



Rapport nr. 2025-R-21-NL

Verkeersovertredingen en sancties.

Wat maakt verkeerssancties effectief? Een kwalitatieve studie naar de perspectieven van politierechters en justitieassistenten



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	2025 - R - 21 - NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/55
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	23/12/2025
Auteur(s)	Yana Jaspers, Mathias De Roeck & Isabel Verwee
Review	Mark Tant (Vias institute) Sofie De Bus (VUB)
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Jaspers, Y., De Roeck, M. & Verwee, I. (2026). Verkeersovertredingen en sancties. – Wat maakt verkeerssancties effectief? Een kwalitatieve studie naar de perspectieven van politierechters en justitieassistenten, Brussel: Vias institute
Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Vias institute dankt de geïnterviewde politierechters en justitieassistenten voor hun deelname aan het onderzoek.

Inhoud

Samenvatting	5
Doel van de studie	5
Methode	5
Centrale bevindingen	6
Summary	7
Aim of the study	7
Methodology	7
Key findings	8
1 Inleiding	9
2 Literatuurstudie	10
2.1 Wat zijn sancties?	10
2.2 De effectiviteit van sancties bij rijden onder invloed van alcohol en/of illegale drugs	10
2.2.1 Verkeersboetes	11
2.2.2 Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en rijverbod	12
2.2.3 Alternatieve sancties	13
2.2.4 Detentie	17
2.2.5 Conclusie	18
2.3 De effectiviteit van sancties bij overdreven snelheid	19
2.3.1 Verkeersboetes	19
2.3.2 Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en rijverbod	21
2.3.3 Educatieve programma's	22
2.3.4 Probatie	23
2.3.5 Conclusie	23
2.4 De effectiviteit van sancties bij het gebruik van mobiele telefoons in de hand tijdens het rijden	24
2.4.1 Verkeersboetes	24
2.4.2 Rijbewijs met punten	25
2.4.3 Conclusie	26
2.5 Gepercipieerde effectiviteit	27
2.5.1 Conceptuele inleiding	27
2.5.2 Professionele percepties: een blinde vlek	28
2.5.3 Zelfeffectiviteit en professionele legitimiteit	30
3 Empirisch luik	31
3.1 Methodologie	31
3.1.1 Dataverzameling	31
3.1.2 Analyseprocedure	31
3.1.3 Reikwijdte, beperkingen en waarde van het onderzoek	31
3.2 Bevindingen	32
3.2.1 Klassieke bestraffende sancties	32
3.2.2 Herstel- en leergerichte sancties	36
3.2.3 Risicobeperkende en geschiktheidsmaatregelen	40

3.2.4	Transversale thema's	44
3.2.5	(Beleids)aanbevelingen door respondenten	48
4	Discussie	50
5	Conclusies	52
6	Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek	54
6.1	Structurele nood aan betrouwbare en longitudinale gegevens	54
6.2	Onderzoek naar verkeerssancties vanuit een ketenperspectief	55
	Referenties	56

Samenvatting

Doel van de studie

In België bestaan er tal van wettelijke sancties om verkeersovertreders te bestraffen. Deze sancties variëren van geldboetes (onmiddellijke inning, minnelijke schikking, bevel tot betalen, geldboete via een rechterlijke beslissing, administratieve GAS-snelheidsboete), het verval van het recht op sturen tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of zelfs een gevangenisstraf. Ook alternatieve sancties, zoals werk- en leerstraffen, worden steeds vaker toegepast. Het doel van deze sancties is onder meer om verkeersovertreders te straffen voor overtredingen in het verkeer. Dit zou op zijn beurt een gedragsverandering moeten teweegbrengen waardoor dergelijke overtredingen niet opnieuw gebeuren in de toekomst. De strafmaat staat daarbij in verhouding tot de ernst van het misdrijf.

Verschillende wetenschappelijke studies hebben de effectiviteit van sancties om gedragsverandering te bewerkstelligen en recidive in het verkeer tegen te gaan uitgebreid onderzocht. Veel van deze studies zijn echter internationaal en niet specifiek gericht op de Belgische context. Bovendien focussen maar weinig studies op de *gepercipieerde* effectiviteit van verkeerssancties, met name in welke mate deze als effectief worden ervaren door degenen die ze opleggen en uitvoeren, en over de gepercipieerde effectiviteit van sancties voor hardleerse verkeersrecidivisten. Kennis over deze onderwerpen is niettemin cruciaal om de verkeersveiligheid in België verder te verbeteren.

Deze studie onderzoekt de gepercipieerde effectiviteit van sancties of verkeersstraffen bij vier veelvoorkomende verkeersovertredingen, namelijk: (1) rijden onder invloed van alcohol; (2) rijden onder invloed van illegale drugs; (3) overdreven snelheid (zowel op snelwegen als daarbuiten), en (4) gebruik van de smartphone achter het stuur. De onderzoeksvraag van de studie is: *Hoe ervaren politierechters en justitieassistenten de effectiviteit van verkeerssancties in het bevorderen van gedragsverandering en het voorkomen van recidive bij veelvoorkomende verkeersovertredingen?*

De studie is niet gericht op het objectief meten van herhaaldelijke verkeersovertredingen via officiële recidivecijfers, maar op het in kaart brengen van hoe actoren binnen het justitiële veld zelf de effectiviteit van sancties percipiëren. Meer specifiek beoogt het onderzoek inzicht te bieden in welke sancties door politierechters en justitieassistenten als (on)doeltreffend worden ervaren in het voorkomen van recidive en het bevorderen van duurzame gedragsverandering. Dergelijke percepties zijn van groot belang voor het draagvlak, de legitimiteit en de uitvoerbaarheid van het verkeersrecht, elementen die vaak onderbelicht blijven in de bestaande literatuur, die zich hoofdzakelijk richt op juridische normen of cijfermatige evaluaties.

Methode

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden wordt gebruik gemaakt van een kwalitatief onderzoeksdesign. De studie startte met een grondige verkenning van bestaande (inter)nationale literatuur over de effectiviteit van verkeerssancties. Hieruit bleek dat er veel internationaal wetenschappelijk onderzoek bestaat over de objectieve effecten van verkeersstraffen op recidive, maar dat het luik rond de gepercipieerde effectiviteit en (hardnekkige) verkeersrecidive in de Belgische praktijk amper is ontwikkeld. In dat opzicht beoogt deze studie een hiaat op te vullen door dieper in te gaan op hoe sancties beleefd, geïnterpreteerd en geëvalueerd worden door de politierechters en justitieassistenten die ze dagelijks moeten toepassen of opvolgen.

In totaal werden 18 semigestructureerde diepte-interviews afgenomen: 13 met politierechters en 5 met justitieassistenten. Op die manier konden zowel de perspectieven van actoren die sancties uitspreken als van actoren die instaan voor de praktische opvolging ervan bevestigd worden. De steekproef werd samengesteld via maximal variation sampling, een doelgerichte selectiestrategie waarbij bewust werd gezocht naar een zo divers mogelijk deelnemersprofiel op vlak van regio, arrondissement, taalrol, functie en geslacht. Dit liet toe om zowel gedeelde patronen als uiteenlopende ervaringen in kaart te brengen, en maakte het mogelijk om de invloed van lokale praktijken en contextuele verschillen mee te nemen in de analyse.

De kwalitatieve analyse gebeurde volgens de methode van thematische analyse. In een eerste fase werden inductieve codes ontwikkeld op basis van de interviewdata, zonder vooraf opgelegde categorieën. In volgende fases werden deze codes gegroepeerd in bredere thema's, die vervolgens verfijnd en verdiept werden in een iteratief proces van hercoderen, herstructureren en vergelijken. De analyse gebeurde parallel aan de

dataverzameling, waardoor nieuwe inzichten of opvallende patronen tijdens de interviews meteen mee konden worden genomen in volgende gesprekken. Deze cyclische aanpak versterkte zowel de analytische diepgang als de praktijkverankering van de thematisering.

Door de opzet met maximale variatie binnen de steekproef konden uiteenlopende stemmen worden gehoord, gaande van politierechters in landelijke arrondissementen tot justitieassistenten in stedelijke contexten, van Franstalige respondenten tot Nederlandstalige, en van net afgestudeerde tot doorwinterde politierechters. De werving van nieuwe deelnemers werd stopgezet zodra op meerdere punten empirische saturatie werd bereikt: in de laatste interviews doken nauwelijks nog nieuwe inzichten of thema's op. Dit duidt erop dat de kernpercepties rond de gepercipieerde effectiviteit van verkeerssancties binnen deze onderzoeksgroep voldoende waren afgedekt.

De methodologische aanpak van deze studie laat toe om op een genuanceerde manier te begrijpen hoe sancties niet alleen juridisch functioneren, maar vooral ook hoe ze beleefd worden door de actoren die ze vormgeven. Daarmee biedt deze studie geen meetbare effectiviteitsscores, maar wel een rijk en gedetailleerd beeld van wat in de praktijk als doeltreffend, zinvol of net problematisch wordt ervaren in de omgang met verkeersovertreders.

Centrale bevindingen

Uit de interviews blijkt dat politierechters en justitieassistenten effectiviteit niet koppelen aan "hoe zwaar" een sanctie is, maar wel aan drie praktische andere kenmerken of voorwaarden. Eerst en vooral moet de reactie snel volgen op het feit; hoe groter de afstand in tijd, hoe kleiner de leerwaarde en dus ook de effectiviteit. Ten tweede moet de maatregel voelbaar zijn in het dagelijkse leven van de overtreder, zodat de link tussen het overtredingsgedrag en het gevolg onmiskenbaar is. Ten slotte moet er opvolging zijn: alleen wanneer duidelijk wordt dat betaling, rijverbod of opdracht daadwerkelijk wordt nageleefd, behoudt een sanctie haar geloofwaardigheid. Over deze drie praktische voorwaarden bestond consensus.

Naast deze consensus tonen de respondenten een gemengd beeld over de effectiviteit van sancties specifiek. De geldboete is het meest gebruikte instrument, maar haar afschrikking vervaagt bij jongeren, waar ouders de rekening vaak betalen, en kan sociaal kwetsbare bestuurders verder in de schulden duwen. Het rijverbod scoort hoog op impact omdat het onmiddellijk de mobiliteit en het dagelijks handelen raakt, al zwakt die kracht af wanneer uitvoeringstermijnen lang op zich laten wachten, of wanneer controle en naleving onvoldoende is. Werkstraffen en gedragstrainingen krijgen krediet voor hun bewustmakend potentieel, vooral bij gemotiveerde daders, maar botsen op wachttijden, een beperkt aanbod van passende werkposten en een soms gebrekkige koppeling aan de achtergrond van de overtreder.

Een terugkerend vraagstuk is de "black box" na de zitting: politierechters weten vaak niet of boetes worden geïnd, rijverboden nageleefd of vormingen worden afgewerkt. Dat informatietekort tast hun vertrouwen in de eigen beslissingen aan. Tegelijk pleiten zij voor contextgericht maatwerk. Niet harder straffen is de ambitie, maar gericht straffen: rekening houden met financiële draagkracht, beroepssituatie en motivatie en tegelijk zorgen dat elke sanctie tot het einde wordt opgevolgd. Alleen dan, zo menen de bevroegde politierechters en justitieassistenten, kan het verkeersrecht overtuigend bijdragen aan duurzame gedragsverandering.

Summary

Aim of the study

In Belgium, a wide range of legal sanctions exist to punish traffic offenders. These sanctions vary from fines (immediate collection, amicable settlement, order for payment, judicially imposed fines, or administrative sanctions), disqualification from driving, and immediate withdrawal of the driver's license, to imprisonment. Alternative sanctions, such as community service or educational measures, are also increasingly applied. The primary aim of these sanctions is not only to punish offenders but also to bring about behavioral change, thereby reducing the likelihood of future violations. The severity of the sanction is intended to reflect the seriousness of the offense.

While numerous scientific studies have investigated the effectiveness of sanctions in reducing recidivism and fostering behavioral change in traffic offenders, most of this research is international in scope and not specific to the Belgian context. Moreover, few studies focus on the *perceived effectiveness* of sanctions – namely, how sanctions are experienced and evaluated by those responsible for imposing or implementing them, or on their effectiveness in relation to persistent recidivists. Knowledge on these aspects, however, is crucial to improving road safety in Belgium.

This study explores the perceived effectiveness of traffic sanctions in four common types of traffic offenses: (1) driving under the influence of illegal drugs, (2) driving under the influence of alcohol, (3) excessive speeding (both on highways and other roads), and (4) mobile phone use while driving. The guiding research question is: *How do police court judges and probation officers perceive the effectiveness of traffic sanctions in promoting behavioral change and preventing recidivism among common traffic offenders?*

The study does not aim to objectively measure repeated traffic violations using official recidivism statistics, but rather to map how actors within the judicial field themselves perceive the effectiveness of sanctions. More specifically, the research seeks to provide insight into which sanctions are considered (in)effective by police judges and justice assistants in preventing recidivism and promoting lasting behavioral change. Such perceptions are highly significant for the support, legitimacy, and practical feasibility of traffic law – elements that often remain underexposed in existing literature, which primarily focuses on legal norms or quantitative evaluations.

Methodology

To answer this question, a qualitative research design was adopted. The study began with a review of (inter)national literature on the effectiveness of traffic sanctions. This showed that while much is known about the objective effects of sanctions on recidivism, the dimension of perceived effectiveness in the Belgian context remains underdeveloped. Against this backdrop, this study aims to fill that gap by investigating how sanctions are experienced, interpreted, and assessed by police court judges and probation officers who apply or supervise them on a daily basis.

In total, 18 semi-structured interviews were conducted: 13 with police court judges and 5 with probation officers. This allowed for perspectives from both those who impose sanctions and those who monitor their implementation. Participants were selected through *maximum variation sampling*, ensuring diversity in terms of region, judicial district, language, function, and gender. This strategy enabled the identification of both shared patterns and divergent experiences, while also capturing the influence of local practices and contextual differences.

The qualitative data was analyzed using thematic analysis. In the initial phase, inductive codes were generated from the data, followed by the grouping of codes into broader themes, which were iteratively refined. Data collection and analysis occurred in parallel, allowing new insights to inform subsequent interviews. This cyclical approach deepened the analysis and anchored it in practice.

Through maximum variation sampling, diverse voices were included – from rural to urban judicial contexts, Dutch- and French-speaking respondents, and both newly appointed and highly experienced police judges. Recruitment of new participants was halted once empirical saturation was reached on several points: in the final interviews, hardly any new insights or themes emerged. This indicates that the core perceptions regarding the perceived effectiveness of traffic sanctions were sufficiently covered within the study population.

The methodological approach thus enabled a nuanced understanding of how sanctions are not only legally defined but also subjectively experienced by the actors who shape their application. The study does not provide quantitative measures of effectiveness but instead offers a rich and detailed picture of what is regarded as effective, meaningful, or problematic in dealing with traffic offenders.

Key findings

The interviews reveal that police judges and probation officers do not equate effectiveness with the severity of a sanction but with three practical conditions. First, the sanction must be imposed promptly after the offense; the greater the delay, the weaker its corrective potential. Second, it must be *tangible* in the daily life of the offender, ensuring a clear connection between the offense and its consequences. Third, there must be visible enforcement and follow-up; only when it is clear that fines, disqualifications, or training obligations are carried out does the sanction retain credibility. There was broad consensus among respondents on these three requirements.

Besides this consensus, respondents expressed mixed views on the relative effectiveness of specific sanctions. Fines are the most frequently used but lose deterrent value among younger offenders (where parents often pay) and may exacerbate financial hardship for vulnerable groups. Driving bans are perceived as impactful since they immediately affect mobility, but their effect diminishes with long execution delays or weak enforcement. Community service and behavioral training are valued for their awareness-raising potential, particularly for motivated offenders, but suffer from long waiting times, limited availability of appropriate placements, and insufficient alignment with offenders' backgrounds.

A recurring concern is the "black box" after sentencing: police judges often lack information on whether fines are collected, bans respected, or training completed. This lack of feedback undermines their confidence in their decisions. At the same time, respondents emphasize the importance of context-sensitive sanctioning. The ambition is not to punish harder, but to punish *smarter*: tailoring sanctions to financial capacity, employment situation, and motivation, while ensuring that each sanction is enforced until completion. Only under these conditions, respondents argue, can traffic criminal law convincingly contribute to sustainable behavioral change.

1 Inleiding

Verkeersonveiligheid blijft een hardnekkig maatschappelijk probleem, zowel in België als daarbuiten. Ondanks een breed scala aan wettelijke en alternatieve sancties – variërend van geldboetes en rijverboden tot werk- en leerstraffen – blijven ernstige verkeersovertredingen zoals rijden onder invloed, overdreven snelheid en het gebruik van de smartphone achter het stuur frequent voorkomen. De vraag in welke mate deze sancties daadwerkelijk bijdragen aan duurzame gedragsverandering en het voorkomen van recidive, is daarom van groot maatschappelijk en beleidsmatig belang. Hoewel internationaal reeds veel onderzoek is verricht naar de objectieve effecten van verkeersstraffen, ontbreekt in België systematische kennis over hoe deze sancties in de dagelijkse praktijk worden ervaren en geëvalueerd door de justitiële actoren die ze uitspreken en opvolgen. Nochtans kunnen zulke inzichten het verkeersrecht versterken en bijdragen aan een groter draagvlak voor een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid.

Deze studie formuleert daarom de volgende onderzoeksvraag: *Hoe ervaren politierechters en justitieassistenten de effectiviteit van verkeerssancties in het bevorderen van gedragsverandering en het voorkomen van recidive bij veelvoorkomende verkeersovertredingen?* Door in te zoomen op de percepties van deze sleutelfiguren wil het onderzoek inzicht bieden in de mechanismen die volgens hen de effectiviteit van verkeerssancties bepalen. Deze benadering maakt het mogelijk om niet alleen het juridische functioneren van sancties te begrijpen, maar ook hoe ze in de praktijk worden beleefd, waardoor een genuanceerd beeld ontstaat van wat als doeltreffend, zinvol of problematisch wordt ervaren.

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden wordt een kwalitatief onderzoeksdesign gehanteerd. Centraal staat het in kaart brengen van de belevingen en evaluaties van de actoren die dagelijks met verkeerssancties werken. Er werden achttien semigestructureerde diepte-interviews afgenomen, waarvan dertien met politierechters en vijf met justitieassistenten. Politierechters bepalen en motiveren de sancties voor verkeersovertredingen binnen de politierechtbank. Justitieassistenten begeleiden de uitvoering en opvolging van opgelegde maatregelen, zoals werkstraffen, leerstraffen en probatievoorwaarden. De steekproef werd samengesteld via maximal variation sampling, zodat een brede variatie aan regio's, arrondissementen, taalrollen, functies en geslacht werd gewaarborgd. Elk interview werd voorbereid met geïnformeerde toestemming, opgenomen en systematisch geanalyseerd volgens de methode van thematische analyse (Braun & Clarke, 2006). Deze benadering maakt het mogelijk om gedeelde patronen en uiteenlopende ervaringen te identificeren en om tot een genuanceerd, praktijkgericht inzicht te komen in de gepercipieerde effectiviteit van verkeerssancties.

De verdere opbouw van de tekst is als volgt. Eerst wordt een literatuurstudie gepresenteerd over de effectiviteit van sancties bij vier kernovertredingen in het verkeer: (1) rijden onder invloed van alcohol; (2) rijden onder invloed van illegale drugs; (3) overdreven snelheid en (4) smartphonegebruik achter het stuur. Na het literatuuronderzoek gaat de studie dieper in op de methodologie en de gebruikte gegevensbronnen. Vervolgens worden de empirische bevindingen besproken en geordend volgens drie grote categorieën van sancties in het verkeer: (1) klassieke sancties (geldboete, rijverbod, gevangenisstraf); (2) herstel- en leergerichte sancties (werkstraf en gedragsvormende maatregelen en probatiemodaliteiten); en (3) risicobeperkende en geschiktheidsmaatregelen (alcoholslot, herstelonderzoeken, verbeurdverklaring). Hierna worden transversale bevindingen geïdentificeerd. De studie sluit af met een integratie van de belangrijkste kwalitatieve bevindingen uit het empirische luik van de studie, gevolgd door een samenvatting van de effectiviteit van legale sancties in België en een reeks beleidsaanbevelingen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

2 Literatuurstudie

2.1 Wat zijn sancties?

In de literatuur wordt vaak een onderscheid gemaakt tussen "legale" en "niet-legale" sancties in het verkeer (Ochenasek et al., 2022; Ogden et al., 2022; Truelove et al., 2023; Truelove et al., 2021). Legale sancties zijn maatregelen die ontworpen zijn om de naleving van bestaande verkeerswetten af te dwingen. Deze sancties functioneren doorgaans op basis van afschrikking (bijvoorbeeld: "Als u te snel rijdt, dan krijgt u een boete") of bestraffing (bijvoorbeeld: "U betaalt een boete omdat u te snel heeft gereden"). Afschrikking is gericht op het ontmoedigen van bestuurders om verkeersovertredingen te begaan, terwijl bestraffing beoogt dat bestuurders in de toekomst bepaalde overtredingen niet meer zullen stellen omwille van de koppeling tussen het gedrag en de straf. Legale sancties worden opgelegd door autoriteiten zoals de politie, het Openbaar Ministerie of (politie)rechters. Ze hebben naast bestraffen en afschrikken ook als doel om gerechtigheid te waarborgen en om de samenleving te beschermen tegen gevaarlijke bestuurders. Daarom staan legale sancties doorgaans in verhouding tot de ernst van de overtreding.

Een speciaal type van legale sancties zijn "alternatieve" sancties of gemeenschapsstraffen (Delannoy & De Greef, 2024). Koops-Geuze & Weerman (2021) definiëren alternatieve sancties als "een wijze van bestraffing die kan gericht zijn op werk- of leerstraffen en/of therapeutische of componenten van opvolging kan bevatten." De nadruk bij alternatieve sancties ligt vooral op rehabilitatie en re-integratie van de overtreder in plaats van het straffen of afschrikken (Durnescu, 2013; Junger-Tas, 1995; Tonry & Lynch, 1996). Voorbeelden van alternatieve sancties voor verkeersovertreders zijn verkeerseducatiecursussen, werkstraffen of gemeenschapsdienst, elektronisch toezicht of rijvaardigheidstrainingen. Alternatieve sancties worden opgelegd door de (politie)rechtbank en begeleid of uitgevoerd door instanties die daartoe in de wet zijn aangewezen, zoals justitiehuisen, de dienst Omkadering Alternatieve Gerechtelijke Maatregelen (OAGM), het parket en de politie.

Niet-legale sancties worden daarentegen opgelegd buiten het formele strafsysteem. Niet-legale sancties ontstaan uit sociale relaties en zijn alledaagse of informele vormen van sociale controle. Voorbeelden van niet-legale sancties zijn sociale afkeuring (bv. kritiek van familie en/of vrienden), uitsluiting (zoals ontslag of scheiding) of het verlies van bepaalde privileges (zoals het lidmaatschap van een statusgroep). Niet-legale sancties werken via het oproepen van gevoelens van schuld en schaamte bij de overtreder. Diverse studies hebben de impact van niet-legale sancties onderzocht en vinden dat naast legale ook niet-legale sancties een significante rol spelen in het al dan niet (opnieuw) begaan van verkeersovertredingen (Kaviani et al., 2020; Ochenasek et al., 2022; Ogden et al., 2022; Truelove et al., 2023; Truelove et al., 2021).

Dit onderzoeksrapport richt zich op de gepercipieerde effectiviteit van legale sancties (inclusief alternatieve maatregelen) voor vier soorten verkeersovertredingen: (1) rijden onder invloed van alcohol, (2) rijden onder invloed van drugs, (3) overdreven snelheid en (4) smartphonegebruik achter het stuur. Niet-legale sancties vallen buiten het bereik van dit rapport, omdat de percepties en dynamieken die daarbij een rol spelen een andere theoretische en empirische benadering vereisen. In deze studie wordt gepercipieerde effectiviteit opgevat als de manier waarop justitiële actoren inschatten of en hoe een straf of maatregel bijdraagt aan gedragsverandering en het voorkomen van recidive, los van formele, kwantitatieve effectiviteitsmetingen.

In de volgende secties bespreken we de belangrijkste wetenschappelijke inzichten over de effectiviteit van legale sancties met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol of illegale drugs, overdreven snelheid en smartphonegebruik achter het stuur. In deze literatuurstudie richten we ons vooral op de objectief gemeten effectiviteit, aangezien dit onderzoeksdomein substantieel verder ontwikkeld is dan dat van de gepercipieerde effectiviteit.

2.2 De effectiviteit van sancties bij rijden onder invloed van alcohol en/of illegale drugs

De wetenschappelijke literatuur over de relatie tussen sancties en rijden onder invloed van alcohol (DUI) of illegale drugs (DUID) suggereert dat sancties effectief deze verkeersovertredingen kunnen tegengaan. De daadwerkelijke impact van sancties hangt echter vaak af van zowel (i) het type sanctie als (ii) de feitelijke implementatie en (iii) de persoonlijkheidskenmerken van de overtreder.

In de wetenschappelijke literatuur ligt de nadruk voornamelijk op de effectiviteit van sancties voor het bestrijden van rijden onder invloed van alcohol. Er is tot dusver minder aandacht gegaan naar de impact van sancties voor het bestrijden van rijden onder invloed van illegale drugs (cannabis, XTC, cocaïne, etc.), mede doordat verondersteld wordt dat de wetenschappelijke bevindingen voor DUI ook grotendeels van toepassing zijn op DUID. Beide overtredingen maken namelijk deel uit van dezelfde problematiek: rijden onder invloed van psychoactieve stoffen (Nochajski & Stasiewicz, 2006). Daarom bespreken we beide overtredingen samen.

2.2.1 Verkeersboetes

Een van de meest frequent gegeven sancties om rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs te bestraffen zijn de onmiddellijke inningen. Van zodra bij een alcoholcontrole door de politie in België een ademalcoholconcentratie van meer dan 0,22 mg/l UAL (hetgeen overeenkomt met een bloedalcoholconcentratie (BAC) van meer dan 0,5 g/l (promille)) wordt vastgesteld, is de bestuurder in overtreding (Boets, Wardenier, De Vos, et al., 2023; Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023). Niet alleen wordt dan het rijbewijs van de bestuurder tijdelijk ingehouden¹, ook wordt er een onmiddellijke inning ('boete') gevorderd. De hoogte van de onmiddellijke inning staat in verhouding tot de graad van intoxicatie. Bij alcoholintoxicaties tot 0,8 promille bedraagt de onmiddellijke inning bijvoorbeeld 179€, inclusief een tijdelijk rijverbod van 3 uur. Deze onmiddellijke inning kan oplopen tot 578€ wanneer de alcoholintoxicatie tussen 0,44 en 0,50 mg/l UAL is.

Voor rijden onder invloed van illegale drugs zit de procedure anders in elkaar (Boudry & Verwee, 2022; De Roeck & Verwee, 2024a; Van Thienen, 2019; Wille & Di Fazio, 2019). In tegenstelling tot rijden onder invloed van alcohol geldt er in België voor rijden onder invloed van illegale drugs een nultolerantie. Dit wil zeggen dat voor illegale drugs geen enkele concentratie van psychoactieve substanties in het lichaam van de bestuurder wordt toegelaten². De bestuurder is dan ook strafbaar zodra er een detecteerbare hoeveelheid van een psychoactieve substantie in het lichaam wordt aangetroffen. Wie betrapt wordt voor rijden onder invloed van illegale drugs krijgt een tijdelijk rijverbod van 12 uur opgelegd alsook een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs van 15 dagen. Ten tweede wordt de bestuurder gedagvaard voor de politierechtbank, die een geldboete kan opleggen van 1.600 tot 16.000 euro en een verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar. Bestuurders die minder dan twee jaar hun rijbewijs hebben, moeten ook het rijexamen opnieuw afleggen. De politierechter kan ook beslissen om een gerechtsarts aan te stellen om na te gaan of er sprake is van verslaving. In dat geval wordt er een verval uitgesproken wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid, waarvan de duur minstens 6 maanden bedraagt en daarna afhankelijk is van het bewijs dat betrokkene niet langer ongeschikt is.

Soms gaat er veel tijd verloren tussen de overtreding en de dagvaarding/berechtiging/uitvoering van de sancties, een periode waarin de overtreder vaak weer gewoon rijdt na de periode van onmiddellijke intrekking, zonder dat al werd nagegaan of de persoon nog wel rijgeschikt was (zoals ook blijkt uit de studie van Delannoy en De Greef, 2024). Sommige parketten hebben een oplossing voor deze tussentijdse periode van 'straffeloosheid' doordat zij de periode van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs (vlak na het begaan van de overtreding) verlengen, meteen een gerechtsarts aanstellen (bij vermoeden van verslaving), de betrokkene dagvaarden voor de rechtbank, die tot slot op basis van de medische analyse een onderbouwde gerechtelijke uitspraak kan doen. Door de tussentijdse periode tussen de overtreding en de berechtiging te kortsluiten, speelt Justitie korter op de bal, hetgeen de verkeersveiligheid per definitie enkel ten goede komt.

De wetenschappelijke bevindingen over de effectiviteit van verkeersboetes om rijden onder invloed te bestrijden zijn niet eenduidig. Sommige studies vinden positieve effecten van (het verhogen van) verkeersboetes op het terugdringen van alcohol-gerelateerde (fatale) verkeersongevallen, recidive en zelfgerapporteerde intenties om te rijden onder invloed. Deze positieve effecten verlopen echter niet altijd lineair (Chaloupka et al., 1993; Chang & Yeh, 2004; Mann et al., 1991; Rogers & Shoening, 1994; Stout et al., 2000; Wagenaar & Maldonado-Molina, 2007; Whetten-Goldstein et al., 2000). Zo vinden Chang & Ye (2004) in Taipei (Taiwan) bijvoorbeeld dat de positieve effecten van het verhogen van boetes op DUI afnemen doorheen de tijd en dus vooral een impact hebben op korte termijn (vlak na een verhoging) maar niet noodzakelijk op lange termijn (één tot meerdere jaren na de verhoging van de boetes). Daarnaast tonen Stout et al. (2000) aan dat boeteverhogingen de zelfgerapporteerde intenties om te rijden onder invloed van alcohol

¹ Bij een BAC tussen 0,5 en 0,8 promille: 3 uur; bij en BAC boven de 0,8 promille: 6u; bij recidive of BAC boven de 1,48 promille wordt de bestuurder standaard gedagvaard voor de politierechtbank en kunnen er extra sancties worden opgelegd. Verschillende parketten (niet-exhaustieve lijst: Limburg, Antwerpen, Leuven, Halle-Vilvoorde, Oost- en West-Vlaanderen) gaan tegenwoordig al standaard over tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor 15 dagen vanaf 0,8 pro mille.

² Wat anders is dan bij alcohol omdat bij alcohol wel een bepaalde concentratie in het lichaam wordt toegestaan door de wetgever.

terugdringen bij lichte tot matige drinkers in de VS, maar niet bij zware drinkers. Whetten-Goldstein et al. (2000) tonen op hun beurt aan dat boetes voor DUI in de VS voornamelijk bij jongeren dodelijke ongevallen terugdringen en veel minder bij oudere bestuurders. Tot slot zijn er verschillende studies die aantonen dat verkeersboetes enkel werken in combinatie met andere maatregelen, zoals een rijverbod (Boets et al., 2008; Delannoy et al., 2021). De effecten van boeteverhogingen op DUI lijken dus afhankelijk van zowel de termijn en de combinatie met andere sancties, alsook de leeftijd en de verslavingsproblematiek van de bestuurder.

Verschillende andere wetenschappelijke studies vinden daarentegen geen significant verband tussen verkeersboetes voor DUI en alcohol-gerelateerde verkeersovertredingen en ongevallen (Hingson et al., 1987; Ross, 1984; Taxman & Piquero, 1998; Weatherburn & Moffatt, 2011; Yu & Williford, 1995). Briscoe (2004) rapporteert zelfs een omgekeerd effect voor New South Wales (Australië): verhogingen van DUI-boetes zouden leiden tot méér in plaats van minder ongevallen. De effectgroottes in die studie zijn echter zeer klein. De auteur wijst zelf op de beperkte causaliteitswaarde van de bevindingen, omdat boeteverhogingen vaak samenvallen met andere factoren die het aantal ongevallen kunnen beïnvloeden. Deze factoren kunnen gaan van veranderende weersomstandigheden tot strengere snelheidsregels en schommelingen in het aantal politiecontroles. Daarnaast suggereren ook andere onderzoekers dat hogere DUI-boetes onder bepaalde omstandigheden contraproductief kunnen werken. Boeteverhogingen kunnen onder een kritische drempel blijven en daardoor onvoldoende afschrikken, of zelfs het (foutieve) signaal geven dat de pakkans daalt, wat bij sommige bestuurders de kans op DUI net vergroot (Nagin, 1998; Ross, 1984; Yu, 1994).³

Een algemene conclusie op basis van deze literatuur is dat de positieve effecten van verkeersboetes op zowel het voorkomen als het terugdringen van rijden onder invloed van alcohol niet vanzelfsprekend zijn en niet overschat mogen worden. Hoewel ze zeker een rol kunnen spelen in het bestrijden van alcohol-gerelateerde verkeersovertredingen en recidive, hangt veel af van de context waarin verkeersboetes worden toegepast en het profiel van de verkeersovertreder.

2.2.2 Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en rijverbod

Een andere maatregel om rijden onder invloed te bestrijden is door middel van een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en een rijverbod. Met het onmiddellijk intrekken van het rijbewijs of rijverbod bedoelen we in deze studie administratieve en juridische sancties waarbij een persoon tijdelijk (van enkele uren over dagen tot maanden of jaren) het recht wordt ontnomen om een motorvoertuig te besturen.⁴ De sancties worden opgelegd door de politie, het parket of door een rechter. Wanneer men in België bijvoorbeeld wordt verdacht van DUID door een positieve speekseltest, dan wordt het rijbewijs minstens voor 12u ingetrokken. De logica hier is tweeledig (McKnight & Voas, 1991). Enerzijds zorgt de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs ervoor dat bestuurders die een (acuut) gevaar vormen voor de verkeersveiligheid (onmiddellijk) van de rijbaan worden gehaald. Anderzijds ontmoedigt dit bestuurders om in de toekomst (opnieuw) onder invloed van alcohol en/of drugs te rijden.

Verschillende wetenschappelijke studies hebben de associatie tussen het intrekken van het rijbewijs en rijden onder invloed onderzocht. De (relatieve) consensus is dat het intrekken van het rijbewijs een relatief effectieve maatregel is om rijden onder invloed te bestrijden, meer dan bijvoorbeeld het opleggen van verkeersboetes. Volgens Nichols & Ross (1990) kan het onmiddellijk intrekken van het rijbewijs immers snel en effectief worden uitgevoerd, en heeft het bovendien een hoge potentiële impact op het dagelijks leven van de bestuurder. Dit is anders bij onmiddellijke inningen of verkeersboetes. Onmiddellijke inningen zijn wel snel, maar hebben vaak maar een beperkte impact op iemands dagelijks leven, zeker bij kapitaalkrachtige verkeersovertreders. Bij het intrekken van het rijbewijs of een rijverbod kunnen dagelijkse handelingen zoals naar het werk gaan, of kinderen naar school brengen, plotseling in het gedrang komen. Rijbewijsintrekking of een rijverbod hebben bovendien ook een sterke sociale component omdat vaak verschillende mensen op de hoogte gebracht moeten worden van de nieuwe situatie. De impact van het intrekken van het rijbewijs of een rijverbod is met andere woorden veel concreter en doortastender dan tal van andere sancties, waardoor deze maatregel beter in staat is om bestuurders en potentiële recidivisten af te schrikken. Daarenboven zorgen onmiddellijke intrekkingen

³ Meer specifiek doordat bepaalde bestuurders de indruk kunnen krijgen dat het verhogen van boetes een compensatie is voor een afname in de feitelijke handhaving, en dus de pakkans door de politie.

