

Verkeersrecidivisme nader bekeken

Een studie van profielkenmerken op basis van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen

Dankwoord

De auteurs en Vias institute bedanken volgende personen en organisaties voor hun gewaardeerde bijdrage aan dit onderzoek:

- ▶ Alle medewerkers van de politieparketten Mechelen en Leuven die het mogelijk hebben gemaakt de data te verzamelen. In het bijzonder willen we Roger Verheijen hartelijk danken voor het schrijven van de speciaal ontwikkelde query, in de MaCH database, die voor huidig onderzoek is bedoeld.
- ▶ Stijn Daniels, Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels, Cécile Guerry en Annelies Develtere van Vias institute, die het rapport kritisch nalazen. De enige eindverantwoordelijken van het rapport zijn uiteraard de auteurs.
- ▶ Vertaalbureau Dynamics Translations die zorgde voor de vertaling naar het Frans en onze collega Jean-Christophe Meunier voor de verificatie van deze vertaling.

Verkeersrecidivisme nader bekeken Een studie van profielkenmerken op basis van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen

Onderzoeksrapport nr. 2017-R-02-NL

D/2017/0779/20

Auteurs: Ricardo Nieuwkamp, Freya Slootmans & Peter Silverans

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 09/11/2017

Gelieve naar dit document te refereren als: Nieuwkamp, R., Slootmans, F., & Silverans, P. (2017). *Verkeersrecidivisme nader bekeken : Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: « Focus sur la récidive au volant : Étude approfondie des profils de récidivistes sur la base de dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines »

The summary of this report is also available in English under the title: A closer look at traffic reoffenders. A study on the profile characteristics based on a selection of court files from Leuven and Mechelen.

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

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
Summary.....	5
1 INLEIDING	7
1.1 Wat is recidive?.....	7
1.2 Recidiveonderzoek.....	8
1.3 Nationaal onderzoek naar recidive.....	9
2 METHODE	11
2.1 Doelstellingen en algemene aanpak van het onderzoek	11
2.2 Gebruik van de MaCH-databank	11
2.2.1 Data cleaning en selectie van de cases.....	12
2.2.2 Methode gebruikt voor het descriptief luik.....	13
2.2.3 Methode gebruikt voor diepteonderzoek.....	13
3 RESULTATEN.....	15
3.1 Descriptieve analyse op basis van gegevens uit de MaCH-database	15
3.2 Diepteonderzoek.....	16
3.2.1 De feiten en bestraffing in de dossiers waarvoor de beklaagde werd vervolgd	16
3.2.2 Kenmerken van alle veroordeelden.....	18
3.2.3 Veroordeelden zonder antecedenten.....	22
3.2.4 Kenmerken van recidivisten	23
3.2.5 Vergelijking tussen alle veroordeelden, de veroordeelden zonder strafblad en de recidivisten.....	30
4 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	36
4.1 Conclusie	36
4.2 Aanbevelingen.....	37
5 BIJLAGE.....	39
5.1 Lijst met gecodeerde variabelen.....	39
6 REFERENTIES.....	44

Samenvatting

Doelstelling

Het Belgisch recidiveonderzoek staat nog in de kinderschoenen. Hoewel er meer aandacht komt voor dit thema, zijn gegevens over verkeersrecidivisten moeilijk toegankelijk voor onderzoek. Het doel van het huidige rapport is een aantal kenmerken van verkeersrecidivisten te schetsen op basis van een steekproef van gerechtelijke dossiers. Met dit eerste onderzoek wordt een aanzet gegeven om onderzoek uit te voeren naar de karakteristieken van risicogroepen van de verkeersovertreders zoals geformuleerd door Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV, 2007)

Methode

Om de kenmerken van verkeersrecidivisten in kaart te brengen, werd data geanalyseerd uit de nationale database van politieparketten (dit wordt de MaCH database genoemd). Deze databank is bedoeld om recidivisten makkelijker te kunnen opsporen tussen verschillende politieparketten. Aan de hand van het rijksregisternummer van de persoon kan worden achterhaald of de persoon eerder is veroordeeld en voor welke feiten. In eerste instantie leek daardoor deze database bijzonder geschikt om de karakteristieken van verkeersrecidivisten te bepalen. Het bleek echter niet mogelijk om via een omgekeerde beweging in het systeem, lijsten van verkeersrecidivisten te genereren. Na een langdurig proces van *trial-and-error* werd speciaal voor dit onderzoek een nieuwe zoekfunctie in de database gecreëerd. Aan de hand van deze zoekfunctie was het mogelijk om alle personen die binnen een bepaalde periode minimaal tweemaal voorkwamen in de database te selecteren. Deze zoekfunctie was niet ideaal aangezien er geen onderscheid kon worden gemaakt tussen verdachte en slachtoffer en enkel betrekking had op de locatie waarbinnen de opzoeking gebeurde. Dat betekent dat de personen die in twee verschillende arrondissementen een overtreding begingen, niet in onze selectie terecht kwamen. Desalniettemin bleek de zoekfunctie het best aan te sluiten bij onze zoekopdracht binnen de technische vrijheidsgraden van de database.

De gegevens voor alle personen die tussen 01/01/2012 en 31/12/2015 minimaal tweemaal in de database van Mechelen of Leuven voorkwamen werden geselecteerd. Het eerste luik van het onderzoek is van descriptieve aard waarbij enkel de leeftijd en het geslacht in kaart kon worden gebracht. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen zij die een onmiddellijke inning hebben betaald en de beklagden tegen wie een vonnis werd uitgesproken inzake verkeersfeiten. Het tweede luik van het onderzoek bestond uit een diepteonderzoek. Hierbij werden 220 dossiers in meer detail bestudeerd op basis van de selectie beklagden uit het eerste luik. In dit diepteonderzoek werd nagegaan of de beklagde in het huidige dossier werd veroordeeld en voor welke feiten; wat de socio-demografische kenmerken van deze persoon is en of de persoon eerdere veroordelingen op zijn of haar strafblad had geregistreerd.

Resultaten

De data uit het eerste luik van het onderzoek heeft enerzijds betrekking op 6539 personen die een onmiddellijke inning hebben betaald. Het merendeel van hen was mannelijk (63%) en gemiddeld 43 jaar oud. Anderzijds werd tegen 23725 personen een vonnis uitgesproken, de personen waren nog vaker mannelijk (76%) en ook jonger: gemiddeld 39 jaar oud. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gemiddelde leeftijd voor mannen en vrouwen verschillend was, mannen waren jonger (39 jaar) dan de vrouwen (41 jaar).

Op basis van de dossier analyse is komen vast te staan dat niet alle geselecteerde dossiers betrekking hebben over verkeersrecidive. Van de 220 bruikbare dossiers is met zekerheid komen vast te staan dat 132 dossiers betrekking hadden op verkeersrecidive. Uit deze dossiers is een aantal karakteristieken van de recidivisten in kaart gebracht. Het merendeel van de verkeersrecidivisten is een man (82.6%) die in België is geboren (77.3%) en de Belgische nationaliteit bezit (84.1%). De personen zijn gemiddeld 39 jaar oud; de helft van hen is ongehuwd (47.7%). Dit beeld komt redelijk goed overeen met de kenmerken die in de internationale literatuur worden genoemd. Verder hebben wij ook hun voorgaande veroordelingen bestudeerd. Alle recidivisten hadden een strafblad dat uit gemiddeld zeven voorgaande veroordelingen bestond. Gemiddeld bestond hun strafblad uit 12 voorgaande gepleegde feiten wat neerkomt op bijna twee feiten per voorgaande veroordeling. Het merendeel van alle voorgaande feiten had betrekking op verkeersgerelateerde feiten (81%)

waarbij te snel rijden (25%) en rijden onder invloed (10%) het vaakste voorkwamen. Kenmerkend is verder dat meer dan 50% van de vrouwen minder dan vijf voorgaande veroordelingen had maar zowel 20% van de mannen als van de vrouwen meer dan 10 eerdere veroordelingen had. Voorts blijkt uit de data dat de recidivesnelheid toeneemt in functie van het aantal voorgaande veroordelingen, met andere woorden: hoe meer voorgaande veroordelingen, hoe sneller de veroordelingen op elkaar volgen.

Conclusie en aanbevelingen

De huidige resultaten bieden een eerste zicht op de karakteristieken van verkeersrecidivisten. Het onderzoek dient dan ook als een beginpunt van het onderzoek naar verkeersrecidive te worden gezien en niet als een eindpunt van het onderzoek. Pas wanneer men de doelgroep kent, kunnen specifieke interventies worden gecreëerd om het maatschappelijke probleem van verkeersrecidivisten aan te pakken. Een belangrijke beperking van onze analyse is het gebruik van de MaCH database. Hoewel de database is ontwikkeld om verkeersrecidivisten makkelijker op te sporen tussen verschillende politieparketten, blijkt het gebruik van de database voor wetenschappelijke doeleinden geen sinecure te zijn. Dit vormt een belangrijke beperking van het onderzoek. Voorts zijn onze gegevens niet representatief voor Vlaanderen of voor België aangezien slechts twee politieparketten zijn onderzocht in een beperkte periode in tijd.

