoek en aan de conclusies bij dit onderzoek, die we hebben getrokken in hoofdstuk 6 van dit rapport.

Op basis van deze criteria is in Scopus gezocht naar relevante artikelen met de volgende zoekopdracht:

(TITLE-ABS-KEY ('traffic offender' OR 'speed offender' OR 'ROI offender' OR 'repeat offender' OR 'aggressive offender') AND TITLE-ABS-KEY ('recidivist' OR 'driver' OR 'driving')) AND TITLE-ABS-KEY ('license' OR 'rehabilitation' OR 'recidivism' OR 'suspension' OR 'revocation') OR TITLE-ABS-KEY ('interventie') AND PUBYEAR > 1999

Onder de gevonden resultaten waren vijftien relevante artikelen verschenen, te weten:

- twee artikelen over straffen of maatregelen voor verkeersovertredingen in het algemeen (Kim, Myeong en Kweon, 2011; Moffatt & Poynton, 2007);
- een artikel over een maatregelen gericht op verschillende soorten verkeersovertredingen, specifiek gericht op jonge bestuurders (Ekeh, Hamilton, Demko en McCarthy, 2008).
- vier aanvullende reviews/meta-analyses straffen gericht op ROI (Egg, Pearson, Cleland en Upton, 2000; Miller, Curtis, Sønderlund, Day en Droste, 2015; Willis, Lybrand en Bellamy, 2004; Wilson, Bouffard en MacKenzie, 2005);
- zes artikelen/rapporten over ROI-gerelateerde straffen en maatregelen (Barta, Fisher en Hynes, 2017; Freiburger et Sheeran, 2019; Knoth en Ruback, 2019; Nieuwkamp en Boudry, 2020; Robertson, Gardner, Walker en Tatch, 2016; Voas, Tippetts, Bergen, Grosz en Marques, 2016);
- drie artikelen over straffen en maatregelen gericht op snelheidsovertredingen (af Wählberg, 2011; Watson, Siskind, Fleiter, Watson en Soole, 2015; Wundersitz & Hutchinson, 2006);

Wat de methodieken betreft die werden gebruikt bij de verschillende evaluatieonderzoeken, meta-analyses, reviews en artikelen in 'peer reviewed' wetenschappelijke tijdschriften, nemen we aan dat ze garant staan voor de betrouwbaarheid van hun resultaten. Een aanvullende stap bij dit literatuuronderzoek zou kunnen zijn om een beoordeling te maken van de robuustheid van de in deze studies vermelde methodieken, gebruik makende van een quoteringschaal, bijvoorbeeld de Maryland Scientific Methods Scale (SMS): een schaal met vijf punten, gaande van 1 voor evaluaties gebaseerd op eenvoudige transversale correlaties, tot 5 voor de willekeurige controleproeven. Een dergelijke aanpak zou essentieel zijn voor het rangschikken van de interventies, om te bepalen welke methodieken de beste zijn en om een beleid op wetenschappelijke basis (evidence-based) te ontwikkelen<sup>19</sup>.

Het grootste deel van de studies geeft cijfermatige informatie over het effect op de recidive. Niettemin wordt de impact op de recidive op heel uiteenlopende manieren uitgedrukt, onder meer in relatieve risico's, odds ratio's, risicoverhoudingen, enz. De verschillende maatregelen hebben elk een andere betekenis. Wat de interpretatie betreft kan een eerste onderscheid gemaakt worden tussen het relatieve risico en de odds ratio (relatie tussen wedverhoudingen). Om te beginnen stemt het relatieve risico (RR) van een evenement overeen met de verhouding tussen de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis bij diegenen die eraan blootgesteld zijn en de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis bij de niet-blootgestelden. De indicator RR is het gemakkelijkste te interpreteren. Een RR van 4.0 betekent bijvoorbeeld dat de blootgestelde personen 4 keer meer kans dan risico hebben om de gebeurtenis mee te maken ten opzichte van de niet-blootgestelden.

De odds ratio (OR) is dan weer de ratio tussen de kansverhoudingen. Ze stemt overeen met de verhouding tussen de waarschijnlijkheid dat een evenement zich voordoet in een groep, gedeeld door de waarschijnlijkheid dat het evenement zich niet voordoet<sup>20</sup> (Stare en Maucort-Boulch, 2016). De interpretatie zit vrij dicht bij die van het RR. Een odds ratio van 1 komt overeen met het ontbreken van enig effect. Bij een voordelig effect bedraagt de odds ratio minder dan 1 en ze is hoger dan 1 bij een nadelig effect. Hoe verder de odds ratio van 1 verwijderd is hoe aanzienlijker het effect.

De risicoverhouding (of hazard ratio, HR) voegt aan het RR een bijkomende tijdsdimensie toe. Vergeleken met het relatieve risico, houdt de risicoverhouding rekening met de duur van een interventie. De duidelijkste manier om te begrijpen dat een risicoverhouding niet hetzelfde kan zijn als het relatieve risico op een moment  $t$  bestaat er wellicht uit voor ogen te houden dat iedereen op termijn sterft, zodanig dat het relatieve risico met

<sup>19</sup> We danken M. Mine voor deze aanvullende bedenking, opgekomen bij het nalezen van dit rapport.

<sup>20</sup> De odds ratio is ook een schatting van het relatieve risico wanneer de frequentie van het evenement beperkt is.

de tijd 1 gaat benaderen, zelfs als de risicoverhouding constant is (Stare en Maucort-Boulch, 2016, p. 66). Dit voorbeeld toont aan dat de metingen niet gewoon omgezet kunnen worden in eenzelfde meting (bv. de daling van het percentage van de recidive), zonder een wederzijdse vergelijkbaarheid te suggereren die in de feiten niet bestaat. Bijgevolg hebben we er in dit rapport voor geopteerd om de gemelde resultaten en hun oorspronkelijke interpretatie zo letterlijk mogelijk over te nemen. Toch bespreken we in Hoofdstuk 4.5 – Effect van maatregelen per type overtreding Bepaalde tijdschriften omschrijven hun studies en de gevonden resultaten al dan niet gedeeltelijk in kwalitatieve termen. Als de tekst of de tabellen geen enkele vorm van cijfergegevens vermelden wil dat zeggen dat er geen of onvoldoende informatie voorhanden is in de oorspronkelijke review (dat geldt niet voor artikelen/rapporten).

De afgevalen artikelen (126) en de redenen voor exclusie zijn toegelicht in *Tabel 2*.

Reden voor exclusie	Toelichting/voorbeelden	Aantal studies
Geen (vergelijking van) straf(fen) en/of maatregel(en)	Vergelijking van diagnosemiddelen, verschillende type overtreeders (bijv. zware drinkers vs. controle)	26
Zelf-gerapporteerd	Zelf-gerapporteerde recidive, attitudes, co-morbiditeit	15
Alleen Engelstalige abstract		
(artikel andere taal)	-	14
Onderdeel van review/meta-analyse	-	12
Ouder dan reviews/meta-analyses	-	9
Geen controlegroep	Alleen voor-na meting	7
Geen recidive als uitkomstvariabele	fysiologische maten, achtergrondkenmerken van (ROI) overtreeders	4
Niet-verkeersgerelateerd	Gewelddelicten, terrorisme, brandstichting	4

Tabel 2. Overzicht afgevalen literatuur.

In het volgende hoofdstuk wordt de gevonden literatuur besproken per type overtreder/overtreding: verkeersovertredingen algemeen (paragraaf 4.2), ROI (paragraaf 4.3), en snelheidsovertredingen (paragraaf 4.4). Het laatste deel van dit hoofdstuk is gewijd aan het opstellen van de eerste conclusies per type van sanctie en aan het beantwoorden van de onderzoeksvragen.

Elk deel over de sancties begint met een discussie van de aangetroffen reviews en meta-analyses, in volgorde van publicatiejaar, gevolgd door de aanvullende literatuur, ook volgens publicatiedatum. Bij elk deel hoort een tabel met een overzicht van de gerapporteerde impact en de andere eventuele effecten. De niet-significante resultaten verschijnen in de tabellen in het grijs.



## 4.2 Verkeersovertredingen algemeen

### 4.2.1 Review/meta-analyse

Tabel 3. Overzicht van de geraadpleegde literatuur over verkeersovertredingen in het algemeen – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

REVIEW/META-ANALYSE				
Auteurs (jaar)	Type studie	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Masten en Peck (2004)	Meta-analyse over 35 Amerikaanse studies rapporterend over 106 maatregelen Gemiddelden (66 maatregelen) Proporties (40 maatregelen)	Voorlichtingsmateriaal	-0,9 %, n.s.	+1,2% ongeval, n.s.
		Groepsbijeenkomst	-8%	-4,9% ongeval
		Individuele afspraak	-9,7%	-7,7% ongeval
		Brief	-5,7%	-4,3% ongeval
		Voorwaardelijke puntenreductie	-5,9%	-4,4% ongeval, n.s.
		Proeftijd	-13,4%	+7,1% ongeval
		Rijontzegging	-21,4%	-17,2% ongeval
Ker, Roberts, Collier, Beyer, Bunn en Frost (2005)	Systematische review over 20 Amerikaanse studies en 1 Zweedse studie	Korte educatieve interventies (correspondentie cursus, korte groepsinterventies of voortgezette rijcursus)	Relatief Risico (RR) 0,96, n.s.	RR ongeval 0,98, n.s.

Er zijn twee reviews/meta-analyses gevonden die ingaan op verkeersovertredingen in hun algemeenheid, een uit 2004 en een uit 2006.

Masten en Peck (2004) vergeleken in hun meta-analyse het effect van maatregelen op zowel recidive als ongevalsbetrokkenheid. Ze keken hiervoor naar 35 studies waarin opgeteld 106 maatregelen aan bod kwamen. Deze 106 interventies vielen uiteen in verschillende categorieën, te weten: groepsbijeenkomst, individuele afspraak, waarschuwingsbrief, voorwaardelijke puntenreductie, proeftijd, rijontzegging. De studies keken naar recidive tot maximaal 2 jaar na een interventie, de meeste studies tot 1 jaar nadien.

Uit de meta-analyse kwam naar voren dat rijontzegging met afstand het grootste effect sorteert in termen van een afname in recidive (21,4%) en ongevalsbetrokkenheid (17,2%). Dit effect van rijontzegging werd door de auteurs toegeschreven aan verminderde expositie of een mogelijk voorzigtigere rijstijl in het geval de bestuurders ondanks de rijontzegging toch reden. Na rijontzegging had proeftijd het grootste effect op recidive, maar dat ging gepaard met een paradoxale toename in termen van ongevalsbetrokkenheid waar ze geen verklaring voor geven. Ook individuele en groepsbijeenkomsten en waarschuwingsbrieven gaven significante, doch kleinere effecten op zowel recidive als ongevalsbetrokkenheid dan rijontzegging. De auteurs merken echter wel op dat het kleinere effect van met name waarschuwingsbrieven in perspectief moet worden gezien met de relatief lage kosten die met deze interventie gepaard gaan. Daardoor is deze maatregel volgens hen een zeer kosteneffectieve maatregel, aangezien grote groepen mensen bereikt kunnen worden voor zeer lage kosten. Het verstrekken van voorlichtingsmaterialen als interventie had geen effect op recidive noch op ongevalsbetrokkenheid.

In hun systematische review vergeleken Ker et al. (2005) 21 onderzoeken over het effect van educatieve maatregelen op recidive en ongevalsrisico. De maatregelen waarnaar gekeken werd, waren alle educatieve interventies van korte duur (niet langer dan 1 dag). Verder gingen de onderliggende studies over individuele (3 studies) of groepsinterventies (8 studies), over zogeheten correspondentie-educatie (3 studies) of over twee of meer van deze componenten (7 studies). Bovendien waren niet alle studies speciaal gericht op overtreeders, 3 van de studies waren namelijk bedoeld als voortgezette rijopleiding. De resultaten van Ker et al. (2015) wezen uit dat de kans dat bestuurders opnieuw een overtreding begaan 4% lager was als ze een educatief programma hadden gevolgd in vergelijking met bestuurders die geen educatief programma hadden gevolgd (Relatief risico: 0,96). Het risico op een ongeval was 2% lager als bestuurders een educatief programma hadden gevolgd (relatief risico: 0,98). Ze vonden echter ook dat het risico op een ernstig verkeersongeval met letselschade juist met 12% toenam onder bestuurders die een educatief programma hadden gevolgd (relatief risico: 1,12). De auteurs concluderen op basis van de kleine effecten gevonden onder een totaal aantal bestuurders van 300.000, dat educatieve programma's geen effect hebben op recidive of

ongevalsbetrokkenheid. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat de educatieve interventies die werden meegenomen in deze review bestonden uit ofwel korte interventies van maximaal een dag waarop verkeersinzicht werd getraind, ofwel 'correspondentie-educatie' wat neerkwam op informatieve waarschuwingsbrieven (SUPREME, 2007). De resultaten van deze review zijn in tegenspraak met de bevindingen van Masten en Peck (2004), die vonden dat diverse interventies (groepsgebaseerd, individueel, waarschuwingsbrieven) wel degelijk significante effecten hadden.

## 4.2.2 Artikelen/rapporten

Tabel 4. Overzicht van de artikelen/rapporten rond 'verkeersovertredingen in het algemeen' – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

ARTIKEL/RAPPORT				
Auteurs (jaar)	Type studie	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Moffatt en Poynton (2007)	70.000 personen die tussen 1998 en 2000 door de rechtbank beboet waren voor: Alcoholovertreding (N = 38.827), rijden tijdens rijontzegging (N = 11.978), te hard rijden (N = 7.383), andere verkeersovertredingen (N = 15.353)	Boetes, rijontzegging (duur)	Meer recidive voor ROI, snelheid, overige overtredingen (Inverse Mills Ratio 1.49 - 3.52) in model met: eerdere veroordeling hogere boetes langere rijontzegging jongeren mannen inheemse bevolking (Australië) bewoners minder goede buurten	
Kim, Myeong en Kweon (2011)	Studie naar Zuid-Koreaanse bestuurders met rijontzegging (N = 1.631) of geschorst rijbewijs (N = 152.905)	Rijontzegging vs. Rijbewijs intrekking	Means Ratio 6 maanden: 7,2 12 maanden: 4,1 18 maanden: 2,6	Means Ratio ongeval door schuld: 6 maanden: 2,4 12 maanden: 2,0 18 maanden: 1,5
Blom (2014)	Studie over recidive onder deelnemers aan een EMG-cursus in de periode 2009-2010 (N = 1.961) in vergelijking met overtreeders uit de periode 2002-2006 (N = 8.422)	Educatieve Maatregel Gedrag	Odds Ratio 0,62	
Blom, Blokdijk en Weijters (2019)	Onderzoek naar recidive onder deelnemers aan een EMG cursus (N = 496) in vergelijking met een controle groep (N = 380) in 2015	Educatieve Maatregel Gedrag	Odds Ratio 1,24, n.s.	

In totaal werden vier relevante studies over verkeersovertredingen in het algemeen gevonden die na de laatste review studie zijn verschenen. Een vijfde studie ging ook over meerdere verkeersovertredingen, maar beperkte zich tot een bijzondere doelgroep, namelijk jonge bestuurders. Deze studie wordt in *Paragraaf 4.2.3.* besproken.

Uit een analyse over Australische recidivedata van 70.000 personen die tussen 1998 en 2000 door de rechtbank beboet waren voor diverse verkeersovertredingen, zoals rijden onder invloed, rijden zonder rijbewijs, snelheidsdelicten ... bleek dat hogere boetes en een langere periode van rijontzegging gepaard gingen met meer recidive (Moffatt & Poynton, 2007). Ook vond men meer recidive onder verkeersdeelnemers met eerdere veroordelingen. Verder was de kans op nieuwe overtredingen hoger voor mannen, jongeren, inheemse bevolking en bewoners van minder goede buurten. Moffatt en Poynton (2007) concluderen op basis van hun



resultaten dat een langere periode van rijontzegging de kans op recidive verhoogt. Bovendien concluderen ze dat een langere rijontzegging weinig tot geen ontmoedigende werking heeft, omdat individuele kenmerken van de overtreeders een grotere voorspellende werking hebben. Het is echter eveneens mogelijk dat hogere boetes en langere rijontzegging iets zeggen over de aard van de oorspronkelijke overtreding. Voor snelheidsovertredingen geldt bijvoorbeeld vaak: hoe hoger de gereden snelheid, hoe hoger de boete. Ook bij ROI wordt bij de strafmaat rekening gehouden met de grootte van de overschrijding van de wettelijk toegestane limiet (BAG). Daarnaast kan bij een strafmaat opgelegd door de rechtbank ook rekening gehouden zijn met eventuele eerdere overtredingen (Hoekstra, Eenink en Goldenbeld, 2017). In het licht van deze gegevens, en de eerder genoemde bevinding van Moffatt en Poynton (2007) dat eerdere veroordelingen een belangrijke voorspeller zijn voor toekomstige recidive, kunnen de resultaten van deze studie er ook op wijzen dat de kans op recidive hoger is, naarmate het aantal en de ernst van eerdere overtredingen hoger is.

Kim, Myeong en Kweon (2011) vergeleken meer dan 150.000 Zuid-Koreaanse bestuurders met ofwel een rijontzegging ofwel een schorsing van het rijbewijs. In Zuid-Korea wordt het rijbewijs geschorst wanneer ofwel een serieuze verkeersovertreding (zoals ROI) is begaan ofwel nadat er meerdere punten op het rijbewijs zijn verzameld. Een schorsing kan echter voorwaardelijk worden omgezet in een kortere rijontzegging. Mensen met rijontzegging mochten na 40-90 dagen weer rijden terwijl mensen met een geschorst rijbewijs pas weer in aanmerking kwamen voor een rijbewijs na een jaar en na aflegging van een nieuwe rijtest of deelname aan een educatieprogramma. Het onderzoek van Kim et al. (2011) wees uit dat kortere rijontzegging gepaard ging met minder recidive en minder betrokkenheid bij een ongeval door schuld dan schorsing van het rijbewijs. Het is echter de vraag of hieruit geconcludeerd mag worden dat schorsing minder effectief is, aangezien aannemelijk is dat de groepen van elkaar verschilden in enkele belangrijke factoren waar in het onderzoek niet voor gecorrigeerd werd. Bestuurders die in aanmerking kwamen voor omzetting van schorsing in rijontzegging hadden bijvoorbeeld hun rijbewijs nodig voor behoud van een baan of konden aantonen dat ze in het verleden betrokken waren geweest bij activiteiten omtrent verkeersveiligheid (zoals vrijwilliger toezichthouder verkeer in een schoolzone).

Blom (2014) rapporteert over het effect van de Nederlandse Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) op recidive (over een periode van 2 jaar) onder deelnemers die in 2009-2010 bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen waren aangemeld voor de cursus en deze in 2012 hadden afgerond. Deze bestuursrechtelijke maatregel is bedoeld voor bestuurders van motorrijtuigen die 50 km/uur of meer te hard hebben gereden binnen de bebouwde kom (voor bromfietzers en bij wegwerkzaamheden ligt de grens bij 31 km/uur), personen die zich binnen één rit herhaaldelijk schuldig hebben gemaakt aan risicovol rijgedrag of personen voor wie de uitslag van een onderzoek naar de rijvaardigheid (rijgedrag) geen aanleiding gaf tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar wel tot het opleggen van een cursus. Na correctie voor demografische en justitiële factoren bleek dat EMG-deelnemers minder kans op recidive hadden (odds ratio 0.62) dan bestuurders die niet hadden deelgenomen omdat zij een EMG-waardige overtreding hadden begaan in een periode voordat de maatregel werd ingevoerd (2002-2006).

Gedurende de onderzoeksperiode (tot eind 2012) omvatte de EMG een programma bestaande uit een individueel voorgesprek en drie volledige cursusdagen verspreid over zeven weken. Onder begeleiding van een trainer leerden EMG-deelnemers hoe ze op een veilige manier deel kunnen nemen aan het verkeer, kregen ze inzicht in hun eigen verkeersgedrag en wisselden ze onderling ervaringen uit. Vanaf 2013 is de EMG-cursus herzien en verkort. In 2017 en 2019 is opnieuw onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de (herziene) EMG. Het onderzoek uit 2017 omvatte geen controlegroep voor de EMG (Blom et al., 2017), en valt derhalve buiten de scope van deze literatuurstudie. Het onderzoek uit 2019 omvatte wel een vergelijking tussen deelnemers die een EMG kregen opgelegd met een controlegroep, maar hier ging het alleen om overtreeders van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom van 50 km/uur of meer in het jaar 2015 (Blom et al., 2019). De controlegroep bestond uit personen die in dezelfde periode een administratieve of strafrechtelijke afdoening opgelegd kregen voor een EMG-gerelateerde overtreding, maar waar de politie het CBR niet heeft geïnformeerd en aan wie zodoende geen bestuursrechtelijke maatregel is opgelegd. Uit dit onderzoek bleek er geen significant verschil in recidive te zijn tussen de controlegroep en de deelnemers aan de EMG cursus.

## 4.2.3 Bijzondere doelgroep: jonge bestuurders

Tabel 5. Overzicht van de literatuur rond de bijzondere doelgroep 'jonge chauffeurs' – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

BIJZONDERE DOELGROEP JONGE BESTUURDERS				
Auteurs (jaar)	Type studie	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Ekeh, Hamilton, Demko en McCarthy (2008)	Onderzoek naar recidive van diverse verkeersovertreding en onder deelnemers (N = 176) en niet-deelnemers (N = 233) aan een interventie programma in Ohio (VS).	Drivers Alive (DA) interventie programma  NB. Dit programma is specifiek gericht op adolescenten	6 MND NA CURSUS: Man (73% van deelnemers):31,3% recidive deelnemers vs. 42,2% recidive controlegroep, n.s. Vrouw (27% van deelnemers): 21% recidive deelnemers vs. 40% recidive controlegroep  >6 MND NA CURSUS: Geen significante verschillen tussen deelnemers en controlegroep (man/vrouw)	

In 2008 vond een evaluatie plaats van recidive tot 2 jaar na deelname aan het interventieprogramma Drivers Alive (DA) uit de Amerikaanse staat Ohio (Ekeh et al., 2008). Dit programma is speciaal gericht op het verminderen van verkeersovertredingen door jonge bestuurders in de leeftijd tot 18 jaar. Zowel deelnemers als niet-deelnemers hadden diverse soorten overtredingen begaan, met name te hard rijden en ROI. De deelnemers namen gedurende vier weken deel aan een sessie van 2,5 uur per week. De cursus omvat verschillende elementen die als confronterend of angstaanjagend mogen worden omschreven, zoals: het in groepsverband bekijken van diverse films van fatale ongevallen en de nasleep ervan, gesprekken met ouders en slachtoffers van verkeersongevallen in respectievelijk de gevangenis en het ziekenhuis, bezoek aan medische specialisten (fysiotherapeut, spraaktherapeut) die patiënten begeleiden tijdens hun herstel na ernstige verkeersongevallen, educatie over de effecten van drugs en alcohol door een arts in een ziekenhuis. Alleen vrouwelijke deelnemers, die duidelijk in de minderheid waren (27%), vertoonden minder recidive dan de controlegroep, maar alleen bij de eerste meting 6 maanden na deelname aan het programma. Mannelijke deelnemers in het algemeen en vrouwelijke deelnemers langer dan 6 maanden na deelname aan het programma verschilden niet significant van de controlegroep in termen van recidive.

## 4.3 Rijden onder invloed (ROI) van alcohol of drugs

### 4.3.1 Review/meta-analyses

Tabel 6. Overzicht van de reviews/meta-analyses rond 'rijden onder invloed' – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

REVIEW/META-ANALYSE				
Auteurs (jaar)	Type studie (land)	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Egg, Pearson, Cleland en Upton (2000)	Meta-analyse over 4 Duitse studies	ROI-cursussen	Odds Ratio = 1.709	
Bartl et al. (2002)	Literatuur review over 8 studies (7 Europa, 1 USA)	ROI-cursussen	-43,8% tot -52,2%	
Pearson, Lipton, Cleland en Yee (2002)	Meta-analyse over 69 interventies (VS)	Conditioneren/ belonen (23 studies)	Mean r 0,066 (BESD = 53,3% succes experimentele groep, 46,7% succes controle groep) , n.s.	
		Sociaal-cognitieve interventie programma's (44 studies)	Mean r 0,144 (BESD = 57,2% succes experimentele groep, 42,8% succes controle groep)	
Willis, Lybrand en Bellamy (2004)	Cochrane review over 11 studies	Alcoholslotprogramma's	Relatief risico = 0.36 Geen evidentie voor effect op recidive na verwijdering alcoholslot	
Wilson, Bouffard en MacKenzie (2005)	Kwantitatieve review van 20 studies (VS, Canada, GB, West-Europa, Australië)	CBT	-20 tot -30%	
Boets et al. (2008)	Literatuurreview over 36 studies (Europa, VS, Canada, Australia)	ROI groepsinterventie volgens Europese standaard	-45,5%	
Miller, Curtis, Sønderlund, Day en Droste (2015)	Literatuurreview over 42 studies uit de VS (33), Canada (5), Zweden (3), Australië (1)	Alcoholslot, Educatie, Victim Impact Panels, Intensieve Supervisieprogramma's, ROI rechtbanken	Voor overzicht resultaten, zie Tabel in Bijlage X	
Slootmans, Martensen, Kluppels, Meesmann (2017)	Meta-analyse over 10 studies	Rehabilitatiecursussen	-40%	

In een breed georiënteerde meta-analyse keken Egg et al. (2000) naar recidive van verschillende soorten overtredingen en delicten ((seksueel) geweld, rijden onder de invloed) na afloop van verschillende soorten straffen (gevangenisstraf, castratie, ROI-cursussen). In het kader van dit rapport worden alleen de resultaten besproken van de meta-analyse op het effect van deelname aan ROI-cursussen op recidive van rijden onder de invloed.

De meta-analyse omvatte vier studies over ROI cursussen (of counseling) in Duitsland die in groepsverband werden gegeven. Volgens deze analyse was de kans op een succesvolle uitkomst 1,7 keer groter voor mensen die aan de ROI-cursussen hadden deelgenomen dan voor mensen die dat niet hadden gedaan. Een succesvolle uitkomst kwam neer op minder recidive, wat dus inhoudt dat mensen die aan ROI-cursussen deelnamen

volgens Egg et al. (2000) minder recidive vertoonden dan niet-deelnemers. De auteurs merkten echter wel op dat deelname aan de cursussen niet verplicht was, en dat zelfs sprake kon zijn van selectieve toelating tot een cursus waardoor zeer verslaafde personen, personen met bijkomende aandoeningen of handicaps of gebrekkige intelligentie soms niet in aanmerking kwamen. Dat betekent dat niet uit te sluiten valt dat de controlegroepen op meer factoren van de experimentele groepen verschilden dan alleen wel of geen deelname aan de cursus.

Bartl et al. (2002) somden de resultaten op van zeven Europese en een Amerikaanse studie naar educatieve en therapeutische programma's gericht op rijden onder invloed, waarvan zes met controlegroep. De studies bestreken een meetperiode van 1 tot 6 jaar. De resultaten van de studies met een controlegroep liepen uiteen van 43,8% tot 52,2% afname in recidive. De interventies uit deze studies hadden een aantal overeenkomstige kenmerken:

- gegeven aan groepen van maximaal 10 personen;
- 3-6 sessies van elk 2-3 uur verdeeld over 3-8 weken;
- professionele begeleiders met achtergrond in het bespreken en begeleiden van mensen met probleemgedrag;
- gericht op individueel gedrag en persoonlijke zelfreflectie (in plaats van informatievoorziening).

Een van de meegenomen studies omvatte een vergelijking tussen een groepsrehabilitatiecursus en een proeftijd in combinatie met intensieve supervisie of huisarrest met elektronische monitoring (Jones, Lacey, Berning en Fell, 1997). Deze vergelijking wees uit dat deelnemers aan de rehabilitatiecursus minder vaak recidiveerden (47,7% reductie) dan deelnemers die een proeftijd met supervisie of elektronische monitoring opgelegd hadden gekregen (29,5% reductie). Er kan echter niet worden uitgesloten dat deelnemers aan de verschillende soorten maatregelen significant van elkaar verschilden, omdat deelname aan de cursus op vrijwillige basis was.

Pearson, Lipton, Cleland en Yee (2002) voerden een meta-analyse uit over 69 studies naar het effect van verschillende soorten interventieprogramma's op recidive. Ze maakten onderscheid tussen twee grove categorieën: 'standaard' interventies gericht op conditionering en beloning enerzijds en sociaal-cognitieve interventieprogramma's (Cognitive Behavioural Therapy, CBT). De eerste categorie (conditioneren/belonen) was nogal breed: naast interventies die gebruik maakten van de principes van het operant conditioneren (Skinner, 1965) werden ook interventies tot deze categorie gerekend die gebruik maakten van 'contingency contracting', wat inhoudt dat deelnemers een contract opstellen waarin het gewenste gedrag en de daaraan gerelateerde beloningen/straffen worden benoemd. Ook werden zogenaamde 'token economies' meegerekend, waar binnen groepen punten kunnen worden verdiend door gewenst gedrag te vertonen die later ingewisseld kunnen worden voor goederen of privileges. Onder de tweede categorie (CBT) werden interventies verstaan waarbij aandacht werd besteed aan de cognitieve en emotionele processen die gedrag reguleren, zoals sociale leertheorie (Akers, Krohn, Lanza-Kaduce en Radosevich, 1995). Volgens Pearson et al. (2002) gaan dergelijke therapieën verder dan het simpelweg bekrachtigen van gedrag omdat er cognitie en sociale modellering bij komt kijken. Uit hun meta-analyse kwam naar voren dat er voor de conditioneren/belonen interventies geen statistisch significant verschil was in recidive tussen de experimentele en controle groepen. Voor de sociaal cognitieve (CBT) interventies werd wel een statistisch significant verschil gevonden, wat inhield dat er 57,2% succesvolle uitkomsten (dus minder recidive) waren in de experimentele groepen, vergeleken met 42,8% in de controlegroepen.