⁴ Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en een rijverbod zijn twee verschillende maar nauw verwante sancties. De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs is het fysiek inhouden van het rijbewijs door de politie (op basis van instructies van het parket) meteen na een overtreding voor in principe 15 dagen. Een rijverbod is daarentegen een door de rechter opgelegd verbod om motorvoertuigen te besturen. Deze sanctie varieert van 8 dagen tot meerdere maanden, jaren, of zelfs levenslang. In België is een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs (onmiddellijk na de feiten), maar dat geldt niet voor een rijverbod, dat door de rechter wordt uitgesproken en soms pas 1 of 1,5 jaar na de feiten wordt opgelegd. Omdat beide sancties zo nauw verwant zijn bespreken we ze samen.

van het rijbewijs er ook voor dat potentieel gevaarlijke bestuurders onmiddellijk uit het verkeer worden geweerd, wat gunstig is voor de algemene verkeersveiligheid.

Naast de studie van Nichols & Ross (1990) vinden ook tal van andere studies empirisch bewijs voor de positieve effecten van rijbewijsintrekking op de verkeersveiligheid en de kans op recidive. DeJong & Hingson (1998) en Wagenaar & Maldonado-Molina (2007) tonen bijvoorbeeld aan dat in de VS het intrekken van het rijbewijs alcohol-gerelateerde dodelijke ongevallen met 5 tot 9% heeft doen dalen. Volgens de auteurs hebben rijbewijsgerichte maatregelen ook bijgedragen aan een daling van alcohol-gerelateerd recidive, en heeft de maatregel vergelijkbare effecten voor zowel zware als minder zware probleemdrinkers. Soortgelijke associaties tussen het intrekken van het rijbewijs en verkeersovertredingen worden ook aangetoond in landen buiten de VS (Asbridge et al., 2009). Soole et al. (2008) vinden bijvoorbeeld dat een onmiddellijke rijbewijsintrekking leidde tot een daling van het aantal alcohol-gerelateerde (dodelijke) letselgevallen in Australië. In een meta-analyse met meerdere landen en studies vinden Masten & Peck (2004) verder dat een rijverbod het grootste effect (-21%) had op verkeersrecidive in vergelijking met een resem andere sancties die door hen werden bestudeerd, waaronder verschillende rijvaardigheidsverbeteringsprogramma's.

Ondanks de positieve effecten van rijbewijsintrekking op de verkeersveiligheid en het terugdringen van recidive, blijkt ook hier dat de impact niet altijd eenduidig is. Uit een literatuurstudie van Delannoy et al. (2021) blijkt bijvoorbeeld dat een financiële sanctie (zoals een verkeersboete) een noodzakelijke aanvullende component kan zijn om de ontradende werking van een rijontzegging voor rijden onder invloed te versterken. In deze literatuurstudie Delannoy et al. (2021) wordt gesuggereerd dat rijontzegging kan bijdragen aan het verminderen van verkeersrecidive, maar de effecten zijn niet eenduidig en hangen sterk samen met de wijze waarop de maatregel wordt toegepast. Hoewel rijontzegging in meta-analytisch onderzoek een relatief groot effect vertoont in vergelijking met andere sancties (Masten & Peck, 2004), is er geen consistent bewijs dat een langere duur van de rijontzegging op zichzelf leidt tot lagere recidive. Verschillende studies wijzen erop dat rijontzegging vooral effectief is wanneer deze wordt gecombineerd met andere maatregelen, zoals boetes, begeleidingsprogramma's of duidelijke voorwaarden voor het herverkrijgen van het rijbewijs (Yu, 1994; Kim et al., 2011; Delannoy et al., 2021). Daarnaast kan de vastgestelde samenhang tussen zwaardere sancties en hogere recidive deels worden verklaard door de ernst en voorgeschiedenis van de overtreding (Moffatt & Poynton, 2007; Hoekstra et al., 2017).

Daarnaast speelt de duur van de rijbewijsintrekking een belangrijke rol. In lijn met bovenstaande bevindingen tonen Fell & Scherer (2017) in hun studie voor de VS aan dat rijbewijsintrekking een effectieve maatregel is om rijden onder invloed te bestrijden. In staten waar een korte rijbewijsintrekking van 1 tot 30 dagen wordt opgelegd, daalt het percentage alcohol-gerelateerde dodelijke verkeersongevallen met 13,1% ten opzichte van staten zonder dergelijke maatregel. De auteurs stellen echter vast dat dit effect nog sterker wordt wanneer de duur van de intrekking wordt verlengd tot 91–180 dagen. Langere intrekkingen blijken effectiever te zijn omdat zij een groter afschrikkingseffect hebben: bestuurders zijn dan beduidend minder geneigd om onder invloed van alcohol achter het stuur te kruipen.

Kim et al. (2011) tonen bovendien aan dat een tijdelijke en voorwaardelijk rijverbod eveneens effectief kan zijn in het verminderen van recidive. Volgens de auteurs stimuleert zo'n voorwaardelijke sanctie overtreeders om verkeersregels beter na te leven, wat kan bijdragen aan een duurzame gedragsverandering. In de Belgische context kan een herstel in het recht tot sturen na een rijverbod door de rechter in welbepaalde gevallen worden afhankelijk gemaakt van één of meerdere herstelexamens (praktisch en theoretisch examen, medisch en psychologisch onderzoek).

Tot slot concluderen Wagenaar & Maldonado-Molina (2007) in een meta-studie dat rijbewijsintrekking vóór veroordeling (onmiddellijke intrekking van het rijbewijs) significant effectiever is in het verminderen van alcohol-gerelateerde dodelijke verkeersongevallen (dalingen van 4% tot 7%) dan intrekking ná veroordeling. Dit verschil in effectiviteit wordt toegeschreven aan het principe van *celerity* (snelheid): de snelheid waarmee de sanctie wordt opgelegd blijkt cruciaal voor de afschrikkende werking. Volgens hun bevindingen speelt de timing van de straf dus een meer bepalende rol in gedragsverandering dan enkel de zwaarte ervan.

2.2.3 Alternatieve sancties

Zoals boven reeds aangehaald, zijn alternatieve sancties maatregelen die worden opgelegd door een (politie)rechter als alternatief voor klassieke straffen zoals boetes, rijverboden of gevangenisstraffen. Net zoals de klassieke straffen zijn ze bedoeld om het gedrag van verkeersovertreders aan te passen en recidive te voorkomen, maar ligt de nadruk hier meer op het rehabiliterende en educatieve en veel minder op het

punitieve aspect van een sanctie (Delannoy & De Greef, 2024). Het idee is dat men met behulp van rehabiliterende en educatieve maatregelen meer kan bereiken dan met punitieve maatregelen. We bespreken hieronder de wetenschappelijke bevindingen over de effectiviteit van diverse vormen van alternatieve sancties, gaande van werkstraffen, rehabilitatie- en opleidingsprogramma's, tot het alcoholslot, elektronisch toezicht en probatie.

2.2.3.1 Werkstraffen

Een veelgebruikte vorm van alternatieve straf is de werkstraf⁵, waarbij een dader onbetaald werk verricht ten behoeve van de gemeenschap. Het doel van de werkstraf is om de dader verantwoordelijkheid te laten nemen voor zijn of haar daden door op een constructieve wijze bij te dragen aan de samenleving.

Over de effectiviteit van werkstraffen om DUI terug te dringen is nog maar weinig wetenschappelijk onderzoek verricht. Algemeen stellen Bouffard & Muftić (2007) dat werkstraffen effectiever zijn dan verkeersboetes om recidive onder lichte verkeersovertreders terug te dringen. Uit hun onderzoek in de VS blijkt dat lichte overtreeders die een werkstraf uitvoeren minder geneigd zijn om opnieuw verkeersovertredingen te begaan dan overtreeders die enkel een verkeersboete krijgen, zelfs na correctie voor initiële verschillen tussen de groepen. De auteurs verklaren dit door te wijzen op de intensieve begeleiding van overtreeders tijdens de werkstraf en de positieve benadering van de overtreder tijdens de werkstraf, wat schuldinzicht en gedragsverandering helpt te bewerkstelligen.

Andere studies over de effectiviteit van werkstraffen schetsen een genuanceerder beeld. In Finland toont onderzoek van Muiluvuori (2001) bijvoorbeeld dat de recidivekans bij verkeersovertreders met een werkstraf 10% lager ligt dan bij overtreeders met een gevangenisstraf, maar dat dit verschil niet statistisch significant is. In tegenstelling tot de bevindingen uit het onderzoek van Bouffard en Muftić's concludeert Muiluvuori dan ook dat een werkstraf geen doorslaggevend voordeel biedt ten opzichte van een gevangenisstraf. Een gelijkaardig patroon komt naar voren in Zwitserland, waar Killias et al. (2000) evenmin significante verschillen in recidive vinden tussen werkgestrafte verkeersovertreders en overtreeders met een korte gevangenisstraf. Ook Spaans (1998) vindt in Nederland geen divergentie in recidivecijfers en verklaart dit door te wijzen op selectiebias: lichte overtreeders krijgen doorgaans een werkstraf, terwijl zwaardere overtreeders vaker een gevangenisstraf krijgen. Volgens hem hebben lichte overtreeders per definitie een lagere kans op recidive dan zwaardere overtreeders, waardoor de effectiviteit van een werkstraf veeleer een gevolg lijkt van het type overtreder dat wordt gestraft dan de straf zelf.

Recente bevindingen van Delannoy & De Greef (2024) bevestigen tot slot dat de Autonome Werkstraf (AWS) een constructieve en maatschappelijk geloofwaardige sanctie is die meerdere doelen dient: bestraffing, herstel en re-integratie.⁶ Zij benadrukken dat de effectiviteit van werkstraffen niet enkel op recidive moet worden beoordeeld, maar ook op hun symbolische, maatschappelijke en sociale waarde. Volgens hun analyse bevordert de AWS de verantwoordelijkheidszin van de dader en vergemakkelijkt ze de re-integratie, onder meer doordat de straf doorgaans niet zichtbaar is op het strafregister. De werkstraf is bovendien financieel voordeliger dan detentie. Wat recidive betreft wijzen de auteurs erop dat internationale cijfers wijzen op aanzienlijk lagere recidivepercentages na werkstraffen dan na gevangenisstraffen, al blijven Belgische data hierover schaars. Zij signaleren echter ook structurele beperkingen die de effectiviteit ondermijnen, zoals trage procedures, onvoldoende begeleiding, en gebrek aan feedback tussen magistraten en uitvoerders.⁷ Delannoy en De Greef pleiten daarom voor snellere uitvoering, betere afstemming op het profiel van de dader en meer systematische evaluatie van de resultaten in België.

2.2.3.2 Rehabilitatie- en opleidingsprogramma's

Naast werkstraffen vormen ook rehabilitatie- en opleidingsprogramma's een belangrijk onderdeel van het repertoire aan alternatieve sancties die in België worden toegepast. Hoewel beide soorten programma's kunnen bijdragen aan gedragsverandering, werken ze op basis van verschillende uitgangspunten.

⁵ In België kan de werkstraf op twee niveaus worden opgelegd: op het niveau van het parket, in de vorm van een werkstraf (ook wel taakstraf genoemd) van algemeen belang, in het kader van een strafrechtelijke bemiddeling voorgesteld door de procureur des Konings; en op het niveau van de politierechtbank, in de vorm van een autonome werkstraf, uitgesproken door een politierechter.

⁶ Een autonome werkstraf is een zelfstandige straf die een rechter kan opleggen in plaats van een geldboete of gevangenisstraf. De veroordeelde moet dan een bepaald aantal uren onbetaalde maatschappelijke arbeid verrichten, bijvoorbeeld bij een gemeentelijke dienst, sociale organisatie of non-profit instelling. Het is dus geen bijkomende maatregel, maar een volwaardige alternatieve hoofdstraf.

⁷ Een bijkomend knelpunt van de werkstraf is dat de aard van de straf niet altijd aansluit bij het type overtreiding en dat het in de praktijk soms lastig is om geschikte werkplekken te vinden. In de sectie met de belangrijkste bevindingen van deze studie wordt hier nader op ingegaan.

Rehabilitatieprogramma's richten zich voornamelijk op de onderliggende oorzaken van DUI, waarbij DUI wordt beschouwd als een symptoom van een onderliggende alcohol- of drugsverslaving of -stoornis die een specifieke behandeling of aanpak vereist. Om langdurige gedragsverandering in dergelijke context te realiseren, is het dan ook zaak van gerichte rehabilitatieprogramma's aan te bieden, waaronder individuele of groepstherapie, psychosomatisch herstel, medische begeleiding, etc.

Opleidingsprogramma's zijn daarentegen vooral gericht op het bewust maken van de risico's en gevaren van rijden onder invloed, zonder expliciet in te gaan op eventuele verslavingsproblemen. Het doel van deze programma's is om DUI(D)-overtreders te informeren en hun gedrag te veranderen door inzicht te geven in de potentiële gevolgen van rijden onder invloed. Dit gebeurt onder meer door middel van groepsdiscussies, lezingen door experts, en getuigenissen van slachtoffers en daders. Op die manier worden overtreeders gestimuleerd om verantwoorde keuzes te maken en worden zij bewust gemaakt van de impact van hun gedrag op henzelf en anderen.

Initieel werd er maar weinig heil gezien in de effectiviteit van rehabilitatie- en opleidingsprogramma's om rijden onder invloed tegen te gaan. Foon (1988) vond bijvoorbeeld in een meta-studie met meerdere landen dat deze programma's veel minder effectief waren in het terugdringen van DUI-recidive dan bijvoorbeeld rijbewijsintrekkingen en andere (niet-alternatieve) sancties. Een reden voor deze beperkte impact is vaak hun inconsistente toepassing bij verkeersovertreders (Mann et al., 1988).

Vervolgonderzoek, vaak gebaseerd op betere analysedesigns, vond meer positieve effecten van rehabilitatie- en opleidingsprogramma's op het bestrijden van rijden onder invloed. In een meta-analyse omtrent de effecten van rehabilitatie- en opleidingsprogramma's vonden Wells-Parker et al. (1995) dat deze programma's gemiddeld zorgden voor een 8 tot 9% reductie in DUI-recidive in vergelijking met daders die niet werden onderworpen aan dergelijke programma's. Het sterkste effect vonden de auteurs bij die programma's die zowel rehabilitatie als educatie integreerden in één concept. Ook andere auteurs vonden gunstige effecten van dergelijke gecombineerde programma's (Bakker et al., 2000; DeYoung et al., 1997; Kunitz et al., 2002; Lucker & Osti, 1997; Masten & Peck, 2004; Pratt et al., 2000; Wells-Parker & Williams, 2002; Williams et al., 2000). Wetenschappelijke studies wijzen voorts op de positieve effecten van slachtoffer-informatiesessies (Fors & Rojek, 1999; Joyce & Thompson, 2017; Rojek et al., 2003; Thompson & Joyce, 2022), therapeutische gemeenschappen (Mitchell et al., 2007), alcoholbehandelingen (Huang et al., 2023) en cognitieve gedragstherapie (Moore et al., 2008; Osilla et al., 2019; Quinn & Quinn, 2015) om DUI-recidive terug te dringen. Daarnaast lijken bepaalde studies de positieve effecten van sommige van deze programma's te weerleggen (C'de Baca et al., 2001; Polacsek et al., 2001; Wheeler et al., 2004) of afhankelijk te maken van bepaalde factoren, zoals de kwaliteit en duur van het programma, of het schuldinzicht en de psychiatrische toestand van de overtreder (Group, 1998).

In deze context levert de Belgische quasi-experimentele studie van Nieuwkamp en Boudry (2020) naar de *Driver Improvement*-cursussen (DI), gericht op bestuurders die werden gesanctioneerd wegens rijden onder invloed van alcohol, genuanceerde maar overwegend positieve resultaten op. De auteurs tonen aan dat bestuurders die de opleiding hebben gevolgd een recidivepercentage vertonen dat 41 % lager ligt dan dat van bestuurders aan wie een klassieke sanctie werd opgelegd. Bovendien treedt recidive, wanneer zij zich voordoet, later op bij de opgeleide bestuurders dan bij degenen die een traditionele straf kregen, wat wijst op een betekenisvol temporeel afschrikkend effect.

Deze positieve resultaten dienen echter met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd. De studie wijst op het bestaan van een subgroep van overtreeders voor wie de opleiding minder doeltreffend lijkt. Zo vertonen bestuurders die de opleiding hebben gevolgd en opnieuw werden betrapt op rijden onder invloed bij recidive een hoger alcoholpromillage dan recidiverende bestuurders die klassiek werden gesanctioneerd. Daarnaast stellen deze opgeleide bestuurders, in geval van recidive, een grotere cumulatie van feiten vast dan hun tegenhangers die de opleiding niet volgden. Deze bevindingen ondersteunen dat opleidingsprogramma's de recidive in het algemeen weliswaar kunnen verminderen, maar dat zij hun grenzen bereiken bij profielen van overtreeders met ernstigere of meer verankerde risicogedragingen.

Tot slot wijst een recente analyse van Kluppels et al. (2021) er op dat kortdurende educatieve maatregelen – interventies die maximaal één dag duren, verspreid over hooguit één maand – effectief en kostenefficiënt kunnen zijn in het verminderen van verkeersovertredingen (waaronder rijden onder invloed), mits ze goed gestructureerd en specifiek zijn. Hun literatuuroverzicht wijst erop dat ongeveer 80% van de onderzochte studies een daling van overtredingen rapporteert na dergelijke interventies, hoewel een direct effect op ongevallen minder duidelijk is. De auteurs benadrukken dat de inhoud van de cursus belangrijker is dan de duur: programma's die aansluiten bij de aard van de overtreding en die werken met concrete

gedragsstrategieën (zoals 'als-dan-plannen') blijken het meest kansrijk. Confronterende benaderingen, zoals *Victim Impact Programs*, leveren daarentegen weinig tot zelfs negatieve effecten op (zie hierover ook Delannoy et al., 2022).

Zij onderscheiden drie hoofdcategorieën van kortdurende interventies: educatie op afstand (zoals e-learning of waarschuwingsbrieven), groepsgerichte sessies, en individuele kortinterventies. Vooral e-learning en groepsprogramma's blijken haalbare en efficiënte vormen van gedragsbeïnvloeding, zeker bij jonge bestuurders. Binnen de Belgische context wijzen de auteurs erop dat het wettelijk kader al mogelijkheden biedt voor dergelijke maatregelen (zoals de optie om een leermodule 'Driver Improvement' te volgen in plaats van een onmiddellijke op parketniveau of als voorwaarde opgelegd door de politierechter), maar een wetenschappelijke evaluatie nog ontbreekt. Zij concluderen dat goed ontworpen korte interventies (zoals een omkaderingsprogramma in kader van een alcoholslot) een waardevolle aanvulling kunnen vormen op bestaande educatieve en rehabilitatieve programma's, op voorwaarde dat ze empirisch onderbouwd zijn en niet leiden tot ongewenste neveneffecten, zoals overmoed na bepaalde vaardigheidstrainingen (Kluppels et al., 2021).

2.2.3.3 Probaticie

Een andere alternatieve sanctie is de probaticie of een voorwaardelijke straf. Hierbij koppelt de rechter bepaalde voorwaarden aan de opschorting of aan het uitstel van de straf. Tijdens de probaticieperiode moet de persoon dus aan bepaalde voorwaarden voldoen die door de (politie)rechter zijn opgelegd, zoals het volgen van een opleidingscursus, het uitvoeren van een werkstraf, therapie, etc. De persoon staat daarvoor onder toezicht van een professionele begeleider, met name de justitieassistent. Als de probaticievoorwaarden niet worden nageleefd, meldt de justitieassistent dit aan het parket, die de persoon terug dagvaardt. De (politie)rechter kan dan het uitstel of de opschorting herroepen, waardoor de oorspronkelijk opgelegde straf moet worden uitgevoerd, of hij kan nieuwe, strengere voorwaarden opleggen.

Uit onderzoek van Wells-Parker et al. (1988) blijkt dat probaticie een positief effect heeft op het tegengaan van recidive bij rijden onder invloed, ongeacht het risicoprofiel van de overtreder. Bovendien concludeert de studie dat de effecten van probaticie langdurig zijn en niet tijdelijk van aard. Probaticie werkt echter vaak samen met andere factoren. Zo tonen Nochajski et al. (1995) aan dat overtredders die als onderdeel van hun probaticie of voorwaardelijke vrijlating een alcoholbehandeling volgen, aanzienlijk minder kans hebben op recidive dan overtredders zonder deze behandeling. You et al. (2018) benadrukken, voortbouwend op Nochajski et al. (1995), het belang van een actieve rol van justitieassistenten in het succes van probaticie. Ook Warchol (2000) toont aan dat DUI-overtredders met intensieve supervisie tijdens hun probaticie minder geneigd zijn om opnieuw onder invloed te rijden dan overtredders met een gevangenisstraf.

2.2.3.4 Alcoholslot

Een vierde alternatieve maatregel om rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan is de installatie van een alcoholslot in de wagen. Een alcoholslot is een ademtoestel dat in een voertuig wordt geïnstalleerd en de bestuurder verplicht om te blazen in het toestel om de alcohol in de adem te meten voordat de auto start en tijdens het rijden (hertesten). Als het alcoholslot een BAC boven de limiet van 0,09 mg/l UAL (cf. 2 promille) detecteert, dan kan de bestuurder de auto niet starten. De installatie van een alcoholslot wordt door de rechter vaak opgelegd aan veroordeelde dronken bestuurders en zelfs verplicht aan zware recidivisten voor een periode van 1 tot 3 jaar of zelfs definitief. Het idee is dat een alcoholslot de bestuurder verhindert om een voertuig te besturen onder invloed van alcohol, waardoor het aantal alcohol-gerelateerde verkeersovertredingen en verkeersongevallen en ook DUI-recidive wordt teruggedrongen. Krachtens de Belgische wetgeving zijn politierechters bovendien verplicht een alcoholslot op te leggen aan bestuurders die worden veroordeeld met een alcoholconcentratie van 1,8 g/l of meer, en bij recidive vanaf 1,2 g/l. In deze gevallen fungeert het alcoholslot niet langer enkel als een alternatieve sanctie, maar als een wettelijk verplichte maatregel ter bescherming van de verkeersveiligheid.

Verschillende studies suggereren dat een alcoholslot de kans op recidive en het aantal alcohol-gerelateerde verkeersovertredingen- en ongevallen significant kan verminderen (Beck et al., 1999; Coben & Larkin, 1999; De Vos & Tant, 2023; Elder et al., 2011; Marques et al., 2010; Vanlaar et al., 2017; Willis et al., 2004). Volgens een meta-analyse van De Vos & Tant (2023) blijkt dat een alcoholslot de kans op recidive vermindert met 75% tijdens de periode waarin het alcoholslot is geïnstalleerd. Enerzijds zorgen alcoholsloten voor directe preventie. Aan de hand van alcoholsloten worden bestuurders onder invloed van alcohol fysiek belemmerd om met de auto te rijden. Het voorkomt dat men het voertuig bestuurt onder invloed van alcohol, wat recidive

belet en de algemene verkeersveiligheid ten goede komt. Anderzijds kunnen alcoholsloten ook een afschrikkingseffect teweegbrengen, wat ertoe leidt dat bestuurders minder snel geneigd zullen zijn te rijden onder invloed van alcohol. In het algemeen kunnen alcoholsloten tot een (duurzame) gedragsverandering leiden omdat het overtredders effectief toont dat het drinken van alcohol en het besturen van een voertuig niet samengaan (Beck et al., 2020).

Naast de positieve aspecten van het alcoholslot moeten er ook enkele kanttekeningen bij deze maatregel worden geplaatst. Ten eerste zijn de kosten van een alcoholslot en het bijbehorende omkaderingsprogramma vrij hoog. In België wordt de kost van een alcoholslot in het eerste jaar geschat op +/- 3500€, inclusief begeleidingsprogramma (dat in schijven kan worden afbetaald).⁸ Deze kosten moeten worden gedragen door de overtredder, waardoor de sanctie niet voor iedereen kan worden toegepast (De Vos & Tant, 2023). De rechter kan weliswaar de aftrek van de kosten van het alcoholslot van het bedrag van de geldboete toestaan, hetgeen de kosten toch substantieel drukt. Tot een alcoholslot veroordeelde personen hebben steeds de keuze tussen een alcoholslot dan wel een feitelijke vervallenverklaring die zolang duurt als de periode van het alcoholslot.

Er bestaat natuurlijk wel het risico dat de bestuurder het alcoholslot omzeilt door een andere auto te nemen die niet is uitgerust met een alcoholslot (maar er wordt door de omkaderingsinstelling wel bekeken of het aantal gereden kilometers min of meer stabiel blijft na de installatie van het alcoholslot). Ook zou hij of zij iemand anders kunnen laten blazen in het alcoholslot, maar dat wordt bemoeilijkt doordat het systeem om hertesten vraagt op willekeurige tijdstippen tijdens het rijden. Bij vermoeden van omzeiling van het systeem zal de begeleidende psycholoog van het omkaderingsprogramma de veroordeelde persoon op het matje roepen. Als er onwil bij de veroordeelde persoon aanwezig is om het omkaderingsprogramma op gepaste wijze te volgen, kan de omkaderingsinstelling beslissen om het programma voortijdig stop te zetten. Dit moet de instelling dan omstandig melden aan het parket, die op zijn beurt de persoon terug voor de rechtbank kan dagen met het oog op een nieuwe bestraffing.

Tot slot wijzen verschillende studies erop dat de positieve effecten van een alcoholslot vaak tijdelijk zijn en verdwijnen zodra het systeem uit de wagen wordt verwijderd (Beck et al., 1999; Beirness & Marques, 2004; De Vos & Tant, 2023; Willis et al., 2004). Wel weten we uit de praktijk dat meer en meer personen er voor opteren om na afloop van het programma het alcoholslot in hun voertuig te behouden, als zekerheid om niet terug in oude, slechte gewoonten te vervallen. Ander onderzoek nuanceert de tijdelijke effecten trouwens ook en suggereert dat, mede dankzij het begeleidingsprogramma, ook langdurige gedragsverandering kan optreden (Bjerre, 2005; Bjerre & Thorsson, 2008; Rauch et al., 2011; Vias institute, 2023; Weinrath, 1997).

In België kennen we een mooie en gestage evolutie van het alcoholslot; in 2023 werden bv. meer dan 1000 alcoholsloten in voertuigen van veroordeelde personen geïnstalleerd, eind 2024 waren er circa 2500 veroordeelden een omkaderingsprogramma aan het volgen. Mede door het omkaderingsprogramma dat erop gericht is om personen te leren om drinken en rijden gescheiden te houden, geldt België in Europa als een goede praktijk en inspiratiebron voor andere landen.

2.2.4 Detentie

Een andere manier om (potentiële) overtredders van rijden onder invloed af te schrikken of te straffen, is door (te dreigen) hen op te sluiten in een gevangenis. Bij detentie wordt de bewegingsvrijheid van het individu aanzienlijk beperkt, doorgaans na een gerechtelijke veroordeling of in afwachting van een strafproces ('voorlopige hechtenis'). In België wordt een gevangenisstraf voor DUI slechts in uitzonderlijke gevallen opgelegd, bijvoorbeeld aan hardnekkige veelplegers of wanneer rijden onder invloed gepaard gaat met andere ernstige overtredingen, zoals hoge snelheid, rijden onder invloed van drugs, of wanneer het resulteert in een zwaar (dodelijk) ongeval.

Wanneer op het misdrijf een gevangenisstraf staat, beschikt de rechter evenwel over de mogelijkheid om deze om te zetten in een straf onder elektronisch toezicht, ook wel elektronisch monitoring of de 'enkelband' genoemd. Elektronisch toezicht geldt daarbij als een volwaardig alternatief voor een effectieve vrijheidsstraf: de duur van het elektronisch toezicht is gelijk aan de gevangenisstraf die de rechter normaliter zou opleggen.

⁸ De kostprijs van een alcoholslot ligt voornamelijk hoog in het eerste jaar. Door onder meer de recente beschikbaarheid van tweedehands toestellen (die uiteraard wel terug moeten worden gekalibreerd) begint deze initiële kost echter te dalen. In de daaropvolgende jaren bedraagt de kostprijs beduidend minder dan die van het eerste jaar.

Een dergelijke straf duurt minimaal één maand en maximaal één jaar. Zo kan een gevangenisstraf van vijf maanden worden omgezet in vijf maanden elektronisch toezicht.

Elektronisch toezicht verwijst naar het gebruik van elektronische apparaten om de locatie en het gedrag van veroordeelde (verkeers)overtreeders te monitoren en na te gaan of zij de opgelegde voorwaarden naleven. In de praktijk gebeurt dit meestal via GNSS- of radiofrequentieapparatuur, zoals enkelbanden, die real-time locatiedata verstrekken aan de bevoegde autoriteiten. Elektronisch toezicht kan onder meer worden ingezet voor huisarrest, avondklokhandhaving, voorlopige hechtenis of voorwaardelijke invrijheidstelling.

Verschillende wetenschappelijke studies hebben de effectiviteit van detentie onderzocht in het terugdringen van DUI. Twee studies (Chang & Yeh, 2004; Rogers & Shoenig, 1994) concluderen dat de invoering van detentiestrafen zorgt voor een significante afname van alcohol-gerelateerde dodelijke ongevallen op nationaal niveau. Vijf andere studies vinden echter geen bewijs voor een dergelijk effect (Chaloupka et al., 1993; Legge & Park, 1994; Ross & Klette, 1995; Ruhm, 1996; Sloan et al., 1994) of slechts een verwaarloosbaar klein effect (Wagenaar et al., 2007). Uit de studie van Chang & Yeh (2004) blijkt wel dat de impact van detentiestrafen op alcohol-gerelateerde dodelijke ongevallen in de loop van de tijd afneemt. Rogers & Shoenig (1994) stellen daarentegen vast dat de afschrikwekkende werking van detentiestrafen niet los kan worden gezien van andere maatregelen die tegelijkertijd worden uitgevoerd, zoals rijbewijsintrekking.

De literatuur omtrent de effectiviteit van detentie om recidive voor DUI te voorkomen, is daarentegen eenduidiger: een gevangenisstraf is een dure en vaak weinig effectieve maatregel om DUI-recidive te bestrijden. Zo toont onderzoek van Little et al. (1990) aan dat bijna de helft van de onderzochte DUI-overtreeders binnen twee jaar na hun vrijlating opnieuw wordt aangehouden, waarbij meer dan één op de vijf opnieuw wordt opgesloten. Volgens de auteurs is dit mede te wijten aan ernstige alcoholproblematiek en antisociaal gedrag bij veelplegers, problematieken waarop detentie op zichzelf weinig inspeelt. Wel blijkt dat behandeling tijdens en na detentie, zoals morele herkenningstherapie, de kans op recidive aanzienlijk kan verminderen.

In dit licht wordt elektronisch toezicht vaak naar voren geschoven als een minder ingrijpend en kosteneffectiever alternatief voor effectieve detentie. Aanvankelijk waren de effecten hiervan op DUI-recidive weinig overtuigend. Zo vonden Courtright et al. (1997) geen significant verschil tussen elektronisch toezicht en gevangenisstraf in de VS, en beschouwden zij elektronisch toezicht voornamelijk als een goedkoper substituuut voor opsluiting. Latere studies spreken deze bevinding echter tegen. Jones et al. (1996) tonen aan dat elektronisch toezicht het risico op DUI-recidive significant vermindert, terwijl Lapham et al. (2007) vaststellen dat de positieve effecten vooral tot uiting komen wanneer elektronisch toezicht wordt gecombineerd met intensieve opvolging door professionele actoren.

Ook andere studies wijzen op de beperkte impact van detentie op DUI-recidive. Socie et al. (1994) stellen vast in de VS dat overtreeders die een gevangenisstraf ondergingen, binnen vier jaar vaker opnieuw worden gearresteerd voor DUI dan overtreeders die een chauffeursinterventieprogramma volgden, al blijkt detentie wel effectiever bij veelplegers.⁹ Voas & Fisher (2001) concluderen dat het risico op detentie op zich onvoldoende is om rijden onder invloed terug te dringen, en benadrukken dat alternatieve sancties – waaronder elektronisch toezicht – potentieel effectiever zijn, mits zij gepaard gaan met intensieve controle en begeleiding.

Ten slotte tonen Rahman & Weatherburn (2021) aan dat detentie weinig tot geen bijdrage levert aan het verminderen van DUI-recidive. Zij pleiten daarom voor het onderzoeken van alternatieve en potentieel effectievere strafmaatregelen. Deze beleidsaanbeveling wordt verder ondersteund door studies van Friedman et al. (1995) en Mann et al. (1991), waaruit blijkt dat langere detentie zelfs kan leiden tot een toename van recidive, mogelijk door het criminogene karakter van de gevangenisomgeving.

2.2.5 Conclusie

Deze sectie onderzocht de wetenschappelijke bevindingen over de effectiviteit van verschillende soorten sancties en maatregelen om rijden onder invloed van alcohol en drugs te bestrijden. Het hoofdstuk ging dieper in op traditionele sancties zoals verkeersboetes, rijverbod en detentie, maar ook op alternatieve sancties en

⁹ Het Driver Intervention Program (DIP) of chauffeursinterventieprogramma in Ohio (VS) was een alternatief voor een verplichte driedaagse gevangenisstraf voor bestuurders die voor het eerst werden veroordeeld wegens rijden onder invloed, waarbij zij een gecertificeerd programma van 72 uur konden volgen. In dit programma leerden deelnemers over de risico's van alcohol en verkeer, werd hun alcoholgebruik geëvalueerd en kregen zij zo nodig adviezen ter behandeling.

maatregelen, waaronder werkstraffen, rehabilitatieprogramma's, alcoholsloten, elektronisch toezicht, en probatie.

Het literatuuroverzicht toonde aan dat onmiddellijke inningen en verkeersboetes een veelgebruikte sanctie zijn om rijden onder invloed te bestraffen, waarbij de hoogte van de boete stijgt met de ernst van de overtreding. Hoewel sommige studies positieve effecten laten zien, zoals een afname van (dodelijke) verkeersongevallen, tonen andere onderzoeken aan dat dit effect vaak tijdelijk is en minder effectief is bij zware drinkers.

Volgens de literatuur kan een rijverbod effectiever zijn dan boetes alleen in het terugdringen van DUI-gerelateerde ongevallen en recidive. De effectiviteit van deze maatregel blijkt echter niet uitsluitend afhankelijk van de duur van het rijverbod. Verschillende studies suggereren dat vooral de intensiteit van de maatregel en de concrete impact ervan op het dagelijks leven van overtreeders bepalend zijn voor het afschrikkende effect, met name wanneer het rijverbod wordt toegepast in combinatie met andere sancties.

Detentie wordt daarnaast als de meest ingrijpende maatregel beschouwd, maar blijkt vaak ineffectief en duur voor het terugdringen van recidive. Studies wijzen uit dat veel DUI-overtreders na vrijlating snel hervallen, en dat detentie zelfs recidive kan verhogen door de criminogene effecten van gevangenisomstandigheden. Toch kan detentie bij veelplegers wel effectiever zijn. Verder blijkt dat morele herkenningstherapie, een cognitieve gedragstherapie, tijdens en na detentie kan leiden tot significante dalingen in recidive.

Op basis van de internationale literatuur vinden we dat alternatieve sancties in veel gevallen een vrij hoge effectiviteit tonen om DUI-recidive tegen te gaan. Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat hetgeen in een ander land zijn vruchten afwerpt, niet zomaar voor waar kan worden aangenomen in de Belgische context. De cultuur, de gewoonten en normen, de wetgeving en de rechtspraak verschillen immers danig.

- Werkstraffen blijken bij lichte overtreeders tot lagere recidive te leiden dan boetes, dankzij intensieve begeleiding.
- Rehabilitatie- en opleidingsprogramma's (zoals driver improvement cursussen) tonen gunstige effecten, vooral wanneer ze gecombineerd worden met elkaar. Zij bevorderen bewustwording en gedragsverandering op lange termijn.
- Alcoholsloten met bijbehorend omkaderingsprogramma beperken DUI enerzijds fysiek en zetten anderzijds in op duurzame gedragsverandering (scheiden van rijden en drinken), waardoor ze effectief zijn in het verlagen van recidive, zeker tijdens de installatieperiode maar mogelijks ook daarna. De hoge kosten blijven echter een uitdaging.
- Probatievoorwaarden bieden DUI-overtreders toezicht en ondersteuning door justitieassistenten en blijken effectief in recidivevermindering, vooral bij intensieve supervisie en bijkomende maatregelen zoals alcoholbehandeling.