Het verdient daartoe de aanbeveling om de MaCH database meer geschikt te maken voor wetenschappelijk onderzoek. In het bijzonder in relatie tot de geformuleerde aanbeveling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om onderzoek uit te voeren naar de karakteristieken van de risicogroepen van verkeersovertreders. Daarbij zou het mogelijk moeten zijn om op basis van de MaCH database lijsten te genereren van alle verkeersrecidivisten in België, en dus niet gebonden aan de locatie van de opzoeking, waarbij ook makkelijker kan worden nagegaan of de beklaagde is veroordeeld of niet. Voorts past het huidige onderzoek in één van de mogelijke doelen van recidive onderzoek, namelijk recidive als beschrijvend kenmerk voor het opstellen van een daderprofiel. Bijkomend onderzoek zou deze karakteristieken van verkeersrecidivisten moeten verfijnen maar zich ook toelagen op het onderzoeken van de andere doelen die recidiveonderzoek kan dienen zoals het analyseren van de criminele carrière. Pas wanneer men over een rijkere bron aan informatie beschikt, kan met specifieke interventies beginnen uit te werken op basis van een model dat het beste past bij verschillende types recidivisten om op een dergelijke manier de maatschappij tegen deze risicogroep te beschermen.

Summary

A closer look at traffic reoffenders: A study on the profile characteristics based on a selection of court files from Leuven and Mechelen.

Objective:

In general, recidivism research is lacking in Belgium. Although recently more attention is being paid to that kind of research, data on traffic recidivist are difficult to acquire. The objective of current report is to present a number of traffic offenders' characteristics based on a sample of court files. This study is the first step in determining the characteristics of a risk group of traffic offenders as formulated by the Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV, 2007).

Method:

To determine the characteristics of traffic recidivists, the data from the national database of the Police Office of Traffic Offences (i.e., the MaCH database) were analysed. That database is designed to identify traffic recidivists between various court districts. Based on the people's national number (i.e., the so-called: *Rijksregisternummer*) it can be determined whether that person has been previously convicted and for what type of offences. At first, the database seemed well suited to analyse the traffic recidivists' characteristics. However, it was not possible to generate lists of traffic recidivists using the database. After a long process of trial-and-error a new query was inserted in the database specially designed for this study. Based on that query it became possible to select all people who have at least two entries in the MaCH database. The query was not ideal because no differentiation could be made between victims and offenders and the search was only applicable to the offences committed in the court district from where the search was initiated. It implies that people who committed at least two offences in two, or more, court districts were not included in the selection. The used query appeared to be the fittest to answer our research question taking into account the technical degrees of freedom of the database.

The data of all people who had at least two entries in the database were included in our selection in the period from 01/01/2012 to 31/12/2015 for the court districts of Mechelen and Leuven. The first part of the study was of descriptive nature in which only the age and the gender could be determined based on the data in the MaCH database. A distinction was made between those who paid a fine and those who were prosecuted for traffic offences. The second part of the study consisted of a deeper analysis of the cases. A total of 220 criminal case files were randomly chosen from our initial selection of cases, where the suspects were prosecuted, and those cases files were studied in more details. It was determined whether the defendant was convicted and if so for what type of offences; the socio-economic characteristics were more profoundly analysed and whether the convict had prior convictions on his or her criminal record.

Results

The results of the first part of the study consist of 6539 people who paid a fine on the one hand, and on the other hand of 23725 people who were prosecuted. Most of the people who paid a fine were male (63%) and were about 43 years old on average. The selection of people who were prosecuted consisted of slightly more men (76%) and they were somewhat younger (39 years old) compared to those who paid a fine. In the latter group, the men were younger (39 years) than the women (41 years).

Based on the second part of study, in which the court files were studied in more details, it came to light that not all selected case files included traffic recidivists. In 132 case files it could be verified that the file belongs to a traffic recidivist. Based on those 132 files, a number of characteristics could be investigated. Most of the recidivists are males (82,6%) who are born in Belgium (77,3%) and who have the Belgian nationality (84,1%). On average, they are 39 years old and about half of them (47,7%) are not married. These features align with the profile of recidivists in international literature. Their criminal records have also been studied. All recidivist had a criminal record that consisted of seven prior convictions on average. On average, their criminal records consisted of 12 facts which results in almost two facts per single prior conviction. Most of facts were traffic related (81%) : exceeding the speed limit (25%) and driving while intoxicated (DWI; 10%) were most frequently observed. Interestingly, more than half of the women had less than five prior convictions and both 20% of men and women have more than ten prior convictions. In addition, the data

shows that the time to recidivism increases depending on the number of prior convictions, in other words: the larger the number of prior convictions the shorter the time between the convictions.

Conclusion and recommendations

The results provide a first insight on the characteristics of traffic recidivists. The study needs to be addressed as a first step in the research on traffic reoffenders rather than the conclusion of the research. Only when the target group is known, specific interventions can be developed to tackle the problem of traffic reoffenders. An important limitation of the present study relates to the MaCH database. Although the database was created to detect traffic recidivists between various court districts its use for scientific research is as straightforward as we hoped. It imposes an important limitation of the present study. In addition, our data are not representative for Flanders or Belgium as a whole since only the data in two Police Office of Traffic Offences were studied in a limited timeframe.

It is recommended to make the MaCH database more applicable for scientific research. Especially given the recommendation of the *Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid* to conduct research to the characteristics of risk groups of traffic offenders. Using the MaCH database, it should be possible to generate lists of all traffic recidivists and Belgium and thus not limited to the area where the search in the database was initiated. In addition, the database should allow to make a differentiation between defendants and convicts. The present study fulfils one of the four possible goals of recidivism research, namely using recidivism to create an offender profile. Future research should refine the characteristics of the offender profile but also address different potential possibilities of using recidivism figures, such as the analyses of criminal careers. Only when a rich number of characteristics is available, one can begin developing specific interventions based on a model that best fits the profile of several recidivists to better protect the society against this risk group of offenders.

1 INLEIDING

1.1 Wat is recidive?

Het begrip “recidive” kan algemeen gedefinieerd worden als het terugvallen in crimineel gedrag (Wartna, 2009). Juridisch spreekt men van een recidivist als een persoon ‘[...] reeds eerder bij een rechterlijke beslissing werd veroordeeld en thans opnieuw (doorgaans binnen een bepaalde periode) een nieuw misdrijf pleegt’ (De Roy, 2014, p. 8).

Grofweg kan een onderscheid worden gemaakt tussen algemene en specifieke recidive. Indien een persoon eerder is veroordeeld voor het rijden onder invloed en vervolgens opnieuw wordt veroordeeld voor het rijden onder invloed spreekt men van *specifieke* recidive aangezien het dezelfde soort feiten betreft op een ander moment. Indien dezelfde persoon een tweede keer wordt veroordeeld voor, bijvoorbeeld, het toebrengen van opzettelijke slagen en verwondingen spreekt men eerder van *algemene* recidive. De tweede feiten zijn niet gelijk aan de eerste strafbare gedragingen maar desondanks is de persoon hervallen in strafbaar gedrag.

Het onderscheid tussen algemene en specifieke recidive is afhankelijk van het referentiekader. Wanneer men de verkeersovertredingen als referentiekader neemt, spreekt men bij twee vergelijkbare veroordelingen – bijvoorbeeld voor rijden onder invloed – van specifieke recidive en over algemene recidive indien de persoon voor het tweede feit wordt veroordeeld voor een andere verkeersfeit (bijvoorbeeld: rijden zonder rijbewijs). Binnen het referentiekader “verkeersovertredingen” wordt een veroordeling voor het toebrengen van opzettelijke slagen en verwondingen niet beschouwd als recidive aangezien het referentiekader betrekking heeft op louter verkeersfeiten. Er kan ook gekozen worden voor een indeling naar: algemene, speciale en specifieke recidive (Blom & Wartna, 2004). In dit kader spreekt men van algemene recidive voor alle nieuwe veroordelingen, spreekt men van speciale recidive voor een nieuwe veroordeling voor verkeersfeiten en van specifieke recidive voor een nieuwe veroordeling voor hetzelfde verkeersfeit. In dit rapport zal enkel naar algemene recidive worden verwezen.

Evenzeer is de juridische kwalificatie van recidive van belang. In België werd de aanpak van recidive een belangrijk aandachtspunt met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid inzake handhaving van 2007.¹ De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) bevelen daartoe aan om: ‘de aanpak van herhaling of recidive te optimaliseren en deze op een aangepaste wijze te beteugelen’ (SGVV, 2007, p.21). Deze verhoogde aandacht heeft geresulteerd in een aantal maatregelen. Met de inwerkingtreding van de wet van 9 maart 2014² wordt strenger opgetreden tegen verkeersrecidivisten (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). Tot dan, was er pas sprake van recidive in het verkeer indien het een identieke overtreding betrof binnen een bepaalde periode, die doorgaans drie jaar betrof (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). Er dient te worden opgemerkt dat een onderscheid wordt gemaakt tussen “recidive” en “in staat van herhaling”. De laatste classificatie heeft betrekking op het plegen van dezelfde feiten binnen een periode ruimer dan drie jaar met als gevolg dat de straffen niet automatisch worden verzwagd. De wet van 9 maart 2014 verruimde de criteria voor recidive waarbij er niet louter sprake moest zijn van identieke feiten maar ook bij een combinatie van zware verkeersovertredingen sprake is van recidive. Onder zware verkeersovertredingen vallen vooral overtredingen van de vierde graad (zoals: het negeren van de bevelen van een bevoegd persoon of te keren op de autosnelweg; voor een volledig overzicht zie: art 38. §6 Wegverkeerswet na de wijziging door art 9.4° van de wet van 9 maart 2014 en De Roy, 2014, p. 9).