Wilson et al. (2005) sloten hierop aan, met een kwantitatieve review over 20 studies naar het effect van gestructureerde, groepsgebaseerde CBT-interventieprogramma's op recidive. Uit hun resultaten bleek dat CBT programma's zorgden voor een 20 tot 30% grotere afname in recidive dan de controlegroepen.

In 2004 werd een Cochrane review uitgebracht over alcoholslotprogramma's (Willis et al., 2004). Deze review over 11 studies wees uit dat alcoholsloten zorgen voor een significante afname in recidive gedurende de periode van installatie, maar niet in de periode na verwijdering van het alcoholslot.

Binnen het Europese project DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe) werden de effecten van ROI-interventies op recidive onderzocht op basis van 36 studies binnen en buiten Europa (Boets et al., 2008). De studies hadden een looptijd van 1 tot 10 jaar, de gemiddelde looptijd lag tussen de 3 en 5 jaar. De meerderheid van de Europese interventies volgde een min of meer standaard format. Kenmerkend voor deze 'Europese standaard' zijn groepsinterventies die zowel een informatieve als therapeutische component kennen, met de nadruk op het laatste. Ook zijn de meeste programma's gericht op alcoholgebruik in het verkeer en gebaseerd op wetenschappelijke inzichten. Verder worden cursussen veelal begeleid door mensen met een achtergrond in gedrag, zoals psychologen. De interventies bestaan meestal uit meerdere sessies met een vaste begeleider en deelnemersgroep. Naast informatie krijgen deelnemers begeleiding bij het formuleren van strategieën, plannen en intenties om herhaling van ongewenst gedrag te voorkomen. Niet-Europese interventies hebben vaker een andersoortige aanpak, zoals 'victim impact panels', waarbij overtreeders geconfronteerd worden met de ervaringen van een groep slachtoffers van een drankgerelateerd verkeersongeval. Uit het onderzoek van Boets et al. (2008) bleek dat Europese interventies zorgden voor een gemiddelde afname in een 45,5% grotere afname in recidive dan de controlegroep. De auteurs merken op dat cursussen vooral effectief zijn als ze gecombineerd werden met een straffende maatregel. De niet-Europese interventies konden niet vergeleken worden omdat de data van de controlegroepen om diverse redenen niet beschikbaar waren.

In 2015 deden Miller et al. (2015) een literatuurstudie over 42 studies naar ROI-interventies. Hoewel de auteurs oorspronkelijk van plan waren om een meta-analyse uit te voeren, bleken de uitkomsten van de studies te uiteenlopend en bovendien niet met dezelfde mate van detail gerapporteerd. De literatuur die in deze review besproken werd, wordt hieronder samengevat. Er werd een onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën, namelijk alcoholsloten, educatie, victim impact panels (VIP), intensieve supervisieprogramma's, gespecialiseerde ROI-rechtbanken en overige interventies.

De evidentie over alcoholsloten bleek op basis van de 11 studies gevonden door Miller et al. (2015) nogal uiteen te lopen. Drie studies vonden minder recidive gedurende installatie (Beck, Rauch, Baker en Williams, 1999; Bjerre, 2003; Roth, Voas en Marques, 2007b), vier studies vonden minder recidive zowel tijdens installatie als na verwijdering (Bjerre, 2005; Bjerre & Thorsson, 2008; Rauch, Ahlin, Zador, Howard en Duncan, 2011; Weinrath, 1997) en drie studies vonden minder recidive gedurende installatie, maar niet na verwijdering (Raub, Lucke en Wark, 2003; Roth, Voas en Marques, 2007a; Voas, Marques, Tippetts en Beirness, 1999). Ten slotte vond een studie geen verschil in recidive tussen vrijwillige en verplichte deelname aan een alcoholslotprogramma (Beirness, Marques, Voas en Tippetts, 2003).

Miller et al. (2015) bekeek ook het effect van educatieprogramma's. Vier van de door Miller et al. (2015) geraadpleegde studies rapporteerden een afname in ROI-recidive gedurende de hele periode van observatie (Mills et al., 2008; Rider et al., 2007; Robertson et al., 2009; Williams, Simmons en Thomas, 2000). Een studie vond alleen een tijdelijke verbetering (Ekeh, Hamilton, D'souza, Everett en McCarthy, 2011). Verder bleek dat de onderzochte programma's zich niet beperkten tot enkel kennisoverdracht, maar ook andere componenten omvatten zoals het vergroten van motivatie (Robertson, Gardner, Xu en Costello, 2009), het formuleren van een plan om ROI te voorkomen (Rider, Voas, Kelley-Baker, Grosz en Murphy, 2007; Robertson et al., 2009), cognitieve gedragstherapie (Mills et al., 2008) of onderdeel uitmaakte van een breder interventieprogramma (Robertson et al., 2009). Enkele van deze educatieprogramma's worden elders in dit rapport in groter detail beschreven (MASEP: *Paragraaf 3.2.2*; DA: *Paragraaf 3.1.3*), voor gedetailleerde beschrijvingen van de overige studies verwijzen wij naar Miller et al. (2015).

Over zogenoemde Victim Impact Panels (VIP; zie beschrijving van Boets et al., 2008 eerder in deze paragraaf voor nadere toelichting) vonden Miller et al. (2015) gemengde evidentie over zeven studies. Drie studies vonden minder recidive onder deelnemers aan een VIP programma (Fors & Rojek, 1999; Rojek, Coverdill en Fors, 2003; Sprang, 1997) tegenover drie studies die geen significant effect vonden (Crew & Johnson, 2011; Shinar & Compton, 1995; Wheeler, Rogers, Tonigan en Woodall, 2004). Een studie vond eveneens dat deelnemers aan een VIP-programma over het algemeen niet verschilden in recidive van de controlegroep, met uitzondering van een groep: onder vrouwelijke veelplegers werd juist een toename in recidive gevonden (C'de

Baca, Lapham, Liang en Skipper, 2001) Omdat de volledige versie van de oorspronkelijke studie niet getraceerd kon worden, is onduidelijk hoe dit opmerkelijke resultaat verklaard kan worden.

Miller et al. (2015) bekeken ook het effect van Intensieve Supervisieprogramma's, oftewel ISP. Hieruit kwam overwegend naar voren dat ISP-deelnemers minder recidive vertoonden dan controlegroepen (Lapham, Kapitula, C'de Baca en McMillan, 2006; Warchol, 2000; Wiliszowski, Fell, McKnight, Tippetts en Ciccel, 2010), met uitzondering van een studie waaruit bleek dat een ISP met elektronische monitoring juist gepaard ging met meer recidive (Lapham, C'de Baca, Lapidus en McMillan, 2007). Ook een evaluatie van het effect van elektronische monitoring op recidive wees uit dat er geen verschil was tussen de interventiegroep en de controlegroep (Courtright, Berg en Mutchnick, 1997).

In Miller et al. (2015) werd ook gekeken naar het effect van gespecialiseerde ROI rechtbanken. Binnen deze rechtbanken worden ROI zaken behandeld met meer mogelijkheden tot supervisie en behandeling door juristen, reclassering en behandelaars. De vier gevonden studies gaven echter geen eenduidig beeld: twee studies vonden minder recidive onder deelnemers aan ROI rechtbanken (Fell, Tippetts en Ciccel, 2011; Ronan, Collins en Rosky, 2009), een derde studie vond geen effect (MacDonald, Morral, Raymond en Eibner, 2007) en een vierde studie vond dat een ROI rechtbank juist zorgde voor een toename in recidive in vergelijking met de controlegroep (Bouffard, Richardson en Franklin, 2010).

Uit de overige 19 studies die Miller et al. (2015) bekeken, bleek:

- geen eenduidige evidentie voor zogenaamde 'motiverende gespreksvoering' (brief motivational interviewing): een studie vond minder recidive na deelname in vergelijking met een controlegroep (Schermer, Moyers, Miller en Bloomfield, 2006), maar twee andere studies vonden geen verschil tussen interventie- en controlegroepen (Ouimet et al., 2013; Utter et al., 2014);
- dat behandelingen die meerdere componenten hebben effectief waren: een studie vond 47% minder risico op recidive (Lucker & Osti, 1997), een andere studie vond 12% reductie in ROI recidive en 9% reductie in huiselijke geweld (Kilmer, Nicosia, Heaton en Midgette, 2013);
- een combinatie tussen boete en rijontzegging een drukkend effect op recidive te hebben; rijontzegging alleen bleek echter niet effectief (Yu, 1994);
- dat ROI overtredders die een celstraf opgelegd kregen, het minste recidive vertoonden na een celstraf van 4-6 maanden (20%) in vergelijking met zowel kortere celstraffen van 91-120 dagen (29%) als langere celstraffen van 7-12 maanden (26%) of meer dan een jaar (22%) (Weinrath & Gartrell, 2001);
- cognitieve gedragstherapie (CBT) een significant effect te hebben op recidive: Moore, Harrison, Young en Ochshorn (2008) vonden 12,9% recidive onder deelnemers in vergelijking met 75% onder niet-deelnemers;

Samenvattend concludeerden Miller et al. (2005) dat de meest succesvolle programma's bestonden uit verschillende componenten, zoals behandeling van alcoholverslaving in combinatie met monitoring (Lapham et al., 2006; Mills et al., 2008; Rider et al., 2007; Robertson et al., 2009; Warchol, 2000; Wiliszowski et al., 2010; Williams, Simmons en Thomas, 2000).

Binnen het project SafetyCube werd een meta-analyse uitgevoerd over 10 studies (2007-2016) naar de recidive onder deelnemers aan rehabilitatiecursussen enerzijds en overtredders die niet aan dergelijke cursussen mee hadden gedaan anderzijds (Slootmans et al., 2017). De gemiddelde meetperiode van de studies was zo'n 2 tot 3 jaar. Uit de resultaten bleek dat de recidive onder de deelnemers aan de cursus met 40% was gedaald in vergelijking met de recidive in de controlegroep. De auteurs merken op dat het belangrijk is om bij rehabilitatiecursussen niet alleen inhoudelijke informatie te verstrekken maar om ook te kijken naar gedragscomponenten, zoals vermijdings- en copingtactieken (bijvoorbeeld: wat moet je doen als je op het punt staat om een borrel te pakken?). De auteurs merken verder op dat de deelnemende cursisten allemaal de cursus hadden afgemaakt. Dit is belangrijk om mee te wegen, aangezien uitval van cursisten regelmatig voorkomt. Er zijn aanwijzingen dat overtredders die een cursus volledig afmaakten minder recidive vertonen dan zij die dat niet deden (Robertson et al., 2016).



## 4.3.2 Artikelen/rapporten

Tabel 7. Overzicht van de artikelen/rapporten over 'rijden onder invloed' – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

ARTIKEL/RAPPORT				
Auteurs (jaar)	Type studie	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Robertson, Gardner, Walker en Tatch (2016)	Vershil in ROI recidive tussen wel (N = 11,637) en niet (N = 1,625) afronden	Mississippi Alcohol Safety Education Program (MASEP)	Hazard Ratio 1,215	
Voas, Tippetts, Bergen, Grosz, and Marques (2016)	Vershil in ROI recidive tussen alcoholslot + AUD behandeling (N = 640) en alcoholslot (N = 806)	Alcoholslot + behandeling AUD	-32%	
Barta, Fisher en Hynes (2017)	Vershil in ROI recidive tussen ISP (n=1.108) en controlegroep (n=462)	Intensief Supervisieprogramma	Hazard Ratio 0.129 Minder nieuwe veroordelingen over 2 jaar voor ISP deelnemers (4,7%) dan controlegroep (35,5%)	
Blom, Blokdijk en Weijters (2017)	Vershil in ROI recidive tussen LEMA deelnemers (n=2.999) en controlegroep (n=1.109)	Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA)	Odds Ratio 1,26, n.s.	
Blom, Blokdijk en Weijters (2019)	Vershil in ROI recidive tussen deelnemers: EMA (n=5.320) en controlegroep (n=1.120)	Educatieve Maatregel Alcohol (EMA)	Odds Ratio 0,770	
	ASP (n=1.676) en controlegroep (n=907)	Alcoholslot-programma (ASP)	Odds Ratio 0,423	
Freiburger & Sheeran (2019)	Vershil in recidive, nieuwe veroordelingen (algemeen, ROI) en gevangenisstraf tussen deelnemers (N = 346) en controlegroep (N = 793)	Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP)	Geen verschil in nieuwe overtredingen (41% interventiegroep, 48% controlegroep) Minder gevangenisstraffen (16% vs 24%), veroordelingen in het algemeen (30% vs 41%) veroordelingen voor ROI (10% vs. 15%) voor interventie- dan controlegroep	
Knoth & Ruback (2019)	Vershil in recidive tussen proeftijd + behandeling (N = 20.460) en reguliere veroordeling (N = 13.675)	Accelerated Rehabilitative Disposition (ARD)	Odds Ratio 0,691	
Nieuwkamp en Boudry (2020)	Quasi-experimentele opzet met overeenkomstige controlegroep	Rehabilitatiecursussen	-41%	

Er werden zeven relevante studies gevonden die verschenen waren na de laatste review (gelet op inclusiedata).

Robertson et al. (2016) deden onderzoek naar het verschil in ROI recidive tussen mensen die tussen 2008 en 2010 een rehabilitatieprogramma wel (N = 11,637) en niet (N = 1,625) volledig afmaakten. Het programma in kwestie was het Mississippi Alcohol Safety Education Programma (MASEP). In dit programma van 4 dagdelen verdeeld over 4 weken wordt zowel in groepsverband als op individueel niveau aandacht besteed aan o.a. de effecten van alcohol en drugs op rijgeschiktheid en strategieën en vaardigheden om rijden onder invloed te voorkomen. Na deelname aan dit programma kunnen mensen in aanmerking komen om hun door de rechtbank opgelegde rijontzegging op te heffen. Mensen die de cursus niet of niet volledig hadden afgerond bleken na 3 jaar 21,5% meer risico op recidive te hebben dan deelnemers die de cursus wel succesvol hadden afgerond (volledige deelname binnen 4 weken). Mogelijk worden hier echter ook de effecten van rijontzegging meegenomen, aangezien mensen die de cursus niet of niet volledig hadden afgerond niet of later in aanmerking zullen zijn gekomen voor de opheffing van hun rijontzegging.

Voas, Tippetts, Bergen, Grosz, en Marques (2016) onderzochten het effect van de implementatie van een alcoholslotprogramma in combinatie met een behandelingsprogramma voor drankmisbruik in Florida. Naast het alcoholslot moesten deelnemers die binnen 4 uur twee keer een positieve test geblazen hadden, verplicht een behandeling volgen voor alcohol use disorder (AUD). In dit onderzoek werd de interventiegroep (alcoholslot + behandeling) vergeleken met een controlegroep die alleen een alcoholslot kreeg. In een periode van 12 tot 48 maanden na verwijdering van de alcoholsloten vertoonde de interventiegroep 32% minder recidive dan de controlegroep. De auteurs concluderen dan ook dat een alcoholslotprogramma behandeling moet bieden aan deelnemers die herhaaldelijk in de fout gaan. Het artikel bespreekt echter niet welke behandeling de deelnemers aan de interventiegroep hadden gevolgd.

Barta, Fisher en Hynes (2017) vergeleken ROI overtredders die veroordeeld waren tot een celstraf (controlegroep) met een Intensief Supervisie Programma (ISP, zie Miller, 2015). Het programma onderzocht door Barta et al. (2017) betrof het thuis uitzitten van een (gedeelte) van een celstraf van 60 dagen of langer, wat op individuele basis gecombineerd kon worden met monitoring, behandeling, educatie, alcoholslot en/of rijontzegging. Uit het onderzoek bleek een significant verschil tussen ISP-deelnemers en de controlegroep: van de groep ISP-deelnemers werd in de twee jaren volgend op het programma 4,7% opnieuw veroordeeld voor een ROI-overtreding; bij de controlegroep (i.e. gewone celstraf) was dat 35,5%. Leeftijd, etniciteit (blank vs. niet-blank) en sekse bleken ook relevante voorspellers: jongeren, niet-blanken en mannen vertoonden meer recidive.

Blom, Blokdijk en Weijters (2017, 2019) deden meerdere onderzoeken naar Nederlandse maatregelen gericht op alcoholgebruik in het verkeer: de Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA), de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) en het Alcoholslotprogramma (ASP). De LEMA en EMA zijn cursussen die worden opgelegd aan overtredders afhankelijk van de concentratie alcohol in hun bloed in combinatie met hun rijervaring<sup>21</sup>. De LEMA duurt 2 dagdelen verdeeld over 2 weken, de EMA omvat 1 hele en 2 halve dagen in groepsverband en een individueel nagesprek. Tijdens de cursussen krijgen deelnemers informatie over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer, delen ervaringen uit en gaan actief aan de slag met opdrachten bedoeld om de kans op herhaling te voorkomen. Daarnaast konden ROI overtredders in de periode 2011-2015 middels een alcoholslotprogramma (ASP) verplicht worden om op eigen kosten een alcoholslot te laten inbouwen voor een periode van minimaal 2 jaar. Begin 2015 werd echter op juridische gronden bepaald dat het ASP niet meer mocht worden opgelegd.

Een vergelijking tussen deelnemers aan de LEMA en een controlegroep uit 2013 wees uit dat er geen significant verschil was in recidive tussen de twee groepen (Blom et al., 2017). In een meer recent onderzoek (Blom et al., 2019) kon wel een significant verschil worden geconstateerd tussen deelnemers aan de EMA cursus en een controlegroep: de kans op tweejarige rijden-onder-invloed-recidive van EMA deelnemers (7%) was significant lager dan de recidive bij niet-deelnemers (9%). In dezelfde studie werd eveneens een statistisch significant effect van het ASP vastgesteld. Voor ASP-deelnemers lag de kans op tweejarige rijden-onder-invloed-recidive van een ASP-deelnemer significant lager (4%) dan voor niet-deelnemers (8%).

<sup>21</sup> LEMA: BAG 0,5‰ en 0,8‰ bij beginnende bestuurders, BAG 0,8‰ en 1,0‰ bij ervaren bestuurders; EMA: BAG 0,8‰ en 1,3‰ bij beginnende bestuurders, BAG 1,0‰ en 1,8‰ bij ervaren bestuurders



Freiburger en Sheeran (2019) onderzochten het Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP) in Wisconsin. SSTOP is een eenjarig programma met een combinatie van ontmoedigende en rehabiliterende maatregelen voor bestuurders na een tweede of derde ROI-overtreding. Het bleek dat ROI vaak samenging met andere (sociale) problematiek. Na een assessment wordt een individueel behandelprogramma opgesteld wat kan bestaan uit familie-, rouw- of scheidingstherapie, lessen in budgettering, woedebeheersing, hulp bij huiselijk geweld, educatie en loopbaanbegeleiding. Daarnaast werden overtreders die na een tweede ROI-overtreding naar het programma werden verwezen verplicht om deel te nemen aan een Victim Impact Panel (zie beschrijving Boets et al., 2008 eerder in *Paragraaf 3.2.1*). In dit onderzoek werden verschillende vormen van recidive onderscheiden: nieuwe overtredingen (in termen van juridische aanklachten), nieuwe veroordelingen (in het algemeen of ROI) en gevangenisstraffen. De resultaten wezen uit dat STOPP geen significant effect had op recidive. Dit varieerde van 41% onder de interventiegroep tot 48% in de controlegroep. Er waren wel significante verschillen in termen van het aantal gevangenisstraffen (16% vs. 24%), het aantal veroordelingen in het algemeen (30% vs. 41%) en het aantal veroordelingen voor ROI (10% vs. 15%). Het is echter van belang om in acht te nemen dat juist bij deze maten nog andere factoren meespelen dan alleen het gedrag van de deelnemer. Immers, bij veroordelingen (waaronder gevangenisstraffen) tellen ook de overwegingen die een rechter maakt mee, die daarbij onder andere rekening kan houden met de mate waarin iemand wel of juist geen bereidheid heeft getoond om mee te werken aan een interventieprogramma zoals SSTOP.

Knoth en Ruback (2019) deden onderzoek naar het effect van de zogenaamde Accelerated Rehabilitative Disposition (ARD). Openbare aanklagers en rechters in Pennsylvania kunnen er voor kiezen om een ROI-overtreder niet te veroordelen maar om in plaats daarvan een ARD op te leggen. Bij dit alternatief vermijdt de overtreder een strafblad op voorwaarde dat er geen volgende overtreding wordt begaan. Verder moet de overtreder onder ARD vaak een boete betalen en zich laten behandelen voor alcoholmisbruik. In dit onderzoek werd ARD vergeleken met een reguliere veroordeling. De resultaten wezen uit dat overtreders die een ARD opgelegd kregen in de daaropvolgende 4 jaar significant minder vaak opnieuw gearresteerd werden. Verder bleken sekse, etniciteit en leeftijd een rol te spelen: vrouwelijke, blanke en oudere overtreders recidiveren minder vaak. Ook was er meer recidive onder overtreders die eerder waren opgepakt en zij die op jongere leeftijd criminele betrokkenheid toonden. Tegen de verwachtingen in was recidive juist waarschijnlijker onder overtreders met lagere BAG-niveaus dan met hogere BAG-niveaus.

Nieuwkamp en Boudry (2020) hebben resultaten voor België laten zien over de effecten van de revalidatiecursussen die worden opgelegd in het geval van inbreuken voor alcoholgebruik en rijden. Hun studie had betrekking op 606 chauffeurs die tussen 2010 en 2014 een klassieke, dan wel een alternatieve straf opgelegd gekregen hadden. Daaruit blijkt dat de chauffeurs die de opleiding hadden gevolgd 41% minder risico liepen om te recidiveren dan de chauffeurs aan wie een klassieke straf was opgelegd. Bovendien verstrijkt voor de chauffeurs die de opleiding hadden gevolgd ook meer tijd vóór ze recidiveren. Op basis van een Cox-regressie-analyse blijken de chauffeurs die een opleiding hadden gevolgd 2,63 keer minder vatbaar om te recidiveren dan de chauffeurs die een klassieke sanctie hadden gekregen. De effecten van de opleiding zijn uitgesprokener bij de vrouwen (4,44 keer minder risico tegenover 2,67 keer minder risico bij de mannen) en bij de chauffeurs met een blanco strafblad (3,44 keer minder risico). Bovendien moet opgemerkt worden dat in geval van recidive door chauffeurs die de opleiding hebben gevolgd, het alcoholpercentage hoger lag dan bij de chauffeurs die een klassieke straf opgelegd hadden gekregen. Bij de 'specifieke' recidive (die de opleiding in de allereerste plaats wil tegengaan) blijkt dat vrouwen die de opleiding hadden gevolgd zeven keer minder risico liepen om te recidiveren dan de mannen die een klassieke straf hadden gekregen. Bij de chauffeurs zonder enige overtreding op hun strafblad die in de loop van de voorbije twee jaar de opleiding hadden gevolgd lag het risico op specifieke recidive 5,65 keer lager dan bij diegenen die in de loop van die periode al eens waren veroordeeld voor rijden onder invloed (specifieke antecedenten) en tegen wie bij de referentieveroordeling (referentiecategorie) een klassieke straf was uitgesproken.

Het is relevant om op te merken dat een van de beperkingen van deze studie erin bestaat dat ze in geen enkel opzicht experimenteel is, wat wil zeggen dat al het werk betrekking had op bestaande groepen van chauffeurs (afhankelijk van de opgelegde straf): "De politierechter beoordeelt in alle gevallen of het opportuun is om de chauffeur een opleiding te laten volgen dan wel om hem een klassieke straf op te leggen. Het kan dus dat chauffeurs met een bepaald profiel meer kans maken om naar de opleiding gestuurd te worden — dat noemen we een 'selectiebias' — en dat de opleiding bij uitstek in die gevallen succesvoller is. Dat is de reden waarom

alle chauffeurs uit de controlegroep (namelijk diegenen die een klassieke straf hadden gekregen) voor de belangrijkste criteria geassocieerd werden met de chauffeurs met de opleiding, ter compensatie voor die selectiebias. In deze studie hebben we ook geprobeerd om profielen op te maken en aan de hand daarvan te bepalen welke chauffeurs bij welke straf de meeste baat hebben.” (Nieuwkamp en Boudry, 2020).

## 4.4 Snelheidsovertredingen

### 4.4.1 Review/meta-analyses

Er zijn geen reviews of meta-analyses gevonden die specifiek keken naar straffen of maatregelen gericht op te hard rijden.

### 4.4.2 Artikelen/rapporten

Tabel 8. Overzicht van de artikelen/rapporten over de 'snelheidsovertredingen' – niet-significante resultaten verschijnen in het grijs.

ARTIKEL/RAPPORT				
Auteurs (jaar)	Type studie	Type interventie	Effect	
			Recidive	Overig
Wundersitz & Hutchinson (2006)	Recidive analyse over 336 overtreeders met 436 overtreedingen	Australisch interventieprogramma DIP (in vergelijking met overtreeders die verplichte deelname afkochten met een boete)	-50%	
Af Wählberg (2011)	Onderzoek naar recidive voor/na drie verschillende interventies: een e-learning interventie (N = 665), een eenmalige groepsbijeenkomst (N = 1.000) en boete (N = 1.000)	E-learning interventie (YDS)	-33.4%, Odds Ratio = 0.62	-44.0% minder rijbewijspunten
		Eenmalige groepsbijeenkomst (SAS)	-5.1%, Odds Ratio = 0.95, n.s.	-7.2% minder rijbewijspunten, n.s.
		Boete (FPN)	2.0%, Odds Ratio = 0.94, n.s.	-8.4% minder rijbewijspunten, n.s.
Watson, Siskind, Fleiter, Watson, Soole (2015)	Onderzoek naar recidive voor (N=44.232) en na (N = 40,224) boeteverhoging	Verandering boetesysteem (hogere boetes)	-5,8%	

Er zijn drie studies gevonden over het effect van maatregelen gericht op te hard rijden op recidive.

Wundersitz en Hutchinson (2006) onderzochten recidive na het bijwonen van een interventieprogramma (DIP) in Zuid-Australië. Deelname aan DIP is verplicht als bestuurders van 25 jaar en jonger de voorwaarde van hun leerlingrijbewijs overtreden hebben (veelal ten gevolge van te hard rijden). Dit programma bestaat uit begeleide discussies in kleine groepen. Er wordt aandacht besteed aan risicogedrag, sociale normen, rationalisaties en persoonlijke kwetsbaarheid. Bestuurders die deel hebben genomen aan een DIP cursus, hadden 50% minder nieuwe overtreedingen dan bestuurders die in plaats van deelname hebben gekozen om een boete te betalen ('expiation'). Het is van belang om op te merken dat hierdoor wel een selectiebias kan spelen: mogelijk (of zelfs waarschijnlijk) verschillen de groepen op meer vlakken van elkaar dan enkel het wel/niet deelnemen aan de DIP cursus.

Af Wåhlberg (2011) deed onderzoek naar het effect van een online interventieprogramma gericht op recidive onder snelheidsovertreders van 25 jaar en jonger. De 'Young Driver Scheme' (YDS) bestond uit een reguliere startbijeenkomst met een rijinstructeur waarin gesproken werd over attitudes, gedragingen en afleidingen die de kans op een ongeval vergroten. Na deze sessie kregen bestuurders toegang tot een website waarop informatie en vijf e-learningmodules te vinden waren. Om de vier dagen konden cursisten een module volgen. Vier van de vijf modules eindigden met een meerkeuzetest van 25 vragen. Om voor een module te slagen moesten 20 vragen juist worden beantwoord. In het onderzoek werd het effect van de YDS interventie vergeleken met het effect van een boete ('fixed penalty notice' of FPN) en met een eenmalige groepsinterventie (20-24 deelnemers) van 2,5 uur gericht op te hard rijden ('Speed Awareness Scheme' of SAS). Hoewel de andere twee groepen (FPN, SAS) een bredere doelgroep hadden dan alleen bestuurders van 25 jaar en jonger, zijn in de vergelijking wel alleen bestuurders meegenomen in dezelfde leeftijdscategorie. Naast recidive werd ook gekeken naar ongevalsbetrokkenheid, maar deze data waren zelf-gerapporteerd en zijn derhalve niet meegenomen in dit rapport. De resultaten wezen uit dat alleen deelnemers aan de e-learning interventie (YDS) minder gedetecteerde overtredingen vertoonden (33,4%) in de 6 maanden sinds deelname (YDS, SAS) of boete (FPN).