Concluderend lijkt detentie relatief ineffectief, terwijl alternatieve sancties – mits goed opgevolgd door supervisie en begeleiding en op maat gemaakt – en een rijverbod een veelbelovend potentieel tonen om rijden onder invloed effectief te bestrijden. Onderzoek wijst bovendien op de meerwaarde van gecombineerde sancties, bijvoorbeeld wanneer educatieve maatregelen of begeleiding worden gekoppeld aan een tijdelijk rijverbod of een geldboete (zoals ook werd aangetoond door Delannoy et al., 2022). In de Belgische context is het alcoholslot daarbij een succesverhaal, omdat het enerzijds bestuurders onder invloed effectief van de weg houdt en anderzijds via het omkaderingsprogramma inzet op duurzame gedragsverandering bij DUI-overtreders.

2.3 De effectiviteit van sancties bij overdreven snelheid

2.3.1 Verkeersboetes

In België worden onmiddellijke inningen (opgelegd door de politie) en verkeersboetes (opgelegd door een rechter) ingezet om snelheidsovertredingen te ontmoedigen of te bestraffen. De hoogte van de onmiddellijke inning hangt af van de ernst van de overtreding en de locatie. Binnen de bebouwde kom en zones 30 bedraagt de onmiddellijke inning 53€ voor snelheden tot 10 km/u te hoog. Voor overtredingen tussen 10 en 30 km/u te snel wordt dit bedrag verhoogd met 11€ per extra km/u. Bij snelheden van meer dan 30 km/u wordt er in

principe gedagvaard en zal de rechter een boete opleggen tussen 80€ tot 4000€, soms in combinatie met een rijverbod en vier herstelexamens.¹⁰

Buiten de bebouwde kom zijn de regels iets milder. Voor overtredingen tot 40 km/u boven de toegestane snelheid geldt een onmiddellijke inning van 53€, aangevuld met 6€ per extra km/u. Voor overtredingen van meer dan 40 km/u wordt de overtreder gedagvaard en zal de rechter boetes opleggen tot 4000€, desgevallend gekoppeld aan een rijverbod en herstelexamens. Bij wettelijke herhaling, namelijk herhaalde zware overtredingen binnen drie jaar na een eerdere definitieve veroordeling, worden de boetes aanzienlijk verhoogd en is er een verplicht verval van het recht tot sturen van minstens 3 jaar, gekoppeld aan herstelexamens. Ook ongevallen met lichamelijk letsel of dodelijke afloop resulteren in strengere sancties.

Naast een strafrechtelijke procedure voor snelheidsovertredingen bestaat er in Vlaanderen ook een administratieve procedure om overdreven snelheid tot 20 km/u te hoog te sanctioneren. Sinds 1 februari 2021 kunnen lokale besturen in Vlaanderen gebruik maken van de zogenaamde GAS snelheid (GAS5)-procedure, om een administratieve sanctie op gemeentelijk niveau te geven voor bepaalde snelheidsovertredingen.

Verschillende studies hebben de effectiviteit van verkeersboetes op het bestrijden van overdreven snelheid onderzocht, met wisselende resultaten. Een veelgebruikte methode om dit te evalueren, is het analyseren van hoe bestuurders reageren op nationale verhogingen van snelheidsboetes. De meeste wetenschappelijke onderzoeken concluderen dat hogere boetes de algemene verkeersveiligheid verbeteren, mits deze snelheidsboetes effectief worden gehandhaafd (Bauernschuster & Rekers, 2022; Delhaye, 2007; Ryeng, 2012; Zhao et al., 2019). Alleen Fry (2023a) vond geen effect van nationale boeteverhogingen op het aantal ernstige en dodelijke verkeersongevallen in Engeland. De auteur verklaart het gebrek aan effect door te stellen dat de meeste bestuurders hun risicovol gedrag niet significant veranderen wanneer zij met hogere boetes worden geconfronteerd, bijvoorbeeld omdat de financiële prikkel onvoldoende is of omdat de waargenomen kans op bestraffing laag is.

Andere studies, zoals die van Moolenaar (2014) en Killias et al. (2016), tonen daarentegen aan dat nationale boeteverhogingen het aantal snelheidsovertredingen weliswaar significant doen dalen, maar dat deze effecten relatief klein blijven en grotendeels afhankelijk zijn van een hoge pakkans. Tavares et al. (2008) rapporteren bijvoorbeeld slechts een daling van 0,5% in het aantal maandelijkse (letsel)ongevallen in Portugal na een verhoging van de snelheidsboetes. In Noorwegen concluderen Elvik & Christensen (2007) dat boeteverhogingen tussen 1995 en 2004 vooral een effect hebben in de directe omgeving van flitspalen, en dus niet op bredere schaal. Elvik (2016) nuanceert bovendien dat boeteverhogingen wel tot een beperkte daling in snelheidsovertredingen en dodelijke ongevallen leiden, maar dat dit effect afneemt naarmate boetes verder stijgen; het afschrikkende effect is met andere woorden niet-lineair en kent volgens hem een verzadigingspunt. Elvik verklaart dit speltheoretisch: bij aanzienlijke boeteverhogingen kan de politie de handhaving terugschroeven in de veronderstelling dat zwaardere straffen op zichzelf voldoende afschrikken, waardoor de totale afschrikking op een constant niveau blijft.

Verschillende wetenschappelijke studies hebben daarnaast de relatie tussen verhoogde snelheidsboetes en recidive onderzocht. Het algemene idee is dat hogere boetes bestuurders twee keer doen nadenken alvorens ze opnieuw een snelheidsovertreding begaan. Onderzoek van Watson et al. (2015a) en Goncalves & Mello (2017) vindt tot op bepaalde hoogte empirische ondersteuning voor dit argument. Zo onderzochten Watson et al. de specifieke afschrikkende werking van verhoogde snelheidsboetes en andere sancties, waaronder een rijverbod van zes maanden voor ernstige overtredingen, die in 2003 in Queensland, Australië, werden ingevoerd. De studie stelde een statistisch significante, maar kleine, afname van 5,8% in recidive vast in de periode na de invoering van het strengere systeem. De studie van Goncalves en Mello vindt verder dat het opleggen van hogere (strengere) boetes een specifiek afschrikkend effect heeft, wat resulteert in een vermindering van toekomstige verkeersovertredingen of recidive.

Andere studies zijn voorzichtiger in hun conclusies of vinden geen effect. Popping (2012) stelde in Nederland vast dat een boeteverhoging van circa 20% enkel leidde tot een kleine daling in recidive (ongeveer 2%) bij lichte overtredders, terwijl zware overtredders volledig ongevoelig bleven voor de hogere boetes. Lawpoolsri et al. (2007) toonden in Maryland bovendien aan dat het effect van boetes afhankelijk is van de combinatie met andere sancties: een boete met bijkomende punten had geen afschrikkende werking, terwijl een boete in

¹⁰ De bedragen zijn telkens exclusief administratieve of gerechtelijke kosten. Bovendien zullen deze bedragen in de loop van 2026 worden verhoogd, zodat zij in beginsel enkel geldig zijn voor het jaar 2025.

combinatie met *Probation Before Judgment* wél een lager risico op recidive opleverde.¹¹ In Australië vonden Moffatt & Poynton (2007) zelfs een positief verband tussen boetehoogte en recidive, al nuanceerden zij dit door te stellen dat de hoogte van de boete waarschijnlijk direct gerelateerd was aan de ernst van de oorspronkelijke overtreding (bijvoorbeeld hogere gereden snelheid), wat zou verklaren waarom de recidivecijfers hoger waren. Uiteindelijk concludeerden zij dat hogere boetes slechts een beperkt of verwaarloosbaar effect hebben op recidive, aangezien individuele kenmerken van de overtredders een grotere voorspellende waarde hadden.

2.3.2 Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en rijverbod

Eerder bespraken we al het verschil tussen onmiddellijke rijbewijsintrekking en een rijverbod. Zoals gezegd, zorgen beide sancties ervoor dat bestuurders die een (acuut) gevaar vormen voor verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld snelheidsduivels of straatracers, voor een bepaalde periode uit het verkeer worden gehaald (als bestuurder). Daarnaast kunnen de sancties ook een afschrikkende werking hebben op potentiële snelheidsovertreders. Wanneer het rijbewijs wordt ingetrokken, dan heeft de bestuurder in principe niet meer de mogelijkheid om tijdens een bepaalde periode zijn of haar auto te gebruiken, waardoor de beweegruiimte en het dagelijks handelen van bestuurders mogelijks in het gedrang komt. Dit zou hen ertoe kunnen aanzetten om de snelheidsregels te respecteren.

Net zoals bij rijden onder invloed wijst wetenschappelijk onderzoek erop dat rijbewijsintrekking een effectieve maatregel is om snelheidsovertredingen en ander risicovol rijgedrag te ontmoedigen. Studies tonen aan dat tijdelijke intrekkingen de kans op recidive binnen een jaar met ongeveer 20% kunnen verminderen (Gehrsitz, 2017) en zowel het totale aantal snelheidsovertredingen als letselongevallen verlagen (DeYoung et al., 1997; Imberger et al., 2019; McCartt et al., 2003). In Ontario leidde de invoering van wetgeving rond rijbewijsintrekking bij straatracen en gevaarlijk rijgedrag tot een aanzienlijke daling van extreme snelheidsovertredingen onder mannelijke bestuurders, die relatief vaker dergelijk gedrag stellen (Meirambayeva et al., 2014). Volgens deze auteurs hangt de effectiviteit van rijbewijsintrekking samen met de zekerheid, snelheid en ernst van de sanctie, geheel in lijn met de afschrikkingstheorie. Samen wijzen deze bevindingen op de waarde van rijbewijsintrekking als instrument om snelheidsovertredingen terug te dringen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Aan rijbewijsintrekking zijn echter ook enkele belangrijke nadelen verbonden. Zo vinden Campbell & Ross (1968) in een klassieke studie dat het effect op overdreven snelheid en dodelijke letselongevallen vooral tijdelijk is en niet blijvend doorwerkt. Daarnaast kan het verlies aan mobiliteit economische en sociale problemen veroorzaken (Ross & Gonzales, 1988; Wells-Parker & Cosby, 1987), al waarschuwen Knoebel & Ross (1997) ervoor dit risico niet te overschatten. Verder hangt de effectiviteit van rijbewijsintrekking sterk af van de handhaving en de naleving: sommige overtredders blijven rijden ondanks de intrekking, wat het afschrikkende effect van de maatregel kan ondermijnen (Watson, 2004).

Tot slot lijkt het er op dat rijbewijsintrekking niet hetzelfde effect heeft op elk type overtredder. Watson et al. (2015) deden bijvoorbeeld recidive-onderzoek naar aanleiding van veranderingen in de boetes en sancties op snelheidsovertredingen in Queensland, Australië, in 2013. De veranderingen waren onder meer dat boetebedragen werden verhoogd en dat bij grote snelheidsovertredingen (>40 km/uur) naast een boete ook een rijverbod van een half jaar werd opgelegd. In de studie keken de auteurs 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 vonden de auteurs dat problematische overtredders (eerdere overtredingen, hogere overschrijdingen) minder beïnvloed werden door het nieuwe sanctiesysteem dan meer sporadische snelheidsovertreders.

¹¹ "Probation before judgment" (PBJ) is een vorm van gerechtelijke afdoening in Maryland (VS) waarbij een rechter bij een verkeersovertreding afziet van het registreren van een veroordeling en het toekennen van strafpunten, maar de overtredder wel onder proeftijd plaatst (meestal 6–12 maanden) en een (eventueel verlaagde) boete oplegt. Indien de bestuurder gedurende deze proeftijd geen nieuwe overtredingen begaat, wordt de overtreding niet opgenomen in het officiële rijregister; bij schending van de voorwaarden worden de oorspronkelijke strafpunten alsnog toegekend.

2.3.3 Educatieve programma's

Educatieve programma's zijn geplande en systematische acties door professionals die gericht zijn op het vergroten van kennis en het veranderen van attitudes, overtuigingen en gedragingen omtrent overdreven snelheid en andere verkeersovertredingen. Deze programma's kunnen zowel op nationaal niveau worden uitgerold, als worden toegepast op groeps- en/of individueel niveau. Ze streven ernaar om bepaalde overtredingen, zoals overdreven snelheid, te voorkomen bij bestuurders, of proberen om herval of recidive te vermijden bij bestuurders die werden bestraft voor overdreven snelheid. Voorbeelden van educatieve programma's zijn publieke bewustwordingscampagnes, interventies in scholen, workshops en korte opleidingen voor specifieke groepen chauffeurs (jongeren, recidivisten), al dan niet gecombineerd met persoonlijke getuigenissen.

Verschillende wetenschappelijke studies onderzochten de effectiviteit van specifieke educatieprogramma's om gedragsverandering bij recidiverende snelheidsovertreders te bevorderen. Om te beginnen tonen studies aan dat snelheidsovertreders een zeer heterogene groep vormen waarvoor op maat gemaakte interventies nodig zijn (Fylan et al., 2006; Mackay et al., 2013; Watson et al., 2015; Watson et al., 2012). Zo maken Fylan et al. (2006) een onderscheid tussen vier types snelheidsovertreders: (i) onopzettelijke snelheidsovertreders (ii) gematigde incidentele snelheidsovertreders (iii) frequente hoge snelheidsovertreders en (iv) sociaal afwijkende bestuurders. Onopzettelijke snelheidsovertreders begaan snelheidsovertredingen zonder daartoe de intentie te hebben, bijvoorbeeld uit onwetendheid, verstrooidheid of per ongeluk. Gematigde incidentele snelheidsovertreders zijn op hun beurt veilige en bekwame bestuurders, maar tevens bestuurders waarbij snelheidsovertredingen toch sporadisch, maar zonder veel excessen voorkomen. Frequente hoge snelheidsovertreders halen daarentegen genot uit het behalen van hoge snelheden en het overtreden van regels in het verkeer en zien er weinig problemen in. Sociaal afwijkende bestuurders, tot slot, houden van overdreven snelheid, ondanks dat ze beseffen dat dit type van gedrag gevaarlijk is. Deze bestuurders zijn vaker jong en scoren hoog op bepaalde persoonlijkheidskenmerken zoals sensatiezucht, avontuurlijkheid, verveling en psychoticisme.

Volgens Fylan et al. (2006) zijn gerichte educatieprogramma's vooral noodzakelijk voor frequente zware snelheidsovertreders en bestuurders met antisociaal rijgedrag.¹² In tegenstelling tot andere groepen ervaren zij plezier en spanning bij het overtreden van snelheidsregels, en juist op deze impulsen en onderliggende cognities moeten educatieve interventies inspelen. Bij onopzettelijke of occasionele snelheidsovertreders kunnen dergelijke programma's eveneens effect hebben, maar voor deze groepen blijken traditionele sancties, zoals boetes of rijverboden, doorgaans effectiever. Fylan et al. (2006) waarschuwen dan ook voor het gebruik van de gemeten snelheid als enige basis om deelname aan educatieprogramma's te bepalen, en pleiten voor een grondigere analyse van het rijgedrag en de motivatie achter de overtredingen om interventies beter te laten aansluiten. Uit hun literatuurstudie blijkt verder dat programma's die indringende of emotioneel aangrijpende informatie (bijvoorbeeld getuigenissen van slachtoffers of de mogelijke ernstige gevolgen van overdreven snelheid) combineren met groeps gesprekken de grootste impact hebben op snelheidsovertreders.

In een andere empirische studie onderzochten Wundersitz & Hutchinson (2006) de recidivekans na deelname aan een Driver Intervention Program (DIP) in Zuid-Australië. Deelname aan dit programma was verplicht voor bestuurders van 25 jaar of jonger die betrappt werden op overdreven snelheid. Het DIP bestaat uit begeleide groepsdiscussies waarin onderwerpen als risicogedrag, sociale normen, rationalisaties en persoonlijke kwetsbaarheid centraal staan. De auteurs rapporteerden dat deelnemers aan het DIP ongeveer 50% minder nieuwe snelheidsovertredingen begingen dan bestuurders die kozen voor het betalen van een boete.

Wählberg (2011) onderzocht daarnaast het effect van een online-interventieprogramma voor dezelfde doelgroep, de "Young Driver Scheme" (YDS). Dit programma combineert een introductiesessie met een rij-instructeur – waarin attitudes, risicogedrag en afleiding aan bod komen – met toegang tot een website met informatie en vijf e-learningmodules over verkeersveiligheid en overdreven snelheid. In een vergelijking met een boete en een eenmalige groepsinterventie bleek dat deelnemers aan de YDS-interventie 33,4% minder gedetecteerde overtredingen vertoonden in de 6 maanden na deelname dan beide controlegroepen.

Young et al. (2013) onderzochten tot slot de "Repeat Speeders Trial (RST)" in Victoria, Australië. In deze studie werd de effectiviteit geëvalueerd van een tweeledige gedragsinterventie (BI) voor recidiverende snelheidsovertreders van 21 jaar of ouder met een volwaardig rijbewijs. Deelnemers werden willekeurig toegewezen aan de BI-groep (n = 237) of een controlegroep die enkel een gedragsenquête invulde (n = 221).

¹² Ook andere academische studies benadrukken het belang van op maat gemaakte interventies voor verschillende groepen snelheidsovertreders (Mackay et al., 2013; Watson et al., 2015b).

De BI bestond uit twee groepssessies van telkens twee uur, met 6 tot 10 deelnemers, verspreid over twee opeenvolgende weken. Zelfrapportages vóór en na deelname suggereren dat het programma een positieve invloed had op de houding van de deelnemers tegenover snelheid en te snel rijden.

2.3.4 Probatie

Probation is een door de rechter opgelegde autonome straf waarbij een snelheidsovertreder een zwaardere straf kan vermijden door gedurende een bepaalde periode aan specifieke voorwaarden te voldoen, zoals het volgen van een opleiding, het betalen van een boete of het uitvoeren van gemeenschapsdienst. Tijdens deze probatieperiode mag de betrokkene bovendien geen nieuwe verkeersovertredingen begaan; bij niet-naleving vervalt de probatie en volgen strengere straffen.

Slechts een beperkt aantal studies heeft de effectiviteit van probatie onderzocht bij (ernstige) snelheidsovertredingen, maar ze wijzen allemaal in dezelfde richting: probatie lijkt recidive te verminderen. Lawpoolsri et al. (2007) tonen in een cohortstudie met meer dan drie miljoen bestuurders aan dat probatie de kans op herhaalde snelheidsovertredingen significant verlaagt in vergelijking met strengere straffen, al blijft onduidelijk in welke mate dit te danken is aan de maatregel zelf of aan kenmerken van de bestuurders die probatie krijgen. Deze bevinding sluit aan bij het werk van Li et al. (2006), die probatie eveneens identificeren als een effectieve maatregel, vooral bij vrouwelijke bestuurders. Ook Li et al. (2011) rapporteren, op basis van gegevens van 29.754 bestuurders in Maryland, dat *Probation Before Judgment* in combinatie met boetes geassocieerd is met een significant lager risico op recidive.

2.3.5 Conclusie

Deze sectie besprak verschillende vormen van sancties en hun effectiviteit bij het bestrijden van overdreven snelheid:

- Onmiddellijke inningen/verkeersboetes: In België variëren de onmiddellijke inningen (voorgesteld door de Politie) en de geldboetes (opgelegd door de rechter) voor snelheidsovertredingen afhankelijk van het type weg (binnen of buiten bebouwde kom, ...) en de ernst van de overtreiding. Wetenschappelijke studies tonen gemengde resultaten over de effectiviteit van boetes. Verhogingen van boetes kunnen de verkeersveiligheid verbeteren, mits goed gehandhaafd. Boetes blijken vooral effectief als ze gecombineerd worden met een hoge pakkans. Zonder adequate controle verliezen zelfs hogere sancties hun preventieve werking. Studies tonen ook aan dat boeteverhogingen een klein afschrikkingseffect hebben, hoewel de impact op ernstige ongevallen gering kan zijn.
- Rijbewijsintrekking of rijverbod: Deze sancties worden toegepast bij bestuurders die een verhoogd risico vormen voor de verkeersveiligheid. Het blijkt doeltreffend in het verminderen van herhaald risicovol rijgedrag, waaronder snelheidsovertredingen. Het effect is echter vaak tijdelijk, en het verlies van mobiliteit kan voor de betrokkene economische en sociale gevolgen hebben. Bovendien blijft de impact afhankelijk van een adequate handhaving, aangezien er steeds een kans bestaat dat gesanctioneerde bestuurders ondanks de maatregel toch blijven rijden.
- Educatieve programma's: Deze programma's proberen gedragsverandering te stimuleren door middel van bewustwordingscampagnes en trainingen. Ze zijn vooral effectief voor frequente snelheidsovertreders en sociaal afwijkende bestuurders. Educatie kan de kans op recidive verminderen, vooral als het wordt gecombineerd met getuigenissen en groepsgesprekken.
- Probation: Door probation op te leggen biedt de rechter overtreeders de kans om zwaardere straffen te ontlopen als zij erin slagen bepaalde voorwaarden na te leven. Wetenschappelijke studies tonen aan dat probation de kans op recidive vermindert, hoewel de effectiviteit afhankelijk is van de handhaving van de voorwaarden.

Samengevat, hoewel verkeersboetes, rijbewijsintrekking/rijverboden, educatie en probation effectief kunnen zijn in het verminderen van recidive bij snelheidsovertredingen, blijft hun impact afhankelijk van factoren zoals handhaving, de aard van de overtreeders en de begeleiding rond de sancties. Onderzoek wijst bovendien op de meerwaarde van gecombineerde sancties, waarbij bijvoorbeeld educatieve maatregelen of probation worden gekoppeld aan een tijdelijk rijverbod of een geldboete. Dergelijke combinaties versterken zowel het bewustwordingseffect als het gedragsveranderende potentieel van de straf. Ze blijken vooral efficiënt bij overtreeders die baat hebben bij begeleiding of training om hun rijgedrag duurzaam aan te passen.

2.4 De effectiviteit van sancties bij het gebruik van mobiele telefoons in de hand tijdens het rijden

Het gebruik van mobiele telefoons in de hand tijdens het rijden (handheld telefoongebruik) neemt zowel in België (Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023) als wereldwijd toe (Lipovac et al., 2017; Olsson et al., 2020). Talrijke studies, uitgevoerd in zowel gecontroleerde laboratoriumomstandigheden als in realistische rijcontexten, tonen aan dat het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur zonder handsfreesysteem de rijvaardigheid aanzienlijk aantast en het risico op verkeersongevallen verhoogt (Caird et al., 2008, 2014; Horrey & Wickens, 2006; Oviedo-Trespalacios et al., 2016; Simmons et al., 2016). Fry (2023b) rapporteert dat het risico op een verkeersongeval door mobiel telefoongebruik tijdens het rijden verdrievoudigt à verviervoudigt, en dat de ernst van ongevallen bovendien toeneemt wanneer hierbij een telefoon betrokken is. Dit verhoogde risico kan worden verklaard door verschillende negatieve effecten op het rijgedrag, waaronder langere reactietijden (Ali & Haque, 2023; Haque et al., 2016; Oviedo-Trespalacios et al., 2016), afwijkingen in rijbaankeuze en laterale positionering (Lipovac et al., 2017), tragere remreacties (Collet et al., 2010; Svenson & Patten, 2005) en onregelmatigheden in snelheid (Olsson et al., 2020). Het beperken van mobiel telefoongebruik tijdens het rijden is daarom essentieel vanuit verkeersveiligheidsperspectief.

Een vaak toegepaste strategie om dit gedrag te verminderen, is het opleggen van sancties die het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden bestraffen of ontmoedigen. In België wordt handheld telefoongebruik achter het stuur geclassificeerd als een overtreding van de derde graad – een categorie die vergelijkbaar is met het negeren van een rood verkeerslicht, het overtreden van een inhaalverbod of het inhalen nabij een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers.¹³ Met deze overtreding riskeer je een onmiddellijke inning van 174 euro en 15 dagen onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, of bij dagvaarding geldboetes tot 4000 euro en een rijverbod tot 5 jaar.

In wat volgt bespreken we de wetenschappelijke literatuur over de effectiviteit van sancties om het (herhaald) gebruik van mobiele telefoons achter het stuur terug te dringen. Daarbij beperken we ons niet tot de in België geldende sancties, maar vertrekken we vanuit bevindingen uit internationaal onderzoek.

2.4.1 Verkeersboetes

Een veelgebruikte beleidsstrategie om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden terug te dringen, bestaat uit het sanctioneren van dit gedrag via verkeersboetes. Deze benadering is geworteld in de economische afschrikkingstheorie, die stelt dat het verhogen van de kosten van normoverschrijdend gedrag individuen ertoe aanzet dit gedrag te vermijden (Becker, 1968). Verschillende empirische studies bieden ondersteuning voor deze veronderstelling. Zo toont een grootschalige studie in de Verenigde Staten aan dat de invoering van boetes voor handheld telefoongebruik in sommige staten leidde tot een bijna halvering van dit gedrag (McCartt et al., 2010). De auteurs benadrukken daarbij dat handhaving een cruciale rol speelt: in staten waar de daling minder uitgesproken was, bleek de waargenomen en feitelijke pakkans aanzienlijk lager te liggen. Bovendien rapporteerden zij dat een deel van de bestuurders overschakelde op handsfree systemen, wat erop wijst dat de invoering van boetes gepaard ging met een aanpassing van het rijgedrag.

Recente literatuur plaatst echter vraagtekens bij de robuustheid en consistentie van deze effecten. Op basis van een meta-analyse concluderen Olsson et al. (2020) dat het effect van boetes op het verminderen van handheld telefoongebruik tijdens het rijden over het algemeen beperkt en heterogeen is. Hoewel sancties kunnen bijdragen aan een algemene daling van de prevalentie van het gedrag, blijkt hun effectiviteit sterk afhankelijk van contextuele factoren, met name de waargenomen pakkans. Zonder een voldoende hoge perceptie van handhaving blijven boetes volgens de auteurs grotendeels ineffectief als afschrikmiddel.

Daarnaast wijzen meerdere studies op mogelijke onbedoelde neveneffecten van strengere sancties. Zo stellen Olsson et al. (2020) dat hogere boetes en intensievere handhaving kunnen leiden tot een verschuiving van openlijk naar verborgen gebruik van mobiele telefoons. Dit kan de veronderstelde veiligheidswinst deels ondermijnen, aangezien verborgen gebruik – bijvoorbeeld door het toestel laag of buiten het directe gezichtsveld te houden – doorgaans gepaard gaat met een hogere mate van visuele en cognitieve afleiding en daarmee potentieel grotere verkeersveiligheidsrisico's inhoudt.

In lijn hiermee vindt Fry (2023b) geen significant effect van het verdubbelen van verkeersboetes op het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden. De auteur wijt dit resultaat voornamelijk aan gebrekkige handhaving:

¹³ Zie: <https://www.veiligverkeer.be/veilig-rijden/afleiding/gsm-achter-het-stuur-regels-en-boetes/>

veel bestuurders schatten de kans om voor handheld telefoongebruik te worden betrapt laag tot zeer laag in, waardoor zowel bestaande boetes als boeteverhogingen nauwelijks als geloofwaardig afschrikmiddel worden ervaren.

Ook Truelove, Freeman, Mills, et al. (2021) tonen aan dat bestuurders vaak onvoldoende kennis hebben van de geldende boetes voor het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur. In hun multi-methodestudie concluderen zij dat vooral jonge bestuurders de hoogte van deze boetes systematisch onderschatten, wat de potentiële afschrikkende werking verder verzwakt. Hoewel bewustwording volgens de auteurs een noodzakelijke voorwaarde is voor gedragsverandering, vinden zij — in overeenstemming met Fry (2023b) — geen statistisch significant verband tussen de gepercipieerde hoogte van boetes, inclusief percepties van verhogingen, en het zelfgerapporteerde telefoongebruik tijdens het rijden. Opnieuw wordt gewezen op het belang van een geloofwaardige pakkans: boeteverhogingen blijken slechts effectief wanneer zij worden ondersteund door duidelijke communicatie en consistente handhaving, bijvoorbeeld via de inzet van gespecialiseerde detectiecamera's.

Steeds meer onderzoek suggereert dan ook dat de effectiviteit van boetes substantieel toeneemt wanneer zij worden gekoppeld aan automatische handhavingstechnologieën. Zo tonen observatiestudies in Riyadh (Saudi-Arabië) aan dat de invoering van automatische detectiecamera's voor mobiel telefoongebruik gepaard ging met een significante daling van het gedrag: de prevalentie nam af van 13,8% vóór de invoering tot 9,8% erna, wat overeenkomt met een 32% lagere kans op telefoongebruik tijdens het rijden (Alghnam et al., 2018). Dit effect was vooral uitgesproken op hoofdweg en snelweg, waar bestuurders na de invoering 43% minder geneigd waren hun telefoon te gebruiken. Op binnenstedelijke kruispunten werd daarentegen geen significante daling vastgesteld, wat erop kan wijzen dat bestuurders de handhaving vooral associëren met grotere verkeersassen.

Vergelijkbare bevindingen worden gerapporteerd in Queensland (Australië), waar na de introductie van mobiele-telefooncamera's een significante daling werd vastgesteld in de zelfgerapporteerde intentie om tijdens het rijden een mobiele telefoon te gebruiken (Truelove et al., 2021). Hoewel deze resultaten voorlopig zijn en samenvielen met het versoepelen van COVID-19-maatregelen, sluiten zij aan bij de afschrikkingstheorie: automatische handhaving verhoogt de waargenomen pakkans en kan daardoor effectief gedragsverandering teweegbrengen.

Bates et al. (2020) versterken deze bevindingen door aan te tonen dat bestuurders in regionale en rurale gebieden de pakkans voor verkeersovertredingen, waaronder handheld telefoongebruik, systematisch lager inschatten dan bestuurders in stedelijke omgevingen. Deze perceptieverschillen vertalen zich ook in gedragsverschillen: bestuurders die een lage pakkans ervaren, blijken vaker geneigd verkeersregels te overtreden. De studie toont bovendien aan dat de aanwezigheid van camera's de gepercipieerde pakkans het sterkst verhoogt, zowel in stedelijke als niet-stedelijke contexten, wat wijst op een aanzienlijk potentieel om handheld telefoongebruik terug te dringen.

Tot slot benadrukken Gauld et al. (2014) dat openlijk en verborgen telefoongebruik conceptueel en empirisch te onderscheiden gedragingen zijn, met name bij jonge bestuurders. Hogere boetes en een verhoogde pakkans kunnen het openlijke gebruik verminderen, maar tegelijkertijd bijdragen aan een toename van verborgen gebruik, vooral bij bestuurders met een sterke afhankelijkheid van hun mobiele telefoon. Deze bevinding sluit aan bij de bezorgdheid van Olsson et al. (2020) dat strengere sancties en een hogere pakkans onder bepaalde omstandigheden een contraproductief effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Gezamenlijk wijzen deze studies erop dat het effect van hogere boetes op handheld telefoongebruik tijdens het rijden niet eenduidig is. De effectiviteit van dergelijke sancties wordt mede bepaald door factoren zoals de hoogte van de boetes, de mate van kennis en bewustwording bij bestuurders, de waargenomen pakkans en individuele kenmerken zoals de afhankelijkheid van mobiele technologie. Bovendien bestaat het risico dat strengere sancties leiden tot een verschuiving naar meer verborgen gebruik, wat de verkeersveiligheid potentieel kan ondermijnen.

2.4.2 Rijbewijs met punten

Wat betreft het rijbewijs met punten sluiten de wetenschappelijke bevindingen grotendeels aan bij de literatuur over de impact van verkeersboetes. Dat is niet verrassend, aangezien beide maatregelen steunen op dezelfde logica van proportionele bestraffing.

Een rijbewijs met punten is een systeem waarbij bestuurders strafpunten krijgen telkens wanneer zij een verkeersovertreding begaan. Het wordt momenteel toegepast in verschillende Europese landen, waaronder Frankrijk, Duitsland, Italië en Spanje, maar niet in België (Silverans, Nieuwkamp, et al., 2022). Hoewel de precieze uitwerking per land varieert, blijft het basisprincipe overal gelijk. Bestuurders beginnen met een "schoon" rijbewijs zonder strafpunten, waarna bij elke overtreding een aantal punten wordt toegekend of afgetrokken, afhankelijk van de ernst van de inbreuk en het gebruikte (de)puntensysteem. Bij het bereiken van een drempelwaarde kan het rijbewijs worden ingetrokken of geschorst, of kan de overtreder verplicht worden om specifieke opleidingen of trainingen te volgen (zoals bijvoorbeeld in Frankrijk).

Vergelijkende studies tonen aan dat afleiding achter het stuur – waaronder smartphone-gebruik – in veel landen systematisch deel uitmaakt van het puntensysteem en doorgaans leidt tot puntenverlies (Delannoy et al., 2022; Silverans, Delannoy, et al., 2022; Silverans, Nieuwkamp, et al., 2022). Zo wordt handheld telefoongebruik bestraft met strafpunten in onder meer het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Spanje en Slovenië, terwijl Portugal daarnaast ook educatieve maatregelen aanbiedt, soms specifiek gericht op smartphone-gebruik. De European Transport Safety Council (ETSC) beveelt daarom aan om illegaal telefoongebruik expliciet op te nemen in puntensystemen. Deze systematische integratie verschilt met de Belgische situatie, waar dergelijke overtredingen doorgaans met een onmiddellijke inning worden bestraft en een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs met 15 dagen.

De studie van Gras et al. (2014) laat zien dat een rijbewijs met punten een positieve impact kan hebben op het terugdringen van afleiding achter het stuur, waaronder smartphone-gebruik. De auteurs benadrukken dat bestuurders om diverse redenen kunnen worden afgeleid – bijvoorbeeld door te eten, te drinken, met passagiers te praten of muziek te zoeken – en dat smartphone-gebruik ondanks verboden regelgeving een van de meest prevalentie vormen van afleiding in Spanje blijft. Gras en collega's (2014) tonen aan dat een puntensysteem niet alleen effectief is bij het bestrijden van rijden onder invloed of snelheidsovertredingen, maar ook bij het verminderen van smartphone-gebruik, zowel bij mannen als vrouwen. Vergelijkbare positieve effecten zijn vastgesteld in onder meer Italië (De Paola et al., 2013), Noorwegen (Sagberg & Ingebrigtsen, 2018; Sagberg & Sundfør, 2019) en Zuid-Korea (Lee et al., 2018).

Het centrale mechanisme dat deze effecten verklaart, heeft volgens Gras et al. (2014) vooral te maken met zelfcontrole: bestuurders vermijden risicovol gedrag wanneer de negatieve consequenties ervan toenemen. Dit mechanisme wordt versterkt wanneer de sancties snel volgen op de overtreding (zoals puntenverlies of een boete) en wanneer de gepercipieerde pakkans voldoende hoog is. Wanneer bestuurders het risico om betrapt te worden als zeer laag inschatten, verzwakt de werking van dit mechanisme aanzienlijk. Verschillende auteurs voegen daaraan toe dat een puntensysteem een mogelijk sterker afschrikkend effect heeft dan boetes, omdat puntenverlies uiteindelijk kan leiden tot rijbewijsintrekking (Bourgeon & Picard, 2007; De Paola et al., 2013), terwijl dit bij alleen boetes minder snel het geval is.

De positieve effecten van puntensystemen worden echter niet overal bevestigd. Fry (2023b) onderzoekt de impact van een verdubbeling van sancties – zowel boetes als strafpunten – op handheld telefoongebruik in Groot-Brittannië en vindt geen effect op het aantal ernstige of dodelijke verkeersongevallen, noch op korte, noch op (middel)lange termijn. Volgens Fry ligt dit niet aan een gebrek aan informatie, aangezien de beleidswijziging uitgebreid werd gecommuniceerd, maar aan de onvoldoende handhaving. De politiecontrole bleef na de hervorming nagenoeg gelijk, waardoor bestuurders de pakkans als laag bleven inschatten en dus weinig reden zagen om hun gedrag aan te passen. De auteur concludeert dat het effect van verhoogde boetes en punten werd geneutraliseerd door een constant lage pakkans. Vergelijkbare inzichten worden gerapporteerd in de Verenigde Staten (Abouk & Adams, 2013; Burger et al., 2014; Ehsani et al., 2014) en Australië (Kaviani et al., 2020).