Met de wet van 9 maart 2014 werd niet enkel de definitie voor recidive verruimd maar worden recidivisten ook strenger bestraft. Met name het opleggen van een rijverbod is direct afhankelijk van het aantal keren dat een bestuurder in de fout gaat binnen de periode van drie jaar. Betreft het één feit van recidive, dan is de politierechter verplicht een rijverbod van minimaal drie maanden (90 dagen) op te leggen. Begaat de persoon een tweede recidivefeit binnen de drie jaar, wordt het minimale duur van het rijverbod zes maanden

¹ Voor een overzicht zie: <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20Handhaving%20DEF.pdf>

² Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 april 2014 betreffende een wijziging van de wet van 16 maart 1968 inzake de politie over het wegverkeer. Voor een meer gedetailleerde uitleg zie de memorie van toelichting, *Parl. St.* Kamer 2012-13, nr. 2880/001, art. 8 (<http://www.dekamer.be/FLWB/pdf/53/2880/53K2880001.pdf>). In de loop van de tekst wordt naar deze wet verwezen als de wet van 9 maart 2014.

(180 dagen). Is er sprake van een derde recidivefeit, dan wordt het rijverbod opgetrokken tot minimaal negen maanden (270 dagen). Bij iedere vaststelling van recidive dient de politierechter het afleggen van de vier herstelexamens (theorie, praktijk, psychologisch en medisch) op te leggen. Het afleggen van deze vier examens wordt aanzien als een maatschappelijke veiligheidsmaatregel tegen onveilige chauffeurs (al percipiëren deze het vaak als een bijkomende straf). Pas na het succesvol afleggen van de herstelexamens en na de tijdspanne van het opgelegde rijverbod, is de bestuurder hersteld in het recht tot sturen (De Roy, 2014).

1.2 Recidiveonderzoek

Het onderzoek naar recidive kan vier doelen dienen (Wartna, 2009):

- (1) om een daderprofiel op te stellen: ‘het al dan niet vóórkomen van herhaald crimineel gedrag [is] een kenmerk waarmee een groep personen kan worden gekarakteriseerd’ (Wartna, p. 27);
- (2) om het pad te bestuderen van criminele carrières;
- (3) om de oorzaken van criminaliteit te bepalen; en
- (4) als toets voor de effectiviteit van een interventie.

Het merendeel van het onderzoek naar verkeersrecidivisten dat gepubliceerd werd in internationale wetenschappelijke tijdschriften, werd uitgevoerd in de Verenigde Staten van Amerika. In dergelijke studies wordt vaak de onderzoeksvraag behandeld of de kenmerken van een *first offender* verschillend zijn van de kenmerken van een recidivist. Op basis van literatuuroverzichten kan worden vastgesteld dat het merendeel van het onderzoek naar verkeersrecidive handelt over het rijden onder invloed (voor een overzicht zie: Nochajski & Stasiewicz, 2006). Uit de resultaten van deze (vooral Amerikaanse) studies blijkt dat deze recidivisten vaak de volgende kenmerken hebben (C’De Baca, Miller, & Lapham, 2001; Møller, Haustein, & Prato, 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff, Spradlin, & Eby, 2001):

- vooral (blanke) mannen;
- ongeveer 40 jaar oud;
- niet getrouwd;
- geen kinderen;
- laag inkomen;
- geen hoge diploma’s;
- behoren tot de arbeidsklasse.

In het recidiveonderzoek worden er twee soorten methodes gebruikt om de kenmerken van recidivisten in kaart te brengen. Enerzijds kan men het profiel baseren op officiële gegevens (zoals het aantal veroordelingen voor verkeersfeiten). Anderzijds kan men aan een grote groep personen vragen of zij zich schuldig hebben gemaakt aan bepaald (strafbaar) gedrag in een bepaalde periode. Beide methoden hebben voor- en nadelen. In geval van een bevraging zullen recidivisten vaker sociaal wenselijk en defensief antwoorden (Cavaiola, Strohmets, & Abreo, 2007; Lajunen & Summala, 2003; Schell, Chan, & Morral, 2006). Door deze sociaal wenselijke antwoorden zullen de antwoorden een substantiële onderrapportage bevatten van de daadwerkelijke vertoonde (strafbare) gedragingen.

Voorts kent het gebruik van officiële gegevens ook beperkingen. De belangrijkste beperking heeft betrekking op de pakkans van overtreders. Pas wanneer een overtreding wordt geregistreerd en hieraan een straf wordt gekoppeld, kan men gebruik maken van deze officiële gegevens. Met andere woorden, de representativiteit van officiële gegevens is direct afhankelijk van de pakkans wanneer strafbaar gedrag wordt vertoond. De pakkans is de kans dat wanneer een bestuurder strafbaar gedrag vertoont, het gedrag van de bestuurder ook wordt gedetecteerd. Daar knelt in veel gevallen het schoentje aangezien de pakkans vaak erg laag is.

Er kan een onderverdeling worden gemaakt naar de objectieve en de subjectieve pakkans. De objectieve pakkans is vast te stellen aan de hand van het aantal personen die in een bepaalde periode werd gecontroleerd (bv. de bestuurders die een onmiddellijke inning dienden te betalen) en de subjectieve pakkans duidt op de ingeschatte kans die bestuurders ervaren dat zij ‘gepakt’ worden als zij bepaalde strafbare gedragingen vertonen. De objectieve pakkans kan worden geschat op basis van het aantal keer dat een grote groep bestuurders in een bepaalde periode actief is gecontroleerd (bv. onderworpen aan een ademtest) of passief worden gecontroleerd (bv. door gebruik te maken van onbemande (snelheids)camera’s). Uit de resultaten

van de ESRA³ bevraging in 2015 blijkt dat slechts 19% van de Belgische respondenten in een periode van 12 maanden door de politie is gecontroleerd en dat 13% van de Belgische respondenten afgelopen jaar is beboet, in de meeste gevallen voor te snel rijden (Nieuwkamp & Meesmann, 2016).

Door de lage pakkans worden niet alle verkeersovertredingen geregistreerd en bestraft - en dus ook niet opgenomen in de officiële statistieken. Daardoor zijn de officiële gegevens ook geen perfecte weergave van de realiteit. Idealiter worden beide gegevensbronnen met elkaar gecombineerd maar dat blijkt in de praktijk moeilijk haalbaar en erg kostbaar (Nochajski & Stasiewicz, 2006). In het merendeel van het onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van de officiële gegevens aangezien het verkrijgen van deze data relatief goedkoop is ten opzichte van een grote bevraging onder de bevolking te organiseren (Nochajski & Stasiewicz, 2006). Hierbij wordt wel aanbevolen om grote groepen deelnemers met elkaar te vergelijken en een periode van minimaal 24 maanden te hanteren om te achterhalen of er sprake is van recidive (Nochajski & Stasiewicz, 2006).

Nederlands onderzoek toont aan dat er internationaal weinig bekend is over succesvolle strategieën om zware verkeersovertreders aan te pakken (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009). Een essentiële stap in dit proces is het identificeren van de verkeersovertreders door onder meer na te gaan welke overtredingen worden begaan en of deze overtredingen consequent worden begaan. Hierbij dienen incidentiele overtreders te worden uitgesloten. Er is echter meestal onvoldoende bekend over deze groep personen om specifieke maatregelen te kunnen nemen. De auteurs stellen dan ook: “als we niet weten wie het zijn, kan er ook niets gedaan worden” (Kuiken et al., 2009, p. 14). De auteurs zijn van mening dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen bestuurders die op kenteken worden beboet (zij die een onmiddellijke inning hebben betaald) en de bestuurders die zich voor de rechter dienen te verantwoorden aangezien het waarschijnlijk is dat de twee groepen bestuurders van elkaar verschillen. Voorts kan ook worden nagegaan of de bestuurder een educatieve maatregel als alternatieve straf werd opgelegd maar desondanks overtredingen blijft begaan.

Uit de resultaten van internationaal onderzoek is een coherent beeld ontstaan van de verkeersrecidivisten die rijden onder invloed van alcohol: het zijn (vooral) blanke mannen; gemiddeld 40 jaar oud; en behoren tot de arbeidsklasse. Zij zijn meestal niet getrouwd; hebben geen kinderen; hebben geen hogere diploma's en hebben een relatief laag inkomen (C'De Baca et al., 2001; Møller et al., 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff et al., 2001). Een dergelijk beeld bestaat tot op heden niet van de meer algemene groep verkeersrecidivisten (bijvoorbeeld: zij die te snel rijden en/of rijden zonder geldige keuring).

1.3 Nationaal onderzoek naar recidive

In België gebeurt er nauwelijks wetenschappelijk onderzoek naar recidive (zie bijv. Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015; Wartna & Nijssen, 2006). In 2015 werd een speciale uitgave van het tijdschrift *Panopticron* gewijd aan het opkomende onderzoek naar recidive in België (Robert, Pauwels, et al., 2015). Twee studies zijn echter het vermelden waard.