Watson et al. (2015) deden onderzoek naar recidive naar aanleiding van veranderingen in de boetes en sancties op snelheidsovertredingen die in 2003 in Queensland, Australië werden doorgevoerd. Dit hield onder andere in dat boetebedragen werden verhoogd en dat bij grote snelheidsovertredingen (>40 km/uur) naast een boete ook een rijontzegging van een half jaar werd opgelegd. In een evaluatie werd gekeken naar het aandeel recidivisten binnen 2 jaar na hun overtreding in de periode voor en na de invoering van deze wijzigingen. De resultaten wijzen uit dat er een statistisch significante afname in recidive was van 5,8%. De auteurs merken echter op dat het gaat om kleine effectgroottes en dat zowel voor als na de wijzigingen bijna de helft van de snelheidsovertreders binnen 2 jaar weer een nieuwe overtreding had begaan. Bovendien merken de auteurs op dat zogenoemde problematische overtredders (eerdere overtredingen, hogere overschrijdingen) minder beïnvloed waren door het nieuwe boetesysteem.

## 4.5 Effect van maatregelen per type overtreding

Dit deel beschrijft per type sanctie of maatregel en voor elk van de drie soorten overtredingen de vastgestelde impact op de recidive.

### 4.5.1 Boetes

De gevonden literatuur geeft een gemengd beeld over het effect van boetes op recidive. Binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' vond de studie van Moffatt en Poynton (2007) dat hogere boetes voor diverse verkeersovertredingen gepaard gingen met meer recidive. Dit effect kan echter verklaard worden door het feit dat de hoogte van een boete veelal samenhangt met de ernst van de overtreding. Binnen 'snelheidsovertredingen' vonden Watson et al. (2015) dat recidive van snelheidsovertredingen afnam na een structurele verhoging van boetes op snelheidsovertredingen. Het verhoogde boetesysteem had echter een klein effect in het algemeen en weinig effect op overtredders met eerdere overtredingen en hogere overschrijdingen in het bijzonder.

### 4.5.2 Voorlichting en 'educatie op afstand'

Er waren verschillende voorbeelden van educatiemaatregelen "op afstand", zoals waarschuwingsbrieven, correspondentiecurssussen en e-learning. Voor de effectiviteit van deze benadering is gemengde evidentie. Binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' vonden Ker et al. (2005) geen effect op recidive in hun onderzoek naar korte educatieprogramma's waaronder zogenaamde "correspondentie cursussen". Masten en Peck (2004) vonden wel een bescheiden effect van voorlichtende waarschuwingsbrieven (5,7%), maar merkten daarbij op dat dat effect gezien moet worden in het licht van het grote bereik en de geringe kosten die met deze maatregel gepaard gaan.

Binnen 'snelheidsovertredingen' wees onderzoek naar het effect van een e-learning interventie op snelheidsrecidive uit dat er een tijdelijke vermindering van recidive was, maar dat dit effect 6 maanden na de interventie was verdwenen (af Wählberg, 2011).

### 4.5.3 Educatie- en rehabilitatieprogramma's

Onderzoeken naar het effect van educatieprogramma's of cursussen op recidive vertonen een wisselend beeld.

Binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' werd door Ker et al. (2005) geen evidentie gevonden voor een effect op recidive van educatieprogramma's, maar zij onderzochten enkel korte programma's met een nadruk op informatieverstrekking. Masten en Peck (2004) vonden in hun meta-analyse wel evidentie voor een effect op recidive van zowel individuele als groepsgebaseerde educatieve interventies. Ook werden binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' studies gevonden over de Educatieve Maatregel Gedrag: een programma van enkele cursusdagen waarin deelnemers leren hoe ze op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen. In een eerste onderzoek vond Blom (2014) wel evidentie voor een afname van recidive, maar dit effect kon in een latere studie niet gerepliceerd worden (Blom, Blomdijk & Weijters, 2019).

ROI-gerelateerde educatieve programma's of rehabilitatieprogramma's bleken vooral effect te hebben op recidive als ze zowel informatieve als therapeutische componenten omvatten. Zo vonden Miller et al. (2015) in een review dat ROI-gerelateerde educatieve programma's gecombineerd met therapeutische elementen zorgden voor een afname in recidive, in sommige gevallen tijdelijk. Er werd ook evidentie gevonden voor sociaal-cognitieve interventieprogramma's (Cognitive Behavioural Therapy, CBT): verschillende studies duiden op een significante afname van recidive onder deelnemers in vergelijking met zowel niet-deelnemers aan een programma als deelnemers aan een programma dat gebruik maakte van conditionering en beloning (Moore et al., 2008; Pearson et al., 2002; Wilson et al., 2005). Daarnaast vonden verschillende reviews evidentie voor de effectiviteit van de zogenaamde "Europese standaard" ROI-interventie, waarin kleine groepen onder begeleiding een programma volgen met zowel informatieve als therapeutische componenten (Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008; Egg et al., 2000). Ook een programma buiten Europa dat hetzelfde

format volgde voor niet-ROI gerelateerde overtredingen, namelijk snelheidsovertredingen, liet een vergelijkbaar effect op recidive zien (Wundersitz & Hutchinson, 2006).

Slotmans et al. (2017) vonden dat deelname aan een rehabilitatiecursus met zowel therapeutische als informatieve componenten zorgden voor een significante afname in recidive. Er waren echter ook rehabilitatieprogramma's waarvoor geen of gemengde evidentie gevonden werd, zoals Freiburger en Sheeran (2019) die geen effect vonden voor het aantal overtredingen maar alleen op het aantal veroordelingen na deelname aan het educatieve programma (SSTOP). Het is echter de vraag in hoeverre veroordelingen een goede maat zijn, aangezien rechters hierbij discretionaire ruimte hebben om bijvoorbeeld ook bereidheid tot medewerking aan interventieprogramma's mee te laten wegen. Daarnaast vond Robertson et al. (2016) dat deelnemers aan het rehabilitatieprogramma MASEP minder recidive vertoonden dan mensen die de cursus niet of niet volledig hadden afgerond. Echter, aangezien bestuurders na deelname in aanmerking konden komen om hun rijntzegging op te laten heffen, kan niet worden uitgesloten dat dit effect mede door verklaard wordt door het feit dat mensen uit de controlegroep niet of later pas weer hun rijbewijs terug kregen.

Onderzoek naar de Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA) wees uit dat de maatregel geen significant verschil had op recidive (Blom et al., 2017). De Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) bleek wel effect te hebben op recidive: de kans op ROI recidive van een EMA deelnemer was significant lager dan die van een niet-deelnemer. In beide cursussen krijgen deelnemers informatie over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer, delen ze ervaringen uit en gaan ze actief aan de slag met opdrachten bedoeld om de kans op herhaling te voorkomen. Het verschil tussen de cursussen ligt in het type overtredders: de LEMA is gericht op bestuurders met een lagere BAG, de EMA op bestuurders met een hogere BAG. Daarnaast verschilden de cursussen in duur van 2 dagdelen verdeeld over 2 weken (LEMA) tot 1 hele en 2 halve dagen in groepsverband en een individueel nagesprek (EMA).

De resultaten van de semi-experimentele studie van Nieuwkamp en Boudry (2020) over de Driver Improvement-cursussen (DI) die zich richten tot overtredders voor rijden onder invloed van alcohol lopen ook gelijk met de resultaten van internationale evaluaties. De DI-opleiding vormt een efficiënte maatregel om recidive te verminderen: de groep van chauffeurs die de opleiding had gevolgd vertoonde 41% minder recidive dan de chauffeurs die een klassieke straf hadden opgelopen en, in geval van recidive, vond die bij de chauffeurs uit de groep met de opleiding ook later plaats dan bij de groep met de klassieke straf. Opleiding blijkt dus een positief effect op de recidive te hebben, maar heeft toch ook beperkingen. Er blijft een minderheid van wie het gedrag achter het stuur nog problematischer is. Zo bracht de studie aan het licht dat de chauffeurs die de opleiding hadden voltooid en opnieuw geklist werden voor rijden onder invloed, een hoger alcoholpercentage hadden dan de chauffeurs die een klassieke sanctie hadden gekregen. Bovendien cumuleren recidiverende chauffeurs die een opleiding volgden meer feiten van recidive dan diegenen die een klassieke straf ondergingen.

#### **4.5.4 Confronterende en angstaanjagende programma's**

Tussen de gevonden literatuur zaten verschillende programma's die confronterende of angstaanjagende elementen toepassen. Binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' werd gevonden dat het Amerikaanse Drivers Alive (DA) programma alleen voor vrouwen een kortstondig effect op recidive had, en voor mannen helemaal niet. Binnen dit programma werd in groepsverband gekeken naar films van fatale ongevallen en gesprekken gevoerd met daders in de gevangenis en slachtoffers in het ziekenhuis (Ekeh, Hamilton, D'souza, Everett en McCarthy, 2011; Ekeh et al., 2008). Dat mannen, en met name jonge mannen, relatief ongevoelig zijn voor een dergelijke confronterende aanpak, blijkt ook uit verschillende andere studies (zie Hoekstra & Wegman, 2011 voor een overzicht).

Binnen 'ROI' werd een confronterende aanpak gevormd door zogenaamde Victim Impact Panels (VIP, Boets et al., 2008) waarbij overtredders verplicht worden om te luisteren naar de ervaringen van een groep slachtoffers van een drankgerelateerd verkeersongeval. Boets et al. (2008) beschreef enkele studies naar deze maatregel, maar wegens ontbrekende data over controlegroepen kon de effectiviteit niet vergeleken worden met de Europese standaard interventie. Miller et al. (2015) vonden gemengde evidentie: drie studies die

minder recidive onder deelnemers aan een VIP programma rapporteerden tegenover vier studies die geen significant effect vonden.

#### 4.5.5 Intensieve Supervisieprogramma's

Diverse studies gingen over Intensieve Supervisieprogramma's (ISP) waarbij overtredders in plaats van een (deel van een) celstraf een gepersonaliseerd programma volgen met daarin een of meer van de volgende aspecten: huisarrest, (elektronische) monitoring, behandeling, educatie, onaangekondigde alcohol- en drugtesten, rijontzegging, verplichte verkoop van voertuigen taakstraf. Deze literatuurstudie laat zien dat de resultaten over ISP's niet eenduidig zijn. De meeste van de door Miller et al. (2015) bestudeerde studies lieten een positief effect zien Lapham et al., 2006; Warchol, 2000; Wiliszowski et al., 2010). Onderzoek van Barta, Fisher, en Hynes (2017) wees eveneens op een positief effect van ISP wanneer dit vergeleken wordt met een gewone celstraf. Knoth en Ruback (2019) vonden eveneens dat overtredders die een ISP kregen in combinatie met verplichte therapie gericht op de behandeling voor Alcohol Use Disorder (AUD) significant minder vaak recidiveerden dan overtredders die een veroordeling met strafblad kregen.

Hiertegenover staan de studies uit Miller et al. (2015) die geen effect (Courtright, Berg en Mutchnick, 1997) of zelfs een negatief effect (Lapham et al., 2007) vonden. Bij beide studies ging het om elektronische monitoring. Daarnaast maken Bartl et al. (2002) melding van een studie waaruit bleek dat het volgen van een rehabilitatiecursus effectiever is in het terugdringen van recidive dan ISP.

#### 4.5.6 Rijontzegging

Rijontzegging is een tijdelijke intrekking van het recht om te rijden met een gemotoriseerd voertuig. Doorgaans gebeurt dit naar aanleiding van zeer ernstige over herhaaldelijke verkeersovertredingen zoals: rijden onder invloed van alcohol of drugs, rijden met hoge snelheid, agressie in het verkeer, of roekeloos rijden met een ongeval tot gevolg. Er zijn ook landen waar een rijontzegging tegenwoordig kan worden opgelegd voor niet-verkeersgerelateerde overtreddingen, zoals het niet betalen van een opgelegde boete (Goldenbeld, 2017; Watson, 2004). Het effect van rijontzegging om niet-verkeersveiligheidsgerelateerde redenen is niet geëvalueerd.

Meestal komt de rijontzegging te vervallen na een vaste periode en nadat de persoon in kwestie aan bepaalde voorwaarden heeft voldaan, zoals het betalen van een boete of deelname aan een rehabilitatieprogramma (Goldenbeld, 2017).

Er zijn verschillende manieren waarop rijontzegging de verkeersveiligheid kan verbeteren. Zo kan een tijdelijke rijontzegging onder voorwaarde van uitblijven van verdere verkeersovertredingen bestuurders motiveren om hun verkeersgedrag te verbeteren en zich te onthouden van risicovol rijden. Daarnaast worden door rijontzeggingen risicovolle chauffeurs tijdelijk uit het verkeer geweerd (Goldenbeld, 2017). Ten slotte zijn er ook aanwijzingen dat rijontzegging effect heeft op de verkeersveiligheid, zelfs als mensen ondanks een rijontzegging nog steeds blijven rijden: ze rijden dan voorzichtiger om overtreddingen en detectie te voorkomen (SUPREME, 2007).

Uit de huidige literatuurstudie komt naar voren dat rijontzegging een effectieve maatregel is in het verminderen van recidive. Binnen 'verkeersovertredingen in het algemeen' bleek uit de meta-analyse van Masten en Peck (2004) dat rijontzegging het grootste effect (-21%) had op verkeersrecidive in vergelijking met andere maatregelen zoals waarschuwingsbrieven, educatief materiaal, groeps- en individuele interventies, voorwaardelijke puntenreductie en proeftijd (Masten en Peck, 2004). Verder bleek uit onderzoek van Kim et al. (2011) dat een tijdelijke rijontzegging die voorwaardelijk is en na een korte periode verloopt effectiever was dan het schorsen van het rijbewijs voor een langere termijn met hoge eisen om er opnieuw voor in aanmerking te komen. Daarnaast concludeerden Moffatt en Poynton (2007) dat zowel hogere boetes als een langere periode van rijontzegging gepaard gingen met hogere recidive. Ze vonden echter ook dat eerdere veroordelingen een belangrijke voorspeller waren voor toekomstige recidive. Aangezien de hoogte van straffen zoals boetes en rijontzeggingen bij beide studies iets kan zeggen over de aard en ernst van de oorspronkelijk overtredding (Hoekstra et al., 2017), kan niet worden uitgesloten dat de gevonden resultaten er op wijzen dat de kans op recidive hoger is als overtredders meerdere of ernstigere overtreddingen hebben begaan.



Binnen ROI werden door Miller et al. (2015) twee studies genoemd die naar rijontzegging keken. Een onderzoek vond dat rijontzegging geen op zichzelf staand effect had op recidive, maar alleen in combinatie met een boete (Yu, 1994). Het andere onderzoek wees uit dat deelnemers aan een alcoholslotprogramma minder recidive vertoonden dan overtreders met een rijontzegging, maar het verschil tussen de groepen verdween nadat het alcoholslot verwijderd was (Voas et al., 1999). Verder maakte rijontzegging deel uit van andere ROI-maatregelen, met name intensieve supervisie programma's (ISP). Ook het effect van het rehabilitatieprogramma MASEP werd mogelijk mede verklaard door het feit dat de opgelegde rijontzegging van kracht bleef bij (een deel van) de controlegroep (Robertson et al., 2016).

### 4.5.7 Combinatie van maatregelen

Een bevinding die veel genoemd en niet tegengesproken wordt, is dat combinaties van maatregelen effectief zijn in het verminderen van recidive (bv., Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008). Ook elders wordt geconcludeerd dat een "en/en" aanpak van zowel straf als rehabilitatie beter is dan een "of/of" aanpak van ofwel straf ofwel rehabilitatie (SUPREME, 2007). Miller et al. (2015) noemt eveneens meerdere studies waaruit blijkt dat interventies die meerdere componenten hebben effectief blijken in termen van recidive binnen (Lucker & Osti, 1997; Kilmer et al., 2013; Rider et al., 2007; Robertson et al., 2009; Mills et al., 2008; Deyoung, 1997) en zelfs buiten het verkeer (Kilmer et al., 2013).

### 4.5.8 Alcoholtest en gespecialiseerde rechtbanken

#### *Alcoholslot*

De evidentie voor alcoholsloten valt uiteen in drie categorieën.

- minder recidive gedurende installatie (Beck et al., 1999; Bjerre, 2003; Roth et al., 2007b);
- minder recidive gedurende installatie, maar niet na verwijdering (Raub et al., 2003; Roth et al., 2007a; Voas et al., 1999; Willis et al., 2004);
- minder recidive zowel tijdens installatie als na verwijdering (Bjerre, 2005; Bjerre & Thorsson, 2008; Blom et al., 2019; Rauch et al., 2011; Weinrath, 1997);

Daarnaast vond een studie dat er geen verschil in recidive was tussen verplichte en vrijwillige deelname (Beirness et al., 2003) en dat er minder recidive werd vertoond als naast alcoholslot ook een behandelprogramma gericht op drankmisbruik verplicht was gesteld na een aantal gefaalde testen (Voas et al., 2016). Nieuwkamp en Boudry (2020) hebben benadrukt dat begeleiding essentieel blijkt te zijn, in het bijzonder bij de zware alcoholgebruikers waar over het algemeen sprake is van een problematiek van afhankelijkheid. Voor dit type van profielen is het bijzonder belangrijk om rijden los te leren zien van hun alcoholgebruik en uiteraard ook om aan hun verslaving te werken. Bij het leerproces om de beide te dissociëren is de installatie van een alcoholslot, gecombineerd met het kaderprogramma, efficiënter dan een rijontzegging (Nieuwkamp, Martensen et al., 2017), in het bijzonder omdat de klassieke straffen weinig effect hebben bij deze groep (Goldenbeld et al., 2016). Helaas moeten we ook opmerken dat na de verwijdering van het alcoholslot, de chauffeurs de neiging hebben om in hun oude gewoonten te vervallen (Nieuwkamp, Martensen et al., 2017). Voor een efficiënte aanpak is een combinatie vereist van handhaving, educatie, sensibilisering en wetgeving (Meesmann et al., 2017).

#### *Gespecialiseerde rechtbanken*

In Miller et al. (2015) werd gekeken naar het effect van gespecialiseerde ROI rechtbanken. Binnen deze rechtbanken worden ROI zaken behandeld met meer mogelijkheden tot supervisie en behandeling door juristen, reclassering en behandelaars. De vier gevonden studies gaven echter geen eenduidig beeld: twee studies vonden minder recidive onder deelnemers aan ROI rechtbanken (Fell et al., 2011; Ronan et al., 2009), een derde studie vond geen effect (MacDonald et al., 2007) en een vierde studie vond een toename in recidive (Bouffard et al., 2010).



In de onderstaande tabellen wordt een samenvattend overzicht gegeven van de voornaamste resultaten uit deel 4.5. 'Eerste conclusies'. De impact moet beoordeeld worden met de kenmerken van de door de auteurs gehanteerde opzet en methodieken.

Tabel 9. Overzichtstabel van de voornaamste effecten per type sanctie op basis van het literatuuronderzoek.

Beoordeelde sancties	Effecten op de algemene overtredingen	Effecten op de inbreuken voor ROI	Effecten voor de snelheidsovertredingen	Specifiek voor het profiel van de overtreder
<b>Boetes</b>	Toename van de recidive (wellicht omdat het bedrag van de boete gekoppeld is aan de ernst van de overtreding)	/	Afname van de recidive maar impact beperkt in de tijd	Zwakke impact als er eerdere en zwaardere overtredingen zijn
<b>Afstandseducatie en -informatie</b>	Globaal weinig impact, met uitzondering van de waarschuwingsbrieven: bescheiden impact maar 'rendabel' (effect in perspectief zien met de lage kost en het grote bereik)	/	Tijdelijke impact (tot 6 maanden na de e-learning-interventie)	/
<b>Confronterende programma's</b>	Kortetermijneffect bij de vrouwen  Jonge mannen relatief immuun	VIP-programma's: doeltreffendheid niet vergeleken met controlegroep  Bewijsmateriaal gemengd	/	/
<b>Intensieve begeleiding</b>	Positief effect ten opzichte van normale gevangenisstraf	Positief effect als de maatregel gepaard gaat met alcoholtherapie'	/	/
<b>Rijontzegging</b>	Tot 21% minder recidive (Masten en Peck, 2004)  Efficiënter dan schorsing van het rijbewijs voor een langere periode  Negatief effect op de recidive als de termijn lang is en indien gecombineerd met een hogere boete	Effecten gaan in de positieve richting indien gecombineerd met andere maatregelen, zoals revalidatiecursussen of een programma van intensieve begeleiding  De termijn maakt vaak deel uit van een combinatie van maatregelen (bijvoorbeeld boete + herstelexamens)	/	Rol van de eerdere veroordelingen op de effecten op de recidive
<b>Speciale rechtbanken</b>	/	Bewijsmateriaal middelmatig	/	/

Tabel 10. Overzichtstabel van de voornaamste effecten per type sanctie op basis van het documentenonderzoek.

Sleutelcomponenten educatieve maatregelen	Effecten op de algemene overtredingen	Effecten op de inbreuken voor ROI	Effecten voor de snelheidsovertredingen
<b>Korte en informatieve programma's (individueel of collectief)</b>	Weinig bewijs voor impact of afname a posteriori niet gereproduceerd	/	Afname van de recidive maar effect beperkt in de tijd
<b>Educatieve of rehabilitatieprogramma's</b>	/	Significante afname van de recidive indien zowel therapeutische als informatieve componenten	/
<b>CBT-programma's</b>	/	Significante afname	
<b>Programma's 'Europese normen'</b>	/	Tot -45,5% Voor de maatregelen met de volgende kenmerken: Interventies in groep Informatieve en therapeutische component Profiel van de opleiders Verschillende sessies Vergezeld van repressieve maatregelen	(Potentiële impact maar bewijsmateriaal gebaseerd op één enkele studie)
<b>EMA-programma's (Nederland)</b>	/	Waarschijnlijkheid van recidive ROI bij een deelnemer aan EMA significant kleiner	/
<b>DI-programma's 'Alcohol' (België)</b>	/	Afname met 41% van het risico op recidive Maar belangrijke problematiek in geval van recidive: zwaarder, hoger alcoholpercentage en meer cumul van recidivefeiten	/

Table 11. Overzichtstabel van de voornaamste effecten van alcoholsloten op basis van literatuuronderzoek

Beoordeelde sancties	Effecten op de inbreuken voor ROI
<b>Alcoholslot</b>	Het bewijsmateriaal valt uit elkaar in drie categorieën. <ul style="list-style-type: none"> <li>minder recidive bij de installatie;</li> <li>minder recidive bij de installatie, maar niet na de verwijdering;</li> <li>minder recidive bij de installatie en na de verwijdering.</li> </ul> Grotere (positieve) impact op de recidive indien ETAD gecombineerd met een behandeling(sprogramma).

## 4.6 Voorlopige conclusies van het literatuuronderzoek

De conclusies die in dit deel gepresenteerd worden hebben betrekking op het internationale literatuuronderzoek en zijn niet specifiek voor de Belgische context.

### 4.6.1 Maatregelen voor de snelheid en het rijden onder invloed

De eerste onderzoeksvraag is de volgende: 'Welke zijn de effecten van specifieke sancties op de recidive, met een onderscheid in effectiviteit voor de verschillende soorten van overtredingen zoals rijden onder invloed en snelheid?'

Voor de 'algemene verkeersovertredingen' komen uit de review van de literatuur drie grote typen van maatregelen naar voren: korte educatie- of informatiesessies, educatieve en rehabilitatieprogramma's, boetes en rijontzegging. Rijontzegging blijkt in dit verband een bijzonder efficiënte maatregel in het geval van inbreuken voor rijden onder invloed. De impact van informatie en 'afstandseducatie' zoals waarschuwingsbrieven is beperkt, maar het heeft wellicht toch zin om er rekening mee te houden, gezien het grote bereik en de beperkte kosten.

Voor 'rijden onder invloed' (ROI) worden de volgende maatregelen onderscheiden: educatieve en rehabilitatieprogramma's, gespecialiseerde rechtbanken, Victim Impact Panels, intensieve begeleidingsprogramma's, alcoholslot en rijontzegging. Rijontzegging lijkt minder effect op de recidive te hebben dan een alcoholslot, ook al neigt het verschil ertoe na het verwijderen van het alcoholslot weer te verdwijnen. Rijontzegging alleen blijkt ook minder efficiënt dan een rijontzegging vergezeld van een boete. Rijontzegging maakt vaak deel uit van andere ROI-maatregelen die efficiënt zijn gebleken, zoals intensieve supervisieprogramma's (indien gekoppeld aan een therapie) en rehabilitatiecursussen. Het is perfect denkbaar dat de impact van die maatregelen gedeeltelijk te verklaren valt door het effect van de rijontzegging. Bovendien is aangetoond dat educatieve of rehabilitatieprogramma's die zowel informatieve als therapeutische elementen omvatten efficiënt kunnen zijn. Confronterende of angstaanjagende programma's lijken evenwel maar een matig effect op de recidive te hebben. En er is ook enig bewijsmateriaal gevonden voor de werkzaamheid van gespecialiseerde rechtbanken en Victim Impact Panels: soms een positief effect, soms geen effect en soms zelfs een negatief effect. Het bewijsmateriaal voor het alcoholslot is evenmin overweldigend: bij de installatie wordt vaak een effect vastgesteld, maar na de verwijdering is dat niet altijd meer het geval. Een manier om die tijdelijkheid van de voordelige effecten tegen te gaan zou een 'definitieve' installatie kunnen zijn voor bepaalde profielen van overtredders. Uiteraard zal dit voorstel nog grondiger besproken moeten worden op basis van wetenschappelijke en juridische beoordelingen.

Bij de maatregelen tegen 'snelheidsovertredingen' ligt de nadruk op de educatieve programma's en een stijging van de boetebedragen. Educatieve programma's tegen snelheidsovertredingen die de format volgen van de 'Europese norm' voor educatieve ROI-programma's, dat wil zeggen een groepsinterventie met zowel informatieve als therapeutische componenten, onder professionele begeleiding, lijken gunstig uit te pakken tegen recidive. Toch is het effect van die maatregelen tegen snelheidsovertredingen op internationaal niveau maar beperkt en moeilijk te bewijzen. Het effect van de (hogere) boetes lijkt dan weer zwak, maar ook daar kunnen kosten en baten met elkaar in evenwicht zijn.

Op basis van de aangetroffen studies kan geen enkele conclusie getrokken worden omtrent een eventueel verschil in doeltreffendheid tegen recidive bij overtredingen in verband met alcoholgebruik, snelheidsovertredingen of overtredingen in het algemeen, aangezien ze niet systematisch onderling vergeleken worden.

### 4.6.2 Impact van de maatregelen per type overtreder

Deze paragraaf beschrijft wat in het literatuuronderzoek gevonden werd over het type overtreder dat het vaakste recidiveert, afhankelijk van uiteenlopende basiskenmerken. Bovendien werd op basis van een beperkt aantal studies ook de impact van specifieke maatregelen bekeken op de recidive bij multirecidivisten.

Slechts vijf van de gevonden studies gingen (tevens) over veelplegers. De vijf studies die keken naar de effecten van maatregelen voor veelplegers gingen met name over rehabilitatieprogramma's, Victim Impact Panel en Intensieve Supervisie programma's (ISP).

Uit de studie van Moore, Harrison, Young, and Ochshorn (2008, zoals beschreven in Miller et al., 2015) bleek een programma voor veelplegers met cognitieve gedragstherapie een significant effect te hebben op de recidive van deelnemers in vergelijking met niet-deelnemers. De studie van Freiburger en Sheeran (2019) keek naar het effect van het Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP): een eenjarig programma met een combinatie van ontmoedigende en rehabiliterende maatregelen voor bestuurders na een tweede of derde ROI overtreding. Na een tweede ROI overtreding werden deelnemers naast het reguliere SSTOP programma ook verplicht om deel te nemen aan een VIP. Voor dit programma werd alleen effect gevonden op recidive in termen van het aantal gevangenisstraffen en het aantal veroordelingen voor ROI en in het algemeen. Een derde studie keek specifiek naar het effect van VIP's op veelpleger recidive (C'de Baca et al., 2001, zoals besproken in Miller et al., 2015). Uit deze studie naar mannelijke en vrouwelijke eerste overtreeders en veelplegers kwam naar voren dat deelnemers aan een VIP over het algemeen niet in recidive verschilde van de controlegroep, met uitzondering van de groep vrouwelijke veelplegers: bij hen zorgde deelname juist voor een toename in recidive. Helaas kunnen de resultaten van deze studie niet nader verklaard worden, omdat de oorspronkelijke publicatie niet getraceerd kon worden.

Twee studies keken specifiek naar het effect van Intensieve Supervisie programma's (ISP) op recidive onder veelplegers. Lapham et al. (2006) vonden tot 5 jaar na een ROI overtreding lagere recidive onder veelplegers die deelname aan een ISP dan onder de controlegroep. Een latere studie van Lapham et al. (2007) vond echter dat intensieve supervisie waarbij gebruik werd gemaakt van elektronische monitoring gepaard ging met aanzienlijk meer recidive dan andere vormen van intensieve supervisie programma's (o.a. supervisie in combinatie met verplichte autoverkoop).