2.4.3 Conclusie

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden zonder handsfree-systeem neemt toe en verhoogt het risico op verkeersongevallen aanzienlijk, onder meer door langere reactietijden, afwijkingen in rijbaanpositie en tragere remreacties. Om dit gedrag te ontmoedigen, worden verschillende sancties toegepast. In ons land wordt doorgaans een onmiddellijke inning voorgesteld en wordt het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken voor een periode van 15 dagen. In verschillende landen wordt deze inbreuk bovendien opgenomen in een rijbewijs met punten.

De literatuurstudie toont aan dat verkeersboetes het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden kunnen verminderen, vooral wanneer zij gepaard gaan met een voldoende hoge pakkans en een consistente

handhaving. Diverse studies wijzen op duidelijke gedragsveranderingen, zoals een verschuiving van handheld naar handsfree gebruik. Tegelijkertijd blijkt de effectiviteit van boetes sterk afhankelijk van contextuele factoren, waaronder de mate van bewustwording bij bestuurders en vooral de gepercipieerde kans om betrapt te worden. Wanneer de pakkans laag is of handhaving als inconsistent wordt ervaren, blijft het afschrikkende effect van boetes doorgaans beperkt. Bovendien zijn er aanwijzingen dat strengere sancties kunnen leiden tot een toename van verborgen telefoongebruik, wat de verkeersveiligheid mogelijk ondermijnt doordat de mate van afleiding toeneemt.

In dit verband wijzen verschillende studies erop dat het verhogen van de pakkans een cruciale voorwaarde is voor de effectiviteit van sanctionerend beleid. Automatische handhavingstechnologieën, zoals gespecialiseerde camera's voor het detecteren van mobiel telefoongebruik, kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Door de handhaving minder afhankelijk te maken van directe politiecontroles en de detectiekans structureel te verhogen, versterken dergelijke systemen de geloofwaardigheid van sancties en vergroten zij het afschrikkende effect ervan.

In vergelijking met geldboetes lijkt ook een rijbewijs met punten (met bijbehorende sancties wanneer een bepaald aantal punten wordt bereikt of overschreden) effectief te kunnen zijn in het reduceren van mobiel telefoongebruik, evenals in het terugdringen van andere risicovolle verkeersgedragingen, zoals snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Puntensystemen zijn daarmee niet exclusief gericht op handheld telefoongebruik, maar maken deel uit van een bredere handhavingstrategie die herhaald risicogedrag tracht te ontmoedigen. Het afschrikkende effect vloeit hierbij mede voort uit de mogelijkheid dat puntenverlies uiteindelijk kan leiden tot rijbewijsintrekking. Net als bij boetes blijft het succes van dergelijke systemen evenwel afhankelijk van een tijdige toepassing van sancties en een geloofwaardige pakkans; bij beperkte handhaving wordt ook hier de effectiviteit sterk gerelativeerd.

Hoewel sancties zoals boetes en puntensystemen het rijgedrag kunnen beïnvloeden, onderstrepen de besproken studies dat handhaving en bewustwording cruciale randvoorwaarden blijven voor een duurzame vermindering van afleiding achter het stuur en, in bredere zin, voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Hoewel veel van de hierboven besproken studies zich richten op de objectieve effectiviteit van verkeerssancties, focust deze studie specifiek op hun *gepercipieerde* effectiviteit. De volgende sectie licht dit concept nader toe.

2.5 Gepercipieerde effectiviteit

2.5.1 Conceptuele inleiding

De gepercipieerde effectiviteit van verkeerssancties verwijst naar de overtuiging dat een straf daadwerkelijk gedragsverandering bij verkeersovertreders teweegbrengt en op die manier bijdraagt aan de algemene verkeersveiligheid (Markšaitytė et al., 2024; Serrano-Fernández et al., 2020; Varet et al., 2021). Anders gezegd: het gaat om de mate waarin betrokken actoren, zoals verkeersovertreders, politierechters of justitieassistenten, geloven dat een sanctie ontradend werkt en recidive helpt te voorkomen. Dit begrip wordt vaak gecontrasteerd met de objectieve effectiviteit van sancties, die doorgaans geëvalueerd wordt aan de hand van recidivecijfers of ongevallencijfers zoals de besproken literatuur hierboven.

In de literatuur wordt benadrukt dat percepties van effectiviteit niet louter rationeel zijn, maar gevormd worden door diverse contextuele, sociale, culturele en individuele factoren. Denk daarbij aan de aard van de overtreding, persoonlijke waarden van de beoordelaar, eerdere ervaringen met handhaving, en de bredere juridische en maatschappelijke context (Corbett, 2012; Tyler, 2006). Percepties worden bovendien beïnvloed door hoe "passend", "rechtvaardig" en "uitvoerbaar" een sanctie aanvoelt binnen het systeem waarin de betrokkene functioneert (Bautista et al., 2015; Leiser & Schatzberg, 2008).

Markšaitytė et al. (2024) stelden in hun studie vast dat verkeersovertreders een sanctie als effectief percipiëren wanneer die op henzelf wordt opgelegd, maar diezelfde sanctie als minder effectief inschatten wanneer ze wordt opgelegd aan een andere bestuurder. Dit onderstreept de sterk subjectieve inslag van effectiviteitsoordelen. Bovendien blijkt uit onderzoek dat percepties ook beïnvloed worden door de vorm van de sanctie: educatieve of herstelgerichte maatregelen worden vaker als duurzaam en effectief beschouwd dan puur repressieve sancties (Alonso et al., 2017; Serrano-Fernández et al., 2020).

Een andere centrale dimensie binnen de perceptie van effectiviteit is legitimiteit. Met legitimiteit wordt hier bedoeld dat burgers de sancties en het optreden van de overheid als rechtmatig, eerlijk en passend ervaren, waardoor zij deze regels als gezaghebbend aanvaarden. Volgens Tyler (2006) verhoogt de waargenomen rechtvaardigheid en legitimiteit van sancties de bereidheid tot naleving van de regels, los van het risico op bestraffing. Möller et al. (2022) verbinden deze inzichten met verkeersveiligheid en stellen dat legitiem ervaren handhaving bijdraagt aan langdurige gedragsverandering. Daartegenover staat dat wanneer sancties als willekeurig of onrechtvaardig ervaren worden, dit niet alleen de naleving schaadt, maar ook actieve weerstand tegen regelgeving kan uitlokken (Tyler, 2009).

Deze manier van denken over effectiviteit van sancties kadert binnen Tylers' concept: procedural justice, oftewel procedurele rechtvaardigheid (Lind & Tyler, 1988; Tyler, 1990). Deze benadering stelt dat niet alleen de uitkomst van een beslissing telt, maar vooral ook de manier waarop die beslissing tot stand komt. Burgers ervaren sancties als effectiever en meer legitiem wanneer ze het beslissingsproces als eerlijk, neutraal en respectvol beschouwen. Dit betekent dat factoren zoals het kunnen uiten van een standpunt (voice), de onpartijdigheid van de autoriteit (neutrality), de behandeling met respect (respect) en het vertrouwen dat de autoriteit met goede intenties handelt (trust), essentieel zijn voor de acceptatie van sancties (Tyler, 2006).

In verkeershandhaving betekent dit bijvoorbeeld dat een educatieve maatregel die transparant wordt toegelicht en proportioneel aanvoelt, eerder als legitiem én effectief zal worden ervaren dan een automatische boete zonder toelichting. Ook de manier waarop de politie burgers behandelt tijdens het vaststellen van de overtreding speelt hierin een cruciale rol: respectvolle communicatie, duidelijke toelichting van de beslissing en het gevoel gehoord te worden, versterken de perceptie van eerlijkheid en legitimiteit (Verwee, 2012). Onderzoek toont aan dat zelfs bestraffende sancties als legitiem kunnen worden gepercipieerd wanneer ze op een procedureel rechtvaardige manier worden opgelegd (Sunshine & Tyler, 2003). Dit benadrukt dat effectiviteit niet louter verbonden is aan afschrikking of recidivepreventie, maar ook voortkomt uit percepties van eerlijkheid binnen het sanctieproces.

Traditionele theorieën rond afschrikking (de zogenoemde *deterrence*-theorieën) veronderstellen dat hogere pakkans en zwaardere straffen leiden tot minder overtredingen. In de literatuur bestaat inmiddels een brede consensus dat vooral een hogere pakkans een kosteneffectieve manier is om verkeersgedrag te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen (Elvik, 2012; Silverans et al., 2018). Dit wordt ook bevestigd in het Europese ESCAPE-onderzoek naar verkeershandhaving (Mäkinen et al., 2003), dat concludeert dat het deterrence-principe in experimentele contexten werkt en dat handhaving op basis van pakkans kosteneffectief is, terwijl strengere straffen op zich geen aantoonbaar effect hebben op roekeloos rijgedrag. De waargenomen kans om gecontroleerd of gesanctioneerd te worden, blijkt dus belangrijker voor gedragsverandering dan de ernst van de sanctie zelf. Tegelijk tonen meta-analyses aan dat het afschrikkende effect vaak tijdelijk en contextafhankelijk is, en beïnvloed door factoren zoals sociale normen of het morele kompas van de overtreder (Pratt et al., 2008). Een te eenzijdige nadruk op straf kan bovendien contraproductief zijn wanneer sancties als disproportioneel of weinig contextgevoelig worden ervaren. In dat opzicht biedt het perspectief van *procedural justice* een nuttige aanvulling: het verklaart waarom sommige sancties als effectiever worden ervaren dan andere, zelfs bij gelijkaardige uitkomsten. De focus daarvan ligt echter voornamelijk op het burgerperspectief en minder op dat van de professionals binnen de justitiële keten.

2.5.2 Professionele percepties: een blinde vlek

Percepties op effectiviteit van professionals binnen de justitiële keten worden gevormd door een samenspel van praktijkervaring, feedback en beleidsdynamiek. Dit zijn dan ook de elementen die in de literatuur over professionele besluitvorming herhaaldelijk naar voren komen (Leiser & Schatzberg, 2008; Lipsky, 1980; Miller & Rose, 2008). Deze effectiviteitsoordelen zijn niet statisch, maar kunnen net evolueren onder invloed van wisselende werkomstandigheden, beleidsprioriteiten en individuele ervaring.

Een eerste structureel element dat in de literatuur wordt benadrukt, is het ontbreken van formele feedbackmechanismen. Justitiële professionals, waaronder politierechters en justitieassistenten, ontvangen doorgaans niet systematisch informatie over de langetermijneffecten van hun beslissingen (zoals ook werd aangetoond door Delannoy et al., 2022; Delannoy & De Greef, 2024). Beslissingen over straftoemeting worden vaak genomen zonder dat men weet of de opgelegde sanctie daadwerkelijk leidt tot gedragsverandering, zoals verminderde recidive. Dat werd al in 1980 door Lipsky gesignaleerd als een blinde vlek in de straftoemingspraktijk (Lipsky, 1980). Hierdoor zijn professionals aangewezen op eigen waarnemingen, informele signalen of specifieke casussen als basis voor hun inschatting van effectiviteit. Dit houdt in dat zij in de praktijk vaak beperkt inzicht hebben in de feitelijke effecten van hun beslissingen.

Recente praktijkstudies bevestigen dat dit mechanisme ook vandaag nog actueel is. Zo blijkt uit onderzoek naar werkstraffen dat politierechters en parketmagistraten moeite hebben om de effectiviteit van deze sanctievorm in te schatten, juist vanwege het gebrek aan terugkoppeling over de uitvoering en het resultaat ervan (Delannoy & De Greef, 2024). Hoewel deze bevindingen enkel betrekking hebben op werkstraffen, illustreren ze breder hoe de afwezigheid van structurele feedback de perceptie van effectiviteit in justitiële contexten beïnvloedt. Oordelen worden dan noodgedwongen gevormd op basis van eigen ervaring of beeldvorming, eerder dan op empirisch onderbouwde evaluaties. Hierdoor bestaat het risico dat inschattingen van effectiviteit afwijken van wat empirisch kan worden vastgesteld.

Daarnaast tonen studies aan dat beslissingen van professionals sterk contextafhankelijk zijn. Leiser & Schatzberg (2008) beschrijven hoe actoren in het strafrecht heuristische, oftewel cognitieve vuistregels of vereenvoudigde beslisstrategieën, ontwikkelen om complexe beslissingen hanteerbaar te maken, zeker in situaties waarin informatie onvolledig of onzeker is. Dit leidt tot beslispraktijken die niet altijd stroken met evidence-based inzichten, maar eerder gebaseerd zijn op routinematige of persoonlijke referentiekaders.

Ook beleidsverandering speelt een rol. Volgens Miller & Rose (2008) beïnvloedt de beleidsmatige framing van doelstellingen, zoals de nadruk op repressie, herstel of efficiëntie, mee hoe professionals sancties beoordelen en toepassen. Wanneer beleidswijzigingen worden ingevoerd zonder duidelijke onderbouwing of zonder betrokkenheid van uitvoerende actoren, kunnen die als onwerkbaar of ineffectief worden ervaren, los van hun objectieve impact. Dat werd ook gesignaleerd in het onderzoek van (Delannoy & De Greef, 2024), waar de bevroegde politierechters aangaven dat werkstraffen in bepaalde gevallen als "te mild" of "weinig doeltreffend" werden ervaren, ondanks de beleidsmatige promotie ervan als zinvol alternatief.

Opvallend is bovendien dat wetenschappelijk onderzoek naar gepercipieerde effectiviteit zich voornamelijk richt op overtreders, terwijl systematisch inzicht in de percepties van justitiële actoren binnen het verkeersrecht schaars is. Hoewel er literatuur bestaat over besluitvorming en legitimiteit binnen het strafrechtelijk systeem (Leiser & Schatzberg, 2008; Tyler, 2006), blijft de specifieke vraag hoe professionals de effectiviteit van sancties inschatten grotendeels onderbelicht. Deze lacune is des te relevanter gezien hun centrale rol in de toepassing en normering van diezelfde sancties. Een systematisch inzicht in deze perspectieven is essentieel om te begrijpen hoe beslissingen over verkeerssancties tot stand komen, welke overwegingen de inschatting van effectiviteit sturen en in welke mate deze praktijken aansluiten bij empirische kennis en beleidsdoelstellingen. Politierechters en justitieassistenten bepalen via hun dagelijkse interpretaties immers in belangrijke mate welke sancties worden toegepast en hoe deze worden vormgegeven, waardoor hun percepties een directe invloed hebben op de sanctioneringspraktijk.

Evaluaties van effectiviteit die enkel focussen op de vraag "werkt het?", dreigen voorbij te gaan aan de complexiteit van praktijktoepassingen. Snaphaan et al. (2021) stellen dat het minstens even belangrijk is te begrijpen *voor wie* een maatregel werkt, *in welke omstandigheden*, en *waarom*. Hun analyse van buurtinformatienetwerken illustreert dat percepties, motieven en contextuele factoren cruciaal zijn om te verklaren hoe interventies in de praktijk betekenis krijgen. Snaphaan en collega's verbinden dit expliciet met het concept van *realistic evaluation* van Pawson & Tilley (1997), waarin niet de maatregel op zich centraal staat, maar de wisselwerking tussen context, mechanismen en uitkomsten. Vanuit dit denkkader is effectiviteit geen vaststaand kenmerk van een interventie, maar een variabele uitkomst die afhankelijk is van de omstandigheden waarin ze wordt toegepast. Zo kan eenzelfde maatregel in de ene situatie een sterk leereffect hebben, terwijl ze in een andere context nauwelijks impact genereert.

Ook in het domein van verkeerssancties speelt deze logica. Justitiële actoren, zoals politierechters, parketmagistraten en justitieassistenten, oordelen niet enkel op basis van objectieve uitkomsten, maar ook op grond van praktijkervaring, inschattingen van uitvoerbaarheid, en of een maatregel proportioneel of zinvol aanvoelt. In die zin is perceptie geen ruis, maar een integraal onderdeel van effectiviteit. Net zoals bij buurtpreventie kunnen sancties als meer of minder doeltreffend worden gezien afhankelijk van hoe ze 'landen in het veld', en hoe ze betekenis krijgen binnen professionele routines (zoals dit ook werd aangetoond voor procureurs en politierechters door Delannoy, Silverans & Nieuwkamp, 2022; Delannoy, Verwee & Nieuwkamp, 2022).

Voor onderzoek naar gepercipieerde effectiviteit betekent dit dat niet alleen oordelen zelf relevant zijn, maar ook de context waarin die oordelen ontstaan. Evaluaties die geen rekening houden met deze mechanismen en omstandigheden blijven om deze reden onvolledig.

2.5.3 Zelfeffectiviteit en professionele legitimiteit

Niet alleen context of beleid bepalen hoe justitiële professionals de effectiviteit van verkeerssancties inschatten. Ook hun persoonlijke overtuiging dat ze zélf in staat zijn om een verschil te maken – hun zogenaamde self-efficacy of zelfeffectiviteit – speelt een belangrijke rol. Dit begrip, ontwikkeld door Bandura (1977, 1997), verwijst naar het vertrouwen van een individu in zijn of haar eigen bekwaamheid om doelgericht te handelen. In complexe werkomgevingen, waar beslissingen onder tijdsdruk en met beperkte informatie worden genomen, beïnvloedt zelfeffectiviteit niet alleen motivatie, maar ook hoe effectief een interventie wordt ingeschat. Onderzoek toont aan dat professionals die zichzelf als bekwaam en invloedrijk ervaren, eerder geneigd zijn om maatregelen als zinvol, proportioneel en uitvoerbaar te beschouwen (Tims et al., 2014). Omgekeerd kan een gebrek aan vertrouwen in de eigen handelingsruimte leiden tot twijfel of een gebrek aan vertrouwen in de uitgesproken sancties. Dit geldt des te meer in justitiële contexten, waar structurele feedback vaak ontbreekt (Lipsky, 1980).

De beslissingen van rechters worden echter niet alleen beïnvloed door hun eigen overtuigingen, maar ook door de institutionele en maatschappelijke context waarin zij functioneren. Publieke verwachtingen en maatschappelijke percepties kunnen, direct of indirect, mee bepalen hoe rechters hun rol invullen. Zoals Baum (2006) opmerkt, is de invloed van het algemene publiek op benoemde rechters doorgaans beperkt en contextgebonden. Omdat zij geen verkiezingen hoeven te winnen en weinig directe carrièreambities hebben, bestaat hun aandacht voor publieke opinie vooral uit instrumentele overwegingen: het behoud van de institutionele legitimiteit van het hof. Rechters vermijden mogelijk beslissingen die extreem onpopulair zijn of procedureel ongepast lijken, hoewel empirisch onderzoek toont dat de publieke steun voor rechtbanken doorgaans hoog en stabiel blijft. Baum wijst daarnaast op een persoonlijke motivatie: sommige rechters hechten waarde aan publieke waardering (*personal approval*), wat een meer individuele dan beleidsmatige drijfveer vormt.

In recent onderzoek bekeken Hamm et al. (2024) welke psychologische factoren samenhangen met de prestaties van rechters en magistraten. Hun studie verlegt de aandacht van louter organisatorische en beleidsmatige voorwaarden naar individuele overtuigingen. Zij onderscheiden drie centrale constructen: (1) zelfeffectiviteit, gedefinieerd als het vertrouwen in de eigen bekwaamheid om taken succesvol uit te voeren; (2) ervaren maatschappelijke impact, de perceptie dat het werk positieve gevolgen heeft voor anderen; en (3) zelflegitimiteit, het geloof dat de eigen autoriteit moreel gerechtvaardigd is. Deze drie elementen vormen samen een raamwerk om beter te begrijpen hoe justitiële professionals hun motivatie en functioneren in stand houden, juist in contexten waarin externe feedback beperkt is.

Hamm et al. (2024) tonen aan dat vooral zelfeffectiviteit fungeert als interne hulpbron of 'psychologisch anker' bij rechters en magistraten. Maatschappelijke impact en zelflegitimiteit blijken daarbij vooral indirect van belang, doordat zij het gevoel van zelfeffectiviteit versterken. Professionals die zich competent voelen, en daarbij gesteund worden door het idee dat hun werk maatschappelijk relevant en legitiem is, zijn gemotiveerder en weerbaarder, vooral omdat dit hun gevoel van zelfeffectiviteit versterkt. Dat geldt bij uitstek in omgevingen waar feedback schaars is, zoals in het justitiële veld, waar professionals zelden zicht hebben op de langetermijnpact van hun beslissingen (Delannoy & De Greef, 2024; Lipsky, 1980).

Dit heeft directe implicaties voor het concept gepercipieerde effectiviteit: wat een rechter of justitieassistent als 'werkzaam' ervaart, hangt in belangrijke mate samen met hun gevoel van zelfeffectiviteit, dat wordt gevoed door ervaren maatschappelijke impact en legitimiteit. Als een sanctie hen in staat stelt om 'goed werk' te verrichten, aldus om betekenisvolle, proportionele, en maatschappelijk relevante beslissingen te nemen, dan stijgt ook de subjectieve effectiviteitsscore ervan.

Deze psychologische dimensie blijft tot nu toe onderbelicht in effectiviteitsonderzoek, dat zich vaak beperkt tot afschrikkingstheorie of recidivecijfers. De inzichten van Hamm et al. (2024) helpen om deze lacune te vullen en onderstrepen het belang van ervaren competentie en morele verankering in hoe justitiële professionals sancties beoordelen. Ze ondersteunen bovendien het gebruik van kwalitatieve methodes die zulke onderliggende overtuigingen en motivaties kunnen blootleggen.

In het empirische deel van dit rapport wordt daarom verder onderzocht hoe politierechters en justitieassistenten de effectiviteit van de opgelegde sancties in het kader van verkeersovertredingen percipiëren. Daarbij komt ook aan bod hoe zij hun eigen rol beleven binnen een sanctiesysteem dat balanceert tussen punitieve verwachtingen, beleidsevoluties en morele oordeelsvorming.

3 Empirisch luik

3.1 Methodologie

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden werd gebruikgemaakt van een kwalitatief onderzoeksdesign. In totaal werden 18 semigestructureerde diepte-interviews afgenomen: 13 politierechters en 5 justitieassistenten. Op die manier konden zowel de perspectieven van actoren die sancties uitspreken als van professionals die instaan voor de praktische opvolging ervan worden bevestigd.

Voor de selectie van de politierechters werd gebruikgemaakt van maximal variation sampling, een doelgerichte strategie waarbij vertrokken werd van een exhaustieve lijst van Belgische politierechters. Respondenten werden willekeurig geselecteerd, met stratificatie per provincie en arrondissement, om een brede variatie aan ervaringen te garanderen. Hierdoor omvat de steekproef politierechters uit alle Vlaamse provincies, uit Brussel en uit de Waalse provincies Luik, Luxemburg en Henegouwen, zowel uit stedelijke als landelijke arrondissementen en afkomstig van uiteenlopende politierechtbanken.

De justitieassistenten werden gerekruteerd via snowball sampling, maar konden uitsluitend in Vlaanderen worden bereikt. Ondanks herhaalde pogingen werd vanuit Brussel en Wallonië geen respons verkregen. Hierdoor weerspiegelt de steekproef van justitieassistenten enkel Vlaamse praktijkervaringen.

Wanneer in de tekst naar "alle politierechters" of "alle justitieassistenten" wordt verwezen, betreft dit uitsluitend de respondenten binnen dit onderzoek, en dus niet de volledige Belgische populatie. De bevindingen mogen niet als representatief worden beschouwd, maar bieden een eerste indicatie van hoe betrokken actoren de effectiviteit en uitvoering van verkeerssancties beleven.

3.1.1 Dataverzameling

Alle interviews vonden plaats in een open en veilige setting waarin respondenten vrijuit konden spreken over hun ervaringen, bedenkingen en afwegingen. Voorafgaand aan het interview werd telkens een informed consent verkregen: deelnemers werden geïnformeerd over de doelstelling van de studie, de onderzoeksvragen, de rolverdeling binnen het onderzoeksteam en de verwerking van de gegevens. Er werd expliciet toestemming gevraagd voor geluidsopnames, met garanties inzake anonimiteit en vertrouwelijkheid.

Elk interview werd uitgevoerd door twee onderzoekers: een interviewer en een notulist. Deze werkwijze bevorderde zowel de kwaliteit van het gesprek als de nauwkeurigheid van de observaties. Na afloop werden opvallende inzichten, emoties en eerste interpretaties besproken en vastgelegd. De interviews werden opgenomen en verwerkt in gestructureerde samenvattingen (fiches), waarin de hoofdvragen en kernantwoorden systematisch werden geordend. Deze fiches vormden de basis voor de latere analyse.

3.1.2 Analyseprocedure

De kwalitatieve analyse gebeurde via thematische analyse. In een eerste fase werden inductieve codes ontwikkeld op basis van de interviewdata, zonder vooraf opgelegde categorieën. In volgende fasen werden deze codes gegroepeerd tot bredere thema's, die iteratief werden verfijnd via hercoderen, herstructureren en vergelijken. De analyse en dataverzameling liepen grotendeels parallel, waardoor nieuwe inzichten tijdens de interviews konden worden meegenomen in volgende gesprekken. Deze cyclische aanpak droeg bij aan zowel analytische diepgang als praktijkverankering.

Door de opzet met maximale variatie konden diverse stemmen worden gehoord: politierechters uit landelijke en stedelijke arrondissementen, zowel Nederlandstalige als Franstalige respondenten, en zowel beginnende als zeer ervaren politierechters. De werving werd stopgezet zodra empirische saturatie werd bereikt: in de laatste interviews kwamen nauwelijks nog nieuwe thema's naar voren.

3.1.3 Reikwijdte, beperkingen en waarde van het onderzoek

Het onderzoek beoogt niet de meetbare effectiviteit van verkeerssancties vast te stellen, maar wel inzicht te bieden in hoe deze sancties beleefd worden door de actoren die ze vormgeven. De bevindingen zijn niet generaliseerbaar naar alle politierechters of justitieassistenten in België, maar bieden een rijk en gedetailleerd beeld van wat in de praktijk als doeltreffend, zinvol of problematisch wordt ervaren.

De meerwaarde van dit rapport ligt in het blootleggen van terugkerende thema's en onderbelichte percepties, die in zowel het wetenschappelijke debat als het beleidsdiscours weinig aandacht krijgen. Zo levert het onderzoek nieuwe aanknopingspunten voor verder onderzoek naar de relatie tussen de beleving van ketenactoren en de gepercipieerde of vermeende doeltreffendheid van verkeerssancties.

De thematische analyse wordt in de volgende hoofdstukken gepresenteerd. Eerst worden de bevindingen besproken per categorie sancties: (1) klassieke bestraffende sancties, (2) herstel- en legerichte sancties en (3) risicobeheersende en geschiktheidsmaatregelen. Vervolgens worden vier transversale thema's behandeld. Ten slotte volgt een overzicht van aanbevelingen van respondenten en algemene conclusies.

3.2 Bevindingen

3.2.1 Klassieke bestraffende sancties

Onder klassieke sancties worden de geldboete, het rijverbod en de gevangenisstraf gerekend. Het gaat hierbij om de meer traditionele, punitieve straffen uit het arsenaal van de politierechter. Deze sancties zijn primair gericht op vergelding en afschrikking.

3.2.1.1 De boete

Het gaat in deze paragraaf niet om de onmiddellijke inningen, die vlak na het begaan van bepaalde overtredingen door de politie aan de overtreder kunnen worden voorgesteld, maar wel om de klassieke geldboetes, die door de rechter aan de overtreder worden opgelegd.

De geldboete is veruit de meest opgelegde sanctie door politierechters en wordt algemeen beschouwd als een 'basisinstrument' in het verkeersrecht, samen met het rijverbod. De boete is eenvoudig in toepassing, efficiënt geregeld, en kan in principe snel worden uitgevoerd. De financiële impact is bovendien op korte termijn voelbaar, wat volgens veel respondenten een belangrijke voorwaarde is voor het percipiëren van de sanctie als 'voelbaar' en dus afschrikkend. "De bedoeling van een straf is dat ze ambetant is, dat het de persoon zijn fout doet inzien en moet afschrikken om te herbeginnen," aldus een politierechter.

Toch wordt de effectiviteit van de geldboete op verschillende fronten in twijfel getrokken. Meerdere respondenten benadrukken dat de boete haar corrigerend potentieel verliest bij bepaalde doelgroepen. Eén van die doelgroepen zijn jongeren. Zo geven politierechters aan dat bij jongeren de ouders vaak de boete betalen, waardoor het signaal bij de overtreder zelf grotendeels verloren gaat: "Zo leert de jongere er niets van," merkte een politierechter op. Een andere groep zijn sociaal en financieel kwetsbaren. Bij deze kwetsbare groepen bestaat er het risico dat de boete net een tegenovergesteld effect heeft: zij worden niet geraakt in hun gedrag, maar verzeilen dieper in hun structurele schuldenproblematiek, wat net de aanleiding kan zijn van verkeersovertredend gedrag (bijvoorbeeld: rijden zonder verzekering). "Een kei kan je niet stropen," werd door meerdere rechters aangehaald. In plaats van gedragsverandering teweeg te brengen, leidt de boete bij deze groep, volgens meerdere politierechters, tot een verergering van de maatschappelijke situatie of tot een feitelijke straffeloosheid. Zo stelde een politierechter: "Ça fait mal au portefeuille, donc forcément ça a une incidence. Les gens organisent leur quotidien autour de ce qu'ils peuvent se permettre. Mais condamner un jeune à une amende que ses parents vont payer ? Ça n'a pas de sens. Pareil pour quelqu'un qui n'a quasiment pas de revenus."

De hoogte van de boetes vormt hierbij een belangrijk bijkomend probleem. Verschillende respondenten (zowel politierechters als justitieassistenten) wijzen op het risico dat een te hoge geldboete contraproductief werkt. Door opdecimen en gerechtskosten kan een relatief beperkte basisboete oplopen tot enkele honderden euro's, wat vaak leidt tot onbegrip en weerstand bij beklagden en de publieke opinie. Dit voedt het idee dat de boete 'oneerlijk' of 'disproportioneel' is, en tast volgens de bevroegde politierechters de legitimiteit van de sanctie aan.

Meerdere politierechters geven aan te worstelen met de afstemming van de boete op de financiële draagkracht van de beklagde. Informatie over inkomen, schuldenlast of gezinslast is vaak niet beschikbaar of onvolledig. Rechters geven aan dat ze wel rekening willen houden met de financiële situatie van beklagden, maar over onvoldoende gegevens beschikken om dit onderbouwd te doen. Zoals een rechter het verwoordde: "Je kan

mensen niet straffen omdat ze rijk zijn, maar je straft mensen wél harder als ze arm zijn.” Hierdoor bestaat het risico op ongelijke bestraffing, waarbij armere beklagden disproportioneel zwaarder worden geraakt.

Daarnaast leeft er bij veel respondenten grote frustratie over de inning van geldboetes. Politierechters geven aan geen zicht te hebben op de effectieve betaling van opgelegde boetes en uiten hun onvrede over de, volgens hen, lage inningsgraad. “We kunnen hoog of laag springen, maar sommigen betalen nooit,” aldus een rechter. Vooral bij veelplegers leidt dit tot een gevoel van machteloosheid bij politierechters. Daarenboven ondermijnt dit volgens hen het bestraffende karakter van de sanctie: “Ons land scoort zeer laag op de effectieve inning van verkeersboetes. Ik vrees dat we in een situatie zijn terechtgekomen waarbij veelplegers nul euro betalen van de opgelegde boetes, terwijl men in de rechtbank denkt dat men zeer streng geweest is.”

Het ontbreken van geautomatiseerde opvolging en transparantie over de effectieve uitvoering van de boetes zorgt ervoor dat de bevroegde rechters naar eigen zeggen “in het duister tasten.” De uitvoering behoort formeel tot de bevoegdheid van het parket, maar de informatie wordt niet systematisch teruggekoppeld naar de politierechters. Dit leidt tot een structurele black box die het gezag van de rechterlijke macht ondergraaft. Ook justitieassistenten merken op dat boetes vaak genegeerd of laattijdig betaald worden, en stellen dat boetes zelden aanleiding geven tot daadwerkelijke gedragsverandering. De perceptie van de justitieassistenten is dat overtreders boetes vooral zien als een bijkomende last, niet als een leermoment dat langdurige gevolgen heeft op hun gedrag.

De maatschappelijke geloofwaardigheid van de geldboete als strafinstrument staat dan ook onder druk. In de publieke perceptie worden boetes vaak beschouwd als ‘koopbare’ sancties – vooral wanneer verondersteld wordt dat ze niet altijd worden geïnd. Tegelijkertijd bestaat er bij de veroordeelde persoon nogal eens onduidelijkheid over de werkelijke hoogte van geldboetes, doordat het verschil tussen het basisbedrag en het uiteindelijke te betalen bedrag (met opdecimen en kosten) niet altijd goed gecommuniceerd wordt (waar een rol voor de advocaat is weggelegd). Verschillende bevroegde politierechters pleiten dan ook voor betere communicatie vanuit justitie en een transparanter inningsbeleid, om het draagvlak voor deze sanctie te versterken: “De publieke opinie begrijpt strafuitvoering niet. Men denkt dat een boete van tien euro niks is, maar beseft niet dat daar vaak honderden euro’s bijkomen.”

Over de combinatie met andere sancties lopen de meningen van respondenten uiteen. De geldboete wordt vaak gecombineerd met een rijverbod of, in zeldzamere gevallen, vervangen door een werkstraf – op voorwaarde dat de betrokkene gemotiveerd is. Boetes met volledig uitstel worden eerder weinig gebruikt. Verschillende bevroegde rechters zijn hier kritisch over: ze vinden dat dit het signaal van de straf afzwakt, zeker bij inbreuken waarvan de normbekendheid hoog is, zoals rijden onder invloed. “De ademanalyse bestaat al 60 jaar, BOB-campagnes al 30 jaar, mensen weten ondertussen echt wel dat je niet mag drinken en rijden.” aldus een politierechter.

Toch zijn er ook enkele rechters die aangeven dat boetes in specifieke gevallen wel degelijk zinvol en effectief kunnen zijn. “Mensen in hun portefeuille raken is het enige wat werkt,” aldus één politierechter. Volgens deze visie is de boete een snelle, meetbare sanctie met duidelijke impact, op voorwaarde dat de betrokkene effectief betaalt en de sanctie wordt begrepen.

Samenvattend wordt de geldboete door politierechters en justitieassistenten erkend als een basisinstrument binnen het verkeersrecht, maar tegelijkertijd als een maatregel met belangrijke beperkingen. De effectiviteit is volgend hen sterk afhankelijk van de doelgroep, de financiële context, de inning en het maatschappelijk draagvlak. Zonder bijkomende inspanningen op het vlak van opvolging, differentiatie en communicatie zou de legitimiteit en gedragsimpact van de boete volgens respondenten verder onder druk kunnen komen te staan. Tegelijkertijd tonen de bevragingen aan dat de opvattingen over de geldboete niet uniform zijn: terwijl sommige politierechters en justitieassistenten de boete zien als een noodzakelijk en doeltreffend signaal, plaatsen anderen vooral vraagtekens bij de corrigerende waarde en de effectieve uitvoering ervan.

3.2.1.2 Rijverbod

Naast de geldboete is ook het rijverbod een van de meest opgelegde sancties, conform de bepalingen van de wegverkeerswet. Het rijverbod wordt door vrijwel alle respondenten beschouwd als een van de meest effectieve maatregelen binnen het huidige strafarsenaal: “La déchéance fait plus réfléchir que l’amende.” In tegenstelling tot geldboetes, is het rijverbod in principe onmiddellijk voelbaar in het dagelijkse leven aldus de bevroegde politierechters. De directe beperking van de bewegingsvrijheid, de impact op het werk en het

gezinsleven, en het stigma dat ermee gepaard gaat, maken volgens de bevroegde politierechters dat overtreders deze sanctie zoveel mogelijk proberen te vermijden.