Een eerste studie, uitgevoerd door het BIVV in 2003, gebruikte recidivegegevens van bestuurders om de effectiviteit van een alternatieve sanctie te evalueren ten opzichte van een klassieke straf (Van Laar, Kluppels, Wiseur, & Goossens, 2003). De onderzoekers vergeleken twee groepen mannelijke bestuurders die onder invloed van alcohol hebben gereden. De eerste groep bestond uit bestuurders die een sensibiliseringscursus hadden gevolgd (*driver improvement programma*). De tweede groep was een controlegroep die niet een dergelijke cursus had gevolgd, en een klassieke straf hadden gekregen, zoals het betalen van een geldboete. Voor beide groepen werd nagegaan of de bestuurders hadden gerecidiveerd en zo ja, hoeveel tijd was verstreken tussen het afronden van de cursus of het ondergaan van de klassieke straf en het recidivefeit. Via het Mammouth-informaticasysteem (i.e., MaCH database) werd nagegaan of er sprake was van recidive. Uit de resultaten van deze studie blijkt dat de bestuurders die een cursus hebben gevolgd minder snel opnieuw werden veroordeeld voor verkeersfeiten (i.e., algemene recidive) in vergelijking met de controlegroep. De bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd, werden minder snel veroordeeld voor het rijden onder invloed (i.e., specifieke recidive) in vergelijking met de andere groep bestuurders. Aangezien er maar één soort overtreding werd onderzocht, het aantal deelnemers beperkt was en enkel uit mannelijke bestuurders bestond, is het niet mogelijk om op basis van deze studie te stellen of alle alternatieve straffen beter werken

³ European Survey of Road Users' Safety Attitudes (een Europese enquête over de attitudes met betrekking tot veiligheid onder verkeerdeelnemers).

dan een klassieke straf om recidive te voorkomen. De resultaten van het onderzoek tonen wel aan dat het gebruikmaken van gegevens uit de MaCH database kunnen dienen als gegevensbron voor recidiveonderzoek.

Meer recent onderzocht het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) de gegevens uit het Centraal Strafregister voor alle personen die in 1995 werden veroordeeld (i.e., de referentiebeslissing) en onderzochten of deze personen nieuwe feiten hadden gepleegd in de periode vanaf de referentiebeslissing tot november 2013. Voorts werd ook nagegaan of de personen die in 1995 waren veroordeeld ook antecedenten hadden (i.e., eerder waren veroordeeld; Robert, Mine, & Maes, 2015). In dit onderzoek definieerden de onderzoekers recidive volgens de sociaalwetenschappelijke normen, dat wil zeggen als een nieuwe rechterlijke beslissing ongeacht de pleegdatum van de feiten. Een bijkomende reden om deze definitie te hanteren was de moeilijkheid om de pleegdatum van de feiten te achterhalen; de datum van de rechterlijke uitspraak veel beter is geregistreerd. Deze sociaalwetenschappelijke definitie van recidive komt overeen met de definitie van algemene recidive zoals eerder werd besproken.

De onderzoekers vertrokken van de veroordelingen in 1995 en gingen vervolgens na of deze personen: a) eerdere veroordelingen op hun strafblad hadden geregistreerd (i.e., antecedenten); en b) voor nieuwe feiten waren veroordeeld tot en met 13 november 2013, de dag van de opvraging van de gegevens uit het Centraal Strafregister. In 1995 werden 136530 personen veroordeeld, ongeveer de helft van hen (50,7%) had op het moment van de referentiebeslissing al een strafblad. Vijfenzeventig procent van de recidivisten had een strafblad dat uit vijf of minder antecedenten bestond. In totaal werd iets meer dan de helft (57,6%) van alle veroordeelden met een referentiebeslissing in de periode tot en met 13 november 2013 opnieuw veroordeeld. Er bleek eveneens een matige positieve relatie te bestaan tussen eerdere antecedenten en recidive, met andere woorden: het hebben van antecedenten is (voor een deel) voorspellend op het later begaan van nieuwe feiten. De meeste recidivisten (i.e., zij die in 1995 zijn veroordeeld en in de daarop volgende periode minimaal één nieuwe veroordeling hadden) waren mannen (61,6%) en hadden een gemiddelde leeftijd van 35 jaar. De gegevens over de nationaliteit waren onvoldoende valide om uitspraken op te baseren. De recidivesnelheid (i.e., het tijdsinterval tussen de referentiebeslissing en een nieuwe veroordeling), de recidivefrequentie (i.e., het aantal keren dat een persoon heeft gerecidiveerd) en het aantal antecedenten kon wel worden vastgesteld. De mediaan voor de recidivesnelheid bedroeg 742 dagen (iets meer dan twee jaar). De mediaan voor de recidivefrequentie bedroeg één nieuwe veroordeling. Bijna 80% van de recidivisten had minder dan zeven nieuwe veroordelingen; daarentegen had 5% meer dan 17 nieuwe veroordelingen.

In het licht van het huidig onderzoek zijn de gegevens interessant voor de personen die als referentiebeslissing zijn veroordeeld voor verkeersfeiten. Het blijkt dat een substantieel deel werd veroordeeld voor een verkeersfeit (N = 92412; 67,7%). Meer dan de helft van hen (N = 52301, 56.6%) heeft in de vergelijkingsperiode gerecidiveerd en werd veroordeeld voor verschillende feiten. Binnen deze groep verkeersrecidivisten werd bijna vier op vijf personen opnieuw veroordeeld voor verkeersfeiten (N = 41381; 79,1%).

2 METHODE

2.1 Doelstellingen en algemene aanpak van het onderzoek

Deze studie is een eerste stap in het bredere onderzoek naar (verkeers)recidive door Vias institute en volgt direct uit de aanbeveling van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV): ‘De FCVV beveelt aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de karakteristieken van de risicogroepen van de verkeersovertreders’ (SGVV, 2007, p.22).

Het hoofddoel van deze studie was om een aantal kenmerken van verkeersrecidivisten in kaart te brengen. Daarvoor werden twee methodes gebruikt: (1) een analyse van gegevens uit de Mammouth at Central Hosting (MaCH) database (deze database wordt gebruikt door alle Belgische politieparketten); en (2) een diepteonderzoek op basis van een toevalssteekproef van willekeurig gekozen dossiers bij de deelnemende politieparketten. Door het combineren van de resultaten van beide benaderingen diende een beeld te worden geschetst van de Belgische verkeersrecidivisten.

Het onderzoek was vooral exploratief van aard. Er worden geen specifieke hypothesen getoetst. Er werd gebruik gemaakt van de MaCH database om twee redenen. Ten eerste, blijkt uit onderzoek dat voor het schetsen van de persoonskenmerken van groep(en) overtreeders voldoende gegevens moeten worden geanalyseerd (e.g., Nochajski & Stasiewicz, 2006). Ten tweede is het gebruik van de MaCH database al effectief gebleken in eerder onderzoek naar recidive (Van Laar et al., 2003).

2.2 Gebruik van de MaCH-databank

Voorafgaand aan het onderzoek heeft er overleg plaatsgevonden met de deelnemende parketten⁴ over de beste manier om recidivisten in de MaCH-database te kunnen identificeren. De medewerkers van de politieparketten waren bijzonder behulpzaam om het onderzoek zo goed mogelijk te laten verlopen. Zo woonden twee onderzoekers een zittingsdag van de politierechter bij om zicht te krijgen op het type feiten dat wordt gepleegd en hoe de politierechter tot een vonnis komt. Eveneens werden de administratieve diensten van de parketten bezocht om zicht te krijgen op de werking van de MaCH database. Deze praktische uitleg heeft bijgedragen tot een betere interpretatie van de data.

MaCH is een database waarin alle verkeersinbreuken in België worden geregistreerd. De database kan worden gebruikt door alle Belgische politieparketten zodat verkeersrecidivisten makkelijker kunnen worden geïdentificeerd in verschillende arrondissementen⁵. Het identificeren van een recidivist is mogelijk door na te gaan of de bestuurder eerder is veroordeeld en voor welke feiten. Op basis van het invoeren van het rijksregisternummer in de MaCH database kon worden vastgesteld of het een recidivist betrof of niet. Het was echter niet mogelijk om via een omgekeerde beweging lijsten te genereren met recidivisten.

Na een langdurig proces van *trial-and-error* werd een ICT oplossing gevonden door speciale zoekfunctie in de MaCH database aangemaakt die het mogelijk maakte om lijsten met recidivisten te genereren.⁶ De zoekfunctie hield in dat alle personen die minimaal twee keer in het systeem voorkwamen, werden geselecteerd binnen een bepaalde periode. In dit onderzoek, was er sprake recidive indiende de persoon minimaal tweemaal in de database voorkwam. Deze sociaalwetenschappelijke definitie van recidive werd geïnspireerd op de gehanteerde definitie van recidive door het NICC (Robert, Mine, et al., 2015). Er zijn echter twee belangrijke beperkingen van de gehanteerde zoekfunctie. Ten eerste kan er geen onderscheid worden gemaakt of het een verdachte of een slachtoffer betrof en/of de persoon bijgevolg werd veroordeeld of niet. Ten tweede geldt de locatie van de opvraging als referentiekader. Met andere woorden, personen worden enkel geselecteerd indien zij binnen de locatie van de opvraging, bijvoorbeeld binnen het arrondissement Leuven, tweemaal in het systeem voorkomen. Indien de persoon binnen de vooropgestelde

⁴ Het onderzoek werd goedgekeurd door het College van Procureurs-generaal. In de aanvraag was het voorzien dat er twee Vlaamse en twee Waalse parketten hun medewerking aan het onderzoek zouden verlenen. Het is ons niet gelukt om de Waalse parketten in het onderzoek te betrekken binnen de haalbare tijdspanne van het onderzoek.