Tot slot zijn twee onderzoeken te vermelden dat buiten de parameters van de huidige literatuurstudie viel, maar die in het kader van veelplegers desondanks heel relevant zijn. Het eerst is een studie van Hoekstra et al. (2017) die keken naar het te verwachte effect op ongevalsrisico van een progressief boetestelsel waarbij de boete toeneemt bij herhaalde verkeersovertredingen. Uit deze studie kwam dat een progressief boetestelsel in Nederland naar schatting zou leiden tot jaarlijks 5% minder verkeersdoden en 2% minder ernstig verkeersgewonden. Verder bleek dat het effect naar verwachting het grootst zou zijn onder bestuurders van voertuigen met vier of meer bekeuringen, wat begrijpelijk was aangezien de boetebedragen in het doorgerekende boetestelsel vanaf vier à vijf bekeuringen sterk opliepen tot aan bijna het maximum van ca. 400 euro. Er werd echter eveneens opgemerkt dat bij een grote meerderheid (70 tot 85%) van deze kentekenhouders of bestuurders geen afname in het aantal bekeuringen werd verwacht, wat erop duidde dat een groot deel van kentekenhouders of bestuurders ongevoelig is voor prijsprikkels.

Het tweede is een studie naar het effect van puntenstelsels in het kader van het Europese project BestPoint (Schagen & Machata, 2012). Heel algemeen gesteld betekent een puntenstelsel dat een verkeersdeelnemer bij een geconstateerde verkeersovertreding, naast de reguliere straf, ook strafpunten krijgt. Als iemand binnen een bepaalde periode een bepaald aantal strafpunten heeft gekregen, volgt vaak een tijdelijke ongeldigverklaring van het rijbewijs, al dan niet in combinatie met een rehabilitatiecursus. De door Van Schagen en Machata aangehaalde literatuur laat zien dat de introductie van een puntenstelsel in de meeste landen aanvankelijk aanzienlijke positieve effecten heeft, ook op het aantal verkeersslachtoffers. Deze effecten blijken echter van beperkte duur. Dat is vermoedelijk toe te schrijven aan het feit dat mensen vrij snel doorhebben dat de kans om binnen twee of drie jaar meerdere keren betrapt te worden op een overtreding erg klein is en dus dat de kans om je rijbewijs kwijt te raken ook erg klein.

### 4.6.3 Maatregelen voor de bijzondere profielen

De tweede onderzoeksvraag luidt: "Zijn er specifieke groepen overtreders (bijv. met een bepaalde sociaaleconomische achtergrond of met een crimineel verleden) waarvoor andersoortige maatregelen gewenst dan wel noodzakelijk zijn?"

In deze paragraaf is weergegeven wat de effecten van de gevonden maatregelen op recidive per type overtreder. Op basis van de gevonden literatuur weten we dat sommige types verkeersovertreders vaker recidiveren dan anderen, onder andere: mannen, jongeren, veelplegers en jongplegers. Er is betrekkelijke weinig onderzoek gevonden dat specifiek heeft gekeken welke straffen of maatregelen het meeste effect hebben op deze specifieke groepen. Op basis van de hier geanalyseerde studies, kunnen de volgende voorlopige conclusies worden getrokken:

- Mannen (die vaker recidiveren) zijn relatief ongevoelig voor confronterende of angstaanjagende aanpak (Ekeh et al., 2011; Ekeh et al., 2008; Hoekstra & Wegman, 2011).
- Een confronterende aanpak via Victim Impact Panels heeft geen effect op veelpleger recidive, en mogelijk zelfs een ongunstig effect op vrouwelijke veelplegers.
- Het STOPP-rehabilitatieprogramma (al dan niet in combinatie met deelname aan Victim Impact Panels) heeft evenmin effect op veelpleger recidive.
- Cognitieve gedragstherapie lijkt wel een significant effect te kunnen hebben op de recidive van veelplegers.
- Ook intensieve supervisie programma's lijken effect te hebben op de recidive van veelplegers. Het is belangrijk om hierbij in het achterhoofd te houden dat bij deze programma's veelal meerdere maatregelen worden gecombineerd, waaronder ook rijontzegging en gedwongen autoverkoop. Met name deze maatregelen hebben een effect op expositie.

Een combinatie aan maatregelen zal waarschijnlijk nodig zijn om veelplegers te beïnvloeden, zekere aangezien er aanwijzingen zijn dat veelplegers relatief ongevoelig zijn voor het simpelweg verzwaren van maatregelen zoals boetes (Hoekstra et al., 2017; Watson et al., 2015) en rijontzeggingen (Moffatt & Poynton, 2007).

Een progressief boetesysteem of een puntensysteem is specifiek gericht op multirecidivisten en kan bijdragen tot het beperken van het aantal overtredingen. In de beide gevallen is een hoge (subjectieve) pakkans een belangrijke voorwaarde voor een (duurzaam) effect. In hun studie uit 2018 hebben Silverans, Nieuwkamp en Van den Berghe in eerste instantie onder meer aangeraden om de pakkans te verhogen tot minimaal het Europese gemiddelde: "Los van de vraag naar het minimale handhavingsniveau voor een effectief rijbewijs met punten is het opdrijven van het aantal politiecontroles niet alleen een effectief middel om verkeersovertredingen te bestrijden, maar ook een middel om veelplegers sneller te kunnen vatten en op die manier aangepast te bestraffen" (Silverans et al., 2018).

### 4.6.4 Maatregelen voor het rijden zonder rijbewijs

In de huidige literatuurstudie zijn geen studies gevonden naar maatregelen tegen rijden zonder rijbewijs die voldeden aan de vooropgestelde criteria. Om hier toch iets over te zeggen is vooraleerst gekeken naar studies naar het effect van rijontzegging op recidive. Ondanks dat recidive van rijden zonder rijbewijs zelf niet direct onderwerp van onderzoek is bij deze studies, zou elke verkeersovertreding (ROI, snelheidsovertreding) tijdens een rijontzegging in theorie opgevat kunnen worden als bewijs van rijden zonder rijbewijs. Echter, bij veel studies wordt gekeken naar de periode ná rijontzegging. In de studie van Bjerre (2005) werd ook expliciet gekeken naar recidive gedurende de periode van rijontzegging. Hieruit bleek dat er sprake was van méér ROI recidive in de periode van rijontzegging (3,7%) dan in de voorafgaande 5 jaar (2,9%) en de periode na rijontzegging (2,5%). Deze toename wees erop dat mensen niet alleen bleven drinken en rijden, maar ook dat veel bestuurders zonder rijbewijs bleven rijden. Dit resultaat illustreert het paradoxale effect van rijontzegging, want hoewel deze maatregel wordt ingezet om de kans op overtredingen als ROI of snelheidsoverschrijdingen te verkleinen, zorgt rijontzegging tegelijkertijd voor de kans op het type overtreding 'rijden zonder geldig rijbewijs' (boven op de andere overtredingen).

Een ander aanknopingspunt is dat rijden zonder rijbewijs volgens diverse studies samenhang vertoont met andere probleemvelden zoals "rijden onder invloed, een crimineel gedragspatroon of een subcultuur waarin rijden zonder geldig rijbewijs als normaal en acceptabel wordt beschouwd" (Vis, Goldenbeld en Bruggen, 2010, p. 34). Ook Watson (2004) vond dat rijden zonder rijbewijs vaak samengaat met andere overtredingen. Watson (2004) vond echter ook dat bestuurders zonder rijbewijs geen homogene groep vormen. Zo moet er onderscheid worden gemaakt tussen bestuurders wiens rijbewijs niet meer geldig is tegenover bestuurders die nooit een rijbewijs hebben gehad. Bovendien vond Watson (2004) dat bijkomende problemen zoals alcoholmisbruik of sensatiezucht geen verband had met de mate waarin zonder rijbewijs werd gereden, maar alleen met de mate waarin bestuurders zonder rijbewijs zich schuldig maakten aan andere type overtredingen.

Vanwege de verknoping tussen rijden zonder rijbewijs met andere overtredingen en de heterogeniteit van de groep overtreeders zal naar verwachting een pakket aan maatregelen nodig zijn (Watson, 2004). Mogelijk kan derhalve worden gekeken naar de veelal gecombineerde aanpak voor veelplegers. Bij Intensieve Supervisieprogramma's worden vaak meerdere maatregelen gecombineerd, zoals supervisie in combinatie met verplichte autoverkoop. Ook kan gedacht worden aan een combinatie met een meer therapeutische component, zoals cognitieve gedragstherapie, een andere interventie die effect had op een groep veelplegers. En hoewel rijontzegging op zichzelf geen geëigend middel is voor het verminderen van recidive van rijden zonder rijbewijs, kan ook deze maatregel in combinatie met andere maatregelen toch effect hebben. Uit een studie van Watson (2004) bleek namelijk dat bestuurders zonder rijbewijs de pakkans bijzonder laag inschatten. Door rijontzegging te combineren met andere maatregelen, waaronder supervisie, heeft deze maatregel wellicht wel invloed op rijden zonder rijbewijs.

Van belang tot slot bij het rijden zonder rijbewijs is dat er sociale en economische redenen bestaan die chauffeurs er toe aanzetten de vervallenverklaring aan hun laars te lappen (SUPREME, 2007). Om woonwerkverplaatsingen zonder rijbewijs te vermijden kan men deze groep van chauffeurs de mogelijkheid bieden te blijven naar het werk rijden met een alcoholslot of snelheidsbegrenzer (Watson, 2004). In werkelijkheid is het zeer waarschijnlijk dat dit niet echt een optie is vanwege de hoge kosten die gepaard gaan met de installatie van bijvoorbeeld een alcoholslot.

Wat de sancties betreft gaat met een rijontzegging vanwege verkeersovertredingen, hoewel ze doorgaans als efficiënt wordt beschouwd, toch het risico gepaard op rijden zonder rijbewijs. Aangezien rijden zonder rijbewijs vaak gepaard gaat met andere overtredingen is wellicht een combinatie van maatregelen aangewezen die erop gericht is het rijden zonder rijbewijs te doen afnemen. We kunnen denken aan cognitieve gedragstherapie of een intensief begeleidingsprogramma, zoals het geval is voor veelplegers. Voor de groep die ervoor opteert om uit professionele overwegingen zonder rijbewijs te blijven rijden kunnen uiteenlopende middelen, zoals een alcoholslot of een snelheidsbegrenzer, aangewezen zijn.

Tot slot is van belang te realiseren dat er naar verwachting maar een kleine besparing van het aantal ongevallen zou zijn als personen die ondanks een rijontzegging toch aan het verkeer deelnemen dit niet meer zouden doen. In Nederland zou het totale aantal te besparen ongevallen hooguit in de orde van een promille liggen (Vis et al., 2010). Dit gegeven kan van belang zijn bij het maken van keuzes voor eventuele maatregelen.

## 5 De geschikte sanctie - De perspectieven van magistraten en recidivisten

In de vorige delen van dit rapport werd de effectiviteit van de verschillende bestaande maatregelen voor het bestraffen van recidivisten gedocumenteerd en werden de Belgische wettelijke context en het wetgevende arsenaal voor de vervolging en bestraffing van recidiverende verkeersovertreders in kaart gebracht. Twee aanvullende perspectieven ontbreken nog voor een volledig beeld: dat van de verschillende spelers in het besluitvormingsproces (de magistraten) en dat van de 'gesanctioneerden' (de recidivisten).

Met het oog daarop hebben we geopteerd voor een verkennende aanpak via een kwalitatieve analyse. 'Deze aanpak maakt het mogelijk de respectieve perspectieven en ervaringen van de magistraten en de recidivisten met betrekking tot de sancties te beschrijven. We presenteren eveneens de eerste denkpistes over de obstakels en beperkingen die aan beide kanten werden ondervonden.

In België, net zoals in veel van onze buurlanden, toont een bepaald aantal overtreeders zich bijzonder weigerachtig om de regels te volgen en zich gepast te gedragen in het verkeer. Om die vorm van recidive te bestrijden, voorziet het wettelijke kader sinds 2015 in een aantal bepalingen om een dergelijk profiel van recidivisme beter te kunnen sanctioneren. Bij deze bepalingen neemt het vaststellen van het profiel van de overtreder een centrale plaats in, aangezien een bepaald aantal maatregelen verplicht moet worden toegepast wanneer de voorwaarde van recidive vervuld is.

Om dus de identificatiemechanismen te kunnen begrijpen, alsook de belemmeringen die zich voordoen bij de keuze van de sanctie voor recidivisten, is het goed om na te gaan hoe het er binnen dat systeem aan toegaat, zowel aan de kant van de magistraten als bij diegenen die de sanctie ondergaan.

### 5.1 Methodiek

Omdat het een verkennende aanpak is, hebben we gekozen voor een kwalitatieve benadering van de gegevensverzameling in het kader van de bevraging naar het besluitvormingsproces inzake sancties voor recidivisten. Onder kwalitatieve onderzoeksmethoden vallen een hele reeks technieken voor het verzamelen en analyseren van gegevens gericht op het verwerven van inzicht in de persoonlijke ervaringen en het verklaren van bepaalde sociale fenomenen, zoals recidive bij verkeersovertredingen. We hebben gekozen voor een kwalitatieve enquête omdat dit een persoonlijk contact met de onderzoekssubjecten impliceert, hoofdzakelijk via interviews en observaties in het milieu zelf van de betrokkenen. Het maakt ook de analyse mogelijk van gegevens afkomstig van studieobjecten van verkennende aard (Blais en Martineau, 2006) en situeert zich binnen een begrijpende logica, door veeleer processen te beschrijven dan oorzaken uit te leggen (Imbert, 2010). Uiteraard gaat een kwalitatieve terreinverkenning gepaard met bepaalde onbekenden en is ze minder voorspelbaar dan andere onderzoeksmethoden (Paillé en Mucchielli, 2016).

De verkennende aanpak die we hanteren in dit onderzoek naar het besluitvormingsproces inzake sancties werd in drie stappen uitgevoerd:

- o gegevensinzameling via semigestructureerde interviews bij Belgische magistraten en recidivisten;
- o korte waarnemingen ter plaatse tijdens rechtszittingen in zaken rond verkeersovertredingen;
- o thematische gegevensanalyses.

#### 5.1.1 Rekrutering en verwerking van persoonsgegevens

Om vat te krijgen op de ervaringen en percepties in het besluitvormingsproces inzake sancties, hebben we twee soorten van profielen proberen te rekruteren:

- 1) Om te beginnen magistraten van de politierechtbanken: personen die deelnemen aan het besluitvormingsproces van de strafbepaling in het kader van verkeersovertredingen.



- 2) Vervolgens de recidivisten van verkeersinbreuken<sup>22</sup>: personen die verkeersovertredingen begingen en de gevolgen van de sanctie dragen.

De doelstelling, zowel bij de magistraten als bij de recidivisten, bestaat erin om een steekproef van personen te verkrijgen die een achtergrond, ervaring of specifiek perspectief kunnen delen (Borgès Da Silva, 2001). Met andere woorden streven we naar een diversiteit aan standpunten en ervaringen en niet naar gemiddelden of statistische representativiteit voor de bevolking. Via die aanpak willen we een steekproef samenstellen die ons inzicht kan verschaffen in het fenomeen van recidive op onze Belgische wegen en het besluitvormingsproces rond sancties voor recidiverende overtreeders.

## 5.1.2 De magistraten

Om die reden hebben we ernaar gestreefd om gesprekken te hebben met twee functies uit de magistratuur: de rechters en de procureurs des konings<sup>23</sup>. We hebben de profielen gecontacteerd via de Nederlands- en Franstalige medewerkers van de afdeling Driver Improvement (DI) van Vias institute. Aangezien de DI-opleidingen verstrekt worden in de meeste regio's<sup>24</sup> van het land, konden we langs deze weg een groot aantal arrondissementen bereiken. Om aan de juiste profielen te geraken, hebben de medewerkers van DI een gepersonaliseerde mail gestuurd naar verscheidene magistraten uit die arrondissementen. In die mail werden het onderzoeksproject en de doelstellingen van het gewenste interview voorgesteld. Elke magistraat kreeg de gelegenheid om rechtstreeks contact op te nemen met de onderzoekster die instaat voor het project waarna het moment van het interview werd afgesproken zoals het de magistraat het beste uitkwam. In het kader van dit onderzoek en gezien de toegemeten tijd konden niet alle magistraten van de politierechtbanken gecontacteerd worden. Zodra we over zes profielen van rechters en drie profielen van procureurs beschikten, hebben we het versturen van verdere mails stopgezet.

Om de magistraten die aan deze studie hebben deelgenomen anonimiteit te garanderen, kunnen wij helaas niet in detail hun arrondissement noch hun professioneel parcours opgeven:

- *Rechter 1*: vrouw, tussen 45 en 60 jaar, al meer dan 25 jaar politierechter, Franstalig, provincie Luik
- *Rechter 2*: man, tussen 45 en 60 jaar, Franstalig, Brussel.
- *Rechter 3*: vrouw, tussen 40 en 50 jaar, Nederlandstalig, werkte meer dan 15 jaar als substituut van de procureur in de provincie Antwerpen, is nu minder dan vijf jaar rechter in de provincie Vlaams-Brabant.
- *Rechter 4*: man, tussen 50 en 65 jaar, Nederlandstalig, al meer dan 20 jaar politierechter, provincie Antwerpen.
- *Rechter 5*: man, tussen 35 en 45 jaar, Nederlandstalig, gedurende bijna 10 jaar substituut van de procureur, bijna 5 jaar politierechter in de provincie Oost-Vlaanderen.
- *Rechter 6*: man, tussen 45 en 50 jaar, Franstalig, al 20 jaar magistraat, provincie Henegouwen
- *Procureur 1*: man, tussen 35 en 40 jaar, was 5 jaar advocaat en procureur bij de correctionele rechtbank, Brussel
- *Procureur 2*: man, tussen 55 en 60 jaar, al 2 jaar magistraat bij het parket, provincie Henegouwen.
- *Procureur 3*: man, tussen 35 en 40 jaar, was advocaat en daarna procureur bij de strafuitvoeringsrechtbank, provincie Vlaams-Brabant.

## 5.1.3 De recidiverende overtreeders

Bij het rekruteren van de recidivisten werden we geconfronteerd met bepaalde technische en deontologische uitdagingen. Om te beginnen stelde zich de vraag hoe hen te bereiken. De studie gaat in op drie belangrijke overtredingen (recidive voor rijden onder invloed van alcohol, voor snelheidsovertredingen en/of voor rijden ondanks een rijntzegging). We moesten ons bijgevolg tot die drie typen van overtredingen beperken om de onderzoeksvragen van deze studie te kunnen beantwoorden. Vervolgens moesten we erop toezien niet tussenbeide te komen in hun ervaring met justitie, dat wil zeggen niet vóór de veroordeling vastlag. We hebben er daarom voor geopteerd om samen te werken met twee afdelingen van Vias institute, de afdeling 'DI' (Driver Improvement) en de afdeling 'Fitness to Drive', om langs die weg profielen voor de recidivisten te

<sup>22</sup> 'Recidivist' definiëren we hier als iemand die binnen de drie jaar meerdere keren zware verkeersovertredingen begaat.

<sup>23</sup> In de categorie 'procureur des konings' zijn ook de substituten van de procureur des konings opgenomen. Het onderscheid tussen deze beide functies is in het kader van dit onderzoek niet relevant.

<sup>24</sup> Geïnteresseerden verwijzen we naar de lijst van de opleidingsplaatsen voor de DI-cursussen die door Vias institute gegeven worden: <https://www.vias.be/nl/particulieren/vormingen/waar-worden-de-cursussen-gegeven/> (Nederlandstalig) en <https://www.vias.be/fr/particuliers/formations/lieux-de-la-formation/> (Franstalig)

rekruteren. Via hun respectieve opdracht staan deze beide afdelingen rechtstreeks in contact met een bepaald aantal profielen van recidivisten die "na een rechterlijke beslissing" bij hen terecht komen. We hebben de medewerkers van deze twee afdelingen ingeschakeld om respondenten te rekruteren. Binnen de afdeling DI hebben onze opleidingsverantwoordelijken tijdens de meest recente module van de DI-cursus laten weten dat de onderzoeksafdeling van Vias in gesprek wenste te gaan met vrijwillige recidivisten van verkeersinbreuken. De medewerkers van de afdeling 'fitness to drive' zijn op een gelijkaardige manier te werk gegaan. Aan het einde van de examensessie hebben ze de kandidaten op de hoogte gebracht van de door Vias institute georganiseerde studie. Deelname aan de studie gebeurde geheel op vrijwillige basis (met een vergoeding om de deelnemers te compenseren voor hun tijd). Voor de rekrutering werd een periode van anderhalve maand uitgetrokken. Uiteindelijk kon langs deze weg slechts één profiel gerekruteerd worden.

Daarnaast kon een tweede profiel van een recidivist worden aangetrokken in de secundaire omgeving van een van de onderzoekers. De deelname was vrijwillig en de band tussen de onderzoeker en de deelnemer was van familiale noch vriendschappelijke aard.

### Profielen van de recidivisten

De twee chauffeurs (overtreders) die hebben deelgenomen aan de studie zijn twee kinderloze mannen, ouder dan 35 jaar. Beiden werden betrap op snelheidsovertredingen, een van hen enkel vanwege deze overtrekking (bij meerdere aangelegenheden), de andere ook voor alcohol achter het stuur.

In het kort hun profiel:

- 1) Joris (schuilnaam): man, 36 jaar, vrachtwagenchauffeur, geen kinderen. Heeft al 16 jaar een rijbewijs.

Eerste veroordeling (de tijdens het interview verstrekte informatie wijkt soms af):

Een eerste keer veroordeeld in 2017 voor overdreven snelheid en het ontbreken van een rijbewijs<sup>25</sup>.

De sanctie: een boete van € 3.200 en vervallenverklaring van het rijbewijs voor een periode van 120 dagen en verplicht opnieuw afleggen van het theoretisch rijexamen (rijbewijs C). Boete voorwaardelijk (voor een bedrag van € 2.800) gedurende 3 jaar.

Tweede veroordeling:

Een tweede keer voor alcohol achter het stuur in 2019.

De sanctie: boete, intrekking van het rijbewijs, verplichting om de vier examens opnieuw af te leggen (art. 38 §6). Boete voorwaardelijk (voor een bedrag van € 2.000) gedurende 3 jaar, rijverbod (15 dagen in plaats van 3 maanden) en verplichting om de module 'alcohol' van de DI-cursussen te volgen<sup>26</sup>.

- 2) Xavier (schuilnaam): man, 61 jaar, kaderlid bij de IT-afdeling van een bank, geen kinderen. Al 43 jaar in het bezit van een rijbewijs.

Tal van eerdere overtredingen voor te snel rijden, maar is enkel gevat voor snelheidsovertredingen.

De laatste keer dateert uit 2016 ("de rechter vertoonde geen medelijden"). Er waren echter (om de woorden van de respondent te gebruiken "bizarre") verzachtende omstandigheden waardoor een gedeelte van de boete voorwaardelijk was (gedurende 2 jaar). Hij werd bovendien veroordeeld tot 3 maanden rijverbod en het afleggen van de vier examens (art. 38 §6 van de Wegverkeerswet van 1968).

## 5.1.4 Gegevensverzameling

Als methode voor de gegevensverzameling, zowel voor de magistraten als voor de overtrekkers-recidivisten, kozen we voor het semigestructureerde interview. We hebben die methode geselecteerd omdat ze, meer dan eender welke andere, de mogelijkheid biedt om door middel van de interactie tussen onderzoeker en subject het standpunt van de betrokken individuen en hun inzicht in een bepaalde situatie te vatten, om die te expliciteren en meer te weten te komen over een bepaald gegeven object (Baribeau en Royer, 2013).

---

<sup>25</sup>Tijdens het interview bleek de respondent helaas geen consistente herinneringen te hebben aan de eerste overtrekking die geleid had tot een uitspraak van een rechtbank. Hijzelf had het over een snelheidsovertreking en een 'gepeperde' boete die hij heeft moeten betalen. Het relaas dat we hier weergegeven is een combinatie van zijn verklaringen en de kopie van zijn strafblad die hij ons in het kader van het gesprek heeft bezorgd.

<sup>26</sup> NB: het interview voor deze studie vond plaats ± 3 maanden na de laatste cursus van de DI-module.

Deze methode maakt het mogelijk om bepaalde, vooraf gedefinieerde thema's aan te snijden en om een leidraad te blijven volgen, zonder de respondent vast te zetten in een spel van vraag en antwoord. Gespreksleidraden werden opgesteld opdat de respondent zich uitgenodigd voelde om zijn verhaal te vertellen, met de verschillende stappen die hij doorlopen heeft tijdens het proces van de sanctie (die hij ervaren heeft of opgelegd kreeg) en waarin in de mate van het mogelijke de verschillende onderzoeksvragen aan bod komen.

De verschillende thema's die met de magistraten werden besproken, zijn:

- Voorstelling van de verschillende betrokken partijen en van de doelstellingen van het gesprek
  - Verduidelijking over de rol als magistraat en de professionele ervaring
- Eerste beelden die met de profielen van de recidivisten geassocieerd worden
  - in termen van type overtreding, type profiel (sociaaleconomisch, psychologisch, enz.)
- Eerste vastgestelde obstakels als het gaat over recidivisten en hun profiel
- Beschrijving van de procedure bij justitie
  - rol van de verschillende betrokkenen
  - beschrijving van de omstandigheden en criteria die de beslissingsprocedure beïnvloeden
- Ideeën rond de ideale procedure, met de huidige beperkingen en zonder beperkingen

De verschillende stappen die met de recidiverende overtreeders werden doorlopen:

- Voorstelling van de verschillende betrokken partijen en van de doelstellingen van het gesprek
  - Verduidelijkingen over het profiel van de overtreder:
    - beroepsbezigheid, gezinssituatie, enz.
    - type rijgedrag
    - mate van instemming met het verkeersreglement en naleven van de regels
- Voorstelling van het parcours als overtreder
- Parcours binnen de verschillende diensten van justitie (politie, parket en rechtbank)
- Ideeën rond de ideale sanctie

Parallel met deze gegevensverzameling via semigestructureerde interviews, vond een observatie van een halve dag plaats in een Brusselse rechtbank, om datgene wat tijdens de interviews gezegd werd te contextualiseren.

### 5.1.5 Gegevensanalyse

Om rekening te kunnen houden met de resultaten van deze verkennende fase, zijn we overgegaan tot een thematische analyse van de gesprekken met de verschillende betrokkenen. Deze methode is bedoeld om een aantal thema's die representatief zijn voor de inhoud van de gesprekken te vertalen in relatie tot de oriëntatie van de onderzoeksproblematiek (Paillé en Mucchielli, 2016). Behalve het opsporen van relevante thema's die verband houden met de onderzoeksdoelstellingen, had een groot deel van de analyse tot doel om na te gaan of er herhalingen of tegenstellingen aanwezig zijn in het geanalyseerde materiaal (ibid.).

Om tot die analyse te komen, werd gebruik gemaakt van de notities en transcripties van de interviews en de observatie op de rechtbank. Voor de efficiëntie en voor een goed begrip hebben we de letterlijke uitspraken van de Franstalige magistraten, die aangehaald worden ter ondersteuning of illustratie van de aangeraakte thema's, stelselmatig vertaald naar het Nederlands.

## 5.2 Resultaten van de verkennende benadering

We zijn uitgegaan van twee verschillende perspectieven, van diegene die 'straf' en van diegene die 'gestraft wordt'. Het leek ons opportuun om dat onderscheid aan te houden tijdens de analyse van de gegevens. We zullen in een eerste fase dus overgaan tot de voorstelling van de resultaten van de interviews met de magistraten, gevolgd door de voorstelling van de resultaten van de interviews met de twee profielen van recidiverende overtreiders.

### 5.2.1 De geschikte sancties – Perspectieven van magistraten

Negen magistraten hebben aan deze studie deelgenomen, zes politierechters en drie procureurs des konings<sup>27</sup>. De thematische analyse van de interviews heeft ons in staat gesteld de standpunten en houdingen aan te halen die ze in de loop van de beslissingsprocedure hebben ingenomen. Die standpunten en houdingen zijn verbonden met sleutelmomenten in de procedure, met het type overtreding of met het type profiel. Bij de weergave van de analyses hebben we geprobeerd om zo dicht mogelijk bij de termen te blijven die de betrokkenen zelf hebben gebruikt. Uit zorg voor een zekere coherentie in de verwoording hebben we gekozen voor een bepaalde volgorde in de presentatie van de voornaamste resultaten, die echter niet noodzakelijk overeenstemt met de volgorde tijdens de interviews.

#### Eerste profielen en beelden

De eerste voorstellingen van de magistraten om de profielen van de recidivisten te omschrijven, zijn het resultaat van hun eigen percepties en observaties en niet van de statistische resultaten. Het gaat om de eerste beelden die in hun opkomen als we het hebben over recidivisten in het verkeer, profielen waarmee ze tijdens hun rechtszaken het vaakste geconfronteerd worden.

De profielen werden gegroepeerd per categorie op basis van hun beschrijving. Bepaalde profielen overlappen met bepaalde soorten van overtredingen. De eerste vaststelling is dat er niet zoiets bestaat als één soort recidivist. Er is geen 'typisch' profiel.