Politierechters omschrijven het rijverbod dan ook als een maatregel met een duidelijke afschrikkende werking. Ze merken op zitting dat beklagden vaak alles in het werk stellen om het rijverbod te omzeilen of ervan vrijgesteld te worden. De effectiviteit hangt nauw samen met de praktische consequenties: mensen moeten hun rijbewijs fysiek inleveren, kunnen niet langer zelf naar het werk rijden en worden gedwongen hun omgeving op de hoogte te brengen. "Het is zichtbaar, het doet pijn, en het maakt duidelijk dat er een grens is overschreden," aldus een bevroegde rechter. Daarmee fungeert het rijverbod niet alleen als straf, maar ook als signaal naar de sociale omgeving, wat het bewustmakend potentieel van deze sanctie versterkt. De secundaire gevolgen, zoals de afhankelijkheid van anderen voor vervoer, worden door veel politierechters niet als neveneffecten beschouwd, maar als een essentieel onderdeel van de straf. Op die manier fungeert de afhankelijkheid niet louter als ongemak, maar als een mechanisme dat reflectie en gedragsverandering kan stimuleren, aldus de bevroegde politierechters.

Tegelijkertijd waarschuwen sommige politierechters voor het risico op disproportionaliteit. Bij het opleggen van een rijverbod wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de beroepssituatie: een bakker of vrachtwagenchauffeur die zijn werk niet langer kan uitoefenen, ondervindt een zwaardere impact dan iemand die met de fiets naar kantoor kan. Meerdere van de bevroegde politierechters geven aan rekening te houden met de arbeidscontext van de overtreder. Bijvoorbeeld door enkel een rijverbod in het weekend uit te spreken, of een uitgestelde ingangsdatum te voorzien als ze vermoeden dat het rijverbod voor professionele uitsluiting zal zorgen. Een te lang of te zwaar rijverbod kan leiden tot sociale isolatie en zelfs tot uitsluiting van het arbeidsproces en dat moet, aldus meerdere van de bevroegde politierechters, zoveel als mogelijk vermeden worden. Andere rechters wijzen er echter op dat wie sterk afhankelijk is van zijn rijbewijs, net ook een grotere verantwoordelijkheid draagt achter het stuur. Eén rechter verwoordde het als volgt: "Als je slager bent, zorg je toch ook extra goed voor je messen? Iemand die volledig afhankelijk is van zijn rijbewijs voor zijn job, zou hier toch ook nét extra goed op moeten letten." Deze uiteenlopende perspectieven maken duidelijk dat er onder politierechters geen uniformiteit in mening bestaat: sommigen beklemtonen proportionaliteit en het vermijden van uitsluiting, terwijl anderen juist de nadruk leggen op de bijzondere verantwoordelijkheid van beroepschauffeurs. Daarmee weerspiegelt dit debat de bredere spanning tussen proportionaliteit en verantwoordelijkheid die de oplegging van rijverboden kenmerkt.

Een terugkerende frustratie bij politierechters is het gebrek aan opvolging en controle. Hoewel het rijverbod formeel wordt opgelegd, bestaat er ook bij deze sanctie weinig zicht op de effectieve naleving ervan. Overtreders die het rijverbod schenden, worden volgens de respondenten onvoldoende opgevolgd en er is nauwelijks sprake van geautomatiseerde controle. Dit maakt de sanctie volgens de bevroegde politierechters kwetsbaar: een lage pakkans vermindert namelijk de effectiviteit. "Er moet veel meer gecontroleerd worden of mensen met rijverbod effectief niet rijden," klonk het herhaaldelijk. Dit gebrek aan toezicht wordt door velen omschreven als een 'blinde vlek' die afbreuk doet aan de geloofwaardigheid van de maatregel.

Ook de snelheid van uitvoering lijkt sterk te verschillen per arrondissement. In sommige regio's duurt het maanden na het definitieve vonnis voordat het rijverbod effectief ingaat, waardoor de onmiddellijke impact verloren gaat. Enkele rechters merken daarentegen wel op dat deze vertraging ook een psychologisch gunstig effect kan hebben: het werkt als een 'zwaard van Damocles' boven het hoofd van de overtreder en zorgt ervoor dat de betrokkene zich in de tussentijd bewuster en voorzichtiger zal gedragen in het verkeer. In andere arrondissementen is er een snellere betekening van het vonnis en dus een snellere neerlegging van het rijbewijs, een werkwijze die door meerdere bevroegde politierechters als bijzonder effectief wordt ervaren.

Daarnaast komt in meerdere interviews de contextuele ongelijkheid tussen regio's expliciet naar voren. Een politierechter die reeds op verschillende locaties werkzaam is geweest, stelt: "J'ai été juge dans différentes régions, et je peux dire que ce n'est pas du tout la même population ni les mêmes réalités. Dans certaines zones, il y a beaucoup d'agriculteurs, de travailleurs transfrontaliers, et surtout très peu de solutions de transport : pas de taxis, très peu de transports en commun. Même pour moi, je dois prendre la voiture, ce n'est pas possible autrement. Donc il faut vraiment être attentif à ça : même si on est un petit pays, les contextes sont très différents d'un endroit à l'autre."

Tot slot valt het op dat politierechters sterk verschillen in hun toepassing van het rijverbod. Sommige rechters maken gebruik van maatregelen zoals weekendverval of langere termijnen met uitgestelde ingangsdatum, zodat de betrokkene zich kan organiseren. Andere rechters zijn net terughoudender en vinden dat dergelijke 'op maat gemaakte' sancties de kracht van het rijverbod ondermijnen. Zij benadrukken het belang van gelijke behandeling: voor eenzelfde feit hoort eenzelfde sanctie. Ondanks deze uiteenlopende visies pleit de

meerderheid voor een evenwichtige aanpak: streng waar nodig, maar met oog voor de individuele context, zodat de sanctie haar effect behoudt zonder contraproductief te worden.

Specifiek bij smartphonegebruik achter het stuur geven meerdere rechters aan een evolutie te hebben doorgemaakt. Initieel leek de straf zwaar bij een eerste overtreding, toch stelt één politierechter: "Er zijn al zo veel campagnes gevoerd, iedereen is nu op de hoogte van de gevaren, nu rechtvaardigt het een rijverbod. Maar ik begin met 8 dagen, ik geef geen zwaardere straf dan nodig. Het rijverbod op zichzelf is al een belangrijke wake-up call."

Kortom, het rijverbod wordt binnen de praktijk beschouwd als een bijzonder doeltreffende sanctie. Het biedt mogelijkheden tot afstemming, maar roept ook vragen op over rechtsgelijkheid, controle, opvolging en proportionaliteit. Bij een goed afgestelde toepassing heeft het echter het potentieel om niet alleen recidive te voorkomen, maar ook tot bredere gedragsverandering te leiden, net door de grote impact die de sanctie op het leven van de verkeersovertreder heeft. Tegelijkertijd benadrukken veel respondenten dat deze effectiviteit in belangrijke mate afhangt van de pakkans en de mogelijkheid tot effectieve controle van de naleving.

3.2.1.3 Gevangenisstraf

De gevangenisstraf wordt door alle politierechters binnen het verkeersrecht beschouwd als een 'ultimum remedium': een laatste redmiddel wanneer andere maatregelen gefaald hebben. Vrijwel alle bevroegde politierechters geven aan dat opsluiting uitsluitend gepast is bij hardnekkige recidivisten of bij bijzonder ernstige feiten die een duidelijk maatschappelijk signaal vereisen. Bij de bevroegde politierechters geldt de gevangenisstraf dan ook vooral als krachtig symbool: ze communiceert de ernst van het gedrag en markeert dat bepaalde grensoverschrijdingen binnen de verkeerscontext volstrekt onaanvaardbaar zijn.

In de praktijk is het bereiken van die symboolfunctie echter minder eenduidig. Meerdere rechters uiten hun frustratie over het feit dat korte gevangenisstraffen zelden effectief worden uitgevoerd. Dit leidt tot een gevoel van machteloosheid en zinloosheid: "Je kan iemand zes maanden geven, maar als die geen dag effectief zit, wat heb je dan eigenlijk uitgesproken?" stelde een van de politierechters scherp. Rechters worden daardoor terughoudend in het opleggen van gevangenisstraffen, tenzij ze zeker weten dat het Openbaar Ministerie een onmiddellijke aanhouding zal vorderen, wat in de praktijk niet vaak gebeurt. "Gevangenisstraffen onder de drie jaar worden quasi nooit uitgevoerd. Als ik zeker wil zijn van de uitvoering, moet het met onmiddellijke aanhouding, maar zelfs dan zal het parket dat niet altijd vorderen," aldus een politierechter.

Hoewel de bevroegde politierechters de gevangenisstraf als allerlaatste optie aanzien, wordt de gevangenisstraf in bepaalde gevallen toch als noodzakelijk beschouwd, met name bij persistente recidivisten en in ongevallen met slachtoffers. Voor slachtoffers en nabestaanden is het volgens politierechters namelijk belangrijk dat het vonnis de ernst van het leed weerspiegelt en erkent. In dergelijke contexten kan de gevangenisstraf functioneren als vergelding of als bevestiging van maatschappelijke normstelling. Tegelijkertijd benadrukken politierechters dat publieke verontwaardiging niet mag leiden tot disproportionele bestraffing. Verkeersdelicten, hoe zwaar ook de gevolgen, zijn zelden het gevolg van criminele intentie. "Quasi niemand rijdt met opzet iemand dood," aldus een politierechter. Dat maakt het evenwicht tussen ernst en intentie bijzonder delicaat: de straf moet gepast zijn, zonder de dader onnodig te criminaliseren.

Een ander veelgehoord bezwaar is dat gevangenisstraffen weinig bijdragen aan gedragsverandering. Meer nog: detentie wordt vaak gezien als contraproductief zowel door de bevroegde politierechters, als door de justitieassistenten. Voor sociaal cumulatief kwetsbare daders leidt opsluiting eerder tot verdere sociale ontwrichting, verlies van werk of netwerk, en een verhoogd risico op hervat. Eén rechter vatte het als volgt samen: "We halen mensen uit de maatschappij, maar lossen niets op." Deze bezorgdheid werd herhaaldelijk geuit: de gevangenis wordt als destabiliserend ervaren en draagt zelden bij tot rehabilitatie. In plaats van het oplossen van het onderliggende probleem, escaleert de situatie vaak verder.

Toch bestaat onder de bevroegde politierechters een kleine minderheid die aangeeft wel te geloven in het nut van korte gevangenisstraffen voor de zogenoemde 'onverbeterlijke veelpleger'. Wanneer rijverboden stelselmatig worden genegeerd, boetes niet betaald worden en alternatieve sancties falen, rest aldus enkele politierechters, enkel nog opsluiting als duidelijk signaal. "Les gens, les pirates de la route, comme on les appelle. Et ça, franchement, on en a. C'est pas une exception. Des gens qui conduisent sans permis, qui conduisent sans avoir réussi les examens, qui font un accident, qui ont bu de l'alcool... mais tout ça, ils le cumulent, hein. Et ils recommencent trois jours après. On a des citations qui font quatre pages comme ça de faits. Mais ces gens-là, j'en ai quelques-uns qui sont condamnés par défaut à la prison. Chaque fois, quand ils font opposition et que je les vois arriver à l'audience après une semaine ou deux d'incarcération, je peux vous

dire qu'ils ont un profil bas. Ça a quand même percuté, quoi. Quand on passe deux semaines incarcéré, on réfléchit, quoi." Zulke gevallen worden door de bevroagde politierechters veelal omschreven als mensen zonder burgerzin, wars van regels, niet bang van een gevangenisstraf, die alles en iedereen blijven negeren. Een rechter verwoordt het als volgt: "Voor dat soort hardleerse recidivisten is er uiteindelijk geen andere optie. Niet omdat we geloven in de werking van detentie, maar omdat straffeloosheid nog erger zou zijn."

Sommige rechters geven aan dat ze in het verleden een onmiddellijke aanhouding lieten vorderen, precies om het signaal te versterken: "Vroeger liet ik ze onmiddellijk aanhouden. Opgepakt en voorgeleid en dan gevangenisstraf met uitstel. Vooral symbolisch, om te laten zien: kijk, hier lachen we niet mee." De realiteit blijft echter dat de gevangenisstraf weinig wordt uitgevoerd, wat volgens de rechters de geloofwaardigheid van het strafstelsel aantast. Een politierechter geeft aan: "We kunnen brullen achter onze toeg, maar als er niks mee gebeurt op uitvoerend niveau, dan verliest de sanctie haar waarde. De strafuitvoering is een black box. Wij hebben geen idee of iemand zijn gevangenisstraf werkelijk uitzit." Deze uitholling van de rechterlijke macht wordt, aldus de bevroagde professionals, verder versterkt door parallelle afhandelingscircuits zoals minnelijke schikkingen, onmiddellijke intrekkingen, en vervroegde vrijlatingen. Hierdoor lijkt wat in het vonnis staat steeds minder impact te hebben op de realiteit, aldus meerdere van de bevroagde politierechters.

Samenvattend geldt de gevangenisstraf in het verkeersrecht als een weinig opgelegde, maar symbolisch geladen maatregel. In de perceptie van de bevroagde politierechters is het instrument uitgehold door de gebrekkige strafuitvoering. Zonder een coherent beleid dat gevangenisstraffen effectief uitvoerbaar maakt én ze inzet als sluitstuk van een breder sanctietraject, blijft het vooral een papieren dreiging. Voor een beperkte groep blijft opsluiting noodzakelijk, maar niemand pleit voor een uitbreiding van het gebruik ervan. Verschillende respondenten benadrukken bovendien dat de gevangenisstraf vooral wordt toegepast bij gebrek aan beter passende opties, eerder dan vanuit vertrouwen in haar corrigerende werking. Zoals een rechter het stelt: "Het is een hamer, maar je wil hem zo min mogelijk gebruiken."

3.2.2 Herstel- en leegerichte sancties

Onder herstel- en leegerichte sancties vallen onder meer de werkstraf en gedragsvormende maatregelen. Ook probatie kan hieronder worden geplaatst, al geldt dit strikt genomen eerder als een strafmodaliteit. Deze sancties onderscheiden zich doordat zij minder gericht zijn op vergelding en afschrikking, maar veeleer op het stimuleren van gedragsverandering, het bevorderen van inzicht en het voorkomen van herhaling op langere termijn.

3.2.2.1 Werkstraf

De werkstraf wordt door vele politierechters beschouwd als een zinvol alternatief voor de klassieke geldboete, in het bijzonder geschikt voor jongeren en sociaal kwetsbare personen. Politierechters waarderen het bewustmakende karakter en de herstelgerichte insteek van deze sanctie. Tegelijkertijd wijzen zij op diverse structurele beperkingen die de effectiviteit ervan in de praktijk ondergraven.

Meerdere politierechters signaleren wederom problemen rond uitvoering. Zo wordt de uitvoering van de werkstraf vaak gebrekkig opgevolgd. Als politierechter hebben zij onvoldoende inzicht in waar, wanneer en hoe deze straf precies wordt uitgevoerd. "De politierechter bepaalt enkel het aantal uren, maar heeft verder geen zicht op de inhoud of de concrete uitvoering. Dat is een blinde vlek," aldus een politierechter. Volgens de bevroagde politierechters verliest de werkstraf aan geloofwaardigheid wanneer zij niet volledig wordt afgewerkt, bijvoorbeeld door een gebrek aan motivatie bij justitiabelen of door plaatsing op een ongeschikte werkpost. Sommige politierechters leggen de werkstraf dan ook uitsluitend op wanneer de beklaagde er expliciet om vraagt en bereidwilligheid toont. Zoals één rechter stelt: "Ik leg een werkstraf alleen op als de betrokkene die volmondig aanvaardt. Anders haalt het niks uit. Je kunt niemand tot inzicht dwingen." Deze visie vertrekt vanuit de overtuiging dat gedragsverandering via een werkstraf enkel mogelijk is bij voldoende intrinsieke motivatie.

Verder wordt de werkstraf soms strategisch ingezet, bijvoorbeeld als autonome probatiemaatregel of bij alternatieve afhandeling, om een blanco strafregister te vrijwaren. Dit is vooral relevant voor jongeren, bij wie men het belang van een blanco strafblad voor hun toekomstkansen benadrukt. Sinds de afschaffing van dwangarbeid (Wet van 17 april 2002) kan een werkstraf slechts worden opgelegd met instemming van de betrokkene, en rechters passen die instemmingsvereiste strikt toe. "Het is geen gemakkelijke sanctie," aldus een rechter, "maar dat is net het punt: het vraagt inzet, en dat moet het ook doen."

Andere politierechters benadrukken de sociale meerwaarde van de werkstraf, vooral bij mensen zonder inkomen of bij jongeren, om te vermijden dat een sanctie door ouders financieel 'wordt afgekocht'. Volgens hen kan de werkstraf in zulke gevallen bijdragen aan individuele responsabilisering en maatschappelijke re-integratie, zeker wanneer de inhoud van de werkstraf aansluit bij het gepleegde feit of bij thema's zoals verkeersveiligheid. "Als het werk relevant is en bijvoorbeeld met verkeersveiligheid te maken heeft, kan dat echt een verschil maken," stelt een politierechter. In de praktijk blijkt het echter moeilijk om voldoende werkposten te vinden die aan deze inhoudelijke voorwaarden voldoen. Sommigen gaven aan ooit in het potentieel van de werkstraf te hebben geloofd, maar die tegenwoordig niet langer op te leggen "omdat het systeem vastloopt". Een rechter licht toe: "Au début de mon parcours comme juge, je prononçais énormément de peines de travail. Mais j'ai appris que le délai d'exécution dépasse aujourd'hui parfois deux ans. Entre la décision et la mise en œuvre, il s'écoule un temps tel que la sanction perd tout son sens. La vie des gens change. Ce qu'on peut accepter aujourd'hui n'est pas forcément faisable dans deux ans. Alors maintenant, je ne les prononce plus."

De bevroagde justitieassistenten bevestigen de cruciale rol van motivatie en wijzen op praktische belemmeringen die een succesvolle uitvoering kunnen verhinderen. Volle agenda's, psychosociale problemen, onregelmatige werkuren of een slechte fysieke gezondheid bemoeilijken het vinden van een gepaste werkpost voor hun justitiabelen. Meerdere van de bevroagde justitieassistenten geven aan dat werkstraffen soms worden opgelegd aan personen die medisch gezien arbeidsongeschikt zijn, wat vragen oproept over de haalbaarheid ervan. Daarnaast onderstrepen zij het bestraffende karakter van de werkstraf: "Voor sommige mensen is ze nuttig, zeker wie geactiveerd moet worden. Maar voor wie al werkt, bijvoorbeeld met flexi-jobs, betekent het een verlies van schaarse vrije tijd. In zulke gevallen is het vooral een zware belasting en dus heel bestraffend, zonder dat het per se effectief is."

Volgens de bevroagde justitieassistenten is er vaak onvoldoende ruimte om een kwalitatieve match te maken tussen profiel en werkplek, onder meer door taalbarrières, fysieke beperkingen of een buitenlandse verblijfplaats van justitiabelen. Tegelijkertijd kampen zij met een tekort aan beschikbare werkposten en aan personeel bij de dispatchingdienst die de plaatsing coördineert. Sommige justitieassistenten zouden daarom graag eerder in het beslissingsproces worden betrokken, zodat zij kunnen meehelpen inschatten wat haalbaar en zinvol is voor een bepaald profiel.

Ook politierechters wijzen op een gebrek aan flexibiliteit bij de toewijzing van werkposten of het bepalen van het aantal uren. "Hoe meer uren je oplegt, hoe kleiner de kans dat het volledig uitgevoerd wordt," merkt één van hen op. Een andere rechter vat het als volgt samen: "De werkstraf is in theorie een ideale sanctie, maar het is vandaag niet redelijk hoe lang de termijnen zijn. Een jaar of meerdere jaren wachten op uitvoering is onwerkbaar."

Een terugkerend knelpunt is dat werkstraffen hun maatschappelijke impact verliezen wanneer zij inhoudelijk niet aansluiten bij de gepleegde feiten of nauwelijks worden opgevolgd. Bij gebrek aan degelijke opvolging, afstemming en structurele ondersteuning dreigt de werkstraf te verworden tot een administratieve oefening zonder betekenisvolle impact. Toch blijft de maatregel waardevol wanneer zij correct en tijdig wordt uitgevoerd. "Het kan echt zinvol zijn," aldus een politierechter, "zeker voor mensen zonder middelen of jongeren. Als het goed gebeurt, heeft het veel meer impact dan een boete."

Hoewel de werkstraf in theorie breed wordt gewaardeerd, staat de praktische uitvoering vandaag onder zware druk. Zonder structurele verbetering van de opvolging, meer flexibiliteit in de plaatsing en een betere afstemming tussen rechterlijke beslissing en uitvoeringscapaciteit vrezen zowel bevroagde politierechters als justitieassistenten dat deze sanctie aan legitimiteit en effectiviteit zal inboeten.

3.2.2.2 Gedragsvorming

De gedragsvorming wordt door politierechters en justitieassistenten beschouwd als een alternatieve sanctievorm met veel potentieel, maar de evaluatie ervan verschilt sterk tussen de bevroagde respondenten. Voor een deel van de bevroagde politierechters vormt de oplegging van een gedragstraining een zinvol middel om bewustwording te verhogen, gedragsverandering te bewerkstelligen en zo recidive te voorkomen. Vooral bij jongeren, 'first offenders' of zeer gemotiveerde beklaagden wordt de vorming als doeltreffend ervaren. Deelnemers krijgen volgens hen op een gestructureerde manier inzicht in de gevolgen van hun gedrag, en worden gestimuleerd tot zelfreflectie. Een politierechter verwoordt het als volgt: "Il y a quand même un profil de personnes que l'on envoie chez Vias, mais j'envoie énormément de gens chez Vias. Effectivement, les délinquants primaires et les gens à qui ça pourrait peut-être ouvrir les yeux."

Andere rechters die zelf een vorming bijwoonden, benadrukken uitdrukkelijk de meerwaarde ervan. Zoals één van hen aangaf: "Iedereen zou zo'n cursus moeten volgen." Of nog: "J'ai eu l'occasion de suivre des formations, notamment en matière d'alcool, et je trouvais ça intéressant. Il faut conscientiser, parce que souvent, les gens ont une idée un peu trompeuse des dangers. "

Verschillende respondenten wijzen op de impact van de combinatie van een rijverbod en een gedragsvorming. Die eerste zorgt voor concrete, direct voelbare gevolgen, terwijl de gedragstraining de gelegenheid biedt tot bewustwording en duurzame gedragsverandering. Een rechter vat het samen als: "De beste sanctie volgens mij is een combinatie van de gedragstraining en een rijverbod. In de cursus worden ze gewezen op de gevolgen van hun rijgedrag." De meerwaarde wordt vooral verwacht bij deelnemers die openstaan voor verandering. Verschillende politierechters benadrukken dan ook het belang van motivatie aan de zijde van de beklagde. "Ik ga er niet zelf mee afkomen, maar als een overtreder het zelf voorstelt en motivatie toont, dan ga ik er in mee", aldus een van de politierechters.

Tegelijk uiten sommige bevroegde politierechters meer twijfel bij het werkelijke effect van gedragstrainingen, en stellen dat de verkeersnormen op zich voldoende bekend zijn. In dat geval is het nut van een bijkomende vorming volgens hen beperkt. Een politierechter omschreef het als volgt: "Een gedragsvorming via de gunst van probatie-opschorting, dat is niet de ideale weg om aan verkeershandhaving te doen. Het is de verpampering van het verkeersrecht, geïnitieerd door onze wetgever."

Voor deze groep mist de vorming het nodige strafkarakter. Toch wijzen andere rechters er net op dat het tijdsbeslag en de praktische organisatie van een opleiding, zeker in combinatie met een boete of rijverbod, door de beklagde wél als een straf kan worden ervaren. Die verschillen in beleving worden onderstreept door het debat over de kostprijs van de opleiding. Sommige bevroegde politierechters pleiten voor een gratis aanbod, om de drempel te verlagen en de effectiviteit te verhogen. Andere benadrukken net het belang van een financiële bijdrage, omdat dit de betrokkenheid versterkt en het sanctiekarakter onderstreept. Zoals één rechter zei: "Ça va plus vite, cela ne nécessite pas une Maison de justice, et je trouve que le fait que la personne paie pour la formation constitue une meilleure sanction. En termes d'efficacité, c'est préférable, car ils sont motivés, ils vont réfléchir, apprendre, et ainsi changer leur comportement pour éviter de récidiver. "

De bevroegde justitieassistenten tonen zich alle vijf positief over het gebruik van gedragsvorming. Volgens hen biedt het deelnemers de kans om in een veilige setting te reflecteren over hun handelen, weerstand te overwinnen en soms op onverwachte manieren geraakt te worden door de inhoud van de cursus. Ze geven aan dat de maatregel vooral effectief is bij jongeren en mensen zonder zwaar strafrechtelijk verleden. Een belangrijk effect, zo stellen ze, is het verrassingselement: deelnemers starten vaak met weerstand, maar verlaten de sessie met nieuwe inzichten. Volgens hen verhoogt de effectiviteit wanneer de cursus aansluit bij de leefwereld van de deelnemers, wanneer er gewerkt wordt met interactie, herkenbare voorbeelden en ruimte voor persoonlijke reflectie. De timing is hierbij cruciaal: hoe korter na het feit, hoe sterker het leereffect. Wanneer er te veel tijd verstrijkt, verliest de maatregel zijn impact.

Toch signaleren ook justitieassistenten structurele knelpunten. De beperkte beschikbaarheid van opleidingen, het gebrek aan anderstalige modules, vervoersproblemen, taalbarrières en wachttijden vormen praktische obstakels voor effectieve uitvoering. Ondanks deze uitdagingen blijven de justitieassistenten geloven in de meerwaarde van deze sanctie. Zij pleiten voor nauwere samenwerking met politierechters, in het bijzonder met rechters die sceptisch staan tegenover alternatieve sancties. "Nauwere samenwerking met de opdrachtgever, de politierechter, zou nuttig zijn. Zeker voor de 'non-believers', we zouden hen kunnen overtuigen van het nut van alternatieve sancties. Sommige rechters hebben een tunnelvisie met kleppen op en staan er niet voor open." Hierbij signaleren zij de wens om hun ervaringen met justitiabelen die dergelijke gedragsvormingen doorlopen hebben, te kunnen delen met politierechters.

Over de 'ideale' doelgroep van gedragsvorming lopen de meningen uiteen. Sommige respondenten wijzen specifiek naar jongeren, bij wie de impact nog groot kan zijn. Anderen vinden net dat jongeren die recent hun rijbewijs behaalden minder baat hebben bij een bijkomende vorming. Zoals een politierechter stelt: " Une formation, en règle générale, je sais bien que c'est contraire à certains de mes collègues, mais pour un jeune, je dis non. Il vient de suivre toutes les formations : le théorique, le pratique, l'acceptation des risques, etc. Pour moi, il n'a pas besoin de rafraîchissement, il a déjà reçu toutes ces informations récemment pour obtenir son permis. "

Bij mensen die regelmatig voor de politierechter verschijnen (ook wel 'habitués' genoemd door politierechters) of mensen met een hardnekkig alcoholprobleem wordt het effect van een gedragstraining eveneens lager ingeschat door de bevroegde politierechters. Zij hebben, aldus de bevroegde politierechters, meer baat bij

individuele opvolging op langere termijn. Anderzijds geven sommige rechters net aan positief te reageren op tekenen van herstel of motivatie, zeker bij recidivisten. Zoals een politierechter stelt: "Als iemand opeens een gat heeft in zijn criminele carrière, dat is wat we willen. Dat beloon ik wel. Dan komt de vorming op een goed moment."

Ten slotte bestaat er ook variatie in de meningen over de plaats van gedragsvorming binnen het bredere sanctiebeleid. Voor sommigen is het een volwaardige sanctie, mits correct opgelegd. Anderen beschouwen het eerder als een educatief hulpmiddel, of zelfs als een tegemoetkoming of gunst aan de beklaagde. Verschillende respondenten wijzen erop dat de effectiviteit sterk samenhangt met de uitvoering: een degelijke cursus, op het juiste moment, afgestemd op de juiste doelgroep, kan volgens velen een reële impact hebben. Anderen vinden educatieve ondersteuning een meerwaarde, maar onvoldoende straffend als sanctie voor een verkeersovertreding. De respondenten verschillen aanzienlijk in hun interpretatie van gedragsvorming: voor sommigen vertegenwoordigt het een volwaardige sanctie, voor anderen een educatief of preventief instrument, terwijl een derde groep het te licht vindt om als sanctie te kwalificeren. Deze uiteenlopende percepties benadrukken de onderliggende spanning in het verkeersrecht tussen een punitieve en een sensibiliserende benadering.

Bij een aanzienlijk aantal respondenten, zowel politierechters als justitieassistenten, is er vertrouwen in het potentieel van deze maatregel, zeker wanneer die tijdig, correct en doelgericht wordt toegepast. De effectiviteit hangt sterk af van de bereidheid van de deelnemer en van de praktische omstandigheden waarin de cursus wordt aangeboden. Daar waar het lukt om die elementen op elkaar af te stemmen, wordt gedragsvorming door de meerderheid van de bevroegde respondenten beschouwd als een betekenisvolle stap richting bewuster rijgedrag en lagere recidive.

3.2.2.3 Probation: opschorting/uitstel/autonoom

Voorwaardelijke modaliteiten zoals bij opschorting, uitstel of in de vorm van autonome probation worden door respondenten op zeer verschillende wijze gehanteerd. Sommige politierechters passen deze modaliteiten regelmatig toe, met name bij jeugdige overtreeders of 'first offenders'. Door voorwaarden te koppelen aan begeleiding, therapie of een gedragstraining, zien zij probation-oposchorting als een kans om onderliggende problematieken aan te pakken zonder onmiddellijk een strafblad te creëren. Bij alcoholgerelateerde feiten wordt vaak een probation-uitstel opgelegd, gekoppeld aan de deelname aan een gedragsvorming of medische opvolging van de alcoholproblematiek. In die gevallen krijgt de sanctie een duidelijk herstelgericht en preventief karakter: "Het is een kans om iemand op het rechte pad te zetten zonder hem/haar meteen te brandmerken," aldus een politierechter.

Andere rechters zijn daarentegen zeer terughoudend. Vooral probation-oposchorting wordt door hen beschouwd als een te mild signaal, dat het risico inhoudt dat overtreeders de ernst van hun gedrag onvoldoende inzien. Zij vrezen dat dit bij sommige profielen leidt tot een gevoel van straffeloosheid: "Ik wil niet dat ze denken dat ze er zomaar vanaf komen," zo merkte een politierechter op. In hun ogen zijn zichtbaarheid en voelbaarheid cruciaal in verkeerszaken, meer dan langdurige begeleidingstrajecten die zich buiten de zittingszaal afspelen.

Een bijkomend knelpunt dat herhaaldelijk werd aangehaald betreft de juridische en praktische beperkingen rond de combinatie van probation met andere sancties. Concreet stipten respondenten aan dat wanneer een probation-uitstel wordt uitgesproken, dit uitstel noodzakelijk volledig moet zijn. Rechters die wel graag bijkomende voorwaarden (zoals een gedragsvorming) opleggen, botsen hierdoor op een paradox: ofwel geven ze volledig uitstel en verliezen ze de mogelijkheid om een geldboete effectief te handhaven, ofwel wijken ze uit naar een gedeeltelijk uitstel, met het risico dat de zaak in beroep belandt. Sommigen nemen dat risico bewust: "Dan moeten ze maar in beroep gaan," aldus een bevroegde politierechter, terwijl anderen aangeven hierdoor juist minder gebruik te maken van probation dan dat ze zouden willen.

Er bestaat daarnaast bezorgdheid over de opvolging van opgelegde voorwaarden. Politierechters geven aan zelden feedback te ontvangen over de naleving ervan. Ook de communicatie met de Probationcommissie wordt als sporadisch en versnipperd omschreven: in sommige arrondissementen is er nauwelijks structureel overleg, hooguit één keer per jaar. Dit gebrek aan transparantie ondermijnt volgens respondenten de geloofwaardigheid van probation als instrument, omdat zij geen zicht hebben op het verloop of de uitkomst van de opgelegde voorwaarden. Ook justitieassistenten bevestigen dat zij vaak te weinig informatie krijgen over de precieze intentie van rechterlijke beslissingen, wat hun begeleidingsopdracht bemoeilijkt.

Tot slot wordt door verschillende politierechters de plaats van probation binnen het verkeersrecht in vraag gesteld. Waar in correctionele dossiers langdurige begeleiding en rehabilitatie logischer lijken, wordt in

verkeerszaken het accent sterker gelegd op een snelle maatregel met onmiddellijke voelbaarheid. Toch erkennen velen dat probatie in bepaalde gevallen wél zijn waarde kan bewijzen, bijvoorbeeld bij gemotiveerde overtreeders, jongeren of 'first offenders' die baat hebben bij gedragsmatige of medische begeleiding. In die zin blijft probatie volgens respondenten een dubbelzinnig instrument: potentieel krachtig in specifieke contexten, maar problematisch als generieke maatregel voor verkeersfeiten.

Samenvattend worden de probatiemodaliteiten door politierechters en justitieassistenten gezien als sterk contextafhankelijke instrumenten: voor sommigen biedt het een zinvolle, herstelgerichte optie bij gemotiveerde overtreeders, terwijl anderen het als te mild en weinig zichtbaar beschouwen. De uiteenlopende toepassing weerspiegelt zowel de juridische beperkingen als het gebrek aan structurele opvolging, waardoor probatie binnen het verkeersrecht vooral een selectief ingezette maatregel blijft.

3.2.3 Risicobeperkende en geschiktheidsmaatregelen

Tot de veiligheidsmaatregelen die risicobeperkend zijn en de rijgeschiktheid betreffen, behoren onder meer het alcoholslot en herstelexamens. Ook de verbeurdverklaring kan hieronder worden geplaatst, aangezien die erop gericht is het toekomstige gebruik van voertuigen en andere vervoersmiddelen te verhinderen. Deze maatregelen onderscheiden zich van de klassieke en de herstel- en leergerichte sancties doordat zij minder inzetten op vergelding, maar primair gericht zijn op het beheersen van risico's, het beoordelen en waarborgen van rijgeschiktheid en het bevorderen van maatschappelijke veiligheid.

3.2.3.1 Alcoholslot

Het alcoholslot roept uiteenlopende en uitgesproken reacties op bij de bevraagde politierechters. Ideologisch bestaat er brede consensus over de waarde van deze maatregel: het alcoholslot verhindert effectief dat personen onder invloed van alcohol rijden en heeft daarmee een directe, concrete en controleerbare preventieve impact. Toch wordt het in de praktijk relatief weinig opgelegd, voornamelijk omwille van de hoge kostprijs, de praktische belemmeringen en wettelijke leemtes die ruimte laten om het alcoholslot te omzeilen.

Rechters kunnen een alcoholslot bij rijden onder invloed van alcohol opleggen, en zijn er bij wet toe verplicht in twee gevallen: bij een alcoholpromillage vanaf 0,78 mg/l of 1,8 promille (de rechter kan hier wel van afwijken mits motivering), en bij recidive waarbij minstens tweemaal binnen drie jaar boven 1,2 promille wordt geblazen (geen afwijking mogelijk). In de praktijk blijkt vooral de eerste categorie, de principieel verplichte toepassing vanaf 0,78 mg/l, frequent te worden weggemotiveerd. Zoals een rechter aangeeft: "Verplicht alcoholslot boven 0,77 maar dat is onnozel. Het gaat niet altijd over een structureel probleem." Rechters maken hier vaak de afweging op basis van promillage, blanco strafblad en concrete omstandigheden. Vooral bij 'first offenders' zonder duidelijk alcoholprobleem wordt het alcoholslot vaak als disproportioneel ervaren. De ruimte om weg te motiveren bij eenmalige zware alcoholintoxicatie die de wet voorziet, wordt daarbij als nuttig beschouwd, maar tegelijk door sommigen als problematisch gezien.