⁵ Voor een meer uitgebreide beschrijving, zie: https://justice.belgium.be/nl/nieuws/persberichten/news_pers_2012-09-26

⁶ De specifieke kenmerken van deze opvraging betrof een ad-hoc opvraging in de applicatie 655 onder nummer 150 in het systeem.

periode éénmaal voorkomt in het arrondissement Leuven en éénmaal voorkomt in het arrondissement Antwerpen, werd deze persoon niet geïdentificeerd.

Meer specifieke opzoekingen bleken helaas niet mogelijk in de MaCH database. Alle opzoekingen werden verricht voor de periode van 01/01/2012 tot en met 31/12/2015. Deze periode heeft betrekking op de invoeringsdatum van de vastgestelde feiten in de MaCH database. In de regel worden deze gegevens ingevuld door het politieparket wanneer het politieonderzoek het proces-verbaal van de politie krijgt. Deze periode werd gekozen om een balans te vinden tussen enerzijds de meest actuele gegevens uit de MaCH database en anderzijds rekening te houden met de tijd tussen het invoeren van de gegevens in de MaCH database en de berechting. In de literatuur wordt een minimale periode van 24 maanden aanbevolen om dergelijk onderzoek te verrichten op basis van officiële databanken. In dit onderzoek wordt een periode van 48 maanden gehanteerd. Pragmatisch was het in dit onderzoek het meest opportuun om de strategisch analisten van de betrokken politieparketten te vragen om deze opzoekingen te verrichten in de databank. De genereerde lijsten werden door de strategisch analisten naar Excel geëxporteerd en aan Vias institute bezorgd.

De gegenereerde gegevens in de MaCH database laten niet toe na te gaan welke strafbare gedragingen de bestuurder heeft vertoond. Dat is enkel mogelijk door op basis van het systeemnummer het papieren dossier op te vragen en in te kijken. Op basis van het rijksregisternummer kan in het systeem worden nagegaan of de persoon eerdere feiten heeft gepleegd.

2.2.1 Data cleaning en selectie van de cases

De aangeleverde gegevens bestonden uit Exceltabellen die volgens een vast protocol werden opgeschoond. Allereerst werden alle onbekende bestuurders uit de bestanden verwijderd. Een onbekende bestuurder kwam in het systeem voor als er een strafbare gedraging was vastgesteld, maar deze gedraging niet aan een persoon kon worden gekoppeld. Een voorbeeld hiervan is wanneer een onbemande camera registreerde dat een auto te snel reed, maar het kenteken niet leesbaar is op de foto. Daardoor kon de eigenaar of bestuurder van de auto niet worden achterhaald.

Vervolgens werden enkel de dossiers geselecteerd waarin de overtreder een onmiddellijke inning betaalde of waarin een vonnis werd uitgesproken tegen de beklaagde.⁷ Dit betekent dat de dossiers die nog in onderzoek waren, geseponneerd werden, etc. uit de selectie werden verwijderd. Dit werd gedaan om de kans verder te verkleinen dat niet-recidivisten in onze selectie zouden belanden. Concreet ontving Vias institute de gegevens van 296750 zaken. Na verwijdering van 18460 zaken waarin de bestuurder onbekend was, bleven 278110 zaken over. Na verwijdering van de zaken waarin geen vonnis was uitgesproken of de bestuurder een onmiddellijke inning betaalde (N = 212251) bleven nog 65859 zaken over. Van 5617 personen was het rijksregisternummer onbekend, deze werden uit de selectie verwijderd waardoor de finale selectie uit 60242 zaken bestond.

Om de leeftijd en het geslacht van de recidivist te bepalen was het noodzakelijk dat zowel de geboortedatum als het rijksregisternummer bekend waren. Indien deze gegevens ontbraken, werd de persoon uit de selectie verwijderd. Van het rijksregisternummer, bestaande uit 11 cijfers, werd het negende getal gebruikt om het geslacht van de overtreder te bepalen. Indien dat getal even is, betreft het een vrouw, als het getal oneven is, betreft het een man.⁸ Het rijksregisternummer werd enkel gebruikt voor het bepalen van het geslacht van de bestuurder. Om vertekening van de data tegen te gaan werden enkel alle unieke bestuurders geselecteerd. Dit werd gedaan door alle zaken te verwijderen waarin het rijksregisternummer niet uniek was.

Tot slot werd nagegaan of het systeemnummer (het unieke nummer per zaak) vaker dan één keer voorkwam in de dataset. Indien dat het geval was, werd nagegaan of het dezelfde persoon betrof en/of de feiten op dezelfde datum werden gepleegd. Indien het dezelfde persoon betrof, werd deze rij uit de dataset verwijderd aangezien het een duplicaat betreft. Indien het systeemnummer vaker voorkomt, maar aan verschillende personen is gekoppeld, werd deze rij behouden omdat het geen duplicaat betreft. Een voorbeeld hiervan vonden wij terug in de dossieranalyse. In casu betrof het een bestuurder die te snel reed en hiervoor werd

⁷ Code "108" is indicatief voor een vonnis en code "111" is indicatief voor een betaalde onmiddellijke inning in de MaCH database.

⁸ Zie bijvoorbeeld: <http://www.denderleeuw.be/content/284>

staande gehouden. Deze persoon reed echter ook in een voertuig dat niet was verzekerd maar niet zijn eigendom was. Aangezien beide strafbare gedragingen op hetzelfde moment werden vastgesteld, werden beide gedragingen gekoppeld aan hetzelfde systeemnummer en zowel de bestuurder als de eigenaar van het voertuig vervolgd.

2.2.2 Methode gebruikt voor het descriptief luik

Op basis van het rijksregisternummer werd het geslacht van de bestuurder bepaald. Vervolgens werd de leeftijd van de persoon berekend op het moment van de feiten door het verschil te berekenen tussen de pleegdatum en de geboortedatum. Vervolgens werden de cases opgesplitst in twee groepen: (1) de bestuurders die de onmiddellijke inning hebben betaald en (2) zij die werden veroordeeld. Dit onderscheid werd gemaakt aangezien het valt te beargumenteren dat deze twee groepen overtreders een ander profiel hebben (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009). Hierbij dient te worden opgemerkt dat de bestuurders die in eerste instantie een onmiddellijke inning kregen aangeboden, maar niet (tijdig) hebben betaald en/of de bestuurders die de overtreding betwisten ook voor de politierechter moeten verschijnen. In onze selectie werden geen zaken opgenomen waar een minnelijke schikking was voorgesteld aangezien niet kon worden bepaald of deze schikking ook werd betaald, enkel de “afgesloten zaken” werden in onze selectie opgenomen. Op basis van de gegevens in de MaCH database was het enkel mogelijk om het geslacht en de leeftijd van de persoon te bepalen, de data lieten ons niet toe om bijkomende aspecten te achterhalen (bijvoorbeeld: welke feiten de beklaagde ten laste werden gelegd, of waarvoor de verdachte een onmiddellijke inning betaalde).

2.2.3 Methode gebruikt voor diepteonderzoek

Voor de selectie van dossiers in het diepteonderzoek werden enkel de gegevens gebruikt van de personen tegen wie een vonnis werd uitgesproken op basis van de selectie in het descriptief luik. Voor de twee deelnemende parketten werden minimaal 100 willekeurig gekozen dossiers⁹ meer gedetailleerd opgevraagd en ter plekke bestudeerd. Er werd aan de hand van dezelfde methode een tweede lijst van 100 willekeurig gekozen dossiers opgesteld die diende als reservelijst. Een dossier uit de reservelijst werd geselecteerd indien een dossier uit de eerste lijst niet beschikbaar was ter inzage, hetgeen bijvoorbeeld het geval was als er hoger beroep was ingesteld en het dossier daardoor niet op het politieparket kon worden geraadpleegd.

In het volgend hoofdstuk (§3.2 en verder), waarin de resultaten van de analyses worden gepresenteerd, zullen termen gebruikt worden als personen, verdachten, beklaagden, veroordeelden en recidivisten. Deze termen zijn bewust gekozen en verwijzen steeds naar een andere groep personen:

- De term *personen* wordt gebruikt wanneer specifieke informatie ontbreekt over de specifieke kwalificatie van deze groep.
- *Verdachten* zijn personen waarvan men vermoedt dat zij een strafbaar feit hebben gepleegd.
- De term *beklaagden* werd gebruikt om personen te benoemen die moesten terechtstaan voor de ten laste gelegde feiten.
- *Veroordeelden* zijn zij die door de rechter werden veroordeeld.
- Er is sprake van een *recidivist* wanneer is komen vast te staan dat deze persoon door de rechter werd veroordeeld en minimaal één eerdere veroordeling had voor verkeersgerelateerde feiten.