- De *verstrooiden*: de gewone man of vrouw begaat weleens een reeks van zware of minder zware inbreuken, eerder uit onachtzaamheid dan opzettelijk. Dit komt voor bij alle leeftijden en alle overtredingen komen hiervoor in aanmerking. Deze overtreiders worden door de wet als recidivisten omschreven (zware overtredingen binnen de 3 jaar).
- De *zieken/verslaafden*: de overtreiders die betrapt werden op rijden onder invloed (meestal van alcohol). Deze groep bestaat hoofdzakelijk uit personen met een afhankelijkheidsproblematiek of die chronisch drinken. Dat probleem heeft te maken met een moeilijke persoonlijke of economische situatie of een verslaving. De 'sociale drinkers' zijn niet in dit profiel opgenomen. Met die term verwijzen we naar diegenen die na een feest, etentje of uitstap met vrienden achter het stuur kruipen terwijl ze te veel gedronken hebben maar voor wie rijden onder invloed een uitzondering blijft of een minder frequent gedrag is.
- De *kansarmen*: dit profiel groepeerde sociaal en economisch benadeelde personen die doorgaans weinig toekomstperspectieven (professioneel, opleiding, enz.) hebben. Deze groep vertoont een grotere diversiteit wat de culturele achtergrond van de overtreiders betreft. Voor bepaalde magistraten situeren zich hier de meeste gevallen van 'multirecidivisme'.
- De *verkeerscriminelen*: hier hebben we te maken met de meest verstokte overtreiders die geen enkel respect hebben voor de regels. De misdadaadjfers liggen er hoger dan bij de andere recidivisten: "als ze zich zo ongevoelig opstellen in het verkeer zijn ze daarbuiten ook vaak overtreder of delinquent" (Procureur 3). Bij deze categorie van recidive komt rijden ondanks een rijontzegging veel voor, onder meer vanwege kansarmoede en maatschappelijke en educatieve uitval. Ook hier wijzen bepaalde magistraten op een grotere culturele diversiteit.
- De *players*: de overtreiders uit deze groep werden vooral betrapt op snelheidsovertredingen. Bijzonder kenmerkend voor deze overtreiders is dat blijven rijden en opnieuw betrapt worden op

<sup>27</sup> We herinneren eraan dat in de categorie 'procureur des konings', ook de substituten van de procureur des konings werden opgenomen. Het onderscheid tussen deze beide functies is voor dit onderzoek immers niet relevant.

snelheidsovertredingen, ondanks een opgelegde rijontzegging. Wat de sociaaleconomische profielen betreft, vinden we in deze groep zowel mensen die volledig buiten het systeem zijn gevallen als personen die sociaal net zeer goed geïntegreerd zijn:

“In hun ogen dient het rijbewijs nergens voor. Het is een stukje papier en zij hebben dat niet nodig. En regels zijn er, in het algemeen, om genegeerd te worden.” (Rechter 6).

“Het kan net zo goed gaan over een jongere die op school is afgehaakt en zijn tijd niet zinvol weet te besteden als over een rijkeluijszootje dat met papa’s dikke Audi stoer gaat doen op de ring.” (Procureur 1).

- De *onzichtbaren*: deze ‘gigantische’ categorie omvat al diegenen die niet voor de rechtbank komen of voor de procureur, omdat ze overtredingen begingen die enkel bestraft worden met een onmiddellijke inning (die ze ofwel op tijd betalen of waarvoor ze niet vervolgd worden omdat “vanwege de grote hoeveelheid dossiers bij de vervolgingen nu eenmaal keuzen gemaakt moeten worden” Procureur 2). Het gaat over al diegenen die zich schuldig maken aan kleine recidives.
- De *veelplegers*: de hardnekkige, hardleerse bestuurders, die een veelheid aan, voornamelijk ernstige, overtredingen op de teller hebben staan (vierde graad, alcohol, verdovende middelen, overdreven snelheid, enz.). Het zijn in hoofdzaak plegers van zware overtredingen voor alcohol achter het stuur, snelheid, of rijden ondanks een rijverbod. Het gaat vaak om tientallen overtredingen, of nog meer. In de categorie van de veelplegers vinden we een verscheidenheid aan profielen, sommige meer uitgesproken dan andere.

Hieronder nog enkele bijkomende relevante vaststellingen:

- Recidivisten kunnen sociale kenmerken vertonen:
  - “Veelplegers hebben in de regel een chaotisch of een rampzalig schoolparcours achter de rug. Ze hebben geen opleiding en geen perspectieven. Ze leven van het OCMW. Als ik hun vraag hoe zij zich de toekomst voorstellen, hebben ze daar geen enkel antwoord op.” (Rechter 1).
- Die profielen zijn niet nieuw maar dat ze altijd blijven terugkomen, doet toch vragen rijzen:
  - “Recidivisten, ze zijn er altijd geweest. Ook toen ik procureur was zag ik al recidivisten. Wat me echter zorgen baart, is dat ik geen evolutie zie, positief noch negatief. Het is een constante.” (Rechter 3).
- Bij bepaalde zaken is er een toename van het aantal gevallen, in het bijzonder bij de ernstige zaken:
  - “We hebben hoe langer hoe meer recidivisten met een ontelbaar aantal overtredingen, sommigen tot wel 40. Dat is hallucinant.” (Procureur 2).
- Tegenover bepaalde profielen ontstaat een soort berusting. Het gaat over diegenen voor wie we maar zeer moeilijk nog iets kunnen doen:
  - “Wat ons opvalt is de 4e pijler. Dat zijn de multirecidivisten. Dit is bijzonder uitdagend omdat we ons bewust zijn van wat voorafgaat: bij de eerste recidive werden straffen uitgesproken, of maatregelen genomen. En die volstaan niet [...]. Wat rijden betreft, bij ons, gaat het daarover. Dat is het eerste beeld dat men heeft. Het zijn de zware recidivisten, anders kunnen we hen niet noemen. Ze verzamelen veroordelingen en uiteindelijk is er nog amper iets dat we voor hen kunnen doen, tenzij hen definitief van de weg halen. Maar dan nog zullen ze blijven rijden.” (Rechter 2).
- Er gelden ook specifieke kenmerken wat alcohol achter het stuur betreft. Deze overtreding waaraan ook Jan met de pet zich bezondigt zou zelfs een sociale indicator zijn en kan wijzen op economische, sociale, educatieve kansarmoede. Ook die kansarme profielen zijn moeilijk te bestraffen. Het is immers van belang om een moeilijke situatie niet nog moeilijker te maken, maar anderzijds mag een overtreding die als ernstig wordt aangezien ook niet onbestraft blijven. Bovendien is vastgesteld dat er mogelijk hardere standpunten worden ingenomen tegenover dit soort van gedrag dat meer dan welke ander gedrag ook als opzettelijk wordt beschouwd. “Voor alcohol ben ik onverbiddelijk. Er mag geen eerste keer zijn. [...] Het is een moedwillige daad.” (Procureur 1).

## De identificatiefase – Samenstelling van het bewijsmateriaal

“Dat zijn geen nummers waar ik mee werk. Ik werk met mensen. Beklaagden hebben een naam en een voornaam.” (Rechter 1).

Wat de identificatie betreft, komen uit de interviews drie sleutelmomenten naar voren waarin telkens een potentieel obstakel geïdentificeerd kan worden. Om te beginnen is er de rol van de politie. Vooral de procureurs benadrukken de rol van de politieagent bij de vaststelling van de inbreuk. Die rol mag zich niet beperken tot simpelweg een PV opstellen. De agent moet ook oog hebben voor opmerkelijke feiten aan de hand waarvan we de overtreding kunnen contextualiseren (gedrag van de overtreder, enz.) en die kunnen leiden tot de identificatie van risicoprofielen. Die vroegtijdige identificatie van bepaalde profielen zal eventueel de mogelijkheid bieden om enerzijds sneller de gepaste maatregelen te nemen (bijvoorbeeld een bemiddeling in strafzaken voorstellen) en anderzijds dossiers die vervolgd moeten worden niet te klasseren zonder gevolg.

De tweede identificatiefase vindt vervolgens plaats op het moment van de voorbereiding, ofwel door de procureur, ofwel door de rechter die de rechtszitting voorbereidt. Tijdens deze voorbereidende identificatiefase zal het werk dat door de politie is gebeurd een essentiële rol spelen in de contextualisering van de beschikbare elementen aangezien de magistraten zich baseren op wat ze in handen hebben: het strafregister van de betrokkene, zijn identiteit, zijn kenmerken en het door de politie opgemaakte PV. Het strafblad speelt een centrale rol in de identificatie van de profielen van recidivisten: “[...] en de dikte van het dossier zegt heel wat over het aantal begane overtredingen” (Procureur 2).

Voor heel wat van onze gesprekspartners stemt de voorbereidende fase overeen met een eerste evaluatie van de richting welke de potentiële sancties kunnen uitgaan, in het bijzonder om te bepalen of er sprake is van recidive en of art. 38 §6 (van de Wegverkeerswet van 16 maart 1968) moet worden toegepast:

“In het dossier spreken de feiten voor zich. Het PV, als het volledig is, legt uit wat er gebeurd is. En uit het strafregister kunnen we afleiden of er sprake is van een problematische jeugd. We proberen altijd rekening te houden met de omstandigheden: hoeveel alcohol, goed, dat zijn zoveel glazen. We kijken ook naar het voertuig waarmee de inbreuk gebeurde. Dat vervolledigt het beeld en zegt veel over de persoon in kwestie, zijn inkomen, enz.” (Rechter 5).

Dan volgt de laatste stap, die van de rechtszitting en het onderzoek dat daar plaatsvindt. Die stap is essentieel voor de keuze van de sanctie. Voor de magistraten en in het bijzonder de rechters, komt het erop aan om het beeld dat tijdens de voorbereidende fase werd geschetst nu aan te vullen via het verhoor van de beklagde. Hoewel de verwachtingen tegenover de beklagde van rechter tot rechter verschillen, is er een gemeenschappelijke noemer: ze willen weten wie ze tegenover zich hebben staan. En dat kan alleen als de beklagde op de zitting aanwezig is:

“Op basis van het dossier hebben we al een idee van het *crapuultje* (sic.), maar het is van essentieel belang om hem of haar te zien, van gedachte te wisselen, om te weten over wie het echt gaat.” (Rechter 5).

De zitting biedt de beklagde en/of zijn advocaat de kans om de feiten uiteen te zetten, de context van de overtreding te schetsen, maar ook om meer persoonlijke informatie te delen, over de beroepsbezigheid, de economische, gezins- en psychologische situatie, enz. Voor sommigen is dit ook het moment om blijk te geven van een zeker bewustwording, hoewel bepaalde rechters ook zeggen ‘immuun’ geworden te zijn voor excuses. Wat bijvoorbeeld alcoholgebruik betreft, kan de bewustwording ook blijken uit de meegebrachte resultaten van bloed- en haaranalyses die aantonen dat de betrokkene al zoveel maanden niet gebruikt. Of het kan gaan om bewustwording van de risico’s door het strafbare gedrag:

“Naar de rechtbank komen om het uit te leggen is al een vorm van verantwoordelijkheid nemen. Iemand die voor me staat en zegt: “Het spijt me, mevrouw” heeft de stap gezet om naar de rechtszitting te komen en er zich te verontschuldigen. Zeggen “ik weet dat ik een fout gemaakt heb” is voor mij al een eerste stap in de goede richting”. (Rechter 1).

“Ook dat is een vorm van verbetering. Die bewustwording moeten we naar waarde schatten. Een stommeit begaan en dan ook tot dat besef komen en er alles aan doen om het niet opnieuw te laten gebeuren is heel iets anders dan iemand die lak heeft aan alles en er uiteindelijk niets van begrijpt.” (Rechter 2).

De beklagde krijgt ook de kans om alle mogelijke informatie te geven die zijn dossier kan vervolledigen. Die elementen worden door de rechter in aanmerking genomen en afgewogen tegen de feiten, de ernst en de



eventuele herhaling ervan. Ze bieden input voor het contextualiseren van de persoonlijke situatie van de beklaagde:

“Daarna maakt het ook wel een verschil voor de hoogte van de straf. De sanctie moet niet alleen uitvoerbaar zijn; de persoon die we veroordelen moet ze ook kunnen dragen. Het heeft geen enkele zin om iemand die van het OCMW leeft en sociale hulp krijgt als alleenstaande een boete op te leggen van 6.000 euro. Dat leidt nergens toe. Tenzij tot niet-betaling en niet naleven van de beslissingen die zullen worden genomen. Zo iemand heeft hoe dan ook niets te verliezen.” (Rechter 2)

Maar er zijn ook grenzen aan deze contextualisering. Dit mag voor de beklaagde evenmin uitdraaien op een vorm van straffeloosheid:

“Dat je achter het stuur bent gaan zitten, is niet de schuld van je ex, niet de mijne en evenmin die van de wetgever” (Rechter 6).

### **Obstakels voor het identificeren van de profielen?**

De identificatie van de recidivisten gebeurt uitsluitend op basis van het strafregister (“en de dikte van het dossier zegt heel wat over het aantal begane overtredingen”, Procureur 2). Het is daarbij cruciaal dat een strafregister vanaf de voorbereidende fase volledig en up-to-date is. Een onvolledig strafregister is een vorm van dode hoek bij deze eerste kennisname van het dossier. Een eerste obstakel is de achterstand bij het invoeren van de vonnissen en/of de OI, of een vertraging bij het doorgeven van in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke uitspraken (bijvoorbeeld tussen verschillende rechtsgebieden). Een leeg of onvolledig dossier kan leiden tot interpretatiefouten en verdagingen van rechtszittingen die vermeden hadden kunnen worden.

Het toevoegen van de historiek van de OI aan het dossier dat de rechter voorgelegd krijgt, wordt door bepaalde magistraten verdedigd maar door andere weer verworpen. De argumenten tegen, zijn dat het informatie betreft die het dossier vervuult en dat een betaalde OI wettelijk gezien de vordering uitdooft (de betrokkene is zijn deel van de overeenkomst nagekomen en dit mag zijn zaak nu niet verzwaren). De argumenten pro zijn dat een dergelijke historiek een zekere rol kan spelen bij het vatten van het profiel van de overtreder. Men kan zich een beter idee vormen van de mate waarin de overtreder de regels respecteert en van zijn of haar profiel als overtreder. Bij vonnissen voor recidive zou dat niet meer dan terecht zijn.

“Hier printen ze de [eerdere] PV's en de OI die de betrokkene al kreeg. Dat is niet standaard en hangt af van de procureur achter het dossier, het openbaar ministerie. Maar PV's en OI bieden toch aanvullende informatie. Het door de politie opgemaakte PV is een bron van informatie over de plaats, het tijdstip van de dag en als er alcohol in het spel is ook de concentratie. Stuk voor stuk belangrijke informatie voor ons.” (Rechter 5).

De kwestie doet ook technische en economische uitdagingen aan het licht komen: actualisering en toegankelijkheid van de database, toevoegen van deze fiche als aanvulling bij het dossier, beschikbaarheid van voldoende personeel, enz. “Ieder klein stapje dat op zich maar vijf minuten vraagt, kan immense proporties aannemen indien vermenigvuldigd maal 500”, Procureur 3).

Wat de follow-up en het actualiseren van het strafregister betreft, kennen we nog een dode hoek: ook de verslagen van de probatiecommissie ontbreken in het dossier. Ze hebben nochtans een fundamenteel belang bij recidivezaken omdat ze sleutels aanreiken om te achterhalen wat er al gebeurde en hoe de betrokkene daar mee omging.

### **Het besluitvormingsproces rond de sanctie: de keuze van de sancties**

De verkennende benadering die we in het kader van deze studie hebben opgezet, laat zien hoe complex het is om lineaire en onwrikbare regels op te stellen die het voor ons mogelijk moeten maken om te bepalen welke recidivist of overtreder welke sanctie moet krijgen. Zoals eerder al uiteengezet, verplicht het principe van de individualisering van straffen magistraten om rekening te houden met een hele reeks elementen om tot een sanctie te komen die zo goed mogelijk is afgestemd op de betrokkene en zijn of haar situatie maar die nog steeds binnen de grenzen van de wet ligt. Dat wettelijke kader biedt de mogelijkheid om de sanctie te objectiveren en om limieten te stellen waarbuiten men zich niet mag begeven.

“We moeten naar de ten laste gelegde feiten kijken, maar ook rekening houden met de omstandigheden, en dus onder meer met de recidive. We hebben niet veel wettelijke middelen. Als ik iemand vóór mij krijg zonder rijbewijs, die ook nooit zal slagen voor het examen, kan ik inderdaad nog altijd rijontzegging opleggen, maar hoe dan ook



zal die persoon met een voertuig blijven rijden. Wat wil je dan dat ik doe? Er zijn effectief mensen die je nooit meer weer in het gelid krijgt" (Rechter 1).

Hoewel het wettelijke kader het mogelijk maakt om de beslissing te objectiveren, maken bepaalde situaties het de keuzen van sanctie complexer. Die ingewikkelde situaties hebben meestal te maken met de persoonlijke situatie van de beklaagde, in het bijzonder grote kansarmoede en verslavingen. De rechter moet er inderdaad over waken dat de beklaagde de sanctie kan dragen, dat ze doeltreffend is en dat de essentie, namelijk sanctioneren, niet verloren gaat:

"Grote aandacht moet gaan naar de gevolgen van de sancties voor de individuen [...] en naar het sociale aspect van de justitie." (Rechter 6).

"Sommige mensen leven al in grote miserie en sancties kunnen ze nog dieper in de ellende duwen. [...] Dergelijke situaties zijn complex. Je moet dan de juiste straf zien te vinden om te sanctioneren." (Rechter 3).

Behalve de persoonlijke aspecten duwen ook de ernst en de recidive van de feiten de magistraat in de richting van een bepaalde sanctie. Hieronder overlopen we de belangrijkste sterke en zwakke punten van de vastgestelde sancties:

- **Autonome werkstraf:** deze straf wordt bijzonder op prijs gesteld vanwege het 'aanpassings'-aspect voor mensen in moeilijke situaties (in geval van probatie biedt ze de mogelijkheid om een geldboete om te zetten in werkuren), of om de 'juiste persoon' te straffen (jonge overtreders moeten zelf die werkuren presteren en kunnen het niet aan papa/mama overlaten om de boete te betalen), of om de betrokkene 'correct' te straffen (bijvoorbeeld, overtreders voor wie een boete niets betekent, boeten met tijd in plaats van met de portefeuille). Het wordt ook geapprecieerd om haar 'rehabiliterende/educatieve' mogelijkheden. Het maakt het mogelijk iemand iets bij te brengen en zelfs voor sommigen "toekomstperspectieven te openen" (sic, Rechter 1), "een nieuwe professionele richting" (sic, Rechter 4).  
Voor bepaalde magistraten zijn die educatieve mogelijkheden van de autonome werkstraf beperkt als de straf niet plaatsvindt binnen een context van bewustwording en rehabilitatie.
- **Rijontzegging:** wordt gebruikt als veiligheidsmaatregel om de samenleving te beschermen door overtreders wettelijk te verhinderen achter het stuur plaats te nemen. Ook dit lijkt een veelbelovende en doeltreffende maatregel die de daders treft waar het pijn doet, namelijk in hun bewegingsvrijheid (Procureurs 1 en 2, Rechter 6). Niettemin blijft de doeltreffendheid ervan in de praktijk vrij onbekend. Verder benadrukken veel magistraten dat zelfs rijontzegging overtreders niet verhindert om de auto te gebruiken, zoals blijkt uit de vele recidivisten die ondanks een rijverbod achter het stuur worden betrapt.
- **Alcoholslot:** wordt als een relatief positieve en doeltreffende maatregel gezien in de strijd tegen recidive, onder meer via het begeleidingsprogramma dat ermee gepaard gaat. Helaas heeft de handhaving te kampen met bepaalde problemen, onder meer de specifieke kenmerken van het Belgische wagenpark. Om te beginnen vormt de kostprijs voor een belangrijk gedeelte van de overtreders al een obstakel. Vervolgens moet de auto idealiter het bezit zijn overtreder en zijn er nog bepaalde praktische overwegingen waar de wetgever niet aan gedacht heeft. We onderscheiden verschillende gevallen. De overtreder kan een bedrijfswagen hebben waaraan maar heel zelden wijzigingen aangebracht mogen worden. Ofwel houdt het beroep van de overtreder het gebruik van verschillende voertuigen in en is het financieel onmogelijk om ze allemaal met een alcoholslot uit te rusten. Ofwel heeft de overtreder geen auto maar wel toegang tot het gebruik ervan via bekenden. Het voornaamste minpunt van het alcoholslot volgens de magistraten, zijn de kosten die ermee gepaard gaan. Toch staat de sanctie niet ter discussie wanneer er een verplichting bestaat om het op te leggen en het de enige manier is om de betrokkene en de samenleving te beschermen tegen diens gedrag op de weg.  
We merken op dat de wet betreffende het alcoholslot, rechters de mogelijkheid biedt om deze straf niet op te leggen en die keuze te motiveren, zelfs wanneer ze verplicht is<sup>28</sup> (in tegenstelling tot art. 38 6e lid en de herstelexamens voor het rijbewijs).
- **Bemiddeling in strafzaken en probatie:** in het bijzonder de alternatieve straffen, zoals de educatieve maatregelen, blijken een geschikte sanctie te zijn, zowel voor eerste overtreders als bij recidive. Ze

---

<sup>28</sup> Artikel 37/1, §1 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

zouden zelfs efficiënter zijn als ze vroeger, stroomopwaarts werden opgelegd, dat wil zeggen door het parket. Educatieve maatregelen hebben het voordeel dat “ze doen nadenken en zo hun nut bewijzen [...]” (Rechter 3). Blijft nog de complexiteit van uitmaken aan wie ze op te leggen (type overtredingen, type profiel, enz.) en op welk moment in het parcours:

“Voor dit type mensen [jongeren en mid-life drivers (sic.)], zijn [alcohol]cursussen nuttig. Het doet hen nadenken over hun daden. Dat is minder gemakkelijk dan een boete betalen, wat sommigen met de glimlach doen, zelfs schouderophalend. [...] Tijdens zo’n cursus kunnen ze de ‘klik’ maken.” (Rechter 3).

“Het probleem met opleidingen is dat ze in werkelijkheid soms moeilijk te doseren of op het juiste moment op te leggen zijn. Opleidingen zitten dus wat in hetzelfde straatje als probatieopschorting of -uitstel. In het kader van opschorting moet je dus een opleiding doorlopen en doe je dat niet, dan betaal je de boete. Aangezien het om een opleiding gaat, moet de opschorting totaal zijn, maar als iemand voor de vierde keer gevat wordt voor snelheidsovertredingen terwijl hij al drie keer eerder veroordeeld werd, geven we de opleiding. Maar dat kan slecht vallen. We proberen de plaats van de sanctie te objectiveren. Is het de eerste overtreding? Dan is het misschien een kwestie van pech. Is het de tweede of de derde keer? En is het bij de derde keer niet te laat?” (Rechter 2).

“Rehabilitatiemaatregelen zijn nuttig als ze vroegtijdig genomen worden, niet als men al voor de rechter staat. Wegkomen met een probatieopschorting is een beetje gemakkelijk.” (Rechter 6).

Na de eerste recidive blijkt hun rol en nut wat af te nemen en lijken ze niet meer zo adequaat. Interessant in dit verband is om te benadrukken dat bepaalde magistraten vermelden weinig te weten of geen feedback te krijgen over de daadwerkelijke impact van die alternatieve maatregelen, zoals de DI-cursussen. Dat helpt niet om uit te maken wanneer en bij wie dat soort sancties in te zetten. Bovendien zou een dergelijke maatregel maar één keer ‘werken’. Wie als overtreder al voor die maatregel in aanmerking kwam, doet dat in de toekomst geen tweede keer.

- o Gevangenisstraffen: de laatste stap bij de sancties. Dit is de maatregel die het laatste redmiddel lijkt te zijn, de maatregel die gebruikt voor recidivisten<sup>29</sup>, de ‘reddelozen’, voor wie geen andere oplossing bestaat (afgezien van, in sommige gevallen, het levenslange rijverbod dat aan de gevangenisstraf gekoppeld kan worden). Doorgaans wordt gevangenisstraf, behalve als veiligheidsmaatregel, ook ingezet als ‘elektroshock’ om bij de overtreder de laatste sprankels sluimerend bewustzijn wakker te schudden. Ze wordt zelfs ingezet als een soort van laatste waarschuwing bij probatie: bij een nieuw geval van recidive binnen de proeftijd, wordt de straf opgelegd. Een rechter (Rechter 5) had het ook over de keuze voor gevangenisstraf in bepaalde gevallen van recidive voor rijden onder invloed. De doelstelling bestaat er dan in om ervoor te zorgen dat de betrokkenen bij een latere veroordeling geen gebruik kunnen maken van uitstel, maar ook om een duidelijke boodschap te geven. Maar er bestaat geen unanimitéit over gevangenisstraffen omdat de rehabilitatiefunctie hier gruwelijk tekortschiet en dat soort straf zelden werkt gezien de situatie in de Belgische gevangenissen. Dat roept bij sommige overtreders een gevoel van straffeloosheid op.

Recidive blijkt ook problematisch bij de strafbepaling. Het uitgangspunt daar is de vaststelling dat alle vorige sancties inefficiënt zijn gebleken. Globaal gaat dit gepaard met een hardere stellingname vanwege de eerder geboden kans:

“Het hangt van het soort recidivist af. Als je een recidivist voor je hebt die op tweeënhalve jaar gecontroleerd werd omdat hij de eerste keer een snelheidsovertreding beging, 94 in plaats van 50 km/u en er weer staat voor alcoholgebruik, is het een andere zaak. Ik wil het spel wel meespelen maar als iemand voor de vijfde keer terechtstaat voor alcohol achter het stuur en zegt dat het hem spijt en dat hij zijn rijbewijs nodig heeft voor zijn werk ... Eh, dat zal in de regel slecht vallen bij mij. Die krijgt dan zeker te horen dat het nu eens voorgoed gedaan moet zijn met mij voor de gek te houden.” (Rechter 1).

Het lijkt van belang om de rol te benadrukken die de zitting speelt bij de toekenning van de straf maar ook de gevolgen ervan. Het ‘spiegeleffect’ dat met de zitting gepaard gaat, door de encenering en de mogelijke confrontatie tussen rechter en beklagde, is een sleutelmoment voor de magistraten. Een sleutelmoment om het profiel van de overtreder te bepalen en om de feiten en hun context te staven, maar ook een sleutelmoment om aan de beklagde een bepaalde boodschap mee te geven:

<sup>29</sup> Gevangenisstraffen worden ook in andere omstandigheden toegepast, zoals bij dodelijke ongevallen.

“Soms hou ik dan een kleine preek. Niet altijd dezelfde, het hangt wat van de omstandigheden af. Maar ik zorg ervoor dat ik hun aandacht heb, door te zeggen: “Kijk mijnheer, u mag nog van geluk spreken!” — “Hoezo, van geluk spreken?” — “Jazeker, mijnheer. Nu bent u máár geklist voor alcohol achter het stuur. Voor hetzelfde geld had u iemand gedood in het verkeer!”. (Rechter 2).

Een andere rechter noemt zichzelf en zijn collega-rechters resoluut de “beste therapeuten van het land” (voor druggebruikers), vanwege de confronterende rol die ze op de zitting kunnen spelen.

## Limieten van het wetgevende kader en beperkingen bij de keuze van de sanctie

Zonder al te diep in te gaan op de juridische discussie, waarmee we ons buiten het bestek van deze studie zouden begeven, willen we toch de verschillende obstakels vermelden waarmee magistraten in het wetgevingskader geconfronteerd worden. In het algemeen hebben die obstakels te maken met de beperkte speelruimte of met maatregelen die ervaren worden als ongeschikt maar die opgelegd worden door de wetgever.

“U bent een slechte chauffeur, niet omdat u de regels niet kent, maar omdat u er lak aan hebt! Die chauffeurs die leren we dus om zich bewust te worden van de gevaren van de weg.” (Rechter 2).

De eerste vaststelling betreft de verplichtingen die worden opgelegd bij recidive en die wegen op het besluitvormingsproces. Door die verplichtingen is de rechter gebonden aan een strikt kader dat gedeeltelijk afbreuk kan doen aan het principe van individualisering van de straffen. Hoewel sommige wijzigingen van deze verplichtingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld door ze voorwaardelijk te maken, kunnen andere verplichtingen niet juridisch worden aangepast. Bij wijze van voorbeeld kunnen we de vier examens vermelden die bij recidive verplicht zijn, in het kader van art. 38 §6, voor herstel in het recht tot sturen, en die in bepaalde gevallen niet te verantwoorden lijken. Hun uiteindelijke bedoeling en effectiviteit tegen recidive staat in bepaalde gevallen ter discussie, meer bepaald voor overtredingen die niet te maken hebben met rijden onder invloed. Een bepaald aantal overtredingen wordt niet begaan bij gebrek aan kennis van het verkeersreglement maar eerder omdat de regels niet nageleefd worden en men zich niet bewust is van het gevaar dat de overtreding inhoudt voor de andere weggebruikers. In een dergelijk geval is het eerder zaak om aan de aspecten bewustwording en rehabilitatie<sup>30</sup> te werken dan aan het theoretische aspect van het verkeersreglement.