Volgens meerdere respondenten verschilt de toepassing sterk per regio en per rechtbank. In Vlaanderen zou volgens sommige bevraagden (zowel politierechters als justitieassistenten) het alcoholslot frequenter worden opgelegd dan in Wallonië, waar de toepassing ervan door een bevraagde politierechter als "een rareiteit" wordt omschreven. Anderen wijzen op individuele verschillen tussen politierechters, waarbij de persoonlijke overtuiging van de rechter bepalender is dan het wettelijke kader en de regio. Deze variatie wordt door meerdere respondenten als problematisch ervaren in het licht van de rechtsgelijkheid. Sommigen waarschuwen ook voor "ongepaste mildheid", waarbij de discretionaire bevoegdheid leidt tot te veel uitstel of systematische wegmotivering. Tegelijk blijkt uit andere interviews dat de ruimte om weg te motiveren voor sommige rechters net noodzakelijk is om sociaal billijke afwegingen te maken.

De financiële drempel vormt veruit het grootste knelpunt in de toepassing. Zowel rechters als justitieassistenten wijzen erop dat de kostprijs van de installatie, het onderhoud en de verplichte begeleiding het alcoholslot voor veel mensen onhaalbaar maken. Zeker voor beklagden met beperkte financiële draagkracht leidt de sanctie tot onevenredige gevolgen. Een politierechter verwoordde het scherp: "Het alcoholslot is een schitterende sanctie... als je het kunt betalen." Een andere respondent stelde: "Arme mensen kunnen het niet betalen, dus installeren ze het niet. Ze willen het systeem omzeilen en komen zo nog dieper in de problemen." De maatregel wordt door sommigen daarom als klassenspecifiek ervaren: occasionele gebruikers met beperkte middelen worden er harder door getroffen dan veelplegers met meerdere voertuigen of de middelen om alternatieven te vinden. "Het raakt vooral wie toevallig betrapt wordt. Wie écht wil blijven drinken, vindt manieren om het te omzeilen", aldus een van de politierechters. Daarbij benadrukken sommige

bevraagde politierechters dat het alcoholslot juridisch gezien geen verplichte last is zonder alternatief, maar een keuzemaatregel. De veroordeelde kan immers opteren voor een even lange periode van feitelijk rijverbod in plaats van de installatie van een alcoholslot. De minimumduur van het alcoholslot bedraagt één tot drie jaar, of kan levenslang worden opgelegd, waarbij de betrokkene vrij is om voor diezelfde periode volledig af te zien van deelname aan het verkeer. In die zin wordt het alcoholslot door sommige politierechters niet zozeer als een sanctie, maar als een gunst beschouwd: het biedt de mogelijkheid om, onder strikte voorwaarden, te blijven rijden en het dagelijkse leven verder te zetten op een veilige en gecontroleerde manier.

Vanuit dat perspectief plaatsen enkele respondenten ook kanttekeningen bij het argument van de hoge kostprijs. Zij wijzen erop dat mobiliteit, alcoholgebruik en verkeersveiligheid inherent kosten met zich meebrengen, en dat de maatschappelijke en persoonlijke kost van verkeersongevallen vele malen hoger ligt. Het alcoholslot wordt in deze redenering benaderd als een ingrijpende maar verantwoorde maatregel die toelaat verantwoordelijkheid op te nemen, eerder dan als een louter bestraffend instrument.

Het alcoholslot wordt door verschillende bevraagde politierechters aldus erkend als een van de weinige sancties die werkelijk gedragsverandering kan teweegbrengen. Volgens sommigen is het alcoholslot "schitterend" in dossiers waar de beklaagde gemotiveerd is om zijn of haar alcoholgebruik aan te pakken. De combinatie van techniek, begeleiding en controle heeft volgens hen een sterk effect op personen die hun verantwoordelijkheid willen opnemen. Bij veelplegers of ontkennende daders blijkt de effectiviteit daarentegen beperkt, onder meer omdat zij vaker in staat blijken om de maatregel te omzeilen, bijvoorbeeld door het gebruik van andere voertuigen, anderen te laten blazen en creatief om te gaan met de opgelegde maatregelen.

Een bijkomende reden tot weerstand tegen het alcoholslot is het maatschappelijke discours rond alcohol in het verkeer. Verschillende respondenten wijzen op het feit dat alcoholgebruik achter het stuur nog steeds relatief sociaal aanvaard wordt, zeker in vergelijking met drugs. Zoals één rechter het stelde: "De weerstand komt niet alleen van de prijs, maar ook van het maatschappelijk idee dat alcohol achter het stuur tot op bepaalde hoogte normaal is. Dat zegt veel." Een andere rechter wees op het verschil in sociale perceptie ten opzichte van andere strafmaatregelen: "Er hangt echt schaamte rond het alcoholslot bij overtreders. Maar goed, die moeten ze maar overwinnen. We zien het veel te weinig in het straatbeeld."

Een piste die meermaals naar voren komt, is het voorstel om het alcoholslot structureel in voertuigen in te bouwen, bijvoorbeeld in combinatie met overheidsfinanciering. Een politierechter verwoordde het als volgt: "Moi, je suis tout à fait pour qu'on mette ça dans les véhicules. Surtout que chez nous, il y a une réelle banalisation de l'alcool. Enfin, c'est social, c'est : 'on boit un petit verre'. Est-ce que ça va toucher à la liberté ? Il y en a toujours qui vont venir dire ça. Mais bon, on voit aussi les conséquences : tous les accidents, les blessés, les morts... C'est la société qui paye tout ça, au final."

Anderen pleiten voor een meer selectieve en weloverwogen toepassing, bijvoorbeeld als alternatief voor een verval wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid (in geval van alcohol- of drugsafhankelijkheid moet dergelijk verval worden uitgesproken en kan geen alcoholslot worden opgelegd). In dat geval kan het alcoholslot worden opgelegd aan personen die bereid zijn tot gedragsverandering, maar waarvoor een totaal rijverbod te ingrijpend of niet noodzakelijk is. Het alcoholslot wordt dan benaderd als een begeleid en tijdelijk traject, met als doel het herstel van verantwoord rijgedrag.

Tegelijk klinkt er kritiek op de juridische uitwerking van de maatregel. De wettelijke bepalingen zijn volgens sommige bevraagde politierechters te rigide in hun principes, maar tegelijk te vaag in hun toepassing. De mogelijkheid om weg te motiveren is volgens meerdere respondenten essentieel om tot evenwichtige beslissingen te komen, maar creëert tegelijk ruimte voor willekeur en inconsistentie. Sommige rechters geven aan altijd het alcoholslot op te leggen bij weigering om te blazen, "want je krijgt geen prijs om te weigeren", terwijl anderen de weigering net mee in hun weging opnemen als verzachtende omstandigheid omdat er geen enkele zekerheid is over het exacte promillage.

Tot slot wijzen meerdere respondenten op de nood aan grondig empirisch onderzoek naar de toepassing en effectiviteit van het alcoholslot, met bijzondere aandacht voor geografische verschillen, motieven tot wegmotivering en de verhouding tussen kostprijs en impact. Eén rechter vatte het beeld als volgt samen: "Justitie is een verouderde diesel. We zetten er allemaal moderne componenten op, maar daardoor gaat de auto nog niet sneller rijden."

Het alcoholslot wordt door velen beschouwd als een waardevol maar onderbenut instrument binnen het verkeersrecht. Bij correcte toepassing, een gerichte doelgroepselectie en een werkbare kostprijs kan het een van de weinige sancties zijn die echt ingrijpen op recidive. Tegelijk waarschuwen verschillende politierechters

voor de negatieve effecten van disproportioneel of ongenueanceerd gebruik, zeker bij eerste overtredingen of wanneer financiële draagkracht ontbreekt. Opvallend is daarbij dat de meningen over het alcoholslot sterker uiteenlopen dan bij om het even welke andere maatregel, gaande van uitgesproken enthousiasme tot fundamentele scepsis over proportionaliteit, omzeilbaarheid en betaalbaarheid. De maatregel biedt potentieel, maar vergt verfijning, ondersteuning en vooral meer consistentie in de toepassing.

3.2.3.2 Herstelexamens

De herstelexamens, waaronder de medische proeven, worden door veel politierechters erkend als instrumenten met een potentieel sterke impact op gedrag, met name in het kader van rijden onder invloed van alcohol of drugs.¹⁴ De combinatie van een rijverbod, een boete en het opleggen van herstelonderzoeken wordt vaak gezien als een zwaar, maar in principe gerechtvaardigd pakket. Volgens meerdere respondenten zorgt de complexiteit van de procedures, de cumulatieve kostprijs en de tijdsinvestering ervoor dat veel overtreeders een zekere angst ontwikkelen voor deze maatregelen. Dat verhoogt in de ogen van sommige politierechters de effectiviteit van het opleggen ervan.

Tegelijkertijd bestaat er ook kritiek op de inhoudelijke kwaliteit, de betrouwbaarheid en de proportionaliteit van deze examens. Enkele politierechters geven aan weinig geloof te hechten aan de waarde van de huidige herstelexamens zoals die door commerciële instanties worden afgenomen. Zij stellen liever een erkende deskundige aan, die via een uitgebreid verslag een grondigere analyse kan maken van de medische en psychologische geschiktheid van de betrokkene. Anderen geven aan dat ze wel vertrouwen hebben in het principe van de huidige herstelproeven, op voorwaarde dat de uitvoering zorgvuldig en objectief gebeurt. Andere bevroegde politierechters geven aan dat ze zelf weinig zicht hebben op wat de proeven precies inhouden, maar dat het idee om mensen met middelengebruik te confronteren met de gevolgen door middel van herstelonderzoeken op zich als zinvol wordt ervaren.

De praktijkervaring met deze proeven is voor meerdere bevroegde politierechters aanleiding tot frustratie. Een eerste pijnpunt is het gebrek aan transparantie en controle. Rechters geven aan dat er gevallen zijn van urinestalen waarbij fraude mogelijk is, via huisartsen die door hun band met de patiënt een te mild oordeel vellen of herhaaldelijk uitstel geven. Maar ook doordat die afname van het urinestaal gebeurt zonder toezicht of door laboratoria waarvan de kwaliteit niet gestandaardiseerd of onafhankelijk gecontroleerd wordt. Ook wordt de tijdelijke of voorwaardelijke rijgeschiktheid door sommigen als weinig geloofwaardig beschouwd: "of je bent geschikt, of je bent het niet, maar in periodes van 6 maanden geschikt verklaard worden, daar heb ik echt twijfels bij", aldus een van de bevroegde politierechters.

In dossiers waarin er ernstige twijfel bestaat over medische of psychologische rijgeschiktheid, kiezen sommige rechters bewust voor het aanstellen van een onafhankelijke deskundige. Zij benadrukken dat die onderzoeken diepgaander en betrouwbaarder zijn, maar ook duurder en tijdrovender. Zo geven sommige bevroegde politierechters aan dat ze deze kost soms mee in rekening nemen bij de boetebepaling. De onderliggende frustratie klinkt bij meerdere bevroegde politierechters hetzelfde: "Herstelonderzoeken? Dat blijft een pijnpunt. Het is toch bedenkelijk dat mensen gewoon naar hun huisarts mogen."

Een tweede vaak terugkerende bekommernis betreft de manier waarop de zogenaamde gekruiste herhaling van de Wegverkeerswet wordt toegepast, dus wanneer iemand na een definitieve veroordeling binnen de 3 jaar een nieuwe overtreding uit de lijst van zware verkeersinbreuken begaat (een overtreding van de vierde graad, een grove snelheidsovertreding, rijden zonder rijbewijs, vluchtmisdrijf, inbreuken inzake het rijden onder invloed van alcohol of drugs, rijden spijs verval of zonder de vereiste examens af te leggen, het verstoren van radiocommunicatie van de politie, of rijden zonder verzekering). In dat geval moet de rechter de vier herstelproeven opleggen en een minimale periode van 3 maanden vervallenverklaring. Volgens veel politierechters is dit disproportioneel en contraproductief, en laat het geen ruimte voor afweging op maat van het dossier. Verschillende respondenten brengen voorbeelden aan waarin mensen, na enkele relatief beperkte feiten, binnen een periode van enkele jaren meerdere keren tot alle vier herstelexamens worden verplicht.

Zoals een rechter het samenvat: " Les examens, je trouve que c'est très bien. C'est peut-être lourd pour une personne âgée, ou pour des personnes limitées intellectuellement, qui ont déjà mis des années à réussir l'examen. Devoir tout recommencer pour reconduire, ce n'est pas évident. Mais parfois, on demande les quatre

¹⁴ Herstelexamens zijn verplichte medische, psychologische, theoretische en/of praktische proeven die de rechtbank oplegt na een rijverbod, bv. vanwege dronkenschap, drugsgebruik, of andere zware verkeersovertredingen, om te beoordelen of iemand weer rijgeschikt is om het rijbewijs terug te krijgen.

examens un peu trop facilement. Deux excès de vitesse, l'un après l'autre, et on impose les quatre examens ? Je trouve ça ridicule."

Er ontstaat wrevel wanneer herstelonderzoeken worden opgelegd terwijl er inhoudelijk weinig reden toe lijkt. Een voorbeeld dat door meerdere respondenten wordt genoemd, is de automatische toepassing van de herstelexamens bij mensen die hun verzekering vergeten zijn te betalen. De rechter moet dan een zware reeks maatregelen opleggen, zonder discretionaire beoordelingsruimte, wat als "vervelend" en zelfs "onnozel" wordt ervaren. Een politierechter illustreert dit aan de hand van een voorbeeld: "Mensen die slecht zijn in admin. Tja, ze vergeten hun verzekering te betalen, worden gepakt, en het jaar erna, ja, uiteraard zijn ze nog altijd slecht in administratie dus vergeten ze opnieuw te betalen. En dan zitten ze weer voor mij, met een gekruiste herhaling. Volgens artikel 38 § 6 Wegverkeerswet moet ik dan verplicht alle herstelexamens opleggen: theorie, praktijk, medisch en psychologisch. Dat is toch absurd? Je straft administratieve slordigheid alsof het zware verkeerscriminaliteit is. Geen wonder dat mensen gefrustreerd de rechtszaal uitlopen."

Rechters geven aan dat ze deze examens verplicht moeten opleggen, zelfs wanneer iemand ze kort voordien al met succes heeft afgelegd in het kader van een eerdere veroordeling. Dat leidt tot absurde situaties waarbij herhaling niet alleen bestraft wordt, maar ook herstelinspanningen die al geleverd zijn, volledig genegeerd worden: "Quelqu'un vient devant moi, il vient de réussir les quatre examens, mais comme c'était avant mon jugement, il doit les repasser. Je trouve ça ridicule, et je ne suis pas la seule. On est plein à penser comme ça. Parfois, les avocats leur disent : 'Surtout, ne passez pas les examens maintenant, attendez de passer devant le juge, parce que vous devrez de toute façon les refaire.' Donc bien évidemment, ils attendent. Et je comprends ça." Volgens respondenten leidt die starre toepassing ertoe dat mensen net gaan wachten met het afleggen van de examens, omdat ze weten dat het anders dubbel werk is. De maatregel verliest op die manier niet alleen zijn geloofwaardigheid, maar ook zijn motiverend potentieel.

Artikel 42 Wegverkeerswet, dat betrekking heeft op medische ongeschiktheid, roept gelijkaardige vragen op. De meerderheid van de bevroegde politierechters geeft aan niet over de juiste medische expertise te beschikken om op basis van bloedwaarden of medische verslagen te beoordelen of iemand rijgeschikt is. Dit leidt tot rechtsonzekerheid, en tot situaties waarin rechters het gevoel hebben buiten hun rol te treden. Zoals een politierechter stelde: "We mogen ons ook geen God wanen, realiteitszin is belangrijk." Een andere politierechter verwoordde het als volgt: " De regelgeving rond rijgeschiktheid is een ellende. Het is niet aan de rechtbank om dokter te spelen. Wij moeten al die medische waarden interpreteren en gebruiken om een inschatting te maken, en ondertussen rijden ze maar verder onder invloed. Er is echt nood aan een aparte en gespecialiseerde instantie los van de rechter die kan beslissen over de rijgeschiktheid. "

Om deze problemen te ondervangen, pleiten meerdere bevroegde politierechters voor de oprichting van een gespecialiseerd en onafhankelijk bureau voor rijgeschiktheid, naar het voorbeeld van landen als Nederland en Duitsland. Zo'n orgaan zou samengesteld zijn uit deskundigen met medische, psychologische en verkeerskundige achtergrond, en zou op basis van vaste criteria en gestandaardiseerde procedures kunnen oordelen over geschiktheid, zonder tussenkomst van de rechtbank. Daarbij wordt ook gepleit voor het gebruik van uniforme cutoff-waarden, erkende laboratoria, en onmiddellijke doorverwijzing na het vergrijp.

Samenvattend geldt dat herstelexamens potentieel krachtige instrumenten zijn binnen het verkeerssanctiebeleid. Tegelijkertijd kampen zij vandaag met een gebrek aan consistentie, transparantie en medische deskundigheid. De roep om verdere professionalisering en objectivering van deze praktijk wordt dan ook luid en breed gedragen onder de bevroegde politierechters.

3.2.3.3 Verbeurdverklaring

De verbeurdverklaring van het voertuig wordt door verschillende politierechters beschouwd als een bijzonder krachtige sanctie, vooral voor hardleerse bestuurders die ongevoelig lijken voor klassieke boetes of rijverboden. Ze wordt gepercipieerd als een zware, voelbare maatregel die inspeelt op het vermogen om te recidiveren, eerder dan op een louter symbolische straf. Zoals een rechter het verwoordt: " La confiscation du véhicule, c'est une mesure que j'aimerais pouvoir prononcer plus, mais les situations où cela est possible sont extrêmement rares. C'est dommage, car lorsqu'une personne est propriétaire du véhicule utilisé pour commettre l'infraction, la confiscation a tout son sens. C'est l'arme du crime, et elle devrait être retirée. Pour moi, c'est une vraie peine patrimoniale, et une des clés dans le trousseau pour certains profils. "

Deze uitspraak illustreert hoe de verbeurdverklaring niet enkel als straf wordt beschouwd, maar ook als een middel om de herhaling van overtredingen structureel te verhinderen door letterlijk het voertuig – "l'arme du

crime" – uit het verkeer te halen. De preventieve logica hierachter krijgt in verschillende interviews bijval, zeker in dossiers waar bestuurders ondanks meerdere sancties blijven rijden.

Tegelijkertijd wijzen bevroegde politierechters op de grote praktische en juridische beperkingen. De wettelijke voorwaarden waarbinnen verbeurdverklaring vandaag mogelijk is, zijn zeer strikt. In de meeste gevallen kan dit enkel wanneer er sprake is van een niet-verzekerd voertuig en wanneer de overtreder effectief eigenaar is van het voertuig. Precies dat laatste wordt in de praktijk vaak problematisch. Veelplegers blijken goed op de hoogte van de regelgeving en weten hoe ze verbeurdverklaring kunnen omzeilen. Ze maken gebruik van voertuigen die ingeschreven staan op naam van derden, rijden met huurwagens of via buitenlandse constructies, of kiezen doelbewust voor situaties waarin de eigendomsband niet aantoonbaar is. Hierdoor kunnen rechters in de praktijk slechts zelden effectief overgaan tot verbeurdverklaring. Meerdere respondenten spraken over een vijf of tiental gevallen per jaar, en gaven aan dat het meestal enkel wordt toegepast op vraag van het parket.

Sommige politierechters vinden dat dit een gemiste kans is. Zij zien verbeurdverklaring als een maatregel met een groot symbolisch en afschrikkend effect, vooral bij bestuurders die zich structureel aan regels onttrekken en zich weinig aantrekken van boetes of zelfs vrijheidsstraffen. In dat soort gevallen zou het financieel raken van de betrokkene een krachtiger effect kunnen hebben. Zoals een rechter stelde: "Het is absurd dat dit niet makkelijker kan. Als we mensen echt willen raken, moeten we raken waar het pijn doet: in hun portemonnee. De verbeurdverklaring zou daar een uitstekend middel voor kunnen zijn."

Voor sommigen is verbeurdverklaring in die zin vooral een symbolische sanctie: niet noodzakelijk om te straffen, maar wel om het ongewenste gedrag tastbaar en voelbaar te ontmoedigen. Voor bepaalde profielen raakt de inbeslagname bovendien niet alleen aan hun vervoersmiddel, maar ook aan hun status en identiteit. Een rechter vergeleek het met het afnemen van een speeltuig: "Het is hun speelgoed hé die auto, zoals het speelgoed van een kind afpakken. Als je het niet afpakt, leert het niks. Maar het probleem is: het is vaak gewoon te moeilijk om het af te pakken. "

Anderzijds leeft er bij enkele van de bevroegde politierechters ook bezorgdheid over de potentiële neveneffecten van verbeurdverklaring. In sommige gevallen raakt de maatregel niet alleen de overtreder, maar ook diens gezin of andere regelmatige gebruikers van het voertuig. Zeker in regio's met beperkte mobiliteitsopties kan het verlies van een voertuig een disproportionele impact hebben op het dagelijkse leven van anderen. Rechters geven aan dat ze met deze gevolgen rekening trachten te houden, maar dat dit binnen het strikte wettelijke kader niet altijd evident is.

Tot slot komt ook de vraag naar de verhouding tussen de kostprijs en de effectieve opbrengst van de maatregel aan bod. Sommige voertuigen die in aanmerking komen voor verbeurdverklaring zijn van lage waarde of in slechte staat, wat leidt tot de vaststelling dat de uitvoering van de maatregel in bepaalde gevallen meer kost dan oplevert. Toch blijft de symbolische waarde voor veel politierechters overeind.

De verbeurdverklaring wordt in de praktijk door velen dus erkend als een krachtige, maar onderbenutte sanctie. De toepassing ervan is sterk gelimiteerd door juridische randvoorwaarden, wat in de ogen van meerdere bevroegde politierechters als problematisch wordt ervaren. Er klinkt een duidelijke vraag naar wetgevende hervorming die het mogelijk zou maken om de verbeurdverklaring in meer gevallen te overwegen, zonder evenwel de proportionaliteit uit het oog te verliezen. Hoewel niemand de maatregel als dé oplossing voor recidive ziet, beschouwen veel rechters ze wel als een belangrijk onderdeel van het bredere pakket aan straffen om gedrag te beïnvloeden en de samenleving te beschermen.

3.2.4 Transversale thema's

Naast de bevindingen die specifiek verbonden zijn aan de onderscheiden categorieën van sancties, kwamen tijdens de analyse ook een aantal transversale thema's naar voren. Deze inzichten overstijgen de indeling in klassieke, alternatieve en herstelgerichte sancties en hebben betrekking op meer algemene kwesties rond de effectiviteit, uitvoering en maatschappelijke betekenis van sancties. In wat volgt worden drie van deze thema's uitgediept: (1) de relatie tussen strengheid en effectiviteit, (2) de beperkte transparantie in de uitvoering van straffen, en (3) de pedagogische rol die politierechters zichzelf toeschrijven in het bredere verkeersdomein.

3.2.4.1 Effectiviteit is niet gelijk aan strengheid

Een van de meest terugkerende inzichten bij respondenten is dat strengheid niet automatisch leidt tot effectiviteit. "We moeten niet strenger straffen. We moeten sneller en doeltreffender straffen. Als het pas

maanden later komt, is het effect nul.”, aldus een politierechter. Hoewel sommige sancties als streng worden gepercipieerd, zoals de gevangenisstraf, betekent dit niet dat ze ook daadwerkelijk het gewenste resultaat opleveren. Rechters benadrukken dat een te strenge of te late sanctie zelfs contraproductief kan zijn: overtreders kunnen zich verzetten, in beroep gaan of de straf simpelweg negeren. “Een straf moet voelbaar zijn, maar niet iemand verpletteren,” aldus een van de politierechters die werden geïnterviewd. Hierin geven sommige van de bevraagde politierechters aan een evolutie te hebben doorgemaakt. In het begin van hun carrière waren ze strenger en gingen ze zwaarder straffen, maar door de ervaring veranderde de perceptie op de effectiviteit van strenge straffen: “Als politierechter sta je eerste lijn, je ziet hoe zwaar de verkeersproblematiek is, zelfs bij kleine inbreuken. Je leert door ervaring hoe je die problematiek moet aanpakken. Je leert aandacht te hebben voor andere omstandigheden die mensen ertoe brengen om bepaald gedrag te stellen in het verkeer. Strenge straffen zijn soms gemakkelijk, maar dat heeft niet zo veel effect, dat leer je snel.”

Volgens de meeste respondenten hangt effectiviteit vooral af van vier factoren: (1) de snelheid waarmee de sanctie wordt uitgevoerd, (2) de directe impact of ‘voelbaarheid’ ervan in het dagelijks leven, dus het bestraffende element, (3) het bewustmakend vermogen van de maatregel, en (4) de mate waarin de sanctie daadwerkelijk wordt opgevolgd. Ontbreekt een of meer van deze elementen, dan verliest een sanctie vaak haar kracht, ongeacht de zwaarte ervan. Zo wordt een werkstraf als weinig effectief ervaren wanneer deze pas jaren na het voorval wordt uitgevoerd, en wordt het alcoholslot als minder impactvol gezien wanneer het financieel alleen haalbaar is voor de beter bedeedden.

Bijna alle geïnterviewde rechters en justitieassistenten benadrukken het belang van tijdige en zichtbare bestraffing. De huidige doorlooptijd van dossiers wordt als te lang ervaren. Soms verstrijken er maanden, zelfs jaren tussen het delict en de sanctie. Hierdoor verliest de straf haar signaalfunctie en wordt de link tussen gedrag en gevolg onduidelijk. Snellere bestraffing wordt gezien als cruciaal voor gedragsbeïnvloeding, zeker bij verkeersfeiten waarbij onmiddellijke correctie belangrijk is. Dit blijkt een groot pijnpunt te zijn in de huidige werking dat door alle bevraagde politierechters en justitieassistenten werd aangehaald.

“La sanction, pour être utile, doit être désagréable. Ce doivent être des sanctions qui sont à la fois embêtantes pour la personne, qui lui fassent comprendre la gravité des faits, et qui la dissuadent de recommencer. Mais aussi, qui servent à dissuader les spectateurs présents pendant l’audience. Si tout cela est réussi, c’est bon.” aldus een bevraagde politierechter.

Dat sancties weinig effect hebben wanneer zij niet direct voelbaar of urgent zijn, blijkt bij uiteenlopende maatregelen, van geldboete tot rijverbod en gevangenisstraf. Het gaat dus niet om toevallige bedenkingen bij één sanctie, maar om een patroon dat doorheen het hele systeem zichtbaar wordt: niet de zwaarte van de straf op zich maakt het verschil, maar de manier waarop ze in het leven van de betrokkene aankomt en wordt opgevolgd.

3.2.4.2 De ‘black box’ van de strafuitvoering

Een ander breed gedeeld pijnpunt onder respondenten is het gebrek aan zicht op de effectieve uitvoering van uitgesproken straffen. Politierechters geven aan vaak niet te weten of boetes wel degelijk zijn betaald, werkstraffen correct zijn uitgevoerd of opgelegde rijverboden effectief zijn uitgevoerd. De zitting wordt door hen ervaren als het eindpunt van hun zicht op een dossier: “We spreken het vonnis uit, maar daarna is het een zwart gat.”

Ook het parket wordt in dit verband geregeld omschreven als een gesloten circuit. Veel beslissingen die na de uitspraak volgen, zoals de uitvoering van een straf of de toepassing van een minnelijke schikking, verlopen volgens de respondenten zonder overleg of terugkoppeling naar de politierechters. Het gebrek aan transparantie en feedback tussen de verschillende schakels van de keten wordt daardoor als een fundamenteel gemis gezien.

Deze informatiekloof heeft meerdere gevolgen. Ze ondermijnt niet alleen het vertrouwen van politierechters in hun eigen werk, maar bemoeilijkt ook belangrijke beslissingen tijdens nieuwe zaken. Zo is het vaak onduidelijk of een beklagde nog lopende dossiers heeft of eerder al maatregelen opgelegd kreeg die al dan niet uitgevoerd zijn (voor zover ze niet staan vermeld in het strafregister). Zonder toegang tot die informatie moeten rechters in zekere zin oordelen in het duister.

Daarnaast wijzen respondenten op de veroudering van de informatiesystemen binnen justitie. Mankementen in databanken en beperkte toegang tot digitale tools zorgen ervoor dat cruciale informatie niet altijd

beschikbaar of betrouwbaar is. Een politierechter opperde daarom het idee van een globaal, digitaal strafdossier, naar analogie met het globaal medisch dossier, dat politierechters structureel inzicht zou geven in wat er vóór, tijdens en na de zitting met een beklagde gebeurt.

Het ontbreken van rigoureuze opvolging van straffen wordt door sommige rechters ook rechtstreeks gelinkt aan een verhoogd risico op recidive. Zoals één politierechter het formuleerde: "Als justitie er niet in slaagt om de uitvoering van de straffen te doen gebeuren, het falen in het uitvoeringsbeleid, dat draagt ook bij tot recidive." Het probleem wordt dus niet enkel als administratief mankement gezien, maar als een structurele zwakte die het hele sanctiesysteem minder geloofwaardig maakt.

Ook justitieassistenten signaleren belangrijke knelpunten. Zij missen soms inzicht in de achtergrond van een dossier of in de intentie die aan een rechterlijke beslissing ten grondslag ligt, wat hun begeleidingsopdracht bemoeilijkt. Bovendien krijgen zij vaak geen terugkoppeling over niet-uitgevoerde maatregelen, waardoor ook hun werk aan effectiviteit inboet. Volgens meerdere respondenten zou structurele intervisie, wederzijdse afstemming en een betere informatiedeling niet alleen de samenwerking verbeteren, maar ook het vertrouwen in de opgelegde sancties en hun effectiviteit versterken.

Tegelijk wijzen sommige justitieassistenten op positieve praktijken. In bepaalde arrondissementen verloopt de samenwerking met het parket en politierechtbank vlot en doelgericht, vooral wanneer er ruimte is voor gezamenlijke inschattingen over de geschiktheid van alternatieve maatregelen. Zulke overlegmomenten maken volgens hen echt maatwerk mogelijk, bijvoorbeeld door aangepaste doorverwijzingen op basis van achtergrond of motivatie van de betrokkene.

3.2.4.3 De politierechter als onderwijzer

In meerdere interviews wordt benadrukt dat verkeerssancties niet louter een juridische ingreep zijn, maar ook een maatschappelijke dimensie hebben. Rechters beschrijven verkeer als een sociaal contract dat door iedereen in stand gehouden moet worden. Wanneer burgers dit contract schenden, is het niet voldoende om enkel een straf op te leggen: ook bewustmaking en educatie zijn volgens velen essentieel.

Meerdere politierechters signaleren dat in de samenleving een gebrek aan risicobesef lijkt te heersen. Alcoholgebruik achter het stuur, rijden onder invloed van drugs en het gebruik van smartphone achter het stuur worden genoemd als voorbeelden van genormaliseerd gedrag dat verkeersveiligheid ondermijnt. In die context krijgt de politierechter tijdens de zitting een uitgesproken pedagogische rol: "Wij moeten tijdens de zitting uitleggen waarom iemand wordt gestraft. Anders begrijpen mensen het niet en verandert er niets."

Voor veel politierechters is sanctionering méér dan een juridische daad: het is een moment om verantwoordelijkheid en inzicht te creëren. Zij geven aan bewust tijd te investeren in het uitleggen van de straf en het achterliggende waarom, omdat ze geloven dat dit recidive helpt voorkomen. Verschillende politierechters zien dit educatieve moment als een kernonderdeel van hun taak: door uitleg te geven en te tonen dat er geluisterd wordt, kan de opgelegde maatregel betekenisvoller en dus effectiever worden.

Tegelijkertijd wijzen respondenten op de grenzen van die rol. Enerzijds door de veelheid aan dossiers die ze tijdens een zitting moeten behandelen en dus het toenemende tempo. Anderzijds is een politierechter geen hulpverlener of opvoeder, en kan die diepere structurele problemen, zoals verslaving, armoede of hardnekkige gedragsstoornissen, niet in zijn eentje oplossen. Zoals een magistraat het formuleerde: "Ik probeer een gesprek te hebben met de mensen tijdens zitting, maar van sommige mensen glijdt de hoorzitting af als water van een eend."

De meeste bevraagde politierechters benadrukken daarom dat de pedagogische rol enkel effectief kan zijn wanneer zij ondersteund wordt door betere samenwerking binnen de keten. Een gedeeld inzicht in het doel en de effecten van sancties, en duidelijke terugkoppeling tussen rechters, parket en justitieassistenten, zijn ook volgens de bevraagde politierechters noodzakelijk om de educatieve dimensie van sanctionering maar ook de effectiviteit ervan te versterken.

Daarnaast komt in dit verband ook het belang van de media naar voren. Verschillende respondenten waarderen de rol van media-aandacht bij ernstige verkeersongevallen: hierdoor ontstaat meer maatschappelijk bewustzijn rond verkeersveiligheid. Zoals een politierechter het samenvatte: "De media-aandacht maakt mensen bewust. Dat is positief. Vroeger was het verkeer het sneue broertje van het parket. Nu is het een hot item, er is veel aandacht voor." Toch wordt ook gewezen op de keerzijde. De sterke mediafocus kan leiden tot extra druk en maakt een sereen debat soms moeilijker. Bovendien wordt de media zelf ook verantwoordelijkheid toegedicht in het proces van normalisering: door in populaire programma's regelmatig

alcoholgebruik in beeld te brengen, zouden zij risicovol gedrag impliciet legitimeren. Enkele bevroegde politierechters pleiten er daarom voor dat media ook actiever bijdragen aan een cultuur van verkeersveiligheid.

Naast hun eigen rol tijdens de zitting benadrukken meerdere respondenten dat er structurele, brede maatschappelijke sensibilisering nodig is. De rechterlijke tussenkomst is in hun ogen vaak een laatste vangnet: "Als politierechter rijd je met de vuilkar rond. Wij lossen het op als er iets fout is gegaan in het verkeer. Veel belangrijker is sensibilisering om asociaal, verkeersonveilig gedrag veel vroeger af te leren."

Alcoholgebruik, smartphonegebruik achter het stuur en een dalend risicobesef zijn volgens hen trends die alleen via maatschappelijke campagnes en educatie op scholen duurzaam kunnen worden aangepakt. In die bredere context is de politierechter slechts één schakel in een groter preventief systeem.

Zoals een magistraat het kernachtig samenvat: "Verkeerseducatie is enorm belangrijk. De burger moet erop gewezen worden dat ze niet enkel rechten maar ook plichten hebben in het verkeer. We moeten het belang van verkeersveiligheid blijven herhalen. Mensen beseffen onvoldoende dat het een loterij is, en dat hen zelf ook elk moment iets zou kunnen overkomen in het verkeer."

3.2.4.4 Maatwerk versus rechtsgelijkheid

De meeste politierechters benadrukken dat zij over voldoende discretionaire ruimte beschikken voor hun beslissingen. Zij beschouwen zichzelf als deskundigen die, op basis van hun ervaring en het volledige beeld dat zij tijdens de zitting krijgen, in staat zijn om sancties af te stemmen op de concrete situatie van de overtreder. Maatwerk wordt dan ook niet als willekeur maar als een kernaspect van hun professionaliteit gezien. Zoals een bevroegde politierechter het uitdrukte: "De context is belangrijker dan het feit op zich."

Dat maatwerk is volgens hen noodzakelijk omdat verkeersrecht bij uitstek contextgevoelig is. De impact van een sanctie hangt vaak meer af van de persoon en diens omstandigheden dan van de aard van de overtreding. Het verschil tussen iemand die voor de eerste keer betrapt wordt op alcoholgebruik en iemand die al meerdere veroordelingen heeft opgelopen, of tussen een jongere en een oudere bestuurder, kan bepalend zijn voor de effectiviteit van de sanctie. Een andere magistraat formuleerde het zo: "We moeten gelijke gevallen gelijk behandelen, maar geen twee mensen zijn gelijk."

Tegelijkertijd wordt erkend dat dit streven naar maatwerk spanningen oproept, zowel in de praktijk als in het bredere rechtsstatelijke kader. Rechters wijzen erop dat de hoge werkdruk en de toenemende standaardisering van procedures het risico met zich meebrengen dat er "bandwerk" ontstaat: vaste pakketten van maatregelen die automatisch worden opgelegd zonder dat de individuele omstandigheden nog voldoende worden meegewogen. Die uniformisering staat volgens hen haaks op de overtuiging dat differentiatie essentieel is voor de geloofwaardigheid én de effectiviteit van verkeerssancties.