Ieder bestudeerd dossier is opgebouwd uit minimaal vier documenten: het oorspronkelijke proces-verbaal; het inlichtingenbulletin; de verstuurde dagvaarding en het zittingsblad. In het oorspronkelijke proces-verbaal staan de strafbare gedragingen vermeld die de beklaagde ten laste worden gelegd. Het inlichtingenbulletin bevat twee bronnen van informatie. Enerzijds worden de socio-demografische kenmerken van de persoon opgesomd (b.v. geslacht, leeftijd, beroep, burgerlijke staat) anderzijds bevat het ook het strafblad van de persoon. Op het strafblad staan alle eerder veroordelingen vermeld, inclusief de datum van de veroordeling en het aantal en het type feiten waarvoor de beklaagde is veroordeeld. Het inlichtingenbulletin wordt opgesteld door de gemeente waarin de beklaagde woont. De dagvaarding bevat de betekende zending van de dagvaarding door een gerechtsdeurwaarder en het zittingsblad bevat informatie over de uitspraak van de politierechter in het huidige dossier. Het bevat onder meer informatie over of de beklaagde al dan niet werd

⁹ Hiervoor werd in Excel gebruik gemaakt van de functie: ‘randomnumberbetween’.

veroordeeld en welke straf werd uitgesproken. Tot slot, wordt het zittingsblad als basis gebruikt voor het vonnis. Hierop staat onder andere vermeld: of de beklaagde schuldig werd bevonden en welke straf tegen de beklaagde werd uitgesproken.

Ieder dossier werd volgens een vast protocol gecodeerd. Eerst werden de omstandigheden van de huidige vervolging in kaart gebracht door 31 factoren te coderen (bijvoorbeeld: de datum van de feiten en welke inbreuken werden vastgesteld). Deze inbreuken werden post-hoc geclassificeerd in 120 categorieën. Vervolgens werden 17 factoren gecodeerd met betrekking tot de locatie van de feiten en de uitspraak van de rechter (bijvoorbeeld: gemeente waar de feiten werden gepleegd en de hoogte van de opgelegde boete¹⁰ door de rechter). Voorts werden zeven factoren gecodeerd met betrekking tot de persoon (zoals: het geboorteland en het geslacht van de bestuurder). Tot slot werd het gerechtelijk verleden van de beklaagde in kaart gebracht. Per beklaagde was het aantal gecodeerde gegevens afhankelijk van het aantal eerdere veroordelingen die in het inlichtingenbulletin staan vermeld. Per voorgaande veroordeling werden 14 factoren in kaart gebracht (zoals: de datum van de veroordeling, het type feiten waarvoor de persoon werd veroordeeld en de vraag of deze inbreuken verkeersfeiten betroffen), voor een overzicht van alle gecodeerde variabelen zie de tabel in bijlage 1.

¹⁰ Er werd gekozen de hoogte van de boete te coderen zonder de opdecimen zodat de hoogte van de straffen over verschillende jaren vergelijkbaar is.

3 RESULTATEN

3.1 Descriptieve analyse op basis van gegevens uit de MaCH-database

Het eerste luik van het onderzoek betrof een analyse van gegevens in de MaCH-database. Het ging daarbij enkel om personen tegen wie een vonnis werd uitgesproken of zij die een onmiddellijke inning hebben betaald. Op basis van de zoekresultaten in de MaCH database werden 30488 personen¹¹ geïdentificeerd die minimaal tweemaal voorkomen in de MaCH database tussen 2012 en 2015 in de arrondissementen van Mechelen of Leuven. Helaas was het enkel mogelijk om het geslacht en de leeftijd van de bestuurders in kaart te brengen.

Het aantal personen tegen wie een vonnis werd uitgesproken was beduidend hoger ($N = 23946$; 78,5%) dan het aantal personen dat een onmiddellijke inning betaalde ($N = 6542$; 21,5%). In totaal werden 12528 personen in Mechelen berecht (41,0%) en 17960 personen (59,0%) in Leuven. Deze lichte scheve verdeling kan worden verklaard doordat het totaal aantal betichtingen en veroordelingen voor alle soorten feiten in Leuven iets hoger ligt dan in Mechelen.¹² Enkel de personen die ten tijde van de feiten ouder dan 18 en jonger dan 100 jaren waren, werden geselecteerd. Deze selectie was noodzakelijk aangezien niet alle leeftijden realistisch waren, bijvoorbeeld: bestuurders van 7 jaar of 112 jaar.

De omvang van de definitieve dataset bestond uit 30264 personen, van wie 6539 personen een onmiddellijke inning hebben betaald¹³ en de overige 23725 personen werden berecht. Het is van belang hierbij op te merken dat de data ons niet in staat stellen om na te gaan wat de inhoud van het vonnis was. Deze gegevens hebben dus betrekking op allen tegen wie een vonnis werd uitgesproken maar betekent niet dat alle vonnissen een veroordeling betrof. Ook wanneer de beklaagde werd vrijgesproken werd er een vonnis uitgesproken maar werd de beklaagde niet veroordeeld.

Van de 6539 personen die een onmiddellijke inning hadden betaald was de gemiddelde leeftijd 43 jaar ($SD = 12,8$). Het merendeel onder hen was een man ($N = 4545$; 63,4%). De leeftijd van mannen en vrouwen verschilde statistisch niet van elkaar: $F(1, 6537) = 0.13, p = ns, \eta_p^2 < 0.01$.

Van de 23725 personen waartegen een vonnis werd uitgesproken was ongeveer drie vierde een man ($N = 18041$; 76,0%); zij waren gemiddeld 39 jaar oud ($SD = 13.3$). De mannen waren jonger ($M=39,0$; $SD=13,5$) dan de vrouwen ($M=40,5$; $SD=12.9$): $F(1, 23723) = 58.62, p < .001, \eta_p^2 = 0.02$. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het verschil weliswaar statistisch verschillend van elkaar is maar de leeftijden relatief kort bij elkaar liggen en ook het effectgrootte van het verschil klein is. Men spreekt van een kleine effect grootte (η_p^2) als de waarde tussen 0,01 en 0,06 ligt (Cohen, 1988). Het statistische verschil is hoogstwaarschijnlijk te wijten aan het grote aantal personen in deze steekproef.¹⁴ Een overzicht van het aantal mannen en vrouwen is weergegeven in Figuur 1.

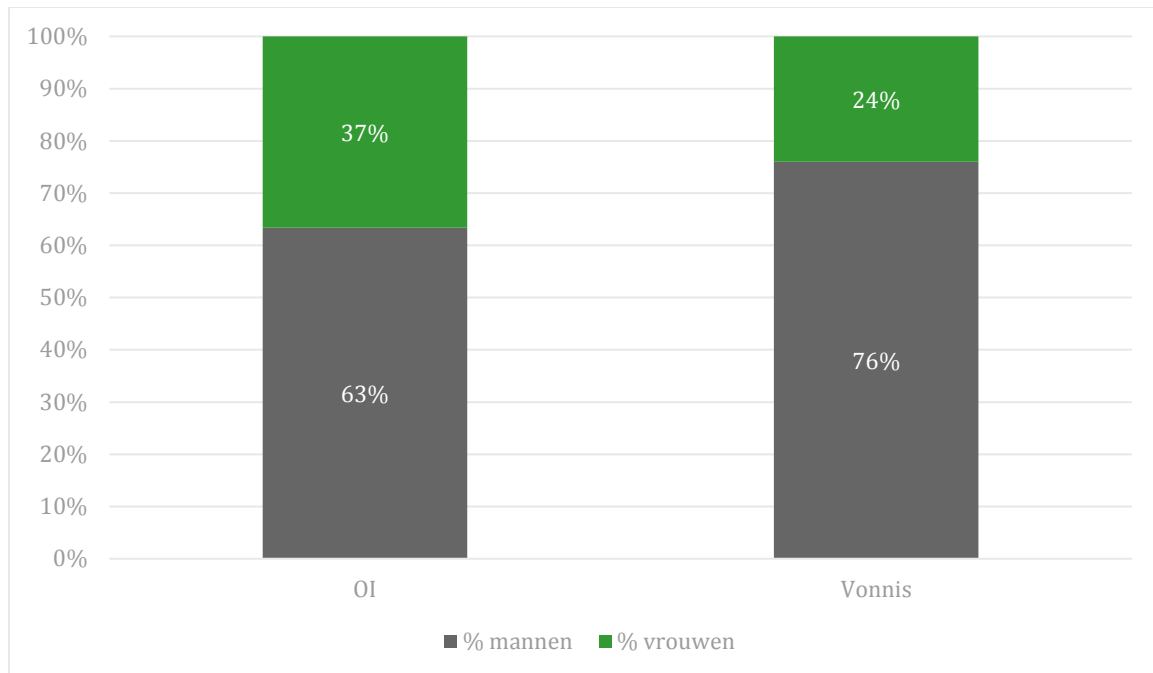
¹¹ We spreken hier over personen aangezien het niet 100% zeker is dat deze personen allen recidivisten betreffen. Wij komen hierop terug in het diepteonderzoek en in de bespreking aan het einde van het rapport.