“Ook al worden ze maar een paar dagen opgesloten, dat kan toch werken als een elektroshock en hen bewust maken van hun gedrag.” (Procureur 3)

“We willen ze achter de tralies om ze uit de samenleving te halen en de bevolking, onze kinderen te beschermen. [...] Gevangenisstraffen werken evenwel niet meer ontradend omdat ze zo zelden werkelijk worden uitgevoerd.” (Procureur 2).

“Als een sanctie niet overtuigt, wil dat zeggen dat je van aanpak en van straf moet veranderen. Iemand vier keer een boete opleggen dient nergens toe, ook al ligt het bedrag elke keer hoger. Je moet het dan proberen met een zwaardere straf.” (Rechter 4).

“Ik veroordeel tot een levenslang rijverbod of tot gevangenisstraf als alles al geprobeerd is, als bewustwording niets heeft uitgehaald, ongeacht of dat via een leermodule snelheid was, of door een rijverbod met uitstel, of een werkstraf [...]. Als niets werkt, als alles al geprobeerd is schieten alleen de gevangenis en een heel lang rijverbod over.” (Rechter 1).

Het probleem van de multirecidivisten (en in mindere mate van de zeer zware overtredingen met slachtoffers of materiële schade) heeft ook geleid tot een reflectie over de strengheid van de sancties die momenteel ter beschikking staan. Bepaalde magistraten wijzen op de lacunes in het wettelijke arsenaal die het zouden mogelijk moeten maken om strenger te straffen en de samenleving efficiënter te beschermen door het toepassen van maatregelen die er effectief in slagen om de overtreders van de weg te houden. Na een bepaald aantal veroordelingen kan het volgens hen niet anders dan dat men streng optreedt en straffeloosheid geen kans meer krijgt. De vaststelling is dan duidelijk dat de eerdere sancties hebben gefaald. Het hele probleem bestaat eruit om een efficiënte straf te kiezen en dat blijkt in de meeste gevallen een vrijheidsstraf: gevangenisstraf en/of een rijverbod van zeer lange duur.

<sup>30</sup> Merk op dat er enige juridische vaagheid blijft bestaan over het opleggen van het vijfde examen: “een specifieke scholing bepaald door de Koning”, waarvoor nog geen wettelijk kader is bepaald.

## De geschikte sancties volgens de magistraten – Eerste conclusies

De selectie van een geschikte sanctie roept de vraag op naar wat dat is, een geschikte (of zo geschikt mogelijke) sanctie. Dat wordt bepaald aan de hand van een reeks parameters die richting geven aan de beslissing. Van deze parameters spelen die welke ten grondslag liggen aan het beginsel van de individualisering van straffen een centrale rol. Dat principe berust op een reeks van criteria waaronder de ernst en de omstandigheden van de feiten, de antecedenten en de persoonlijke situatie van de beklaagde. Opdat er echt sprake kan zijn van individualisering moeten alle betrokkenen hun rol spelen: van de politie tot de rechter, via de beklaagde zelf en zijn of haar advocaat.

Ook met het gedrag en de houding van de overtreder op de zitting kan rekening gehouden worden. De aanwezigheid van de overtreder op de zitting lijkt al een eerste stap naar bewustwording. Komt hij niet opdagen en laat hij zich niet vertegenwoordigen, dan wordt er unaniem van uitgegaan dat de straf de zwaarst mogelijke moet zijn. Het principe is eenvoudig: als iemand niet komt opdagen om zich te verdedigen is het niet aan de magistraten om op zoek te gaan naar bijkomende informatie of verzachtende feiten. Men houdt zich dan aan het dossier en aan de aangehaalde feiten. Men past de wet en de regel toe. Dan zijn er ook rechters die laten weten 'immuun' geworden te zijn voor de excuses van de overtreiders ("bij mij pakt dat niet meer", Rechters 3 en 4). Anderen geven toe dat het voor hen een stap in de goede richting is en dat als een beslissing daardoor niet kon worden afgezwakt, er in elk geval meer rekening werd gehouden met de persoonlijke kenmerken van de beklaagde.

Bij het bepalen van de geschikte sanctie wordt ook rekening gehouden met de doeleinden van de sancties. De gepaste sanctie moet ook de volgende 'fundamentele' functies vervullen:

- straffen;
- herhaling ontraden;
- sensibiliseren en rehabiliteren;
- de samenleving beschermen;
- herinneren aan de regels.

Voor alle magistraten moet een sanctie haar verschillende functies vervullen en het is om deze functies te vervullen dat er voorkeur zal gegeven worden voor een bepaalde sanctie. Die doeleinden zijn niet exclusief. Ze spelen op elkaar in, op verschillende niveaus. Een van de eerste functies bestaat erin te straffen, dat wil zeggen inbreuken te beteugelen. Overtreders moeten de straf voelen. Vervolgens moet de straf ook herhaling voorkomen. Bij het ontraden nemen de educatieve en de 'confronterende' sancties (hoofdzakelijk werkstraffen) een bijzondere plaats in gezien hun finaliteit van sensibiliseren en rehabiliteren. Maar in een aantal gevallen, voornamelijk bij veelplegers, neemt ontraden niet langer de centrale plaats in. Zij zijn dat stadium voorbij. Dan staan we voor de noodzaak om de samenleving te beschermen. Maatregelen om de samenleving te beschermen, zijn onder meer de maatregelen rond de vervallenverklaring van het rijbewijs en aanpassingen aan de voertuigen (zoals het alcoholslot of ook wel confiscatie van het voertuig). Ook de strengste maatregelen, de gevangenisstraffen, doen hier hun intrede. En tot slot bieden sancties ook de mogelijkheid om aan de regels te herinneren. We hebben het dan over het normatieve aspect van de sanctie: samenleven houdt in dat je bepaalde waarden en normen respecteert.

## 5.2.2 De geschikte sancties – Perspectieven van recidivisten

### De regels opvolgen

Twee recidivisten hebben aan deze studie deelgenomen. Beiden werden betrappt op snelheidsovertredingen, de tweede kan zelfs omschreven worden als een 'multirecidivist' wat snelheidsovertredingen betreft. Via het gesprek met hen wilden we in eerste instantie inzicht krijgen in de mate waarin zij zich aan de regels houden en hoe ze als automobilist tegen hun eigen rijgedrag aankijken.

We hadden te maken met twee profielen met een zekere rijervaring, de ene door zijn werk (Joris is vrachtwagenbestuurder) en de andere rijdt al lang en heeft zelfs 3 dagen rijles op een circuit gevolgd. Beiden omschrijven zichzelf over het algemeen als goede chauffeurs. Joris noemt zichzelf voorzichtig en een 'vlotte

bestuurder', zowel aan het stuur van zijn truck als in de auto. Xavier verwijst naar wat anderen hem zeggen over zijn rijstijl en zijn kalmte.

De vraag over het naleven van de regels had tot doel om uit te nodigen tot een moment van reflectie over het verkeersreglement en de praktijk, om erachter te komen in welke mate het respecteren van de regels al dan niet voor interpretatie vatbaar is. Voor Joris moeten de regels in alle omstandigheden nageleefd worden en in het bijzonder in de context van het werk.

Xavier neemt een minder duidelijk standpunt in en maakt gewag van zijn anticonformisme: "de regels en de beperkingen zijn debiel en zetten me ertoe aan om ze niet te respecteren. Ik hou ervan als de regels logisch zijn". Dat anticonformisme heeft zijn grenzen. Het verkeersreglement moet gerespecteerd worden in alle situaties waarin de weg gedeeld moet worden. Vanwege externe beperkingen is een soort zelfdiscipline vereist. Bovendien beschrijft de automobilist dat 'zijn' overtredingen van het verkeersreglement beredeneerd zijn. Hij zal de regels wel respecteren als hij niet de enige is op de weg (en in zijn auto), wanneer hij zich op een doorgangspek bevindt of op een druk moment (de ring in de spits, om 8 u 's morgens) of wanneer er flitspalen staan. Daarbuiten vindt hij de snelheidsbeperkingen volgens de regels incoherent en geniet hij van zijn snelheid.

De standpunten van Xavier over de regels zijn relatief verrassend: sommige vindt hij 'aanvaardbaar' ("ik draag altijd mijn gordel, dat is een kwestie van veiligheid"), andere duidelijk niet. Dat zijn zinloze beperkingen die men aan de weggebruikers oplegt. Hij heeft het dan in het bijzonder over de snelheidsbeperkingen waarbij hij voor zichzelf bepaalde limieten oplegt, afhankelijk van de interpretatie van de omstandigheden of de situatie. Hij blijkt in bepaalde gevallen de beperkingen zelfs helemaal te negeren: "Waarom je houden aan 120 km/u op een verlaten en verlichte snelweg, om 2 uur 's nachts? Dat heeft geen enkele zin en houdt ook geen risico in?" Op bepaalde momenten is er sprake van een soort berekening van het risico afhankelijk van de situatie, zoals de weersomstandigheden of om administratieve redenen (dubbel aandachtig rijden vanwege een rijverbod).

Bepaalde beperkingen zijn ook personaliseerbaar, zoals die met betrekking op alcohol: die zouden te maken hebben met een bepaalde 'natuurlijke' voorbestemdheid en/of specifieke situaties. Als de automobilist niet rijdt terwijl hij gedronken heeft, blijft altijd de vraag wat drinken is. Het zou om een grens gaan die ieder voor zich moet bepalen. ("Ik weet dat ik nog kan rijden als ik drie glazen op heb. Nu geldt dat natuurlijk niet voor iedereen", Xavier).

Een ander element dat naar voren gebracht wordt, parallel met de persoonlijke limieten, is de notie van het nemen van risico's en het minimaliseren van het gevaar van de overtreding. Houdingen die in het verkeer ongepast zijn, houden daarom niet hetzelfde risico in. De gedragingen als dusdanig, of het nu om snelheidsovertredingen, alcohol aan het stuur of rijden zonder rijbewijs gaat, gaan niet allemaal met hetzelfde risico gepaard. Snelheid in het bijzonder is volgens de automobilist (Xavier) op zich geen gevaarlijk rijgedrag. De problemen hebben te maken met de infrastructuur (slecht verlichte weg, beperkingen afhankelijk van het weggedeelte, enz.) en met externe elementen (regen, de andere chauffeurs die weigeren om rechts weer in te voegen, enz.).

Door de vraag van het verkeersreglement op te werpen, hebben we ook de kwestie aangesneden van de logica van de controles. Dat de automobilist geflitst wordt, net waar de bebouwde kom ophoudt of op de weg naar de invoegstrook op de snelweg, zorgt voor veel frustratie. Op een bepaalde manier wordt de legitimiteit van de controle en de sanctie die eruit voortvloeit in vraag gesteld.

## **De sancties: leerfase en bewustwording**

De twee profielen met wie we spraken, hebben beiden een confrontatie gehad met een politierechter en met de werking van het rechtssysteem. Vanwege de zeer uiteenlopende feedback over hun respectieve ervaring hebben we ervoor gekozen om hun getuigenis afzonderlijk te behandelen.

Bij zijn eerste dagvaarding is de overtreder (Joris, 36 jaar) niet naar de zitting gegaan en heeft hij zich evenmin door een advocaat laten vertegenwoordigen. De sanctie die hij daar kreeg (boete, rijverbod en theoretisch examen), werd als bijzonder streng ervaren tegenover de begane overtreding (ter herinnering, een snelheidsovertreding): "Ik denk dat ik de zwaarste sanctie gekregen heb omdat ik niet ben komen opdagen. Dat is nogal overdreven".

Toen hij opnieuw moest verschijnen voor de tweede overtreding is hij wel gegaan, vergezeld van een advocaat. Dat hij een advocaat genomen heeft, is een gevolg van de eerste ervaring. "Ik ben de eerste keer niet gegaan



en ik denk dat ik om die reden zwaarder gestraft ben. Ik wilde er nu dus wel bij zijn, maar met iemand die in mijn plaats het woord zou voeren. Ik alleen, dat was niks geworden.”

De respondent vertelt dat hij zich tijdens de zitting met de rechter erg oncomfortabel voelde tegenover de magistraat, hoewel hij het eens was met diens uitbrander. Hij had een fout begaan en gaf dat ook grif toe. Hij heeft de zitting verlaten, zich enigszins rekenschap gevend van wat hij gedaan had, maar ook met het gevoel gehoord te zijn en met een minder zware sanctie dan de eerste keer. De sanctie was aangepast aan de feiten.

Het opvallendste aan hoe de straffen (rijverbod, boete, cursussen en examens) ervaren werden, is dat ze op uiteenlopende vlakken gespeeld hebben en verschillend overkwamen. De boete heeft hem ervan weerhouden zijn geld aan leuke dingen te besteden en ook de examens hebben hem wat geld gekost.

De rijontzegging heeft hem verplicht om vrij te nemen (zonder rijbewijs kan hij niet werken) en om gebruik te maken van het openbaar vervoer (hetgeen hem niet beviel). Hij was de vrijheid kwijt om te gaan en te staan waar hij wilde. De boete en de examens hadden ook een impact op zijn vrijheid, aangezien hij met zijn geld niet kon doen waar hij zin in had.

De DI-cursus lijkt het onderdeel van de sanctie dat het grootste effect had op het vlak van gedrag en bewustwording. De respondent benadrukt zelf de impact op zijn gedrag en de veranderingen waar dat toe leidde (“nu drink ik niet meer als ik rijd”). De confrontatie, tijdens de DI-module, met de schade veroorzaakt door alcohol achter het stuur, door het bekijken van een film met getuigenissen van slachtoffers, heeft tot een zekere bewustwording geleid. Dat element viel sterk op in zijn proces en kwam ook naar voren bij het bespreken van de ideale sanctie: de confrontatie met de slachtoffers.

De tweede respondent vertoont een koppiger profiel. Sancties hebben op hem een beperkte tot zelfs geen enkele impact. De boetes spelen bij hem niet hun ontradende rol maar worden opgenomen in een soort van winst- en verliesberekening. De 4 examens die hij opnieuw moest afleggen, hadden geen positieve effecten, behalve een opfrissing van de verkeersborden. Er zou zelfs een en ander te zeggen zijn over de deskundigheid van de examinatoren. En dan is er nog het rijverbod dat hem zijn bewegingsvrijheid ontnam. Hij heeft er zich deels aan gehouden, om geen risico te nemen (risicoberekening). Maar als hij werkelijk ergens moest zijn, nam hij toch de auto maar keek zeer goed uit om geen enkele overtreding te begaan en ongevallen te veroorzaken. De ervaring met justitie en de rechters kunnen we globaal positief noemen, ondanks de sancties, omdat hij zijn mening mocht geven, zich kon laten horen en relatief aangepaste sancties kreeg.

## **De gepaste sanctie – Zwaarder en meer confronterend of nuttiger en minder ongelijk**

Na het gesprek, het delen van hun ervaringen en na het overlopen van de bestaande mogelijkheden, behalve diegene waarmee ze hadden kennisgemaakt, wilden we graag weten wat ‘in hun ogen’ (en in hun ervaring) de ideale sancties zouden zijn en waarom.

De eerste respondent (Joris, 36 jaar), die ‘zijn fouten’ toegaf, schoof zelf een oplossing naar voren voor de beide soorten overtredingen die hij begaan had:

- Snelheid: zware boetes vormen de beste manier om dit soort overtreding tegen te gaan (en zelfs een almaar hoger bedrag)
- Alcohol: de confrontatie met de slachtoffers om zich bewust te worden van de schade van alcohol, geconfronteerd worden met de realiteit.

De tweede automobilist (Xavier, 61 jaar) antwoordde om te beginnen dat hij er in alle eerlijkheid geen kende. Om twee fundamentele redenen:

- Men mag hem zijn pleziertje om snel te rijden niet afnemen, zeker met een auto die zich daar goed toe leent. Boetes nadat hij geflitst werd, rekent hij tot de kosten: “in totaal zal dat gemiddeld bekeken neerkomen op iets tussen de 100 en de 200 euro per maand. Dat weet ik”.
- Snelheidsbeperkingen hebben geen zin.

Toch kwamen er twee mogelijkheden naar boven:

- Het begrip ‘nut’: eerder dan geld in de schatkist te storten, zou dat bedrag kunnen omgezet worden in tijd. Op die manier kan iets constructiefs gedaan worden voor de samenleving (niet voor jezelf). Dat kan in een instelling zijn voor mensen met een beperking, in een dierenasiel, enz. Belangrijk is dat het om een zinvolle bezigheid gaat: “wat ik mispeuterd heb, is niet erg, niet gevaarlijk. Maar goed,

- in de ogen van de wet moet ik gestraft worden. Als het dan toch moet, kan ik maar beter iets doen waar de samenleving nog wat aan heeft”.
- De respondent legt ook de nadruk op het belang van een meer egalitair systeem door de invoering van geldboetes waarvan het bedrag gebaseerd is op het inkomen. Een dergelijk systeem zou iedereen 'op dezelfde manier' treffen. Verhoudingsgewijs zouden de zwaarte en de impact van een sanctie dan voor iedereen dezelfde zijn.

Behalve de rol van de sancties en van justitie hadden de respondenten het ook over het belang van initiatieven op een globaal niveau:

- Joris (36 jaar) pleit voor een grotere coherentie bij de wetgever: zoals er een verbod gekomen is op tabaksreclame, zou dat ook voor alcohol het geval moeten zijn om het verbruik ervan niet te stimuleren. Hij pleit ook voor nultolerantie voor alcohol achter het stuur voor alle categorieën van chauffeurs.
- Xavier (61 jaar) vindt educatie van de weggebruikers zeer belangrijk. Dat moet zo vroeg mogelijk gebeuren, op school al, opdat de mensen leren om na het inhalen weer in te voegen en rekening te houden met gevarenczones (wegenwerken, scholen, enz.).

## 5.3 Besluiten van de verkennende fase

Het terreinonderzoek bij de magistraten en de recidivisten heeft een aantal vaststellingen opgeleverd. Om tot een zekere coherentie te komen met de conclusies van het literatuurgedeelte, hebben we de conclusies ook geformuleerd als elementen van antwoorden op de drie onderzoeksvragen vanuit het perspectief van de magistraten en van de overtreeders.

### 5.3.1 Drie onderzoeksvragen - Perspectieven van de magistraten

- 1) Wat is de impact van sancties op recidive, met een onderscheid naargelang effectiviteit voor verschillende soorten inbreuken, zoals alcohol achter het stuur en snelheidsovertredingen?

De interviews met de magistraten hebben een groot obstakel aan het licht gebracht in verband met de kennis of de perceptie van de impact van sancties in de strijd tegen recidive. Het obstakel heeft twee facetten. Enerzijds is er weinig kennis en weinig feedback uit het 'veld'. Dit geldt voor de inhoud en de methoden van de DI-cursussen, maar ook over de effecten ervan op de recidivecijfers. Anderzijds geldt dat evenzeer voor de werkstraffen: welke feedback zou de probatiecommissie kunnen geven, wat zijn de effecten bij de overtreeders die eraan hebben deelgenomen?

Bovendien zijn de doeleinden van de maatregelen die door art. 38, §6 van de wet op de verkeersveiligheid worden opgelegd voor recidivisten van snelheidsovertredingen of rijden onder invloed eerder vaag. Het doel wordt niet noodzakelijk zo ervaren. Dat maakt het in zekere zin moeilijk om erachter te staan en om de bestaansredenen ervan aan de overtreder uit te leggen.

Tijdens de gedachtewisselingen is ook gebleken dat snelheid en rijden onder invloed twee overtredingen zijn die om een heel verschillende aanpak vragen, zowel wat betreft wat van de beklagde verwacht wordt als wat betreft de toegepaste sancties. Voor snelheid bestaat een zekere soepelheid in vergelijking met alcohol achter het stuur. Dat zou te maken hebben met het eerder vrijwillige aspect van rijden onder invloed versus het misschien wel onbewuste karakter van snelheidsovertredingen ("Het kan toch gebeuren dat men er zich niet van bewust was iets te hard te hebben gereden", Procureur 1). Die vaststelling gaat niet noodzakelijk op voor zware snelheidsovertredingen en snelheidsovertredingen in de nabijheid van gevarenczones (scholen, woongebieden, enz.). Soepelheid, maar dus wel relatief. Bovendien werd er ook geregeld op gewezen dat alcohol ook dienst doet als indicator voor een dieperliggend probleem: sociaal, psychologisch, familiaal, professioneel, enz. Dat zou voor gevolg kunnen hebben dat men deze overtreding met een grotere voorzichtigheid moet benaderen.

Wat de sancties betreft, hebben we in de verkennende fase het volgende kunnen vaststellen:

- Voor de inbreuken voor rijden onder invloed zijn vaak efficiënte sancties nodig waarmee aan de grond van het probleem gewerkt kan worden (het alcoholgebruik). In dat verband hebben educatieve maatregelen en autonome werkstraffen meer potentieel omdat ze een stevigere verankering mogelijk



maken in het proces van bewustwording.

Tegelijk benadrukten de magistraten de noodzaak om rekening te houden met de persoonlijke problematiek van de overtreders en hun ambitie om niet blindelings te straffen met maatregelen die niet gepast (en inefficiënt) zouden zijn.

- o Bij de snelheidsovertredingen zijn er relatief gezien minder mogelijkheden. Het wettelijke kader legt een reeks van maatregelen op waarvan de impact beperkt blijkt. Boetes moeten gewoon betaald worden. Van examens weten we niet waar ze toe leiden. Wat met een rijverbod als de daders nog altijd een auto hebben? De meest aangewezen maatregel lijkt opnieuw om stroomopwaarts aan sensibilisering te doen.
- 2) Bestaan er specifieke groepen van overtreders voor wie andere soorten van maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn?

Het zijn vooral de sociaaleconomisch kansarmen en de veelplegers die grote uitdagingen stellen bij het toekennen van een gepaste straf. Voor de eerste groep komt het erop aan om een draagbare en toch doeltreffende sanctie te vinden, aangezien de opgelegde sancties ook gevolgen hebben op gezins-, beroeps- en sociaal niveau. Ze kunnen een reeds complexe situatie nog verergeren. De magistraat zal dan als opdracht hebben om een correct evenwicht te vinden tussen sanctioneren en het behoud van een zekere billijkheid. Maar hij moet er ook over waken om niet in straffeloosheid te vervallen, zeker in het geval van recidive:

“Wie zijn rijbewijs nodig heeft, moet ervoor zorgen het niet kwijt te spelen.” (Procureur 1).

“Recidiveren doet men op eigen verantwoordelijkheid. Ik ben daar niet verantwoordelijk voor. De recidivist moet met zijn gezinsleden geconfronteerd worden. Een persoon die hier voor de 5e keer staat omdat hij achter het stuur betrapt werd, ondanks een rijverbod, zal ik sanctioneren, ongeacht de draagwijdte van die straf voor het gezin.” (Rechter 1).

Het sociale aspect of de maatschappelijke rol van justitie is fundamenteel bij het opleggen van een doeltreffende en menselijke straf:

“Geconfronteerd met grote ellende moeten we ook kansen creëren om hulp te vinden, bijvoorbeeld administratief. We stellen hen dan voor om contact op te nemen met het CAW, waar ze steun kunnen krijgen.” (Rechter 4).

“Een efficiënte straf is er een die een dader tot het inzicht brengt dat het uit moet zijn met zijn idiote fratsen, dat het gedaan moet zijn z'n gezin de boom in te sturen en zijn beroepsleven te verknoeien. Men moet zich bewust zijn van de schade die een overtreding én de bijbehorende sanctie veroorzaken, sociale en familiale schade.” (Rechter 6).

“Het is een vicieuze cirkel. Ze zitten in de miserie en een straf kan hen er nog dieper in duwen [...] maar de ervaring leert om niet te emotioneel te worden. We blijven meer in lijn met de bestaande regels en sancties. En sommigen hebben een zware straf nodig.” (Rechter 3).

Voor sociaal en economisch kwetsbare profielen bleken de educatieve aspecten van sancties ook mogelijkheden te bieden om de vicieuze cirkel van recidive te bestrijden. Die educatieve elementen beperken zich niet louter tot de rijvaardigheid en/of de kennis van de wetgeving, maar kunnen een 're-integratieaspect' omvatten door het leren van een beroep, het verwerven van vaardigheden, het openen van toekomstperspectieven die tot sociale integratie kunnen leiden. Autonome werkstraffen hebben in dat verband bepaalde voordelen doordat ze de mogelijkheid bieden om een proces van vraagstelling te starten (via de weg van de confrontatie), om deel te nemen aan de samenleving. Ze bieden kansen op verrijking door een nieuwe ervaring, door het ontmoeten van nieuwe mensen, het ontdekken van nieuwe beroepen, enz. Die functie is momenteel enigszins geïdealiseerd maar niettemin biedt ze wel wat denksporen. Zoals Tait (2001) benadrukt in zijn analyse van de effectiviteit van straffen: “Sanctions make a relatively small impact on re-offending compared to finding a job or settling down”. Door erop toe te zien dat een sanctie bijdraagt tot een vorm van re-integratie, beschikken de verschillende actoren die bij de toekenning van straffen betrokken zijn, over de mogelijkheid om de stappen te ondernemen die nodig zijn om uit de vicieuze cirkel te geraken.

Wat het tweede profiel van de multirecidivisten betreft, heeft de complexiteit vooral te maken met bepaalde beperkingen van het wettelijke kader en de instrumenten die vandaag al bestaan. Gevangenisstraffen worden vaak het laatste redmiddel genoemd, als al de rest niet bleek te werken. De gevangenis doet dan dienst als elektroshock. De straffen moeten dan wel doeltreffend zijn, gehandhaafd worden en gekaderd zijn, want het

elektroshock-effect is niet zonder meer gegarandeerd. Opnieuw lijkt het opleidings- en informatieaspect doorslaggevend voor een andere aanpak op lange termijn:

“Objectief denk ik dat het escaleren in de bestraffing vermeden moet worden. Dat werkt niet. Dat is aangetoond. Wat volgens mij wel kan werken, is heropvoeden. Niet met strafkampen of zoals in Noord-Korea, maar ik geloof in opleiding en zelfs in informatie en opleiding. Daar, stroomopwaarts, vroeger in het proces, daar moet het werk gebeuren.” (Rechter 2).

“De gevangenis is werkelijk de laatste oplossing. Ik geloof niet dat de gevangenis iemand beter maakt, maar we beschermen zo wel de samenleving. Bij veelplegers komt er een moment waarop je ze voor enige tijd uit de omloop moet halen, om de samenleving te beschermen.” (Rechter 4).

Welke specifieke maatregelen kunnen genomen worden om recidive bij het rijden zonder rijbewijs te voorkomen? We kunnen niet naast de vaststelling dat wie echt wil rijden, ook zal rijden, met of zonder rijbewijs. Recidive bij rijden ondanks een rijverbod is bijzonder complex om mee om te gaan omdat er twee beperkingen optreden. Aan de ene kant is er de finaliteit van de maatregel die niet begrepen of geïntegreerd werd. Aan de andere kant heeft de maatregel ook een beperkt toepassingsgebied. Veel hangt immers af van de goede wil van de overtreder. Die moet uiteraard voor de duur van het rijverbod zijn rijbewijs bij de politie inleveren, maar dat zal niemand beletten om toch achter het stuur te gaan zitten. Dus lijkt het opportuun om anders te handelen en hier repressiever of globaler te werk te gaan.

Tot de vermelde uitdagingen behoren de maatregelen met betrekking tot het voertuig, zoals het immobiliseren of de inbeslagname ervan. Deze bieden mogelijkheden om de sancties te optimaliseren. De maatregelen met betrekking tot het voertuig zouden zelfs uitgebreid kunnen worden tot de eigenaars die hun voertuigen uitlenen aan mensen met een rijverbod. Dat zou kunnen op basis van hetzelfde principe als dat een voertuig administratief in orde moet zijn (verzekering, gelijkvormigheidsattest, enz.). In dat geval zou het principe eruit bestaan dat elke eigenaar van een auto zich ervan moet vergewissen dat de eventuele bestuurders ervan in het bezit zijn van een geldig rijbewijs van de vereiste categorie.

### 5.3.2 Enkele opportuniteiten binnen het wettelijke kader

Als conclusie van de interviews werd aan de magistraten gevraagd wat de ideale procedure zou zijn om tot een gepaste sanctie voor recidivisten te komen. Het repressieve en doeltreffende aspect van het wettelijke kader dat ze ter beschikking hebben, kwam herhaaldelijk aan bod, maar ook de educatieve kant van de sancties en de samenleving in de brede zin.

Eenzijds moet het educatieve aspect deel uitmaken van de uiteindelijke doelstellingen van de sancties. Alternatieve maatregelen zoals DI-cursussen en autonome werkstraffen zijn in dat verband bijzonder relevant. DI-cursussen bieden de kans om zich (opnieuw) bewust te worden van de gevolgen van het eigen gedrag voor anderen en om zijn plaats te vinden op de weg. Werkstraffen kunnen professionele en persoonlijke perspectieven bieden, via bijvoorbeeld ontmoetingen en uitwisseling. Tijdens de uren die een veroordeelde eraan besteedt, heeft hij of zij tijd voor introspectie. “Dit is meer dan een overschrijving ondertekenen en klaar is Kees!” De vraag blijft evenwel bij wie en wanneer een beroep te doen op deze maatregelen?