Daarnaast ervaren politierechters ook juridische beperkingen die hun discretionaire ruimte ondermijnen. Een vaak genoemd voorbeeld is artikel 38 §6 van de Wegverkeerswet (gekruiste herhaling of recidive), dat hen verplicht om een bepaalde sanctie op te leggen, ook wanneer die volgens hun professionele oordeel niet passend is. Een respondent vatte dit samen als: "Je moet iets opleggen, zelfs als het niet past." Zulke verplichtingen worden gezien als een uitholling van hun rol als beoordelaars die oog hebben voor de specifieke context. Maar ook informatiebeperkingen zoals het gebrek aan informatie over de financiële situatie van een verkeersovertreder bemoeilijken politierechters om hun boetes op maat van de overtreder af te stemmen.

De spanning tussen maatwerk en rechtsgelijkheid manifesteert zich bovendien niet enkel binnen één rechtszaal, maar ook tussen verschillende arrondissementen. Uit de analyse blijkt dat er in de praktijk soms aanzienlijke verschillen bestaan in hoe rechters bepaalde feiten bestraffen of welke alternatieve maatregelen zij geschikt achten. Die variatie wordt deels aanvaard als onvermijdelijk gevolg van discretionaire ruimte, maar roept tegelijk vragen op over de gelijkheid van burgers voor de wet. Ook justitieassistenten signaleren dit spanningsveld. Zij geven aan dat hun begeleiding effectiever is wanneer zij inspraak krijgen in de afstemming van maatregelen op de persoon, maar dat te strikte standaardisering hun werk bemoeilijkt. Tegelijk ervaren zij dat verschillen in aanpak tussen rechters of regio's de voorspelbaarheid van het systeem kunnen ondergraven.

De balans tussen rechtvaardige differentiatie en gelijke behandeling blijkt dus delicaat en structureel. Enerzijds zien politierechters en justitieassistenten maatwerk als een noodzakelijke voorwaarde voor effectiviteit, anderzijds erkennen zij dat een te grote variatie in uitkomsten afbreuk kan doen aan de perceptie van rechtsgelijkheid. Het spanningsveld blijft daarmee een fundamentele uitdaging voor het verkeersrecht.

3.2.5 (Beleids)aanbevelingen door respondenten

Tijdens de interviews met politierechters en justitieassistenten werden een aantal concrete (beleids)aanbevelingen geformuleerd die het huidige sanctiebeleid kunnen versterken. Doorheen het rapport kwamen sommige van deze aanbevelingen reeds aan bod; hieronder worden ze gebundeld en systematisch weergegeven. Hoewel deze voorstellen expliciet door de bevroegde respondenten werden geformuleerd, onderschrijven wij als onderzoekers de inhoud en draagwijdte ervan. De aanbevelingen sluiten nauw aan bij de empirische bevindingen van deze studie en worden door ons beschouwd als rechtstreeks voortvloeiend uit de analyse van het verzamelde onderzoeksmateriaal. Ze overstijgen louter operationele suggesties en bevatten structurele inzichten in de knelpunten waarmee de praktijk vandaag geconfronteerd wordt. In die zin kunnen de onderstaande aanbevelingen niet alleen worden gelezen als reflecties vanuit het werkveld, maar ook als de beleidsaanbevelingen van deze studie, gericht op meer effectiviteit, rechtvaardigheid en uitvoerbaarheid in de verkeerssanctionering.

1. Onderzoek de mogelijkheid tot preventieve inzet van educatie

Enkele respondenten pleiten voor een vroegere inzet van bewustmakende vorming, nog vóór er sprake is van een eerste zware overtreding. Denk aan de integratie van onderdelen rond alcoholgebruik, afleiding of verkeersagressie in het rijopleidingsprogramma maar ook in middelbare scholen in de basisopleiding. Zo'n preventieve benadering kan volgens de bevroegde politierechters bijdragen tot risicoreductie bij jonge of kwetsbare bestuurders. Hierbij werd ook benadrukt dat deze preventie meertalig en afgestemd moet zijn op diverse doelgroepen, zodat ze iedereen op een begrijpelijke en relevante manier bereikt.

2. Verkort de tijd tussen overtreding en uitvoering van sancties

Respondenten pleiten voor een drastische verkorting van de doorlooptijd tussen het moment van de overtreding en de uitvoering van de sanctie. Vormingen of werkstraffen die pas jaren na de feiten plaatsvinden, verliezen volgens hen hun potentieel voor gedragsverandering.

3. Versterk de bestaande sanctievormen in plaats van nieuwe te creëren

Er bestaat bij verschillende respondenten twijfel tegenover het steeds uitbreiden van het sanctieaanbod. Niet de maatregel op zich, maar de uitvoering en de opvolging ervan zijn volgens hen het echte knelpunt. In plaats van te investeren in nieuwe alternatieven, vragen zij om bestaande maatregelen, zoals werkstraffen, vormingen en alcoholslot, robuuster te maken, met voldoende begeleiding, middelen en realistische randvoorwaarden.

4. Verruim het thematisch bereik van gedragstrainingen

Zowel politierechters als justitieassistenten signaleren een te beperkt aanbod aan educatieve maatregelen. Voor gedragingen zoals smartphone-gebruik achter het stuur of agressief rijgedrag bestaat momenteel geen specifiek vormingsaanbod. Ook een meer algemene training rond burgerzin werd genoemd als waardevolle aanvulling op het bestaande arsenaal. Verschillende respondenten pleiten daarom voor de ontwikkeling van meer gerichte modules die inspelen op concrete risicogedragingen waarmee zij in de praktijk worden geconfronteerd. Daarnaast werd benadrukt dat het aanbieden van deze vormingen in andere talen dan Nederlands en Frans een belangrijke stap zou zijn om het bereik en de toegankelijkheid ervan te vergroten.

5. Maak het sanctioneringssysteem structureel taaltoegankelijk

Daarop aansluitend werd opgemerkt dat er momenteel geen systematisch meertalig aanbod voor educatieve maatregelen bestaat. Vooral Engelstalige cursussen ontbreken, wat de uitvoering van sancties bij buitenlandse of anderstalige bestuurders bemoeilijkt. Justitieassistenten signaleren dat dit niet enkel het bereiken van doelgroepen hindert, maar in sommige gevallen leidt tot het niet uitvoeren van sancties. Meertalige of digitale modules worden voorgesteld als noodzakelijke aanvulling op het huidige aanbod.

6. Verbeter de samenwerking en informatiedeling binnen de justitiële keten

Er is volgens meerdere actoren een fundamenteel gebrek aan overleg en transparantie tussen de verschillende schakels van de keten. Justitieassistenten geven aan dat ze weinig zicht hebben op de motieven achter bepaalde uitspraken, terwijl politierechters aangeven niet te weten wat er van hun vonnis terecht komt. Quasi alle respondenten pleiten voor structureel overleg, gedeelde doelstellingen en duidelijkere communicatielijnen tussen magistratuur, parket, uitvoerders en vormingsinstanties.

7. Richt een onafhankelijk bureau voor rijgeschiktheid op

Bij dossiers met een complexe medische of psychische problematiek bestaat er grote onzekerheid over de beoordeling van rijongeschiktheid. Rechters geven aan zich ongemakkelijk te voelen bij het maken van medische inschattingen waarvoor zij onvoldoende onderlegd zijn. Een gespecialiseerd, multidisciplinair bureau, vergelijkbaar met het model van de wetsgeneeskunde, wordt als noodzakelijk beschouwd om uniforme, wetenschappelijk onderbouwde beslissingen te garanderen.

8. Ontwikkel een globaal juridisch dossier per overtreder

Het huidige informatiesysteem laat slechts gefragmenteerde beoordeling toe: medische gegevens, justitiële voorgeschiedenis en psychosociale informatie zijn verspreid over verschillende diensten. Respondenten pleiten voor de ontwikkeling van een geïntegreerd dossier waarin deze elementen samenkomen. Dit zou niet alleen de rechterlijke afweging verbeteren, maar ook de samenwerking tussen actoren vereenvoudigen.

9. Uitbreiding van de mogelijkheden tot verbeurdverklaring en inbeslagname

Bij bepaalde risicogedragingen, zoals herhaaldelijk smartphone-gebruik achter het stuur, wordt de mogelijkheid tot verbeurdverklaring als potentieel gedragssturend instrument genoemd. Enkele respondenten stellen voor om ook smartphones of andere relevante voorwerpen onder bepaalde voorwaarden te kunnen verbeurdverklaren. Het wettelijk kader biedt hiervoor vandaag onvoldoende ruimte, terwijl het symbolisch en praktisch effect aanzienlijk zou kunnen zijn.

10. Herziening van de gekruiste recidivewetgeving

Politierechters uitten herhaaldelijk kritiek op artikel 38 §6 van de Wegverkeerswet, dat hen verplicht om bij gekruiste recidive een bepaalde sanctie op te leggen, ook wanneer die volgens hun professionele oordeel niet passend is. Deze automatische koppeling tussen feiten en sancties wordt ervaren als een inperking van hun discretionaire ruimte en als een obstakel voor proportioneel maatwerk. Respondenten pleiten daarom voor een herziening van dit wettelijk kader, waarbij meer ruimte wordt geboden om de concrete context, de motivatie van de beklagde en het bredere doel van gedragsverandering mee in overweging te nemen.

4 Discussie

Dit hoofdstuk bespreekt de onderzoeksbevindingen in het licht van de bestaande literatuur over verkeerssancties. Het doel is hier om de resultaten te duiden en te verklaren: hoe verhouden de vaststellingen uit de praktijk zich tot wat eerder onderzoek aantoonde over effectiviteit? Door theorie en praktijk met elkaar te confronteren wordt zichtbaar onder welke voorwaarden sancties werkelijk effect hebben, en waar spanningen of beperkingen optreden in hun toepassing. De discussie vormt daarmee de overgang van empirische analyse naar aanbevelingsgerichte conclusies.

Uit de internationale literatuur blijkt dat rijverbod een van de meest effectieve sancties is tegen gevaarlijk rijgedrag, vooral bij rijden onder invloed en overdreven snelheid. Het intrekken van het rijbewijs biedt zowel een direct veiligheidsvoordeel als een afschrikkend effect (McKnight & Voas, 1991). Studies tonen aanzienlijke dalingen in alcoholgerelateerde ongevallen en recidive, waarbij rijverbod vaak effectiever blijkt dan geldboetes of educatieve programma's (Nichols & Ross, 1990; DeJong & Hingson, 1998; Masten & Peck, 2004; Wagenaar & Maldonado-Molina, 2007). Ook bij snelheidsovertredingen is het rijverbod een krachtig instrument (DeYoung et al., 1997; Gehrsitz, 2017; Imberger et al., 2019).

Dit wordt echter ook genuanceerd in ander onderzoek. De duur van het rijverbod blijkt bepalend voor de effectiviteit (Fell & Scherer, 2017; Kim et al., 2011), terwijl langdurige rijverboden negatieve sociale of economische gevolgen kunnen hebben, zoals werkverlies of isolatie (Ross & Gonzales, 1988; Wells-Parker & Cosby, 1987). Bovendien vermindert de effectiviteit sterk wanneer bestuurders blijven rijden ondanks het verbod (Watson, 2004).

De empirische bevindingen van dit onderzoek sluiten hierbij aan. Politierechters beschouwen het rijverbod als een zichtbare en voelbare sanctie met grote impact, maar benadrukken het belang van proportionaliteit. Sommigen houden rekening met de beroepssituatie van de beklaagde via een beperkt of uitgesteld rijverbod, terwijl anderen vinden dat beroepschauffeurs juist een grotere verantwoordelijkheid dragen. Tegelijk leeft de bezorgdheid dat zware of langdurige rijverboden contraproductief kunnen zijn wanneer overtreeders blijven rijden zonder rijbewijs. Politierechters omschrijven het rijverbod dan ook als een krachtig maar delicaat instrument, waarvan de effectiviteit afhangt van de duur, de naleving en de afstemming op de individuele context.

De wetenschappelijke literatuur toont dat de positieve effecten van verkeersboetes op het voorkomen en terugdringen van rijden onder invloed niet vanzelfsprekend zijn (Chaloupka et al., 1993; Chang & Yeh, 2004; Mann et al., 1991; Ross, 1984; Yu & Williford, 1995). Sommige studies wijzen op kortetermijneffecten, zoals een tijdelijke daling van alcoholgerelateerde ongevallen na boeteverhogingen (Chang & Yeh, 2004; Stout et al., 2000), maar het afschrikkend effect blijkt vaak beperkt. De effectiviteit hangt samen met factoren zoals leeftijd, verslavingsproblematiek en de combinatie met andere maatregelen, bijvoorbeeld rijverbod (Boets et al., 2008; Delannoy et al., 2021).

De bevindingen van dit onderzoek sluiten hierbij aan. Politierechters ervaren dat geldboetes een beperkte gedragsveranderende impact hebben. Ze worden vaak niet geïnd, zeker bij jongeren of veelplegers, en kunnen disproportioneel zwaar wegen op sociaal kwetsbare groepen. Verschillende politierechters merken bovendien op dat bestuurders de boete dikwijls gewoon betalen zonder zich bewust te worden van de ernst van hun gedrag. Waar de boete vooral financieel afstraft, lijkt haar pedagogische waarde, aldus onze bevroegde respondenten, gering.

In de literatuur wordt de autonome werkstraf beschouwd als een waardevolle en legitieme gemeenschapsgerichte sanctie, vooral bij verkeersovertredingen (Beyens, 2010; Delannoy & De Greef, 2024). Ze combineert elementen van bestraffing, herstel en re-integratie en wordt vaak gezien als een zinvol alternatief voor korte gevangenisstraffen of geldboetes. Tegelijk wijst onderzoek op structurele knelpunten in de uitvoering: beperkte plaatsingsmogelijkheden, trage opvolging en een tekort aan begeleiding kunnen de effectiviteit en legitimiteit van de werkstraf ondermijnen (Delannoy & De Greef, 2024).

Onze empirische bevindingen bevestigen dit beeld. Zowel politierechters als justitieassistenten signaleren een groeiende kloof tussen rechterlijke beslissingen en de uitvoeringscapaciteit. Zonder betere afstemming, meer flexibiliteit in de werkplaatsen waar de straf wordt uitgevoerd en versterkte opvolging dreigt de werkstraf haar geloofwaardigheid als constructief en proportioneel alternatief te verliezen.

Zowel de literatuur als onze onderzoeksresultaten wijzen op het potentieel van gedragstrainingen om verkeersgedrag duurzaam te beïnvloeden. Educatieve programma's kunnen bijdragen tot bewustwording en

recidivevermindering, vooral wanneer ze rehabilitatieve elementen bevatten en concreet gedrag aanspreken (Wells-Parker et al., 1995; Bakker et al., 2000; Kluppels et al., 2021). In dezelfde lijn beschouwen politierechters de gedragstraining als een zinvolle aanvulling op meer voelbare sancties zoals het rijverbod.

De meerwaarde lijkt vooral aanwezig bij overtreders die openstaan voor gedragsverandering. Rechters benadrukken dan ook het belang van motivatie bij de beklaagde, terwijl een beperkte uitvoeringscapaciteit en wachttijden de effectiviteit kunnen temperen. Al met al wordt de gedragstraining gezien als een maatregel met potentieel, mits ze tijdig, op maat en met voldoende opvolging wordt toegepast.

Het alcoholslot wordt in de literatuur beschouwd als een van de meest doeltreffende technische maatregelen om rijden onder invloed te voorkomen, met aantoonbare effecten op recidive en verkeersveiligheid (Beirness, 2011; Fell, 2014; Boets et al., 2008). Ook politierechters erkennen het potentieel van deze maatregel: het alcoholslot voorkomt concreet dat bestuurders onder invloed rijden en biedt een duidelijk controleerbaar veiligheidsvoordeel.

Toch blijft de toepassing in de praktijk redelijk beperkt. De bevroegde politierechters verwijzen naar de hoge kostprijs, de administratieve complexiteit en de wettelijke uitzonderingsmogelijkheden als belangrijkste drempels. Sommigen uiten bovendien twijfels over de proportionaliteit van de maatregel in minder ernstige gevallen. Daardoor wordt het alcoholslot, ondanks zijn bewezen effectiviteit, vooral gezien als een krachtig maar moeilijk implementeerbaar instrument, waarvan het succes sterk afhangt van uitvoerbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Cijfers laten wel zien dat het aantal installaties van alcoholsloten en opgestarte omkaderingsprogramma's (die duurzame gedragsverandering beogen) jaar na jaar stijgen, dus deze veiligheidsmaatregel heeft potentieel, en België wordt in Europa ook aanzien als een rolmodel voor de wetgeving inzake het alcoholslot.

Een van de meest opvallende inzichten uit onze bevraging is dat strengheid niet gelijkstaat aan effectiviteit. Politierechters benadrukken dat vooral de snelheid en zekerheid van de sanctie bepalend zijn voor haar impact. Deze vaststelling sluit aan bij internationale literatuur die aantoont dat het afschrikkend effect van straffen voornamelijk afhangt van de waarschijnlijkheid en de nabijheid van de bestraffing, eerder dan van de zwaarte ervan (Ross, 1984; Homel, 1988; Watson, 2004). Hoewel maatregelen als korte gevangenisstraffen als streng worden ervaren, blijken ze niet noodzakelijk doeltreffender. Integendeel, te zware of laattijdige sancties kunnen contraproductief werken: overtreders verzetten zich, gaan in beroep of negeren de straf. Het ontbreken van een consequente opvolging van uitgesproken straffen wordt door verschillende respondenten rechtstreeks gelinkt aan een verhoogd risico op herhaling.

Deze vaststelling sluit aan bij eerdere analyses van Robert et al. (2015; 2019), die wijzen op het gebrek aan betrouwbare en systematisch beschikbare gegevens over recidive in België, en op de beperkte mogelijkheden om de uitvoering van sancties op te volgen. Ook in de recente haalbaarheidsstudie naar een verkeersrecidivemonitor wordt benadrukt dat het tekort aan geïntegreerde opvolgingsdata de evaluatie van sancties bemoeilijkt en de effectiviteit van het beleid ondermijnt (De Roeck & Verwee, 2024). Het probleem wordt door de bevroegde respondenten dan ook niet enkel als een administratieve tekortkoming gezien, maar als een structurele zwakte die de geloofwaardigheid en preventieve werking van het sanctiestelsel aantast.

5 Conclusies

Deze studie toont aan dat de gepercipieerde effectiviteit van verkeerssancties volgens de bevroegde politierechters en justitieassistenten niet samenhangt met de zwaarte van de straf, maar met drie fundamentele voorwaarden: de tijdige uitvoering van de sanctie, de voelbare impact ervan en de opvolging. Een sanctie wordt pas als effectief beschouwd wanneer zij kort na de overtreding wordt opgelegd, merkbaar ingrijpt in het dagelijkse leven van de overtreder en grondig wordt opgevolgd en/of begeleid door de betrokken instanties. Binnen dat kader beoordelen politierechters de verschillende sanctietypes elk op hun eigen merites.

De onmiddellijke inning of geldboete blijft het meest toegepaste instrument, maar haar afschrikkende waarde is volgens de bevroegden beperkt. Bij jongeren wordt de impact vaak afgezwakt doordat ouders de boete betalen, terwijl ze bij financieel kwetsbare bestuurders net tot bijkomende schulden en wantrouwen in het systeem kan leiden. De gevangenisstraf wordt door quasi alle bevroegde politierechters als laatste redmiddel, ultimum remedium, beschouwd, en wordt vooral toegepast voor hardleerse veelplegers. Ze heeft volgens de meeste rechters weinig corrigerend effect en kan zelfs een contraproductief effect hebben. Anderzijds wordt door sommigen toch ook in het schokeffect van een detentie geloofd, mits de opgelegde straf dan effectief wordt uitgevoerd. Het rijverbod daarentegen wordt gezien als een sanctie met een sterke signaalwaarde en hoge mate van voelbaarheid, omdat het rechtstreeks raakt aan de dagelijkse autonomie van overtreeders. Tegelijk wijzen rechters op de nood aan maatwerk en proportie: een te lang of slecht opgevolgd rijverbod kan contraproductief werken en de geloofwaardigheid van de sanctie ondermijnen. Daarnaast heeft de maatregel ook impact op de omstaanders van de overtreder. Voor bepaalde politierechters is dat onwenselijk, maar anderen zien het juist als een meerwaarde omdat de straf daardoor extra voelbaar is. Werkstraffen en gedragsvormende maatregelen worden positief beoordeeld omwille van hun pedagogische en responsabiliserende effecten, vooral wanneer zij goed aansluiten bij het profiel en de motivatie van de dader. In de praktijk botsen ze echter op organisatorische grenzen, zoals taalbarrières, wachtlijsten, beperkte beschikbaarheid van geschikte werkposten en trage uitvoering, wat hun leereffect kan afzwakken. De risicobeperkende beveiligingsmaatregelen, zoals het alcoholslot en herstelexamens (inclusief medische proeven), worden gezien als zinvolle, maar complexe instrumenten. Zij kunnen recidive voorkomen door fysiek in te grijpen op het rijgedrag, maar vereisen een stabiele opvolging en voldoende technische en financiële ondersteuning. Het alcoholslot werd in theorie als zeer effectieve sanctie bestempeld, maar de hoge kostprijs werd hier unaniem als struikelblok gesignaleerd door de bevroegden. Over de herstelexamens waren de meningen verdeeld. Sommige rechters geloven sterk in de meerwaarde hiervan, terwijl anderen net twijfelen bij de kwaliteit van de proeven. De verbeurdverklaring werd gezien als een krachtige, maar onderbenutte sanctie. De strikte juridische voorwaarden beperken de toepassing, wat aanleiding geeft tot een duidelijke vraag naar wetgevende hervorming met behoud van proportionaliteit. Hoewel de maatregel niet als dé oplossing voor recidive werd beschouwd, vormt zij wel een waardevol onderdeel van het bredere sanctiearsenaal ter bescherming van de samenleving.

Over de hele lijn leeft bij de bevroegde politierechters het gevoel dat de effectiviteit van het verkeersrecht niet primair afhangt van strengere straffen, maar van een coherente ketenwerking waarin snelle, proportionele en goed uitgevoerde sancties centraal staan. Alleen dan kunnen sancties hun doel bereiken: gedragsverandering bevorderen, recidive voorkomen en het vertrouwen in de rechtvaardigheid van het systeem versterken.

Naast deze bevindingen over afzonderlijke sancties kwamen drie structurele spanningsvelden duidelijk naar voren. Ten eerste zien veel politierechters zichzelf niet enkel als bestraffende, maar ook als pedagogische actoren: zij willen via hun uitspraak inzicht en gedragsverandering stimuleren. Die ambitie botst echter vaak op de 'black box' van de strafuitvoering – het gebrek aan terugkoppeling over wat er na de uitspraak daadwerkelijk gebeurt. Rechters weten zelden of een werkstraf effectief wordt uitgevoerd, een rijverbod wordt nageleefd of een boete wordt geïnd. Dit gebrek aan feedback tast hun gevoel van doeltreffendheid en verantwoordelijkheid aan. Ten slotte worstelen politierechters met de spanning tussen maatwerk en rechtsgelijkheid: het streven naar een sanctie die recht doet aan de individuele context van de dader, versus de nood aan consistentie en voorspelbaarheid tussen arrondissementen. Samen tonen deze spanningsvelden dat de effectiviteit van sancties in de praktijk niet losstaat van de werking van de bredere justitiële keten. Zij berust evenzeer op vertrouwen, transparantie en coherentie tussen de schakels van uitspraak, opvolging en uitvoering.

Hoewel deze studie exploratief is en gebaseerd op een beperkte steekproef (N=18), biedt zij een waardevolle inkijk in de praktijkbeleving van justitiële actoren. Ze vult een belangrijke lacune in de bestaande kennis, die voornamelijk kwantitatief en recidivegericht is. Door percepties van uitvoerders centraal te stellen, worden de

mechanismen zichtbaar die in de dagelijkse praktijk bepalen of sancties als zinvol, uitvoerbaar en rechtvaardig worden ervaren.

Uit de aanbevelingen van de bevroagde politierechters en justitieassistenten blijkt een opvallend brede consensus over waar het vandaag in het verkeerssanctiebeleid wringt én waar de hefboom tot verbetering ligt. Hun voorstellen focussen niet op strengere bestraffing, maar op snellere, coherente en beter opgevolgde sancties. Over de hele lijn klinkt een pleidooi voor meer uitvoerbaarheid, transparantie en afstemming binnen de justitiële keten. De respondenten vragen om bestaande sancties robuuster te maken, de doorlooptijd te verkorten, educatieve maatregelen te verruimen en preventief in te zetten, en samenwerking en informatie-uitwisseling te versterken.

Na het voeren van dit onderzoek kunnen wij deze beleidsaanbevelingen volmondig onderschrijven. Ze weerspiegelen scherp de noden die ook in deze studie naar voren kwamen: de vraag naar snellere, beter opgevolgde en meer betekenisvolle sancties.

Tegelijk zien wij bijkomende aandachtspunten die in toekomstig beleid en onderzoek prioritair moeten worden opgenomen.

6 Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek

6.1 Structurele nood aan betrouwbare en longitudinale gegevens

De belangrijkste lacune die dit onderzoek blootlegt, is het aanhoudende gebrek aan robuuste en gekoppelde gegevens over verkeersrecidive in België. Deze vaststelling is niet louter een onderzoeksbevinding, maar vormde ook een bepalende factor in de methodologische opzet van deze studie. Aanvankelijk was het de bedoeling om de effectiviteit van sancties bij verkeersovertredingen te analyseren aan de hand van statistische gegevens over verkeersrecidive. Van dit onderzoeksopzet werd evenwel afgestapt, aangezien dergelijke gegevens momenteel niet op een systematische en toegankelijke wijze beschikbaar zijn in België. In afwezigheid van betrouwbare, geïntegreerde recidivestatistieken werd bewust gekozen voor een kwalitatief onderzoeksdesign, dat toelaat om via diepte-interviews met sleutelactoren inzicht te verwerven in de toepassing, perceptie en veronderstelde effectiviteit van sancties in de praktijk.

Zowel politierechters als onderzoekers moeten vandaag werken met fragmentaire, niet-geharmoniseerde cijfers, verspreid over verschillende instellingen. Daardoor blijft het onmogelijk om systematisch te evalueren welke sancties effectief gedragsverandering teweegbrengen, wie hervalt en onder welke omstandigheden. Dit is niet het eerste onderzoek dat op deze lacune wijst, ze vormt al jaren een structureel knelpunt binnen het Belgische justitieonderzoek. Reeds in eerdere publicaties, waaronder Robert et al. (2015; 2019), werd benadrukt dat België achterloopt op landen waar juridische en administratieve databanken systematisch worden gekoppeld. Ondanks herhaalde aanbevelingen is de noodzakelijke data-infrastructuur tot op heden niet gerealiseerd.

Een recente haalbaarheidsstudie naar de ontwikkeling van een verkeersrecidivemonitor bevestigt dit structurele pijnpunt en wijst op het blijvende gebrek aan geïntegreerde data over verkeersovertredingen (De Roeck & Verwee, 2024b). Hoewel het huidige verkeersrecidivedashboard een waardevolle eerste stap vormt, blijft het beperkt tot een gedeeltelijke en retrospectieve weergave van recidivedata. Essentiële gegevensbronnen, zoals politie- en justitiegegevens, administratieve sancties en informatie over opgelegde maatregelen en interventies, zijn hierin nog niet geïntegreerd. Hierdoor ontbreekt een coherent en longitudinaal inzicht in de dynamiek van verkeersrecidive in België.

De studie onderstreept bovendien dat de Belgische situatie scherp contrasteert met die van buurlanden waar recidivemonitoring structureel is verankerd in zowel beleids- als onderzoekspraktijken. Een performant en geïntegreerd dataplatform zou niet alleen toelaten om verkeersrecidive op een wetenschappelijk onderbouwde manier te analyseren, maar ook om evidence-based beleidsmaatregelen te ontwikkelen en te evalueren. Het aanhoudend ontbreken van een dergelijke infrastructuur illustreert dan ook een bredere structurele uitdaging binnen het Belgische justitieonderzoek, met name het tekortschietend ontsluiten, koppelen en valoriseren van justitiële en administratieve data (De Roeck & Verwee, 2024b).

Dit structurele datatekort heeft concrete gevolgen voor het beleid. Zolang gegevens niet systematisch worden geïntegreerd, blijft het beleid grotendeels blind voor de feitelijke effecten van sancties. De huidige kennisbasis steunt voornamelijk op afzonderlijke indicatoren en gefragmenteerde cijfers, waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de mechanismen die bepalen waarom bepaalde sancties in de praktijk al dan niet effectief zijn. Kwalitatieve inzichten, zoals diegene die in deze studie werden verworven, bieden noodzakelijke en waardevolle duiding over de toepassing en beleving van sancties, maar kunnen niet los worden gezien van de nood aan een kwantitatieve onderbouw die structurele tendensen zichtbaar maakt. Slechts in de wisselwerking tussen kwalitatieve en kwantitatieve benaderingen kan een volledig en betrouwbaar beeld van sanctie-effectiviteit tot stand komen.

Wij pleiten daarom voor de ontwikkeling van een duurzaam, inter-institutioneel datanetwerk waarin juridische, administratieve en strafrechtelijke gegevens systematisch worden gekoppeld. Idealiter worden hierin ook relevante medische, sociale en, waar gepast, financiële gegevens geïntegreerd. Enkel op die manier kan verkeersrecidive longitudinaal worden opgevolgd, kan beleid empirisch worden onderbouwd en kan de effectiviteit van sancties daadwerkelijk worden gemeten in plaats van verondersteld.

6.2 Onderzoek naar verkeerssancties vanuit een ketenperspectief

De bevindingen van deze studie maken duidelijk dat verkeerssancties niet los kunnen worden begrepen van de context waarin zij worden opgelegd en uitgevoerd. De verschillende actoren binnen de justitiële keten ontwikkelen uitgesproken ideeën over elkaars rol, verantwoordelijkheden en beslissingen. Die wederzijdse beeldvorming vindt echter plaats met weinig transparantie over hoe keuzes elders in de keten tot stand komen of welke effecten zij daar hebben. Hoewel de betrokken actoren beschikken over een aanzienlijke discretionaire bevoegdheid, ontbreekt het vaak aan structurele afstemming en gedeelde duiding over het gebruik van die ruimte.

Het gevolg is een keten waarin beslissingen sterk met elkaar samenhangen, maar waarin de interactie tussen de schakels beperkt blijft en misverstanden moeilijk worden gecorrigeerd. Effectiviteit, proportionaliteit en billijkheid worden beoordeeld vanuit het perspectief van afzonderlijke actoren, terwijl de uiteindelijke impact van verkeerssancties het resultaat is van een opeenvolging van beslissingen, communicatiemomenten en vormen van opvolging doorheen het volledige traject. Toekomstig onderzoek moet daarom vertrekken vanuit een ketenperspectief: hoe beïnvloeden beslissingen, communicatie en doorlooptijden elkaar doorheen het (soms erg lange) traject van overtreding tot uitvoering? Door de volledige justitiële keten in kaart te brengen, kan worden vastgesteld waar effectiviteit verloren gaat (vertraging, gebrekkige opvolging, inconsistenties) en waar versterking mogelijk is (snellere overdracht, betere feedback, gedeelde doelstellingen).

Een dergelijk geïntegreerd onderzoeks- en beleidskader kan bijdragen aan meer coherentie en transparantie binnen de verkeersrechtspraak, en tegelijk het vertrouwen tussen ketenpartners versterken. Het zou ook toelaten om de bestaande initiatieven, zoals bestaande lokale overlegfora of samenwerkingsprotocollen in bepaalde regio's te evalueren op hun concrete impact en desgevallend op een groter niveau te implementeren.

Tot slot is het cruciaal om ook de stem van overtreeders systematisch te betrekken bij toekomstig onderzoek. De huidige studie richtte zich op uitvoerders binnen de justitiële keten, maar de ervaringsdimensie van de gesanctioneerde zelf blijft grotendeels onbekend. Inzicht in hoe overtreeders sancties beleven, als (on)rechtvaardig, zinvol, ontmoedigend of juist contraproductief, is essentieel om beleid te richten op daadwerkelijke gedragsverandering. Het vergt onderzoek naar hun percepties van rechtvaardigheid, proportionaliteit, stigma en motivatie, maar ook naar de sociale en economische omstandigheden die naleving beïnvloeden.

Door deze perspectieven te combineren met kwantitatieve gegevens en de inzichten van uitvoerders, kan een volledig en evenwichtig beeld ontstaan van de werkelijke effectiviteit van verkeerssancties. Dat vormt de basis voor een responsiever en mensgerichter verkeersrecht, waarin sanctionering niet louter corrigeert, maar ook structureel leert en herstelt. De waarde van dit onderzoek ligt niet enkel in wat het meet, maar in wat het zichtbaar maakt: de percepties, twijfels en professionele afwegingen van de actoren die verkeerssancties dagelijks vormgeven. Daarmee biedt de studie een zeldzaam inkijkvenster in de realiteit achter de wet. Zij laat zien hoe juridische instrumenten pas betekenis krijgen in hun uitvoering, en hoe rechtvaardigheid en effectiviteit elkaar versterken of juist ondermijnen. De inzichten uit dit onderzoek kunnen bijdragen aan een verkeerssanctiebeleid dat niet strenger, maar vooral slimmer is: sneller in reactie, beter opgevolgd, afgestemd op de leefwereld van de overtreder, en gedragen door de mensen die het uitvoeren.

In die zin levert dit rapport belangrijke inzichten in de groeikansen van het verkeersrecht, zoals die door de betrokken professionals zelf worden geïdentificeerd.