¹² Gebaseerd op de jaarrapporten van de politierechtbanken in de periode 2012-2015. Voor Leuven betrof het 46373 betichtingen en 44208 veroordelingen ten opzichte van 41548 betichtingen en 40035 veroordelingen in Mechelen. Deze rapporten kunnen worden teruggevonden via: <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/rechterlijke-orde/beheer-en-ondersteuning/college-van-hoven-en-rechtbanken/statistiek>.

¹³ Dit heeft enkel betrekking op de onmiddellijke inningen die op het parket terecht zijn gekomen aangezien niet alle betaalde onmiddellijke inningen in de MaCH database worden ingevoerd.

¹⁴ De grootte van de steekproef heeft een groot effect op een al dan niet significante uitkomst van een statistische test. Het is zelfs zo dat ieder verschil significant van elkaar kan verschillen als de steekproef maar voldoende groot is (zie daartoe: Royall, 1986).

Figuur 1: Verdeling mannen en vrouwen die een onmiddellijke inning (OI) betaalden of tegen wie een vonnis werd uitgesproken



3.2 Diepteonderzoek

In totaal werden 223 dossiers ter plekke bestudeerd bij de politieparketten van Mechelen en Leuven. Deze dossiers werden op een willekeurige manier gekozen uit de selectie van 23725 personen tegen wie een vonnis werd uitgesproken. Drie dossiers werden uit de analyse verwijderd omdat na inzage bleek dat de beklagde werd vrijgesproken in het dossier dat werd bestudeerd en ook geen gerechtelijk verleden had. Met andere woorden, in deze zaken was er geen sprake van verkeersrecidive.

3.2.1 De feiten en bestraffing in de dossiers waarvoor de beklagde werd vervolgd

De gegevens in deze paragraaf hebben betrekking op de feiten waarvoor de 220 beklagden werden vervolgd. Deze feiten hebben dus geen betrekking op het gerechtelijk verleden van de recidivisten; dit komt verderop aan bod in paragraaf 3.2.4.

De 220 beklagden werden vervolgd voor 388 feiten. Het aantal feiten liep uiteen van 1 tot 11¹⁵, met een gemiddelde van 1,75 feiten per persoon en de mediaan één feit betrof. De meeste bestuurders werden vervolgd voor het niet respecteren van de snelheid, voor het rijden onder invloed van alcohol en voor het rijden zonder rijbewijs. Merk op dat het totaal aantal mensen die onder invloed reden (van alcohol; andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden; en dronken sturen eveneens optellen tot 72 personen (18,6%) en dus vergelijkbaar is met zij die sneller reden dan was toegestaan). Het overzicht wordt gegeven in Tabel 1.

¹⁵ Het strafblad liet ons niet toe om na te gaan of deze feiten op hetzelfde moment werden gepleegd (bijvoorbeeld: rijden onder invloed van alcohol; dronken sturen of in soortgelijke staat; te snel rijden en door rood rijden) of dat deze feiten in een relatief korte periode werden gepleegd en gezamenlijk werden behandeld ter terechtzitting.

Tabel 1: Overzicht van het aantal overtredingen

Type overtreding	Aantal (N)	Percentage (%)
Te snel rijden (sneller dan is toegelaten)	72	18,6
Rijden onder invloed van alcohol	37	9,5
Rijden zonder rijbewijs/spijts verval ¹⁶	31	8,0
Rijden zonder keuring	29	7,5
Dronken sturen of in soortgelijke staat	23	5,9
Rijden zonder verzekering	21	5,4
Vluchtmisdrijf zonder gekwetsten	16	4,1
Inbreuken voor stilstaan en parkeren	16	4,1
Voertuig in de hand houden ¹⁷	15	3,9
Rijden onder invloed van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden (bv. drugs)	12	3,1
Negeren bord verboden toegang	11	2,8
Door rood rijden	11	2,8
Rijden zonder geldige inschrijving	9	2,3
Rijden zonder gordel	9	2,3
Rijden tegen een voorzienbare hindernis	8	2,1
Sturen zonder herstelexamens	7	1,8
Gebruik GSM achter het stuur	6	1,5
Rijbewijs niet tijdig ingeleverd (in geval van verval)	5	1,3
Niet respecteren van de voorrangsregels	4	1,0
Geen gebruik maken van de richtingaanwijzers	3	0,8
Rijden zonder begeleider	3	0,8
Rijden over een doorgetrokken witte lijn	3	0,8
Overige feiten	37	9,5
Totaal	388	100,0

¹⁶ Het verval van het recht tot sturen kan om drie redenen worden bepaald (<http://wegcode.be/wetteksten/secties/wetten/verkeerswet/463-t4hs6>), het komt er op neer dat de bestuurder niet langer met een voertuig mag besturen. Rijden spijts verval betekent dus dat een persoon een voertuig heeft bestuurd hoewel dat niet was toegelaten.

¹⁷ Hiermee wordt bedoeld, in staat zijn om voldoende controle over het voertuig uit te oefenen. Voor een meer gedetailleerde bespreking, zie: <http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/108-art8>.

De informatie in de dossiers liet verder toe de meest voorkomende snelheidsinbreuk en de gemiddelde alcoholintoxicatie te bepalen. De mediaan van de snelheidsovertredingen bedroeg 17 km/u boven de wettelijk toegelaten snelheid waarbij de minimumovertreding 2 km/u bedroeg en het maximum 90 km/u. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de relatief lage snelheidsovertredingen te wijten waren aan een onbetaalde onmiddellijke inning of waarin de snelheidsovertreding werd betwist. In geval van dronken rijden, bedroeg de gemiddelde concentratie Uitgeademde Alveolaire Lucht (UAL) 0,81 mg/l (1,86 ‰ per liter bloed) waarbij het minimum 0,32 mg/l (0,74 ‰ per liter bloed) bedroeg en het maximum 1,47 mg/l (3,38 ‰ per liter bloed).

In 93% van de zaken werd de beklaagde door de politierechter veroordeeld. In 14 zaken werd er geen vonnis uitgesproken (bijvoorbeeld omdat het onduidelijk was wie de bestuurder was op het moment van de feiten) en in twee zaken werd de beklaagde vrijgesproken. Met uitzondering van deze personen werden alle beklagden veroordeeld tot het betalen van een geldboete. De mediaan voor de boete¹⁸ betrof 50 euro (gemiddeld 141 euro), waarbij 10 euro de minimumboete was en 940 euro de hoogste boete. De helft van de veroordeelden (44,6%) kreeg eveneens een rijverbod opgelegd, waarbij de duur van het rijverbod varieerde tussen de acht en 900 dagen en de mediaan 45 dagen en het gemiddelde 97 dagen bedroeg. In totaal werden ook 38 medische en psychologische herstelexamens en 12 theorie- en praktijkherstelexamens opgelegd.¹⁹

3.2.2 Kenmerken van alle veroordeelden

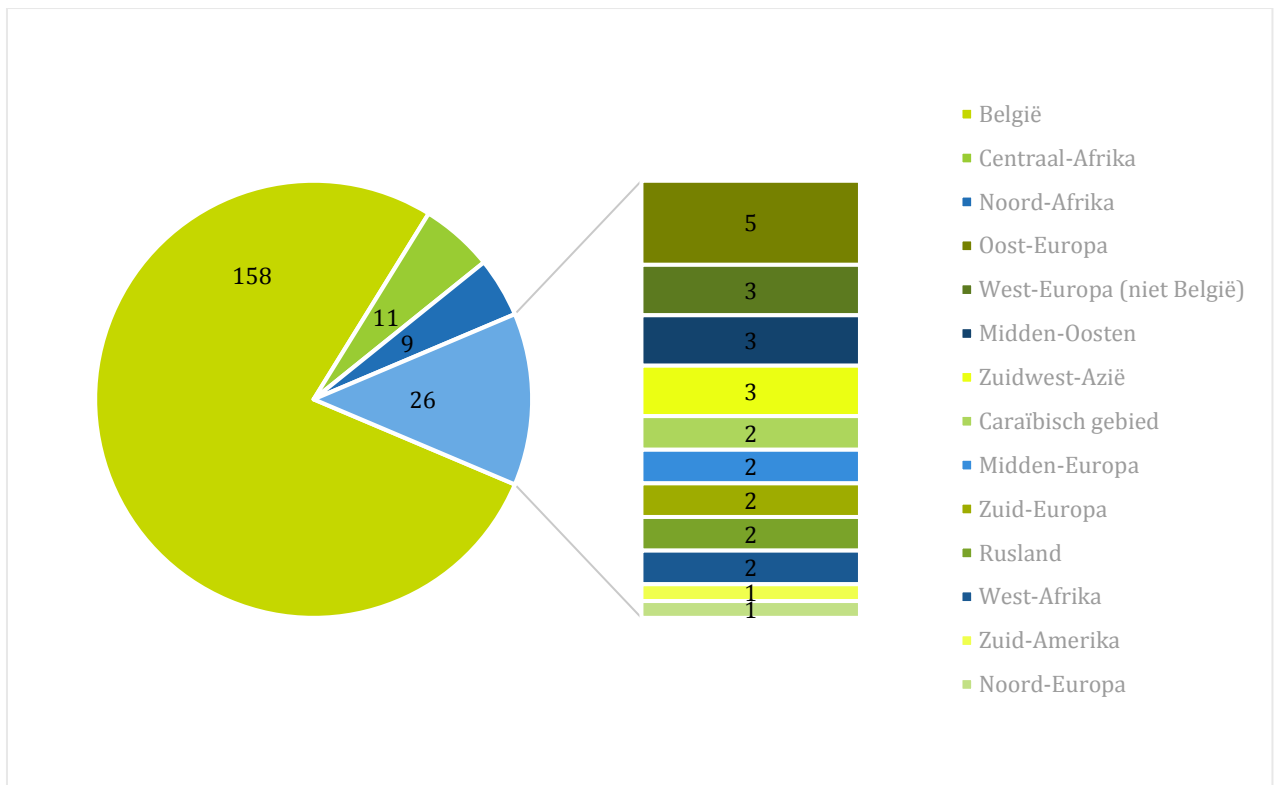
De volgende gegevens hebben betrekking op de 204 personen die werden veroordeeld in het dossier dat werd bestudeerd, zowel met als zonder antecedenten. De kenmerken van de groep veroordeelden worden geschetst aan de hand van informatie in het inlichtingenbulletin op basis van: het geboorteland, de geboortedatum, het geslacht, de nationaliteit, het beroep, de relationele status en of men al dan niet kinderen heeft.