Nadenken over de geschikte sanctiemogelijkheden toont ook het belang van feedback en uitwisseling met het terrein. Uit de interviews is gebleken dat een van de zwakke punten bij het toepassen van de juiste sancties te maken heeft met een beperkte kennis over de handhaving van de sancties op het terrein en hun effecten op de overtreders. Een betere onderlinge uitwisseling zou belangrijke opportuniteiten bieden voor het selecteren van gepaste straffen, zowel op het niveau van de overtreder als op het niveau van de gebruikte parameters.

Ten derde biedt het huidige arsenaal, wat de repressieve instrumenten betreft, bepaalde beperkingen maar ook bepaalde kansen, afhankelijk van het ingenomen perspectief. Door die beperkingen en kansen te bekijken, werden ook andere maatregelen op tafel gelegd. Die kunnen gericht zijn op het voertuig: immobilisatie, confiscatie, of een alcoholslot of geïntegreerde rijbewijslezer die het starten van het voertuig regelen. Wat het rijbewijs betreft, zou het systeem met punten bepaalde voordelen bieden, zoals het duidelijk maken van de risico's die men loopt bij overtredingen, door het aftrekken of optellen van punten. Boven op het puntenverlies zou bovendien nog een effectieve sanctie kunnen komen. Nog andere maatregelen kunnen inzetten op de emotionele facetten en spelen op het gemoed van de betrokkene. Op dezelfde manier lijken ook confronterende of gerichte werkstraffen hun relevantie te hebben. Tot slot is er de pedagogische functie van de sancties die verder uitgediept kan worden, door gebruik te maken van ruimere alternatieve maatregelen of bijvoorbeeld, een gevangenisstraf waaraan een re-integratieparcours gekoppeld is.

Tot slot vormt ook de identificatie van risicoprofielen een onvermijdelijke stap naar het toekennen van een geschikte sanctie. Het is dus aangewezen zich vragen te stellen bij een eventuele 'diagnose' voorafgaand aan de toewijzing van een straf bij bepaalde 'risicoprofielen' met een criminele achtergrond, een bepaald sociaaleconomisch profiel of psychomedische problematiek. Die screening zou zowel betrekking kunnen hebben op bepaalde domeinen in het leven van de overtreeders, bijvoorbeeld via een kort sociaal onderzoek van de gezinssituatie en/of professionele situatie en de eventuele impact van een sanctie op die situatie. Ze kan echter ook bestaan uit een onderzoek naar de rijvaardigheid of naar eventuele medisch-psychologische problemen. Zo'n voorafgaande diagnostiek zou het mogelijk maken op een efficiëntere manier bepaalde vormen van sancties te bepalen.

### **5.3.3 Het parcours van de recidivisten**

Wat betreft het parcours en de ervaringen van de recidivisten die hebben deelgenomen aan het onderzoek, kunnen we op basis van de twee interviews geen conclusies trekken. Het is echter wel relevant op te merken dat de eerste overtreder sterk de nadruk legde op de rol van de sensibiliseringscursus in zijn bewustwording van de gevaren van rijden onder invloed. De tweede overtreder daarentegen, een veelpleger van snelheidsovertredingen, had het over de relevantie van confronterende maatregelen en maatregelen met een maatschappelijke draagwijdte als een manier om tot bewustwording te komen.

## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Het arsenaal aan sancties biedt mogelijkheden om verkeersovertreders een gepaste straf op te leggen, gezien haar of zijn persoon, misdrijf en persoonlijke situatie. Behalve als represaille of normalisering, fungeren sancties door hun ontradende rol ook als een wissel op de toekomst. Daarbij moeten we echter vaststellen dat bepaalde overtreeders onverbeterlijk blijken en de beperkingen aantonen van sancties als ontradende mechanismen. Hoe nu te werk gaan om die profielen een passende sanctie te geven?

Deze studie begon met de vaststelling dat we vrij weinig kennis hebben over de effectiviteit van de sancties afhankelijk van het profiel of de kenmerken van de overtreeders. De doelstellingen van deze studie waren dan ook, in het eerste deel, het opmaken van een stand van zaken in de evaluatie van de maatregelen waarmee recidivisten geconfronteerd worden aan de hand van een review van de (internationale) wetenschappelijke en grijze literatuur. Het tweede deel had tot doel de perspectieven van magistraten en recidiverende overtreeders te verkennen omtrent de toekenning van straffen en de obstakels om tot een gepaste sanctie te komen.

Op basis van de stand van zaken kan geconcludeerd worden dat er nog geen afdoende bewijs bestaat dat de confronterende programma's en de gespecialiseerde rechtbanken voor rijden onder invloed een effect hebben op recidive door verkeersovertreders. Dat kan verklaard worden door het beperkte aantal evaluaties waarover we beschikken voor deze twee typen van maatregelen. Het bewijsmateriaal rond alcoholsloten is niet doorslaggevend. Vaak wordt een effect vastgesteld in de periode net na de installatie, maar niet altijd na verwijdering. Als er al sprake is van zo'n effect, is het vaak van beperkte duur. Het effect van sensibiliseren en van 'afstandseducatie', bijvoorbeeld met waarschuwingsbrieven, is ook beperkt, maar vanwege de lage kosten en de grote reikwijdte zijn dit soort maatregelen toch interessant. Het effect van (hogere) boetes is eveneens niet erg groot, maar ook daar wegen de baten op tegen de kosten.

Om terug te keren naar de onderzoeksvragen: de eerste vraag had betrekking op de effecten van specifieke straffen op de recidive, afhankelijk van het type overtredding.

- Bij *verkeersovertredingen in het algemeen* bleek rijontzegging de meest efficiënte maatregel om recidive tegen te gaan.
- Bij de *inbreuken voor rijden onder invloed*:
  - Niets bewijst het effect van rijontzegging, maar er blijkt bewijsmateriaal te bestaan voor een positieve impact van een combinatie met andere maatregelen, zoals rehabilitatiecursussen of een intensief begeleidingsprogramma.
  - Intensieve controleprogramma's bleken bijzonder efficiënt in het terugschroeven van recidive, vergeleken met gevangenisstraffen, maar niet in vergelijking met een rehabilitatiecursus.
  - Educatieve of rehabilitatieprogramma's bieden interessante perspectieven in de strijd tegen recidive indien zij zowel therapeutische als informatieve componenten bevatten. In België is bovendien de opmerkelijke doeltreffendheid gebleken van de DI-cursussen 'alcohol' in de strijd tegen recidive, met een vermindering van het risico op recidive met 41% bij de overtreeders die de cursus gevolgd hadden.
- Wat *snelheid* betreft, zijn er aanwijzingen voor een mogelijke doeltreffendheid, zoals blijkt uit het DA-programma in Australië (zie Wundersitz en Hutchinson, 2006). Op internationaal niveau is het bewijs van het effect van deze maatregelen bij snelheidsovertredingen echter gemiddeld of nog niet statistisch bewezen. Een van de moeilijkheden schuilt in het feit dat achter deze overtredding een grote verscheidenheid aan profielen schuilgaat.

De tweede onderzoeksvraag was gericht op het identificeren van groepen van overtreeders voor wie andere typen van maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn, rekening houdende met hun context (sociaaleconomisch, crimineel parcours, enz.). Het literatuuronderzoek heeft aangetoond dat recidive vaker voorkomt bij mannen, jongeren, mensen die eerder al overtreddingen begingen en diegenen die op jonge leeftijd al hun eerste inbreuk pleegden. In de Belgische context komen, naast eerdere veroordelingen in het verkeer of het sociaaleconomisch profiel, ook de volgende sleutelcriteria naar voren: mannelijke, Belgische, al dan niet tewerkgestelde bestuurders, met een gemiddelde leeftijd van 39 jaar, lopen een groter kans om te recidiveren op de weg. Wat sancties betreft, suggereert het beperkte aantal studies dat mannen relatief ongevoelig zijn voor een conflictgerichte aanpak die wil afschrikken. De recidiverende overtreeders daarentegen lijken niet erg open te staan voor een simpele verhoging van de tarieven van boetes of een langer rijverbod maar eerder

voor een combinatie van de verschillende maatregelen. Voorbeelden zijn een rehabilitatieprogramma met een cognitieve gedragstherapie of een intensief begeleidingsprogramma waarbij verschillende maatregelen gecombineerd worden, zoals toezicht, probatie, therapie, rijontzegging of gedwongen verkoop van de voertuigen.

De derde onderzoeksvraag had betrekking op de specifieke maatregelen ter voorkoming van recidive inzake rijden zonder rijbewijs. Hoewel we bij de review niet op specifieke literatuur gestoten zijn die recidive bij dit type van overtreding onderzoekt, vergt rijden zonder rijbewijs voor de recidiverende overtreeders wellicht ook een combinatie van maatregelen. De demografische en juridische context van de overtreeders kan mee in overweging genomen worden om voor hen de meest geschikte maatregelen te bepalen.

Tot slot moeten bepaalde kanttekeningen geplaatst worden bij de interpretatie van de vermelde resultaten en de draagwijdte van de conclusies. Ten eerste is het moeilijk gebleken om het effect op de recidive te vergelijken bij de verschillende types van overtredingen. Dat kan al moeilijk zijn bij eenzelfde type van gedrag (zoals rijden onder invloed en bloedalcoholgehalte), doordat de resultaten compleet kunnen verschillen. Recidive wordt ook niet altijd op dezelfde manier geoperationaliseerd. Soms gaat het om recidive voor hetzelfde type overtreding als diegene waarvoor men oorspronkelijk werd bestraft (bijvoorbeeld voor 'ROI' na 'ROI'), maar soms betreft het ook een ander type overtreding of verschillende overtredingen (bijvoorbeeld: voor 'ROI' na 'ROI, snelheid, of een niet-verkeersgerelateerde overtreding'). Bovendien mag men niet uit het oog verliezen dat de meeste evaluaties van recidive gebaseerd zijn op officiële cijfers die bijvoorbeeld afkomstig zijn van de door de politie vastgestelde overtredingen, het topje van de ijsberg. Dat maakt vergelijkingen moeilijk en moet men rekening mee houden bij de interpretatie van de resultaten en de conclusies. Tot slot hangt het ultieme effect van een maatregel ook af van allerlei details bij de uitvoering, zoals het aantal sessies, de motivatie van een begeleider, de samenstelling van de groep, de duur van een maatregel en de inhoud van de opleiding. De meeste van de hier besproken evaluaties van maatregelen hadden betrekking op een specifieke uitvoering, die bij afwijkende modaliteiten in de uitvoering gemakkelijk andere resultaten had kunnen opleveren. Het literatuuronderzoek geeft dus voornamelijk een overzicht van de algemene soorten maatregelen en de algemene richting van de effecten. De vermelde absolute effecten, bijvoorbeeld op de recidive, zijn slechts richtinggevend.

Ten tweede moet rekening gehouden worden met een eventuele selectiebias. Hoewel deze literatuurstudie enkel onderzoek betrof waarin een controlegroep was opgenomen, moeten we opmerken dat in de meeste gevallen de controlegroep en de testgroep wellicht in meer opzichten verschilden dan alleen de voorwaarde van het experiment. In veel gevallen is er een aanzienlijke kans op selectiebias, doordat verscheidene controlegroepen uit personen bestonden die ervoor gekozen hadden om niet aan de interventie deel te nemen, niet de keuze hadden (bijvoorbeeld omdat strafmaatregelen, zoals een tijdelijk rijverbod vergeleken met een permanente schorsing, discretionair zijn en wellicht iets zeggen over de overtreder of de overtreding), of vanwege de selectieve toegang tot een cursus.

Ten derde is het belangrijk te bedenken dat veel evaluaties gericht zijn op overtreeders die een interventie of meerdere maatregelen volgen of volledig afronden. Hoewel afhakers niet systematisch beoordeeld worden, weten we toch dat ze er zijn. Bovendien is aangetoond dat de overtreeders die een cursus beëindigen lagere recidivecijfers vertonen dan zij die dat niet doen (Robertson et al., 2016). Dit kan leiden tot een overschatting van de werkelijke draagwijdte en impact van een sanctie of maatregel.

De kwalitatieve en verkennende studie uit het tweede deel van dit onderzoek heeft op haar beurt enkele beperkingen van de beslissingsmechanismen voor de sancties vanuit het perspectief van de magistraten aan het licht gebracht. Enerzijds zijn de besluitvormingsprocessen gebaseerd op de bewijzen waarover de magistraten beschikken. Op basis van dat bewijsmateriaal en na het verhoren van de beklaagde (of zijn advocaat), zal de rechter een sanctie uitspreken die zo geïndividualiseerd en proportioneel mogelijk en bijgevolg zo gepast mogelijk moet zijn. Daartoe hangt de magistraat voor een flink stuk af van het werk dat eerder door de politie en het openbaar ministerie geleverd werd en vervolgens van wat het onderzoek tijdens de zitting naar voren brengt. Deze fase van identificatie en contextualisering vormt een 'sleutelmoment' bij het bepalen van de risicoprofielen (door het Openbaar Ministerie en de rechtbank) of om aan het dossier elementen toe te voegen die kunnen aanzetten tot de keuze van een aan de situatie aangepaste sanctie.

Anderzijds is het besluitvormingsproces ook gebaseerd op de waarnemingen van de magistraten en hun ervaringen met de effecten van sancties. Die ervaringen zijn gedeeltelijk gebaseerd op de eventuele feedback die ze krijgen van de verschillende betrokkenen, zoals justitiehuisen, de probatiecommissie, de overtreeders en de advocaten, enz. Een andere bron van kennis over de impact van sancties kunnen de studies zijn waarin

maatregelen en sancties geëvalueerd worden, op voorwaarde dat deze gedeeld worden met de betrokkenen in het besluitvormingsproces rond sancties.

Uit het literatuuronderzoek is ook gebleken dat zware sancties geen wondermiddel zijn in de strijd tegen recidive. In het begrip 'strengheid' van de straf zit enerzijds de aard van de sanctie vevat, de manier waarop ze de overtreder 'pijn' berokkent en anderzijds ook de perceptie ervan, dat wil zeggen de subjectieve aard van de sanctie (Flebus, 2019, geciteerd in Nieuwkamp en Silverans, niet gepubliceerd). De persoonlijke kenmerken van de overtreder en de ernst van de overtreding blijven niet zonder gevolgen voor hoe de opgelegde sanctie en de strengheid ervan beleefd en gepercipieerd worden. Twee bestuurders die veroordeeld worden tot het betalen van een boete zullen daar beiden onder lijden maar de perceptie van de sanctie zal verschillen als de ene overtreder van het OCMW leeft en de andere een comfortabel salaris ontvangt. Ook een vervallenverklaring van het rijbewijs zal niet op dezelfde manier gepercipieerd en beleefd worden door een beroepschauffeur die zijn rijbewijs elke dag nodig heeft als door een persoon die thuis werkt en zich maar sporadisch verplaatst.

Daarnaast heeft het literatuur- en wetenschappelijk onderzoek ook aangetoond dat bij een vergelijkbare strengheid, zwaardere boetes maar een zeer beperkte impact hebben op recidive en dat ze bovendien, indien gecombineerd met een langer rijverbod, zelfs het omgekeerde effect kunnen hebben. Zo ook kan een vervallenverklaring van het rijbewijs voor een korte periode efficiënter zijn dan een langere termijn. Volgens de magistraten zijn de maatregelen die als de laatste strohalm gelden, de strengste straffen, door hun vrijheidsbenemende functie, ook maar van een beperkte strengheid: gevangenisstraffen zijn zelden doeltreffend en een rijverbod zal een overtreder er niet van weerhouden om (fysiek) zijn auto te gebruiken.

## 6.2 Aanbevelingen

### 6.2.1 Het Belgische arsenaal

Het wetgevende arsenaal voorziet momenteel in een groot aantal sanctiemogelijkheden voor verkeersovertreders waarvan sommige hun waarde al hebben bewezen in de strijd tegen recidive (zie bijvoorbeeld Nieuwkamp en Boudry, 2020). Internationale evaluaties geven echter te denken over de mogelijkheid om nieuwe maatregelen in te voeren of bestaande maatregelen aan te passen.

Bij de mogelijke aanpassingen aan reeds bestaande maatregelen in het geval van rijden onder invloed van alcohol, wijzen we erop dat de meest doeltreffende aanpak therapeutische, educatieve en informatieve componenten combineert. Driver Improvement-maatregelen, idealiter gecombineerd met een vervallenverklaring van het rijbewijs en een onderscheid makend tussen eerste overtreder en recidiverende overtreder, blijken een goed antwoord in geval van recidive voor alcoholgebruik (voor meer informatie, zie Nieuwkamp en Boudry, 2020; Niringiyimana & Brion, 2018; Slootmans et al., 2017). In het geval van recidive en/of voor de zware alcoholgebruikers, behoort het alcoholslot tot de meest relevante maatregelen om op te leggen, met als essentiële voorwaarde deze gekoppeld worden aan een rehabilitatieprogramma of medisch-psychologische begeleiding of sensibilisering (zie in dit verband Assailly en Cestac, 2014, Nieuwkamp et al., 2017). Ook wat de intrekking van het rijbewijs betreft, is de doeltreffendheid groter indien deze maatregel gepaard gaat met een rehabilitatie- of begeleidingsprogramma.

Voor snelheidsovertredingen bestaat enig zwak bewijsmateriaal dat hogere boetes de recidive doen afnemen, maar ze hebben wel een niet-verwaarloosbaar financieel voordeel. Helaas hebben nog maar weinig evaluaties naar dit specifieke gedrag gekeken. Toch zijn er eerste aanwijzingen dat rehabilitatieprogramma's, met educatieve en therapeutische componenten, voordelen bieden in de strijd tegen de recidive. Wat rijden ondanks een rijverbod betreft, vraagt de heterogeniteit van deze groep van overtreder om de toepassing van multidimensionale maatregelen die zowel therapeutische, informatieve en educatieve maatregelen omvatten als een combinatie ervan, zoals maatregelen met betrekking tot het voertuig (gedwongen verkoop, confiscatie, alcoholslot, enz.). Het lijkt ook relevant om te benadrukken dat de effectiviteit van de maatregelen rond vervallenverklaring van het rijbewijs bovendien samenhangt met de subjectieve en objectieve pakkans. Door rijontzegging te combineren met andere maatregelen, zoals toezicht, kan deze maatregel toch invloed hebben op het risico op rijden zonder rijbewijs.

Wat de bijzondere profielen betreft en op basis van een voorlopig nog zeer schaarse literatuur, blijkt de combinatie van maatregelen wellicht een noodzaak om enige invloed te hebben op de grote veelplegers. Deze



laatste zijn relatief ongevoelig voor simpelweg verzwaren van maatregelen zoals boetes (Hoekstra et al., 2017; Watson et al., 2015) en voor een intrekking van het rijbewijs (Moffatt en Poynton, 2007). Die combinatie van maatregelen zou moeten bestaan uit cognitieve gedragstherapie of een intensief begeleidingsprogramma (Intensive Supervision Program, ISP), gecombineerd met gedwongen verkoop van het voertuig en vervallenverklaring van het rijbewijs.

## 6.2.2 Systematische evaluaties van de maatregelen die tegen overtreders worden ingezet

« La sanction ne devrait prendre son sens et présenter un intérêt pour la recherche que si elle est inscrite dans l'enchaînement dramatique dont elle est le dernier acte. » (Renouard, 2012).

Het tweede deel van deze aanbevelingen heeft betrekking op het wetenschappelijk werk en de noodzaak om de maatregelen die op de verkeersovertreders worden toegepast te evalueren in het kader van de strategie van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid. Dit is van essentieel belang om uit te maken of de maatregelen hun doelstellingen bereiken (namelijk bestrijding van recidive en verbetering van de verkeersveiligheid), of ze geschikt zijn (voor de doelgroep, voor het beoogde doel, enz.) en of ze doeltreffend zijn (onder meer op financiële vlak). In het geval van educatieve maatregelen, rehabilitatiemaatregelen en autonome werkstraffen zullen die evaluaties het ook mogelijk maken om te bepalen welke maatregelen kwaliteitsvol zijn in termen van inhoud, methodieken en profiel van trainers en begeleiders, enz.

Rekening houdende met hun inherente complexiteit moeten die evaluaties overigens beantwoorden aan de technische ontwerpvereisten van de studies en voldoen aan de hoogste methodologische standaarden om de betrouwbaarheid van de resultaten te kunnen garanderen en om hun nut te bewijzen bij de invoering van een 'evidence-based' beleidsstrategie. Omdat een zwak onderzoeksopzet meer kans maakt om de gunstige effecten van een interventie 'aan te tonen', is het van belang om daar bijzondere aandacht aan te besteden: ongeacht of het gaat om de planning, de gegevensverzameling (met inbegrip van zowel overtredingen als aanrijdingen), het gebruik van een controlegroep, het organiseren van metingen bij diegenen die effectief aan een maatregel hebben deelgenomen of rekening houden met de variabele 'in fout' en 'niet in fout' bij ongevallen die na de interventie plaatsvinden. Het zijn allemaal criteria om te bepalen of een evaluatiestudie goed is ontworpen (af Wåhlberg, Barraclough en Freeman, 2016; Rongen, Robroek, van Lenthe en Burdorf, 2013, geciteerd door Kluppels et al., 2021).

Bij die evaluaties zou het pertinent moeten zijn om de verschillende actoren in het wegverkeersysteem die deelnemen aan de uitvoering van de interventies, te betrekken: de overtreders (de eersten die betrokken zijn bij die interventies), de magistraten, de politie, de justitieassistenten belast met het sociaal onderzoek, enz. De betrokkenheid van de verschillende geledingen van justitie bij de evaluaties, zal het mogelijk maken hun perspectieven alsook hun interpretaties van de sancties, de mechanismen voor de toepassing van de sancties, hun kennis van de gevolgen van de sancties (op het vlak van re-educatie, re-integratie, gedragsverandering) en de inachtneming van deze effecten bij de keuze van de sancties, te belichten. Hun perspectieven zouden de kans kunnen bieden om bijvoorbeeld te bepalen waarom, in hun ogen, bepaalde sancties meer geschikt zijn dan andere, bepaalde profielen moeilijker te vatten dan andere en waar zich bij de toekenning van de sancties obstakels manifesteren.

Ook de verkeersovertreders, de hoofdrolspelers in het succes of het falen van sancties, en hun ervaringen moeten integraal deel uitmaken van de evaluatie van de 'epiloog' van de overtreding (Renouard, 2000) en de effecten ervan. Wat de actoren in het sanctieproces betreft, spelen uiteenlopende aspecten mee, zowel wat betreft hun ervaringen met het sanctieproces en de sanctie zelf, als wat betreft de voorstelling die ze zich maken van hun strafbare gedrag, de gegrondheid van de regels in hun ogen, hun respect ervoor en de politiecontroles.

Zoals opgemerkt door Tait (2001) kan ook een onderzoek naar de effecten die aan de stijl van de magistraten kunnen worden toegeschreven een analysemogelijkheid bieden: zouden magistraten die een eerlijke of schijnbare eerlijke procedure garanderen, door bijvoorbeeld naar de beklaagde te luisteren, een invloed hebben op de latere recidive van de beklaagde? Bevorder de configuratie van een politierechtbank een nabijheid en een bepaalde relatie tussen de beschuldigde en het gerecht en de manier waarop recht wordt



gesproken? Met andere woorden, zou de perceptie van het strafproces een van de factoren kunnen zijn die het vastgestelde verschil in recidive verklaren e, eerder dan de straf zelf:

"This is entirely hypothetical at this stage; but it does identify the problem of correctly specifying the nature of the 'intervention' in the experiment: was it the sanction itself or the process which led to it?" (Tait, 2001:30).

Tot slot zou, naar het voorbeeld van Bieleman et al. (2004), een typologie opgesteld kunnen worden van profielen van recidiverende overtreeders op basis van hun ervaringen en interacties tijdens het parcours van de sanctie, waardoor het mogelijk wordt de complexiteit van het gedrag en de specifieke verwachtingen van die profielen ten aanzien van de sancties te vatten. Een dergelijke benadering zou de mogelijkheid bieden om het gedrag en de attitudes van de uiteenlopende betrokkenen aan te passen, zodat bij de controle-, vervolgings- en sanctiemechanismen meer rekening wordt gehouden met deze profielen.

Naast deze eerste studie over de passende sancties die aan recidivisten moeten worden opgelegd, komen er andere aanvullende analyses, die het mogelijk maken de recidive en het sanctieproces vanuit een multidimensionele benadering te evalueren. Deze analyses zouden betrekking hebben op het relativeren van de ervaringen en voorstellingen van overtreeders van het sanctieproces en het doel ervan; het beoordelen van de attitudes en het gedrag van magistraten (en de verschillende actoren in het sanctieproces) met betrekking tot het risico van recidive; het identificeren van de uitdagingen en kansen binnen het sanctieproces op basis van de ervaringen van magistraten en het opnieuw opnemen van (fictieve of echte) zaken; en het beoordelen van de doeltreffendheid van de bestaande maatregelen in België, zowel met betrekking tot het risico van recidive ("hoe doeltreffend zijn ze?") als met betrekking tot de inhoud ervan ("waarom zijn ze effectief?").

### 6.2.3 Optimalisering van het proces van straftoekenning

Het derde deel van de aanbevelingen gaat over de mogelijkheden om de straftoekenning te optimaliseren. Naast de noodzaak om zo snel mogelijk de risicoprofielen te identificeren, vereist het opleggen van een gepaste sanctie dat rekening gehouden wordt met de aard van de feiten, de gerechtelijke antecedenten en het profiel van de overtreeders. Wat de identificatie van de recidivisten en hun follow-up betreft, vormt de MaCH-database voor de parketten een onmisbaar instrument en de toegankelijkheid ervan, onder meer voor de politiemacht, is een *conditio sine qua non* voor een optimale follow-up. Ze bevat zowel de gegevens van het centrale strafregister, de door politierechters uitgesproken veroordelingen (waaronder verval in het recht tot sturen) en de onmiddellijke inningen die een overtreder heeft opgelopen. Ze biedt dus mogelijkheden om een gedeeltelijk profiel van de overtreder op te stellen aan de hand van zijn 'strafrechtelijke historiek'.

Het proces van de toekenning van straffen berust ook op het principe van individualisering en proportionaliteit. Daarbij spelen zowel de aard van de feiten als de persoonskenmerken van de overtreder een rol. De beschrijving van de feiten en een documentatiebulletin moeten dus in het dossier opgenomen zijn dat ter beschikking wordt gesteld van de magistraten. We hebben bepaalde mogelijke verbeteringen geïdentificeerd wat de samenstelling van dat dossier aangaat, waarmee een zo volledig mogelijk beeld zal kunnen worden geschetst van het profiel van de overtreder en het 'risico' dat hij betekent in het verkeer. We vermelden hier onder meer de rol van de politie op het moment van het opstellen van de processen-verbaal en de contextualisering van de feiten (en alle aanvullende informatie over de verschillende protagonisten op het moment van de feiten), vervolgens de integratie van de historiek van iemands OI in het dossier (maar dit doet de vraag rijzen of de strafvordering uitdooft bij betaling van de OI) en een betere onderlinge toegankelijkheid van de uitgesproken en in kracht van gewijsde gegane vonnissen tussen de verschillende arrondissementen.

Wat de kenmerken van de delinquent betreft, en met name in het geval van rijden onder invloed en/of meervoudige veroordelingen, zou de uitvoering van een diagnose vóór de verschijning voor de rechter het mogelijk maken het sanctieproces doeltreffender te maken en snel veiligheids- en reïntegratiemaatregelen toe te passen. Deze diagnose zou betrekking hebben op verschillende parameters van het leven van de delinquent en zou erop gericht zijn het bestaan van eventuele lichamelijke en/of psychische en/of sociale stoornissen vast te stellen. Het uiteindelijke doel is een sanctie te kunnen opleggen die past bij de situatie en het profiel van de dader. Concreet zou deze diagnose kunnen worden gesteld op verzoek van de procureur of de rechter en bestaan uit

- o ofwel een geformaliseerde screeningprocedure voor alle CSI-zaken die voor de rechter komen

- hetzij een diagnose die op verzoek van het openbaar ministerie of de rechter wordt gesteld in het geval van risicoprofielen ("meervoudige veroordelingen") met betrekking tot de psychische of lichamelijke gezondheid van de veroordeelde, en die zou bestaan uit een medisch, psychologisch of psycho-medisch onderzoek om eventuele stoornissen vast te stellen;
- of een sociaal onderzoek, zoals uitgevoerd door de Huizen van Justitie, waarbij de situatie van de delinquent en de mogelijke gevolgen van de maatregelen voor deze situatie (beroepsleven, gezin, privéleven, enz.) worden beoordeeld.

Op basis van de resultaten van deze diagnostiek zal het dan mogelijk zijn de overtreder naar een specifieke kamer te verwijzen, zoals de 'drugbehandelingskamer'<sup>31</sup> in Gent; kan een straf worden opgelegd met therapeutische en reïntegratiemaatregelen; kan een straf van zelfstandige arbeid worden opgelegd met het oog op opleiding voor een baan; kan het rijbewijs voor onbepaalde tijd worden ingetrokken op grond van lichamelijke/psychische ongeschiktheid met therapeutische/sociale begeleiding; enz.