Referenties

- Abouk, R., & Adams, S. (2013). Texting Bans and Fatal Accidents on Roadways: Do They Work? Or Do Drivers Just React to Announcements of Bans? *American Economic Journal: Applied Economics*, *5*(2), 179–199.
- Alghnam, S., Towhari, J., Alkelya, M., Binahmad, A., & Bell, T. M. (2018). The effectiveness of introducing detection cameras on compliance with mobile phone and seatbelt laws: a before-after study among drivers in Riyadh, Saudi Arabia. *Injury Epidemiology*, *5*(1). <https://doi.org/10.1186/s40621-018-0161-z>
- Ali, Y., & Haque, M. M. (2023). Modelling the response times of mobile phone distracted young drivers: A hybrid approach of decision tree and random parameters duration model. *Analytic Methods in Accident Research*, *39*, 100279. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amar.2023.100279>
- Alonso, F., Esteban, C., Montoro, L., & Useche, S. A. (2017). Knowledge, perceived effectiveness and qualification of traffic rules, police supervision, sanctions and justice. *Cogent Social Sciences*, *3*(1). <https://doi.org/10.1080/23311886.2017.1393855>
- Asbridge, M., Mann, R. E., Smart, R. G., Stoduto, G., Beirness, D., Lambie, R., & Vingilis, E. (2009). The effects of Ontario's administrative driver's licence suspension law on total driver fatalities: A multiple time series analysis. *Drugs: Education, Prevention and Policy*, *16*(2), 140–151. <https://doi.org/10.1080/09687630701804507>
- Bakker, L. W., Hudson, S. M., & Ward, T. (2000). Reducing Recidivism in Driving While Disqualified: A Treatment Evaluation. *Criminal Justice and Behavior*, *27*(5), 531–560. <https://doi.org/10.1177/0093854800027005001>
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a Unifying Theory of Behavioral Change. *Psychological Review*, *84*(2), 191–215.
- Bandura, A. (1997). *Self-Efficacy: The exercise of control*. Worth Publishers.
- Bates, L., Anderson, L., Rodwell, D., & Blais, E. (2020). A qualitative study of young drivers and deterrence based road policing. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *71*, 110–118. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.04.003>
- Bauernschuster, S., & Rekers, R. (2022). Speed limit enforcement and road safety. *Journal of Public Economics*, *210*, 104663. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2022.104663>
- Baum, L. (2006). *Judges and their Audiences: A Perspective on Judicial Behavior*. Princeton University Press.
- Bautista, R., Sitges, E., & Tirado, S. (2015). Psychosocial Predictors of Compliance with Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules. *Laws*, *4*(3), 602–616. <https://doi.org/10.3390/laws4030602>
- Beck, K. H., Rauch, W. J., & Williams, A. F. (1999). Effects of Ignition Interlock License Restrictions on Drivers With Multiple Alcohol Offenses: A Randomized Trial in Maryland Requests for reprints should be sent to. *American Journal of Public Health*, *89*(11), 1696–1700.
- Beck, K. H., Scherer, M., Romano, E., Taylor, E., & Voas, R. (2020). Driver experiences with the alcohol ignition interlock: Comparing successful and poor performers. *Traffic Injury Prevention*, *21*(7), 413–418. <https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1791323>
- Becker, G. S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, *76*(2), 169–217.
- Beirness, D. J., & Marques, P. R. (2004). Alcohol Ignition Interlock Programs. *Traffic Injury Prevention*, *5*(3), 299–308. <https://doi.org/10.1080/15389580490465418>
- Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(6), 1145–1152. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.06.020>

- Bjerre, B., & Thorsson, U. (2008). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis & Prevention*, *40*(1), 267–273. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.06.008>
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenniger, U., Rösner, S., Kraus, L., & Assailly, J.-P. (2008). *DRUID (5.1.1) - State of the art on driver rehabilitation - Literature analysis & provider survey*. Brussels: DRUID.
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., & Bouwen, L. (2023). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021. Drinken en rijden in België*. Brussel: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & De Roeck, M. (2023). *Tweede nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden". Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur*. Brussel: Vias institute.
- Boudry, E., & Verwee, I. (2022). *Rijden onder invloed van drugs. Briefing*. Brussel: Vias institute.
- Bouffard, J. A., & Muftić, L. R. (2007). The Effectiveness of Community Service Sentences Compared to Traditional Fines for Low-Level Offenders. *The Prison Journal*, *87*(2), 171–194. <https://doi.org/10.1177/0032885507303741>
- Bourgeon, J.-M., & Picard, P. (2007). Point-record driving licence and road safety: An economic approach. *Journal of Public Economics*, *91*(1), 235–258. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2006.05.007>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, *3*(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Briscoe, S. (2004). Raising the bar: Can increased statutory penalties deter drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, *36*(5), 919–929. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.005>
- Burger, N. E., Kaffine, D. T., & Yu, B. (2014). Did California's hand-held cell phone ban reduce accidents? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *66*, 162–172. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.05.008>
- Caird, J. K., Johnston, K. A., Willness, C. R., Asbridge, M., & Steel, P. (2014). A meta-analysis of the effects of texting on driving. *Accident Analysis & Prevention*, *71*, 311–318. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.06.005>
- Caird, J. K., Willness, C. R., Steel, P., & Scialfa, C. (2008). A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(4), 1282–1293. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.01.009>
- Campbell, D. T., & Ross, H. L. (1968). The Connecticut Crackdown on Speeding: Time-Series Data in Quasi-Experimental Analysis. *Law & Society Review*, *3*(1), 33–53. <https://doi.org/10.2307/3052794>
- C'de Baca, J., Lapham, S. C., Liang, H. C., & 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. <https://doi.org/10.15288/jsa.2001.62.615>
- Chaloupka, F. J., Saffer, H., & Grossman, M. (1993). Alcohol-control policies and motor-vehicle fatalities. *Journal of Legal Studies*, *XXII*, 161–186. <http://www.journals.uchicago.edu/t-and-c>
- Chang, H. L., & Yeh, C. C. (2004). The life cycle of the policy for preventing road accidents: An empirical example of the policy for reducing drunk driving crashes in Taipei. *Accident Analysis and Prevention*, *36*(5), 809–818. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.07.005>
- Chang, H.-L., & Yeh, C.-C. (2004). The life cycle of the policy for preventing road accidents: an empirical example of the policy for reducing drunk driving crashes in Taipei. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(5), 809–818. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.07.005>
- Coben, J. H., & Larkin, G. L. (1999). Effectiveness of ignition interlock devices in reducing drunk driving recidivism. *American Journal of Preventive Medicine*, *16*(1), 81–87.

- Collet, C., Guillot, A., & Petit, C. (2010). Phoning while driving I: a review of epidemiological, psychological, behavioural and physiological studies. *Ergonomics*, *53*(5), 589–601. <https://doi.org/10.1080/00140131003672023>
- Corbett, C. (2012). Efficient, effective, and fair? Disqualifying drivers in their absence at London traffic courts. *Contemporary Issues in Law*, *11*(4), 249–276.
- Courtright, K. E., Berg, B. L., & Mutchnick, R. J. (1997). Effects of House Arrest with Electronic Monitoring on DUI Offenders. *Journal of Offender Rehabilitation*, *24*(3–4), 35–51. https://doi.org/10.1300/J076v24n03_03
- De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: A regression discontinuity approach. *Empirical Economics*, *45*(2), 965–985. <https://doi.org/10.1007/s00181-012-0642-9>
- De Roeck, M., & Verwee, I. (2024a). *Een gedragsmeting naar het rijden onder invloed van illegale drugs in het Belgische verkeer. Resultaten van een pilotstudie*. Brussel: Vias institute.
- De Roeck, M., & Verwee, I. (2024b). *Een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België: Resultaten van een ideaaltypische analyse*. Brussel: Vias Institute.
- De Vos, N., & Tant, M. (2023). *Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot*. Brussel: Vias institute.
- DeJong, W., & Hingson, R. (1998). Strategies to reduce driving under the influence of alcohol. *Annual Review of Public Health*, *19*, 359–378. <https://doi.org/https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.19.1.359>
- Delannoy, S., & De Greef, I. (2024). *Gemeenschapsstraffen als sancties voor verkeersovertredingen – Evaluatie van de doeltreffendheid van werkstraffen en aanbevelingen*. Brussel: Vias institute.
- Delannoy, S., Silverans, P., & Nieuwkamp, R. (2021). *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.
- Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E., & Silverans, P. (2022). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen. Synthesenota*. Brussel: Vias institute.
- Delhay, E. (2007). The Enforcement of Speeding: Should Fines be Higher for Repeated Offences? *Transportation Planning and Technology*, *30*(4), 355–375. <https://doi.org/10.1080/03081060701461758>
- DeYoung, D. J., Peck, R. C., & Helander, C. J. (1997). Estimating the exposure and fatal crash rates of suspended/revoked and unlicensed drivers in California. *Accident Analysis & Prevention*, *29*(1), 17–23. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(96\)00056-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(96)00056-5)
- Durnescu, I. (2013). Community sanctions. *The Routledge Handbook of European Criminology*, 409–421.
- Ehsani, J. P., Bingham, C. R., Ionides, E., & Childers, D. (2014). The Impact of Michigan’s Text Messaging Restriction on Motor Vehicle Crashes. *Journal of Adolescent Health*, *54*(5, Supplement), S68–S74. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2014.01.003>
- Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., Compton, R., & Services, T. F. on C. P. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: a Community Guide systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, *40*(3), 362–376.
- Elvik, R. (2012). Actual and Perceived Risks of Apprehension for Speeding in Norway. *Transportation Research Record*, *2281*(1), 26–31. <https://doi.org/10.3141/2281-04>
- Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, *92*, 202–210. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.028>
- Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, *38*(6), 689–695. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.09.007>

- Fell, J. C., & Scherer, M. (2017). Administrative license suspension: Does length of suspension matter? *Traffic Injury Prevention, 18*(6), 577–584.
- Foon, A. E. (1988). The Effectiveness of Drinking-Driving Treatment Programs: A Critical Review. *International Journal of the Addictions, 23*(2), 151–174. <https://doi.org/10.3109/10826088809085113>
- Fors, S. W., & 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. <https://doi.org/10.15288/jsa.1999.60.514>
- Friedman, J., Harrington, C., & Higgins, D. M. (1995). *Reconvicted drinking driver study*.
- Fry, J. M. (2023a). Do increased speeding fines save lives? *Economics of Transportation, 34*. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2023.100311>
- Fry, J. M. (2023b). Mobile phone penalties and road crashes: Are changes in sanctions effective? *Journal of Safety Research, 84*, 384–392. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.12.001>
- Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, E. A., Connor, M., & Lawton, R. (2006). Evidence-based behavioural change for speeding drivers. *Behavioural Research in Road Safety 2006 Sixteenth Seminar, 92*.
- Gauld, C. S., Lewis, I., & White, K. M. (2014). Concealing their communication: Exploring psychosocial predictors of young drivers' intentions and engagement in concealed texting. *Accident Analysis and Prevention, 62*, 285–293. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.016>
- Gehrsitz, M. (2017). Speeding, Punishment, and Recidivism: Evidence from a Regression Discontinuity Design. *The Journal of Law and Economics, 60*(3), 497–528. <https://doi.org/10.1086/694844>
- Goncalves, F., & Mello, S. (2017). Should the punishment fit the crime? Discretion and deterrence in law enforcement. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3064406> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3064406>.
- Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Planes, M., & Sullman, M. J. M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. *Safety Science, 70*, 270–275. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.06.014>
- Group, P. M. R. (1998). Matching Alcoholism Treatments to Client Heterogeneity: Project MATCH Three-Year Drinking Outcomes. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 22*(6), 1300–1311. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1530-0277.1998.tb03912.x>
- Hamm, J. A., Ropp, J. W., Witwer, A., & Scott, B. A. (2024). Self-efficacy, prosocial impact, and self-legitimacy as psychological predictors of judicial officer performance. *Public Administration Review, 84*(4), 710–725. <https://doi.org/10.1111/puar.13723>
- Haque, M. M., Oviedo-Trespalacios, O., Debnath, A. K., & Washington, S. (2016). Gap Acceptance Behavior of Mobile Phone-Distracted Drivers at Roundabouts. *Transportation Research Record, 2602*(1), 43–51. <https://doi.org/10.3141/2602-06>
- Hingson, R., Heeren, T., Kovenock, D., Mangione, T., Meyers, A., Morelock, S., Lederman, R., & Scotch, N. A. (1987). Effects of Maine's 1981 and Massachusetts' 1982 Driving-Under-the-Influence Legislation. *American Journal of Public Health, 77*(5), 593–597.
- 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.
- Horrey, W. J., & Wickens, C. D. (2006). Examining the Impact of Cell Phone Conversations on Driving Using Meta-Analytic Techniques. *Human Factors, 48*(1), 196–205. <https://doi.org/10.1518/001872006776412135>
- Huang, M.-C., Fang, S.-C., Chang, H.-M., Yang, T.-W., Tu, H.-Y., Chang, Y.-T., & Cheng, W.-J. (2023). Postintervention reoffense in DUI repeat offenders receiving alcohol treatment as a diversion intervention: A 2-year follow-up study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94*, 413–421. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.03.006>

- Imberger, K., Watson, A., & Kaye, S.-A. (2019). The effect of sanctions on Victorian speeding drivers. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 30(4), 41–49.
- Jones, R. K., Lacey, J. H., & Wiliszowski, C. H. (1996). *Evaluation of alternative programs for repeat DWI offenders*. United States. National Highway Traffic Safety Administration.
- Joyce, S., & Thompson, K. M. (2017). Do Victim Impact Panels reduce drunk driving recidivism? *Restorative Justice*, 5(2), 251–266. <https://doi.org/10.1080/20504721.2017.1343418>
- Junger-Tas, J. (1995). Alternative Sanctions: Myth and Reality. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 2(1), 44–66.
- Kaviani, F., Young, K. L., Robards, B., & Koppel, S. (2020). Understanding the deterrent impact formal and informal sanctions have on illegal smartphone use while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 145, 105706.
- Killias, M., Aebi, M., & Ribeaud, D. (2000). Does Community Service Rehabilitate better than Short-term Imprisonment?: Results of a Controlled Experiment. *The Howard Journal of Criminal Justice*, 39(1), 40–57. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/1468-2311.00152>
- Killias, M., Villettaz, P., & Nunweiler-Hardegger, S. (2016). Higher Fines—Fewer Traffic Offences? A Multi-Site Observational Study. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 22(4), 619–634. <https://doi.org/10.1007/s10610-016-9301-6>
- Kim, K. S., Myeong, M. H., & Kweon, Y.-J. (2011). Differences in traffic violations and at-fault crashes between license suspension and revocation. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 755–761. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.022>
- Kluppels, L., Silverans, P., & Delannoy, S. (2021). *Kortdurende educatieve maatregelen voor verkeersovertreders: Overzicht, evaluatie en toepassingen van kortdurende interventies*. Brussels: Vias institute.
- Knoebel, K. Y., & Ross, H. L. (1997). Effects of administrative license revocation on employment. *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 595–611. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(97\)00012-2](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00012-2)
- Koops-Geuze, G. J., & Weerman, F. M. (2021). Community sanctions in youth justice compared to other youth crime responses: A meta-analysis. *European Journal of Criminology*. <https://doi.org/10.1177/147737082111035305>
- Kunitz, S. J., Woodall, W. G., Zhao, H., Wheeler, D. R., Lillis, R., & Rogers, E. (2002). Rearrest Rates After Incarceration for DWI: A Comparative Study in a Southwestern US County. *American Journal of Public Health*, 92(11), 1826–1831. <https://doi.org/10.2105/AJPH.92.11.1826>
- Lapham, S. C., C’de Baca, J., Lapidus, J., & McMillan, G. P. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102(10), 1618–1625. <https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.2007.01967.x>
- Lawpoolsri, S., Li, J., & Braver, E. R. (2007). Do Speeding Tickets Reduce the Likelihood of Receiving Subsequent Speeding Tickets? A Longitudinal Study of Speeding Violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 26–34. <https://doi.org/10.1080/15389580601009764>
- Lee, J., Park, B.-J., & Lee, C. (2018). Deterrent effects of demerit points and license sanctions on drivers’ traffic law violations using a proportional hazard model. *Accident Analysis & Prevention*, 113, 279–286.
- Legge, J., & Park, J. (1994). Policies to Reduce Alcohol-Impaired Driving: Evaluating Elements of Deterrence. *Social Science Quarterly*, 75.
- Leiser, D., & Schatzberg, D. R. (2008). On the complexity of traffic judges’ decisions. *Judgment and Decision Making*, 3(8), 667–678. <https://doi.org/10.1017/s1930297500001613>
- Li, J., Amr, S., Braver, E. R., Langenberg, P., Zhan, M., Smith, G. S., & Dischinger, P. C. (2011). Are Current Law Enforcement Strategies Associated with a Lower Risk of Repeat Speeding Citations and Crash Involvement? A Longitudinal Study of Speeding Maryland Drivers. *Annals of Epidemiology*, 21(9), 641–647. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.annepidem.2011.03.014>

- Li, J., Lawpoolsri, S., & Braver, E. R. (2006). Speeding Tickets: Effective Deterrents for Future Violations or Not? *Transportation Research Board 85th Annual Meeting*.
- Lind, E. A., & Tyler, T. R. (1988). *The Social Psychology of Procedural Justice*. Plenum.
- Lipovac, K., Đerić, M., Tešić, M., Andrić, Z., & Marić, B. (2017). Mobile phone use while driving-literary review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *47*, 132–142. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.015>
- Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*. Russell Sage Foundation.
- Little, G. L., Robinson, K. D., & Burnette, K. D. (1990). Treating Drunk Drivers with Moral Reconciliation Therapy: A Two-Year Recidivism Study. *Psychological Reports*, *66*(3_suppl), 1379–1387. <https://doi.org/10.2466/pr0.1990.66.3c.1379>
- Lucker, G. W., & 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. https://doi.org/10.1300/J076v24n03_01
- Mackay, N. L., Knight, L. L., & Leal, N. (2013). Driving attitudes and risk perceptions of high-frequency speeders: Results of a community attitudes survey. *Proceedings of the Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Brisbane, QL, Australia*, 28–30.
- Mäkinen, T., Zaidel, D., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M.-B., Christ, R., Cauzard, J.-P., Elvik, R., Goldenfeld, C., Heidstra, J., & Jayet, M.-C. (2003). *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future: Final report of the ESCAPE consortium* [Brussels: European Commission]. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/escape_final_report.pdf
- Mann, R. E., Vingilis, E. R., Gavin, D., Adlaf, E., & Anglin, L. (1991). Sentence severity and the drinking driver: relationships with traffic safety outcomes. *Accident Analysis & Prevention*, *23*(6), 483–491.
- Mann, R. E., Vingilis, E. R., & Stewart, K. (1988). Programs to change individual behavior: Education and rehabilitation in the prevention of drinking and driving. In M. D. Laurence (Ed.), *Social control of the drinking driver* (pp. 248–269). The University of Chicago Press.
- Markšaitytė, R., Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Vadvilavičius, T., & Sullman, M. (2024). Exploring the perceived effectiveness and strictness of penalties for traffic offences: The influence of prior punishment experience and evaluation perspective (personal vs. general). *Journal of Safety Research*, *90*, 192–198. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2024.04.010>
- Marques, P. R., Voas, R. B., Roth, R., & Tippetts, A. S. (2010). *Evaluation of the New Mexico Ignition Interlock Program*. United States. National Highway Traffic Safety Administration. Office of ...
- Masten, S. V., & Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: A meta-analysis of the driver improvement literature. *Journal of Safety Research*, *35*(4), 403–425. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.06.002>
- McCartt, A. T., Geary, L. L., & Berning, A. (2003). Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol impaired driving. *Injury Prevention*, *9*(2), 133. <https://doi.org/10.1136/ip.9.2.133>
- McCartt, A. T., Hellinga, L. A., Strouse, L. M., & Farmer, C. M. (2010). Long-term effects of handheld cell phone laws on driver handheld cell phone use. *Traffic Injury Prevention*, *11*(2), 133–141. <https://doi.org/10.1080/15389580903515427>
- McKnight, A. J., & Voas, R. B. (1991). The effect of license suspension upon DWI recidivism. *Alcohol, Drugs & Driving*.
- Meirambayeva, A., Vingilis, E., Zou, G., Elzohairy, Y., McLeod, A. I., & Xiao, J. (2014). Evaluation of Deterrent Impact of Ontario's Street Racing and Stunt Driving Law on Extreme Speeding Convictions. *Traffic Injury Prevention*, *15*(8), 786–793. <https://doi.org/10.1080/15389588.2014.890721>
- Miller, P., & Rose, N. (2008). *Governing the present: Administering economic, social and personal life*. Polity.

- Mitchell, O., Wilson, D. B., & MacKenzie, D. L. (2007). Does incarceration-based drug treatment reduce recidivism? A meta-analytic synthesis of the research. *Journal of Experimental Criminology*, 3(4), 353–375. <https://doi.org/10.1007/s11292-007-9040-2>
- Moffatt, S., & Poynton, S. (2007). The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences. *Crime and Justice Bulletin*, 106, 1–16.
- Möller, H., Cullen, P., Senserrick, T., Rogers, K., Boufous, S., & Ivers, R. Q. (2022). Driving offences and risk of subsequent crash in novice drivers: the DRIVE cohort study 12-year follow-up. *Injury Prevention*, 28(5), 396–404. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2021-044482>
- Moolenaar, D. E. G. (2014). Motorist's Response to an Increase in Traffic Fines. *Journal of Criminology*, 2014(1), 827194. <https://doi.org/https://doi.org/10.1155/2014/827194>
- Moore, K. A., Harrison, M., Young, M. S., & Ochshorn, E. (2008). A cognitive therapy treatment program for repeat DUI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 36(6), 539–545. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2008.09.004>
- Muiluvuori, M.-L. (2001). Recidivism Among People Sentenced to Community Service in Finland. *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*, 2(1), 72–82. <https://doi.org/10.1080/140438501317205556>
- Nagin, D. S. (1998). Criminal Deterrence Research at the Outset of the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 23, 1–42. <https://doi.org/10.1086/449268>
- 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.
- Nichols, J. L., & Ross, H. L. (1990). The effectiveness of legal sanctions in dealing with drinking drivers. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 6(2).
- Nochajski, T. H., Bell, J. A., & Augustino, D. K. (1995). Impact of treatment on DWI offenders: A 10 year follow-up. In *Alcohol, drugs and traffic safety-T95* (pp. 811–816). University of Adelaide.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26(2), 179–195. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2005.11.006>
- Ochenasek, M., Truelove, V., Stefanidis, K. B., & Watson-Brown, N. (2022). Examining the impact of both legal and nonlegal factors on following a vehicle too closely utilizing three deterrence-based theories. *Journal of Criminology*, 55(1), 65–80.
- Ogden, J., Brown, P. M., & George, A. M. (2022). Young drivers and smartphone use: The impact of legal and non-legal deterrents. *Journal of Safety Research*, 83, 329–338.
- Olsson, B., Pütz, H., Reitzug, F., & Humphreys, D. K. (2020). Evaluating the impact of penalising the use of mobile phones while driving on road traffic fatalities, serious injuries and mobile phone use: A systematic review. In *Injury Prevention* (Vol. 26, Issue 4, pp. 378–385). BMJ Publishing Group. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2019-043619>
- Osilla, K. C., Paddock, S. M., McCullough, C. M., Jonsson, L., & Watkins, K. E. (2019). Randomized Clinical Trial Examining Cognitive Behavioral Therapy for Individuals With a First-Time DUI Offense. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 43(10), 2222–2231. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/acer.14161>
- Oviedo-Trespalacios, O., Haque, Md. M., King, M., & Washington, S. (2016). Understanding the impacts of mobile phone distraction on driving performance: A systematic review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 72, 360–380. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.10.006>
- Pawson, R., & Tilley, N. (1997). *Realistic Evaluation*. SAGE.
- Polacek, M., Rogers, E. M., Woodall, W. G., Delaney, H., Wheeler, D., & Rao, N. (2001). MADD victim impact panels and stages-of-change in drunk-driving prevention. *Journal of Studies on Alcohol*, 62(3), 344–350. <https://doi.org/10.15288/jsa.2001.62.344>

- Popping, H. (2012). *Do Higher Fines Reduce Recidivism? Evidence from a twenty percent increase in (Dutch) traffic fines*. Masterthesis Econometrics: Erasmus University Rotterdam.
- Pratt, T. C., Cullen, F. T., Blevins, K. R., Daigle, L. E., & Madensen, T. D. (2008). The Empirical Status of Deterrence Theory: A Meta-Analysis. In F. T. Cullen, J. P. Wright, & K. R. Blevins (Eds.), *Taking Stock: The Status of Criminological Theory* (1st ed., Vol. 15, pp. 367–395). Routeledge.
- Pratt, T. C., Holsinger, A. M., & Latessa, E. J. (2000). Treating the chronic DUI offender “Turning Point” ten years later. *Journal of Criminal Justice*, *28*(4), 271–281. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(00\)00046-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352(00)00046-5)
- Quinn, T. P., & Quinn, E. L. (2015). The Effect of Cognitive-Behavioral Therapy on Driving While Intoxicated Recidivism. *Journal of Drug Issues*, *45*(4), 431–446. <https://doi.org/10.1177/0022042615603390>
- Rahman, S., & Weatherburn, D. (2021). Does Prison Deter Drunk-Drivers? *Journal of Quantitative Criminology*, *37*(4), 979–1001. <https://doi.org/10.1007/s10940-020-09476-4>
- Rauch, W. J., Ahlin, E. M., Zador, P. L., Howard, J. M., & 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. <https://doi.org/10.1007/s11292-010-9118-0>
- Robert, L., De Blander, R., Detry, I., Maes, E., Mine, B., & Vanneste, C. (2019). Recidivism. Recidivism Research at the NICC. In C. Mincke, D. Brutyn, D. Burssens, A. Lemonne, E. Maes, B. Renard, & L. Robert (Eds.), *20 years of Criminology at the NICC. A Scientific Journey and its Perspectives*. (pp. 165–198). Gompel & Svacina.
- Robert, L., Pauwels, L., Vander Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 151–157.
- Rogers, P. N., & Shoenig, S. E. (1994). A time series evaluation of California’s 1982 driving-under-the-influence legislative reforms. *Accident Analysis & Prevention*, *26*(1), 63–78. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)90069-8](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(94)90069-8)
- Rojek, D. G., Coverdill, J. E., & Fors, S. W. (2003). The effect of victim impact panels on DUI rearrest rates: a five-year follow-up. *Criminology*, *41*(4), 1319–1340. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.2003.tb01021.x>
- Ross, H. L. (1984). Social control through deterrence: Drinking-and-driving laws. *Annual Review of Sociology*, *10*(1), 21–35.
- Ross, H. L., & Gonzales, P. (1988). Effects of license revocation on drunk-driving offenders. *Accident Analysis & Prevention*, *20*(5), 379–391. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(88\)90020-6](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(88)90020-6)
- Ross, H. L., & Klette, H. (1995). Abandonment of mandatory jail for impaired drivers in Norway and Sweden. *Accident Analysis & Prevention*, *27*(2), 151–157. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)00047-P](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(94)00047-P)
- Ruhm, C. (1996). Alcohol Policies and Highway Vehicle Fatalities. *Journal of Health Economics*, *15*, 435–454. [https://doi.org/10.1016/S0167-6296\(96\)00490-0](https://doi.org/10.1016/S0167-6296(96)00490-0)
- Ryeng, E. O. (2012). The effect of sanctions and police enforcement on drivers’ choice of speed. *Accident Analysis & Prevention*, *45*, 446–454. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.08.010>
- Sagberg, F., & Ingebrigtsen, R. (2018). Effects of a penalty point system on traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, *110*, 71–77. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002>
- Sagberg, F., & Sundfør, H. B. (2019). Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver’s licence penalty point system. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *62*, 294–304. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.01.012>
- Serrano-Fernández, M. J., Tàpia-Caballero, P., Boada-Grau, J., & Araya-Castillo, L. (2020). Variables that predict Attitudes Toward Safety Regulations in professional drivers. *Journal of Transport & Health*, *19*, 100967. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100967>

- Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M. (2022). *Progressieve sanctiesystemen voor verkeersovertreders, met inbegrip van puntensystemen. Deel 2. Diepte-analyse van de sanctiesystemen in 6 Europese landen - Managementsamenvatting*. Brussel: Vias institute.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S., & Tant, M. (2022). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen. Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie*. Brussel: Vias institute.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*. Brussel: Vias institute.
- Simmons, S. M., Hicks, A., & Caird, J. K. (2016). Safety-critical event risk associated with cell phone tasks as measured in naturalistic driving studies: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention, 87*, 161–169. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.015>
- Sloan, F., Reilly, B. A., & Schenzler, C. (1994). Effects of prices, civil and criminal sanctions, and law enforcement on alcohol-related mortality. *Journal of Studies on Alcohol, 55*, 454–465. <https://doi.org/10.15288/jsa.1994.55.454>
- Snaphaan, T., Pauwels, L. J. R., & Hardyns, W. (2021). Oude wijn in nieuwe zakken? Een studie naar de gepercipieerde effectiviteit van buurtinformatienetwerken in een veranderende context. *Tijdschrift Voor Criminologie, 64*(1), 15–38.
- Socie, E. M., Wagner, S. A., & Hopkins, R. S. (1994). The Relative Effectiveness of Sanctions Applied to First-time Drunken Driving Offenders. *American Journal of Preventive Medicine, 10*(2), 85–90. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(18\)30623-8](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0749-3797(18)30623-8)
- Soole, D., Haworth, N., & Watson, B. (2008). Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. *Proceedings of High Risk Road Users-Motivating Behaviour Change: What Works and What Doesn't Work? National Conference of The Australasian College of Road Safety and The Travelsafe Committee of the Queensland Parliament 2008*, 163–176.
- Spaans, E. C. (1998). Community Service in the Netherlands: Its Effects on Recidivism and Net-Widening. *International Criminal Justice Review, 8*(1), 1–14. <https://doi.org/10.1177/105756779800800101>
- Stout, E. M., Sloan, F. A., Liang, L., & Davies, H. H. (2000). Reducing harmful alcohol-related behaviors: effective regulatory methods. *Journal of Studies on Alcohol, 61*(3), 402–412. <https://doi.org/10.15288/jsa.2000.61.402>
- Sunshine, J., & Tyler, T. R. (n.d.). *The Role of Procedural Justice and Legitimacy in Shaping Public Support for Policing*.
- Svenson, O., & Patten, C. J. D. (2005). Mobile phones and driving: a review of contemporary research. *Cognition, Technology & Work, 7*, 182–197.
- Tavares, A. F., Mendes, S. M., & Costa, C. S. (2008). The Impact of Deterrence Policies on Reckless Driving: The Case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research, 14*(4), 417–429. <https://doi.org/10.1007/s10610-008-9082-7>
- Taxman, F. S., & Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: an examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice, 26*(2), 129–143. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(97\)00075-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352(97)00075-5)
- Thompson, K., & Joyce, S. (2022). Do victim impact panels have sustained effects on DUI recidivism? *Laws, 11*(2), 28.
- Tims, M., Bakker, A. B., & Derks, D. (2014). Daily job crafting and the self-efficacy – Performance relationship. *Journal of Managerial Psychology, 29*(5), 490–507. <https://doi.org/10.1108/JMP-05-2012-0148>
- Tonry, M., & Lynch, M. (1996). Intermediate Sanctions. *Crime and Justice, 20*, 99–144. <https://doi.org/10.1086/449242>
- Truelove, V., Davey, B., & Watson-Brown, N. (2023). Examining the differences in perceived legal and non-legal factors between drink driving and drug driving. *Journal of Criminology, 56*(1), 59–77.

- Truelove, V., Freeman, J., Kaye, S.-A., Watson, B., Mills, L., & Davey, J. (2021). A unified deterrence-based model of legal and non-legal factors that influence young driver speeding behaviour. *Accident Analysis & Prevention, 160*, 106327.
- Truelove, V., Freeman, J., Mills, L., Kaye, S. A., Watson, B., & Davey, J. (2021). Does awareness of penalties influence deterrence mechanisms? A study of young drivers' awareness and perceptions of the punishment applying to illegal phone use while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 78*, 194–206. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.02.006>
- Truelove, V., Watson-Brown, N., Parker, E., Freeman, J., & Davey, J. (2021). Driving through a pandemic: A study of speeding and phone use while driving during COVID-19 restrictions. *Traffic Injury Prevention, 22*(8), 605–610. <https://doi.org/10.1080/15389588.2021.1980213>
- Tyler, T. R. (n.d.). *Legitimacy and Criminal Justice: The Benefits of Self-Regulation*.
- Tyler, T. R. (1990). *Why people obey the law: Procedural Justice, legitimacy, and compliance*. Yale University Press.
- Tyler, T. R. (2006). Psychological perspectives on legitimacy and legitimation. In *Annual Review of Psychology* (Vol. 57, pp. 375–400). <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.57.102904.190038>
- Van Thienen, B. (2019). *Verkeer op punt: Drugsprocedure*. Inni publishers.
- Vanlaar, W. G. M., Hing, M. M., & Robertson, R. D. (2017). An evaluation of Nova Scotia's alcohol ignition interlock program. *Accident Analysis & Prevention, 100*, 44–52.
- Varet, F., Granié, M.-A., Carnis, L., Martinez, F., Pelé, M., & Piermattéo, A. (2021). The role of perceived legitimacy in understanding traffic rule compliance: A scoping review. *Accident Analysis & Prevention, 159*, 106299. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106299>
- Verwee, I. (2012). *De politierol bekeken door de bril van de burger. Een caleidoscoop van verwachtingen en betekenissen*. Vrije Universiteit Brussel.
- Vias Institute. (2023). *Het Alcoholslot*.
- Voas, R. B., & Fisher, D. A. (2001). Court procedures for handling intoxicated drivers. *Alcohol Research & Health, 25*(1), 32.
- Wagenaar, A. C., & Maldonado-Molina, M. M. (2007). Effects of Drivers' License Suspension Policies on Alcohol-Related Crash Involvement: Long-Term Follow-Up in Forty-Six States. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 31*(8), 1399–1406. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1530-0277.2007.00441.x>
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. *Accident Analysis and Prevention, 39*(5), 982–994. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.01.003>
- 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. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.02.002>
- Warchol, G. L. (2000). Intensive supervision probation: An impact evaluation. *The Justice Professional, 13*(3), 219–232. <https://doi.org/10.1080/1478601X.2000.9959589>
- Watson. (2004). *The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers*.
- Watson, B. C., Siskind, V., Fleiter, J. J., & Watson, A. (2012). *The impact of penalty increases on speeding behaviour in Queensland and a characterisation of speeding offenders*.
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015a). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis and Prevention, 84*, 27–37. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>

- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015b). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis & Prevention, 84*, 27–37. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., & Soole, D. (2015). Profiling high-range speeding offenders: Investigating criminal history, personal characteristics, traffic offences, and crash history. *Accident Analysis and Prevention, 74*, 87–96. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.013>
- Weatherburn, D., & Moffatt, S. (2011). The specific deterrent effect of higher fines on drink-driving offenders. *British Journal of Criminology, 51*(5), 789–803. <https://doi.org/10.1093/bjc/azr043>
- Weinrath, M. (1997). The Ignition Interlock Program for Drunk Drivers: A Multivariate Test. *Crime & Delinquency, 43*(1), 42–59. <https://doi.org/10.1177/0011128797043001003>
- Wells-Parker, E., Anderson, B. J., Landrum, J. W., & Snow, R. W. (1988). Long-term Effectiveness of Probation, Short-term Intervention and LAI Administration for Reducing DUI Recidivism. *British Journal of Addiction, 83*(4), 415–421. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.1988.tb00488.x>
- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction, 90*(7), 907–926. <https://doi.org/https://doi.org/10.1046/j.1360-0443.1995.9079074.x>
- Wells-Parker, E., & Cosby, P. J. (1987). *Impact of driver's license suspension on employment stability of drunken drivers.*
- Wells-Parker, E., & Williams, M. (2002). Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components. *Journal of Studies on Alcohol, 63*(6), 655–664. <https://doi.org/10.15288/jsa.2002.63.655>
- Wheeler, D. R., Rogers, E. M., Tonigan, J. S., & Woodall, W. G. (2004). Effectiveness of customized Victim Impact Panels on first-time DWI offender inmates. *Accident Analysis & Prevention, 36*(1), 29–35. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00111-2](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00111-2)
- Whetten-Goldstein, K., Sloan, F. A., Stout, E., & Liang, L. (2000). Civil liability, criminal law, and other policies and alcohol-related motor vehicle fatalities in the United States: 1984-1995. In *Accident Analysis and Prevention* (Vol. 32). www.elsevier.com/locate/aap
- Wille, S., & Di Fazio, V. (2019). *Speekselanalyses bij rijden onder invloed van drugs. Korte toelichting over het hoe en waarom van speekselanalyses.*
- Williams, D. J., Simmons, P., & Thomas, A. (2000). Predicting DUI Recidivism Following an Alcohol Safety Action Program. *Journal of Offender Rehabilitation, 32*(1–2), 129–145. https://doi.org/10.1300/J076v32n01_05
- Willis, C., Lybrand, S., & Bellamy, N. (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochrane Database of Systematic Reviews, 3*.
- Wundersitz, L. N., & Hutchinson, P. (2006). *South Australia's Driver Intervention Program: Participant characteristics, best practice discussion and literature review.* Centre for Automotive Safety Research.
- You, C.-W., Lin, Y.-F., Chuang, Y., Lee, Y.-H., Hsu, P.-Y., Lin, S.-Y., Chang, C.-C., Chung, Y.-J., Chen, Y.-L., & Huang, M.-C. (2018). Sobermotion: leveraging the force of probation officers to reduce the risk of dui recidivism. *Proceedings of the ACM on Interactive, Mobile, Wearable and Ubiquitous Technologies, 2*(3), 1–34.
- Young, K. L., Stephan, K. L., Newstead, S. V., Rudin-Brown, C., Tomasevic, N., & Lenne, M. G. (2013). *Repeat Speeders Trial: Final evaluation report.*
- Yu, J. (1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice, 22*(4), 355–366. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2352\(94\)90082-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2352(94)90082-5)
- Yu, J., & Williford, W. R. (1995). Drunk-driving recidivism: predicting factors from arrest context and case disposition. *Journal of Studies on Alcohol, 56*(1), 60–66. <https://doi.org/10.15288/jsa.1995.56.60>

Zhao, D., Han, F., Meng, M., Ma, J., & Yang, Q. (2019). Exploring the influence of traffic enforcement on speeding behavior on low-speed limit roads. *Advances in Mechanical Engineering*, 11(12), 1687814019891572. <https://doi.org/10.1177/1687814019891572>



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be