---

<sup>31</sup> Voor meer informatie: [https://www.om-mp.be/om\\_mp/files/en-savoir-plus/brochures/NL/5a\\_de%20drugbehandelingskamer.pdf](https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/NL/5a_de%20drugbehandelingskamer.pdf)

## Referenties

- Adriaensen, M., Kluppels, L., et Goldenbeld, C. (2015). Dossier thematique securite routiere no. 3 - Mise en Application du Code de la Route. Bruxelles, Belgique : BIVV-IBSR, Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- af Wählberg, A. E. (2011). Re-education of young driving offenders: Effects on recorded offences and self-reported collisions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(4), 291-299. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.02.002>
- Akers, R. L., Krohn, M. D., Lanza-Kaduce, L., et Radosevich, M. (1995). Social learning and deviant behavior: A specific test of a general theory. In *Contemporary Masters in Criminology* (pp. 187-214): Springer.
- Assailly, J.-P. et Cestac, ?. (2014). Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 64(3), 141–149. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2014.03.002>
- Baribeau, C., et 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>
- Baribeau, C., et 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>
- Barta, W. D., Fisher, V., et Hynes, P. (2017). Decreased re-conviction rates of DUI offenders with intensive supervision and home confinement. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 43(6), 742-746.
- Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., et Willmes-Lenz, G. (2002). EUProject „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. . Retrieved from Vienna:
- Beck, K. H., Rauch, W. J., Baker, E. A., et Williams, A. F. (1999). Effects of ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses: a randomized trial in Maryland. *American journal of public health*, 89(11), 1696-1700. doi:10.2105/ajph.89.11.1696
- Beirness, D. J., Marques, P. R., Voas, R. B., et Tippetts, A. S. (2003). The impact of mandatory versus voluntary participation in the Alberta ignition interlock program. *Traffic injury prevention*, 4(S1), 24-27.
- Bernardi, A. (2015). La lutte contre la récidive dans le système pénal italien.
- Bieleman, B., Boendermaker, M., Mennes, R. et Snippe, J. (2014). Hard op weg (Politiekunde 65 (ed.).
- Bjerre, B. (2003). An evaluation of the Swedish ignition interlock program. *Traffic injury prevention*, 4(2), 98-104.
- Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohol lock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis et Prevention*, 37(6), 1145-1152.
- Bjerre, B., et Thorsson, U. (2008). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis et Prevention*, 40(1), 267-273.
- Blais, M., et Martineau, S. (2006). L'analyse inductive générale: Description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Recherches Qualitatives*, 26(January 2006), 1–18.
- Blom. (2014). Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010: Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van LEMA-en EMG-deelnemers –tussentijdse rapportage. Retrieved from
- Blom, M., Blokdijk, et Weijters. (2017). Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma.
- Blom, M., Bregman, I. M., et Wartna, B. S. J. (2011). Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart. Den Haag: Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum. Ministerie van Veiligheid en Justitie.
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Rösner, S., Kraus, L., et Assailly, J.-P. (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis and Provider Survey: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.
- Borgès Da Silva, G. (2001). La recherche qualitative: un autre principe d'action et de communication. *Revue Médicale de l'Assurance Maladie*, 32(2), 117–121.
- Bouffard, J. A., Richardson, K. A., et Franklin, T. (2010). Drug courts for DWI offenders? The effectiveness of two hybrid drug courts on DWI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 38(1), 25-33.
- Brion, M., Meunier, J.-C., Tsapi, A., Vissers, J., Sucha, M., Dromlova, M et Kluppels, L. (2018). Les approches éducatives et thérapeutiques comme réponses aux infractions routières : Revue de la littérature et applicabilité au contexte belge. Bruxelles, Belgique : Vias Institute – Knowledge Centre.
- Brion, M., Meunier, J.-C. et Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance.

- C'de Baca, J., Lapham, S. C., Liang, H., et Skipper, B. J. (2001). Victim impact panels: do they impact drunk drivers? A follow-up of female and male, first-time and repeat offenders. *Journal of Studies on Alcohol*, 62(5), 615-620.
- Charette, Y. (2016). L'impact des expériences d'impunité sur les risques de récidive pénale. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 58(4), 565–597. <https://doi.org/10.3138/cjccJ.2015.F02>
- Commission Européenne (2019). Appropriate sanctions : [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/speed\\_enforcement/measures\\_to\\_support\\_speed\\_enforcement/appropriate\\_sanctions\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/measures_to_support_speed_enforcement/appropriate_sanctions_en) (Consulté le 9 décembre 2020).
- Crew, B. K., et Johnson, S. E. (2011). Do victim impact programs reduce recidivism for operating a motor vehicle while intoxicated? Findings from an outcomes evaluation. *Criminal Justice Studies*, 24(2), 153-163.
- DeYoung, D. J. (1997). An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California. *Addiction*, 92(8), 989-997.
- 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.
- Egg, R., Pearson, F. S., Cleland, C. M., et Upton, D. S. (2000). Evaluations of Correctional Treatment Programs in Germany: A Review and Meta-Analysis. *Substance Use et Misuse*, 35(12-14), 1967-2009. doi:10.3109/10826080009148247
- Ekeh, A. P., Hamilton, S. B., Demko, D., et McCarthy, M. C. (2008). The Effect of a Trauma Center-Based Intervention Program on Recidivism Among Adolescent Driving Offenders. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 65(5), 1117-1121. doi:10.1097/TA.0b013e318187cfe3
- Ekeh, A. P., Hamilton, S. B., D'souza, C., Everett, E., et McCarthy, M. C. (2011). Long-term evaluation of a trauma center-based juvenile driving intervention program. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 71(1), 223-227.
- Fell, J. C., Tippetts, A. S., et Ciccel, J. D. (2011). An evaluation of three driving-under-the-influence courts in Georgia. Paper presented at the Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference.
- Fors, S. W., et Rojek, D. G. (1999). The effect of victim impact panels on DUI/DWI rearrest rates: a twelve-month follow-up. *Journal of Studies on Alcohol*, 60(4), 514-520.
- Freiburger, T. L., et Sheeran, A. M. (2019). Evaluation of safe streets treatment option to reduce recidivism among repeat drunk driving offenders. *Criminal justice policy review*, 30(9), 1368-1384.
- Goldenbeld, C. (2017). Licence suspension. Retrieved from [www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu)
- Goldenbeld, C., van Wijk, A., et 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.
- Goldenbeld, C., Blom, M. et Houwing, S. (2016). Zware alcoholovertreders in het verkeer. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Hoekstra, A. T. G., et Wegman, F. (2011). Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS Research*, 34(2), 80-86. doi:<https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.003>
- Hoekstra, A. T. G., Eenink, R. G., et Goldenbeld, C. (2017). Progressief boetestelsel en verkeersveiligheid: geschatte veiligheidseffecten van hogere boetes bij herhaalde snelheidsovertredingen. In opdracht van het Ministerie van Justitie, Wetenschappelijk Onderzoek-en Documentatiecentrum WODC.
- Imbert, G. (2010). L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie. *Recherche En Soins Infirmiers*, N° 102(3), 23. <https://doi.org/10.3917/rsi.102.0023>
- Jones, R. K., Lacey, J. H., Berning, A., et Fell, J. C. (1997). An assessment of alternative sanctions for dwi offenders. Paper presented at the PROCEEDINGS OF THE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON ALCOHOL, DRUGS AND TRAFFIC SAFETY-T'97, HELD ANNECY, FRANCE, 21-26 SEPTEMBER 1997, VOL 1.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., et Frost, C. (2005). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accident Analysis et Prevention*, 37(2), 305-313. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.09.004>
- Kilmer, B., Nicosia, N., Heaton, P., et Midgette, G. (2013). Efficacy of frequent monitoring with swift, certain, and modest sanctions for violations: Insights from South Dakota's 24/7 Sobriety Project. *American Journal of Public Health*, 103(1), e37-e43.
- Kim, K. S., Myeong, M. H., et Kweon, Y.-J. (2011). Differences in traffic violations and at-fault crashes between license suspension and revocation. *Accident Analysis et Prevention*, 43(3), 755-761. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.022>

- Kluppels, L. (2014), Een cursus als alternatief voor een onmiddellijke inning. Onuitgegeven rapport, Vias-instituut, Brussel
- \_(2015a). Non-DUI offenders: some reflections after 20 years of experience in Driver Improvement courses. Preparation of a workshop in Vienna for the Traffic Psychologist International Group, BIVV Brussels, Belgium.
- \_(2015b). Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance. Bruxelles, Belgique : BIVV-IBSR, Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- \_(2017). Mesures éducatives pour contrevenants routiers. Mesures ou peines en matière de sécurité routière. Bruxelles, Politea.
- Kluppels, L., Delannoy, S. et Silverans, P. (2021). Mesures éducatives courtes pour les contrevenants routiers – Aperçu, évaluation et application des mesures éducatives courtes, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Knoth, L. K., et Ruback, R. B. (2019). Conviction or Diversion and the Labeling of First-Time DUI Offenders: An Analysis of Sentencing and Recidivism in Pennsylvania. *Justice Quarterly*, 1-29.
- Lapham, S. C., C'de Baca, J., Lapidus, J., et McMillan, G. P. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102(10), 1618-1625.
- Lapham, S. C., Kapitula, L. R., C'de Baca, J., et McMillan, G. P. (2006). Impaired-driving recidivism among repeat offenders following an intensive court-based intervention. *Accident Analysis et Prevention*, 38(1), 162-169.
- Lucker, G. W., et Osti, J. R. (1997). Reduced recidivism among first-time DWI offenders as a correlate of pre-trial intervention. *Journal of Offender Rehabilitation*, 24(3-4), 1-17.
- MacDonald, J. M., Morral, A. R., Raymond, B., et Eibner, C. (2007). The efficacy of the Rio Hondo DUI court: A 2-year field experiment. *Evaluation Review*, 31(1), 4-23.
- Maes, E. (2016). Staan we als burger positief tegenover voorwaardelijk straffen, en werkt het ook echt? *Tijdschrift Voor Criminologie*, 58(1). <https://doi.org/10.5553/tvc/0165182x2016058001009>
- Masten, S. V., et Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: A meta-analysis of the driver improvement literature. *Journal of Safety Research*, 35(4), 403-425. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.06.002>
- Meesmann, U. et Boets, S. (2014), Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Meesmann, U. et Schoeters, A.(2016) Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Michel, R. (1982). L'orthopédie judiciaire. *Déviance et Société*, 6(1), 63–71. <https://doi.org/10.3406/ds.1982.1105>
- Miller, P. G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, A., et Droste, N. (2015). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: a systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16-29. doi:10.3109/00952990.2014.966199
- Mills, K. L., Mills, K. L., Hodge, W., Mills, K. L., Hodge, W., Johansson, K., . . . Conigrave, K. M. (2008). An outcome evaluation of the New South Wales Sober Driver Programme: a remedial programme for recidivist drink drivers. *Drug and alcohol review*, 27(1), 65-74.
- MAES, E. (dir.), MINE, B., ROBERT, L. (dir.) (2015), Recidive na een rechterlijke beslissing. Nationale cijfers op basis van het Centraal Strafrechtregister/La récidive après une décision judiciaire. Des chiffres nationaux sur la base du Casier judiciaire central, Onderzoekrapport/Rapport de recherche, Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie/Institut National de Criminalistique et de Criminologie, Operationele Directie Criminologie/Direction Opérationnelle de Criminologie, Collectie van onderzoeksrapporten en onderzoeksnota's/Collection des rapports et notes de recherche, n°38, mei/mai 2015, 78p.
- Moffatt, S., et Poynton, S. (2007). The Deterrent Effect of Higher Fines on Recidivism: Driving Offences. *Crime and Justice Bulletin*, (106), 1–15. <https://search.informit.org/doi/10.3316/agispt.20073488> (Original work published March 2007).
- Moore, K. A., Harrison, M., Young, M. S., et Ochshorn, E. (2008). A cognitive therapy treatment program for repeat DUI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 36(6), 539-545.
- Nieuwkamp, R. et Boudry, E. (2020). Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool ? – Une étude sur l'efficacité des mesures éducatives. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière



- Nieuwkamp, R. et Silverans, P. (2019). Actif des récidivistes au volant – Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central. Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nieuwkamp, R. et Silverans (non-publié). Let the Punishment fit the crime. Een (internationale) vergelijkende studie naar de zwaarte van straffen voor verkeer- en niet verkeersgerelateerde feiten. Brussel, België. Vias institute.
- Nieuwkamp, R., Sloomans, F., et Silverans, P. (2017). Focus sur la récidive au volant. Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines.
- Ouimet, M. C., Dongier, M., Di Leo, I., Legault, L., Tremblay, J., Chanut, F., et Brown, T. G. (2013). A randomized controlled trial of brief motivational interviewing in impaired driving recidivists: a 5-year follow-up of traffic offenses and crashes. *Alcoholism: clinical and experimental research*, 37(11), 1979-1985.
- Paillé, P. et Mucchielli, A. (2016). L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales. Paris : Armand Colin (4e édition).
- Pearson, F. S., Lipton, D. S., Cleland, C. M., et Yee, D. S. (2002). The Effects of Behavioral/Cognitive-Behavioral Programs on Recidivism. *Crime et Delinquency*, 48(3), 476-496. doi:10.1177/001112870204800306
- 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.
- Pelssers, B., Riguelle, F., Schoeters, A. et Leblud, J. (2017). Dossier thématique Sécurité routière n° 9. Vitesse. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière
- Poirier, B. (2017). Dissuasion et infractions routières chez les individus ayant une faible maîtrise de soi par. Université de Montréal.
- Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance.
- Raub, R. A., Lucke, R. E., et Wark, R. I. (2003). Breath alcohol ignition interlock devices: controlling the recidivist. *Traffic injury prevention*, 4(3), 199-205.
- Rauch, W. J., Ahlin, E. M., Zador, P. L., Howard, J. M., et Duncan, G. D. (2011). Effects of administrative ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses. *Journal of Experimental Criminology*, 7(2), 127-148.
- Renouard, J. (2012). AS DU VOLANT ET CHAUFFARD. Sociologie de la circulation routière. L'Harmattan.
- Rider, R., Voas, R. B., Kelley-Baker, T., Grosz, M., et Murphy, B. (2007). Preventing alcohol-related convictions: the effect of a novel curriculum for first-time offenders on DUI recidivism. *Traffic injury prevention*, 8(2), 147-152.
- Riguelle, F., et Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d' alcool » 2009. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière
- Robert, P. (2016). Les paradoxes de la récidive. Criminocorpus (En Ligne), La prévention des récidives : Évaluation, suivis, partenariats Les. <http://journals.openedition.org/criminocorpus/3181>
- Robertson, A., Gardner, S., Walker, C. S., et Tatch, A. (2016). DUI recidivism by intervention adherence: a multiple risk factor approach. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 42(5), 597-605. doi:10.3109/00952990.2016.1167898
- Robertson, A., Gardner, S., Xu, X., et Costello, H. (2009). The impact of remedial intervention on 3-year recidivism among first-time DUI offenders in Mississippi. *Accident Analysis et Prevention*, 41(5), 1080-1086.
- Rojek, D. G., Coverdill, J. E., et Fors, S. W. (2003). The effect of victim impact panels on DUI rearrest rates: A five-year follow-up. *Criminology*, 41(4), 1319-1340.
- Ronan, S. M., Collins, P. A., et Rosky, J. W. (2009). The effectiveness of Idaho DUI and misdemeanor/DUI courts: Outcome evaluation. *Journal of Offender Rehabilitation*, 48(2), 154-165.
- Roth, R., Voas, R., et Marques, P. (2007a). Interlocks for first offenders: Effective? *Traffic injury prevention*, 8(4), 346-352.
- Roth, R., Voas, R., et Marques, P. (2007b). Mandating Interlocks for Fully Revoked Offenders: The New Mexico Experience. *Traffic injury prevention*, 8(1), 20-25. doi:10.1080/15389580601006737
- Schagen, I. v., et Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project BestPoint. Retrieved from [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/bestpoint.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/bestpoint.pdf)
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? – Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

- Schermer, C. R., Moyers, T. B., Miller, W. R., et Bloomfield, L. A. (2006). Trauma center brief interventions for alcohol disorders decrease subsequent driving under the influence arrests. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 60(1), 29-34.
- Shinar, D., et Compton, R. P. (1995). Victim impact panels: Their impact on DWI recidivism.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., et Van den Berghe, W. (2018). Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant, Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety
- Skinner, B. F. (1965). *Science and human behavior*: Simon and Schuster.
- Slotmans, F. (2012, april). Het verband tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. *Politiejournaal*, 2012, nr. 4, 16 – 19.
- \_(2018). Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance.
- Slotmans, F. , Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique : l'institut Vias - Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- Slotmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U (2017). Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from [www.road-safety-dss.eu](http://www.road-safety-dss.eu) on 07 05 2020
- Sprang, G. (1997). Victim impact panels: An examination of the effectiveness of this program on lowering recidivism and changing offenders' attitudes about drinking and driving. *Journal of Social Service Research*, 22(3), 73-84.
- Stare, J., et Maucourt-Boulch, D. (2016). Odds ratio, hazard ratio and relative risk. *Metodoloski zvezki*, 13(1), 59.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV; 2020). De effectiviteit van maatregelen op verkeersrecidive: een literatuurstudie. Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Unpublished internal report.
- SUPREME. (2007). Thematic report: Rehabilitation and diagnostics. Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.
- Sweedler, B. M., Stewart, K. (2007). Unlicensed drivers - how big is the problem and what can be done about it. In W. N. and R. Risser (Ed.), *In proceedings of the Fit to Drive, 2nd International Traffic Expert Congress* (pp. 57–62). Wolf Nickel and Ralf Risser.
- SWOV (2013). Straffen in het verkeer. SWOV-Factsheet, augustus 2013.
- Tait, D. (2001). The effectiveness of criminal sanctions: a natural experiment, report 33/96-7 to the Criminology Research Council (university of Canberra (ed.)). Division of Management and Technology, University of Canberra.
- Utter, G. H., Young, J. B., Theard, L. A., Cropp, D. M., Mohar, C. J., Eisenberg, D., . . . Owens, L. J. (2014). The effect on problematic drinking behavior of a brief motivational interview shortly after a first arrest for driving under the influence of alcohol: A randomized trial. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 76(3), 661-671.
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Van Laar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., et Goossens, F. (2003). Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? In *Panopticon* (Vol. 4).
- Vis, M. A., Goldenbeld, C., et Bruggen, B. v. (2010). Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland: schatting van omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008. Retrieved from
- Voas, R. B., Marques, P. R., Tippetts, A. S., et Beirness, D. J. (1999). The Alberta Interlock Program: the evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. *Addiction*, 94(12), 1849-1859.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., et Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. *Alcoholism: clinical and experimental research*, 40(9), 1953-1960.
- Warchol, G. L. (2000). Intensive supervision probation: An impact evaluation. *Criminal Justice Studies*, 13(3), 219-232.
- Watson, B. (2004). The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. Queensland University of Technology.
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., Watson, A., et Soole, D. (2015). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis et Prevention*, 84, 27-37.
- Weinrath, M. (1997). The ignition interlock program for drunk drivers: A multivariate test. *Crime et Delinquency*, 43(1), 42-59.



- Weinrath, M., et Gartrell, J. (2001). Specific deterrence and sentence length: The case of drunk drivers. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 17(2), 105-122.
- Wheeler, D. R., Rogers, E. M., Tonigan, J. S., et Woodall, W. G. (2004). Effectiveness of customized Victim Impact Panels on first-time DWI offender inmates. *Accident Analysis et Prevention*, 36(1), 29-35.
- Wiliszowski, C. H., Fell, J. C., McKnight, A. S., Tippetts, A. S., et Ciccel, J. D. (2010). An evaluation of three intensive supervision programs for serious DWI offenders. Paper presented at the Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference.
- Williams, D. J., Simmons, P., et Thomas, A. (2000). Predicting DUI recidivism following an alcohol safety action program. *Journal of Offender Rehabilitation*, 32(1-2), 129-145.
- Willis, C., Lybrand, S., et Bellamy, N. (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochrane Database of Systematic Reviews*(3).
- Wilson, D. B., Bouffard, L. A., et MacKenzie, D. L. (2005). A quantitative review of structured, group-oriented, cognitive-behavioral programs for offenders. *Criminal Justice and Behavior*, 32(2), 172-204.
- Wundersitz, L., et Hutchinson, T. P. (2006). South Australia's Driver Intervention Program: Participant characteristics, best practice discussion and literature review. . Retrieved from Adelaide:
- Yu, J. (1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice*, 22(4), 355-366.

## Bijlage – Miller et al. (2015)

Miller et al. (2015) Meta-analyses tabel

Overzicht resultaten Miller et al. (2015)		
Type interventie	Resultaten (aantal studies)	Effecten (recidive)
Alcoholslot	<i>Minder ROI-recidive tijdens installatie (3)</i>	Minder recidive onder de deelnemende groepen (0%-5,9%) dan onder de controlegroepen (2,9%-9,1%) gedurende de periode van installatie (Beck, Rauch, Baker, et Williams, 1999; Bjerre, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007b)
	<i>Minder ROI-recidive tijdens en na installatie (4)</i>	Recidive nam gedurende de installatieperiode met 36% af in vergelijking met de controlegroep, met 26% in de 2 jaar na de interventie (Rauch et al., 2011) Weinrath (1997) volgde meer dan 5 jaar de deelnemers aan een alcoholslotprogramma in Canada en vond 4,55 minder recidive dan in de controlegroep, evenals 3,85 keer minder betrokkenheid in letselongevallen. Bjerre en Thorsson (2008) vonden een 60% afname van jaarlijkse ROI-overtredingen onder mensen die een alcoholslotprogramma succesvol hadden afgerond. Bjerre (2005) vond dat jaarlijkse ROI-recidive afnam onder deelnemers aan een alcoholslotprogramma. Met name mensen die het programma succesvol afronden vertoonden minder jaarlijkse ROI-recidive tijdens (0%) en na deelname (1,8%) dan in de 5 voorafgaande jaren (6,1%). Recidive onder een vergelijkbare groep niet-deelnemers bleef in corresponderende periodes nagenoeg gelijk (4,1% voor, 4,4% tijdens, 4,0% na). Een andere controlegroep, namelijk een groep wiens rijbewijs was ingetrokken liet zelfs méér ROI-recidive zien in de periode na rijontzegging (3,7%) dan in de voorafgaande 5 jaar (2,9%) en de periode na rijontzegging (2,5%). Deze toename wijst erop dat dat mensen niet alleen bleven drinken, maar ook dat er veel illegaal bleven rijden.
	<i>Minder ROI-recidive tijdens, geen verschil na installatie (3)</i>	Drie studies (Raub, Lucke, et Wark, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007a; Voas, Marques, Tippetts, et Beirness, 1999) rapporteerden minder recidive gedurende de periode van installatie, maar een terugkeer naar het oude niveau nadat het apparaat verwijderd was. Roth et al. (2007a) vonden dat deelnemers aan een alcoholslotprogramma na een eerste ROI-overtreding 60% minder recidive vertoonden dan een controlegroep, maar dit verschil verdween in het eerste jaar na verwijdering van het alcoholslot. Raub et al. (2003) vonden dat ROI-overtreders met een alcoholslot 1/5e zoveel kans op recidive hadden als de controlegroep. In de drie jaar na verwijdering van het

		alcoholslot vertoonden de twee groepen echter vergelijkbare recidivecijfers. Voas et al. (1999) vonden dat het voor bestuurders met een eerste of tweede ROI-overtreding die vrijwillig deelnamen aan een alcoholslotprogramma "veel minder waarschijnlijk" was om te recidiveren dan voor een groep overtreeders met rijontzegging, maar ook hier verdween het verschil tussen de groepen na verwijdering van het alcoholslot.
	<i>Geen verschil in recidive tussen vrijwillige en verplichte deelname (1)</i>	Een studie (Beirness et al., 2003) onderzocht de recidive bij vrijwillige en verplichte deelname aan een alcoholslotprogramma en vond geen verschil.
<i>Educatie</i>	<i>Afname in ROI-recidive gedurende periode van observatie (1-3 jaar)</i>	Vier studies rapporteerden een afname in ROI-recidive gedurende de hele periode van observatie (Mills et al., 2008; Rider et al., 2007; Robertson et al., 2009; Williams et al., 2000). Robertson et al. (2009) rapporteerden een afname van de recidive onder deelnemers aan het Mississippi Alcohol Safety Education Programma (MASEP; 21,1%) ten opzichte van niet-deelnemers (29,5%) en afhakers (35,8%, NB. Zie paragraaf 2.4.2. Voor een studie van Robertson et al. over MASEP uit 2016). Ook in drie andere studies (Rider et al., 2007, Mills, 2008, Williams et al., 2002) werd een lagere recidive gevonden onder deelnemers aan educatieprogramma's (respectievelijk: 3,4%; 4,9%; 6,5%) dan onder de controlegroepen (respectievelijk: 4,3%; 10,2%; 17%).
	<i>Initiële afname in ROI (6, 9 maanden), vanaf 12 maanden geen verschil tussen interventie- en controlegroepen</i>	Ekeh et al. (2011) rapporteerden een initiële verbetering in termen van recidive onder deelnemers aan het Drivers Alive (DA) educatieprogramma (voor gedetailleerde beschrijving, zie 2.3.3) in vergelijking met een controlegroep bij 6 maanden (26,4% recidive onder deelnemers, 32,3, % voor controlegroep) en 9 maanden na deelname (37,6% recidive deelnemers, 42,4% controlegroep), maar vanaf 12 maanden na deelname was het verschil in recidive verdwenen.
	<i>Minder recidive na deelname behandelprogramma + rijontzegging dan na gevangenisstraf; combinatie educatie + rijontzegging meer effectief dan rijontzegging alleen</i>	DeYoung (1997) vond dat overtreeders die in de gevangenis hadden gezeten bijna 2 keer zoveel recidiveerden als overtreeders die waren toegewezen aan een speciaal behandelprogramma na een eerste ROI-overtreding in combinatie met een rijontzegging. In dezelfde studie werd gevonden dat de combinatie van een 30 maanden durend programma in combinatie met rijontzegging meer effectief was in het verminderen van recidive dan rijontzegging alleen.
<i>Victim Impact Panels</i>	<i>Minder recidive onder interventie- controlegroepen (3) dan</i>	Twee studies (Fors et Rojek, 1999; Sprang, 1997) rapporteerden minder recidive 1 jaar na deelname aan een VIP programma (respectievelijk: 5.9% en 9.3%) in vergelijking met een controlegroep (respectievelijk: 15,1% en 18,7%). Ook in een studie tot 5 jaar na deelname vonden Rojek et al. (2003) minder recidive onder deelnemers aan een VIP

		programma (15,8%) dan onder de controlegroep (33,5%).
	<i>Geen significant verschil tussen interventie- en controlegroepen (4)</i>	Drie andere studies rapporteerden echter geen significant verschil tussen de interventiegroepen en de controlegroepen (Crew et Johnson, 2011; Shinar et Compton, 1995; Wheeler et al., 2004). In een andere studie vonden ook C'de Baca et al. (2001) dat deelnemers aan een VIP programma over het algemeen niet verschilden in recidive van de controlegroep, maar ze vonden wel dat deelname aan een VIP programma onder vrouwelijke veelplegers juist voor een toename in recidive zorgde.
<i>Intensieve supervisieprogramma's</i>	<i>Minder recidive onder dan interventie- controlegroepen (3)</i>	Wiliszowski et al. (2010) vonden dat interventiegroepen 5 jaar (-18,7% recidive) en 15 jaar (-5,4% recidive) na deelname lagere recidive vertoonden dan de controlegroepen. Ook Lapham et al. (2006) vonden tot 5 jaar na de overtreding lagere recidive onder ISP deelnemers (9,8%) dan onder de controlegroep (18,3%), net als Warchol (2000) tot 15 maanden (13% onder deelnemers vs. 23% onder de controlegroep).
	<i>Meer recidive bij alleen elektronische monitoring (1)</i>	Een andere studie vond echter dat intensieve supervisie onder bepaalde condities juist voor een toename in recidive kon zorgen (Lapham et al., 2007). In een studie naar het effect van de maatregelen van reguliere intensieve supervisie (IV), elektronische monitoring (EM) en verplichte autoverkoop (VA) en een combinatie hiervan, werden de volgende groepen vergeleken: 1) IV + EM + VA, 2) IV + VA, 3) IV + EM, 4) IV. Na afloop van de proeftijd hadden groep 1, 2 en 4 vergelijkbare recidive cijfers. De derde groep vertoonde echter veel meer recidive (96% meer in vergelijking met groep 1).
<i>ROI rechtbanken</i>	<i>Minder recidive onder dan interventie- controlegroepen (2)</i>	Twee studies (Fell et al., 2011; Ronan et al., 2009) vonden minder recidive in 60 dagen (23% interventiegroep vs. 37% controlegroep) en 4 jaar (15% interventiegroep vs. 24% controlegroep) na deelname aan ROI rechtbank.
	<i>Meer recidive onder dan interventie- controlegroepen (1)</i>	Een derde studie (Bouffard et al., 2010) vond dat een ROI rechtbank juist zorgde voor een toename in recidive in vergelijking met de controlegroep (17,9% vs 6,7%).
	<i>Geen significant verschil tussen interventie- en controlegroep (1)</i>	Een vierde studie (MacDonald et al., 2007) vond geen effect op recidive.



**Vias institute**

Haachtsesteenweg 1405  
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

[info@vias.be](mailto:info@vias.be)

[www.vias.be](http://www.vias.be)