Het merendeel van de 204 personen is mannelijk (77,9%), is geboren in België (77,5%) en bezit de Belgische nationaliteit (83,3%). Zij waren gemiddeld 39 jaar oud, waarbij de jongste veroordeelde 18 was en de oudste 77 jaar oud was. Vierenzeventig van hen (ongeveer 36%) had één of meer kind(eren). Figuren 2 tot en met 5 geven de verdeling van de geboortelands en nationaliteiten weer.

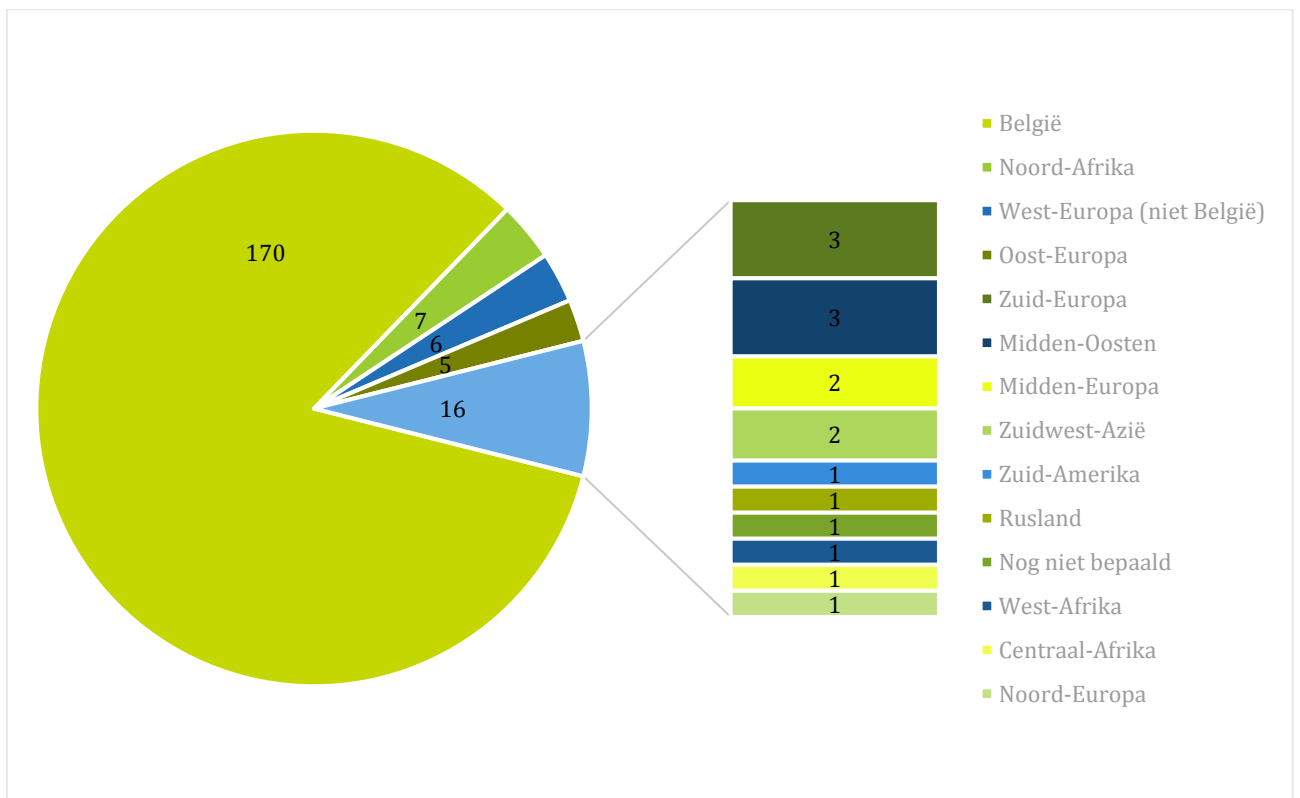
¹⁸ Er werd gekozen de hoogte van de boete zonder de opdecimen te coderen zodat de hoogte van de geldboete over verschillende jaren vergelijkbaar is.

¹⁹ Het aantal rijverboden en opgelegde examens zal met de wet van 11 maart 2014 verder toenemen.

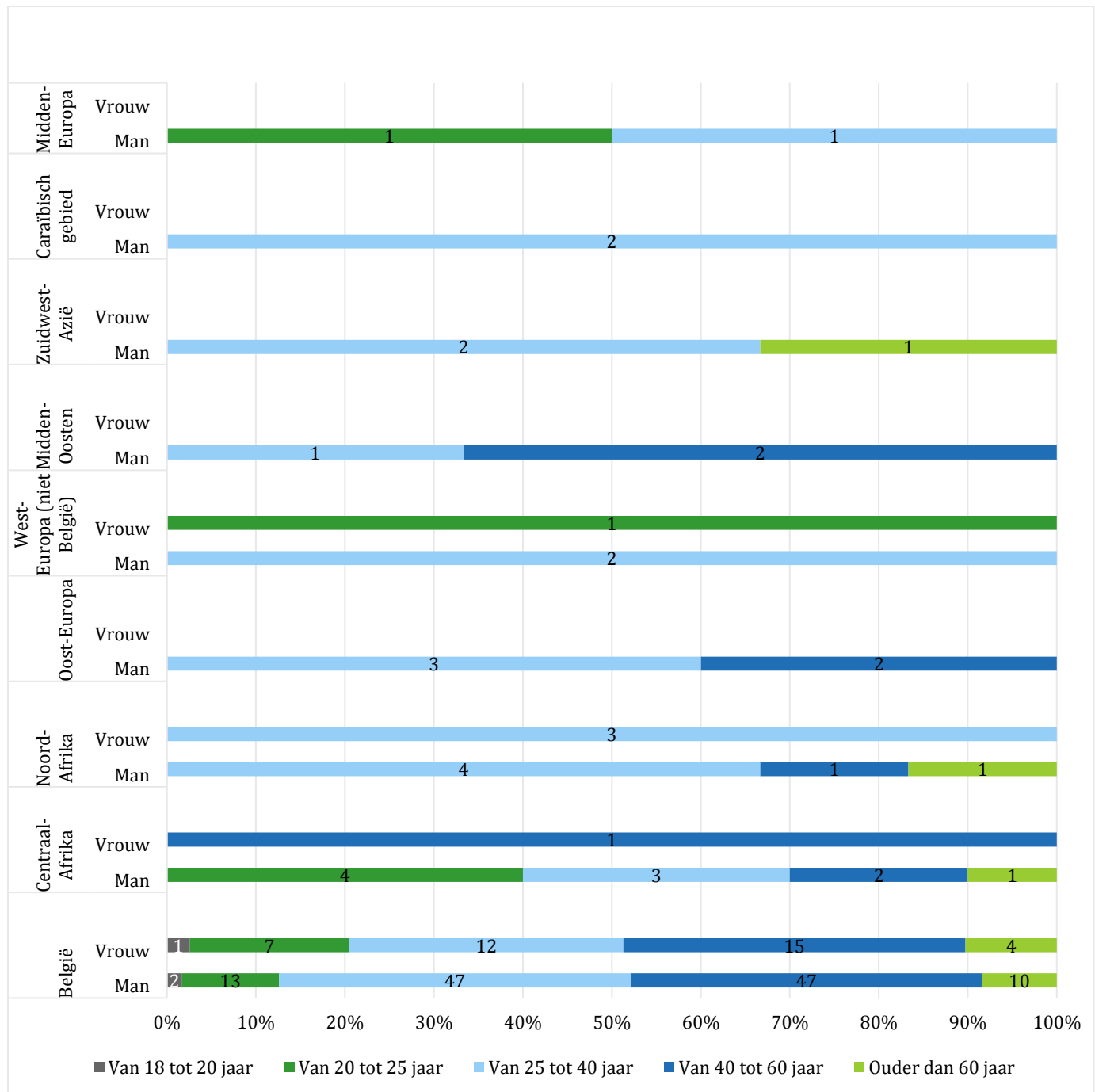
Figuur 2: Verdeling van het geboorteland van de veroordeelden



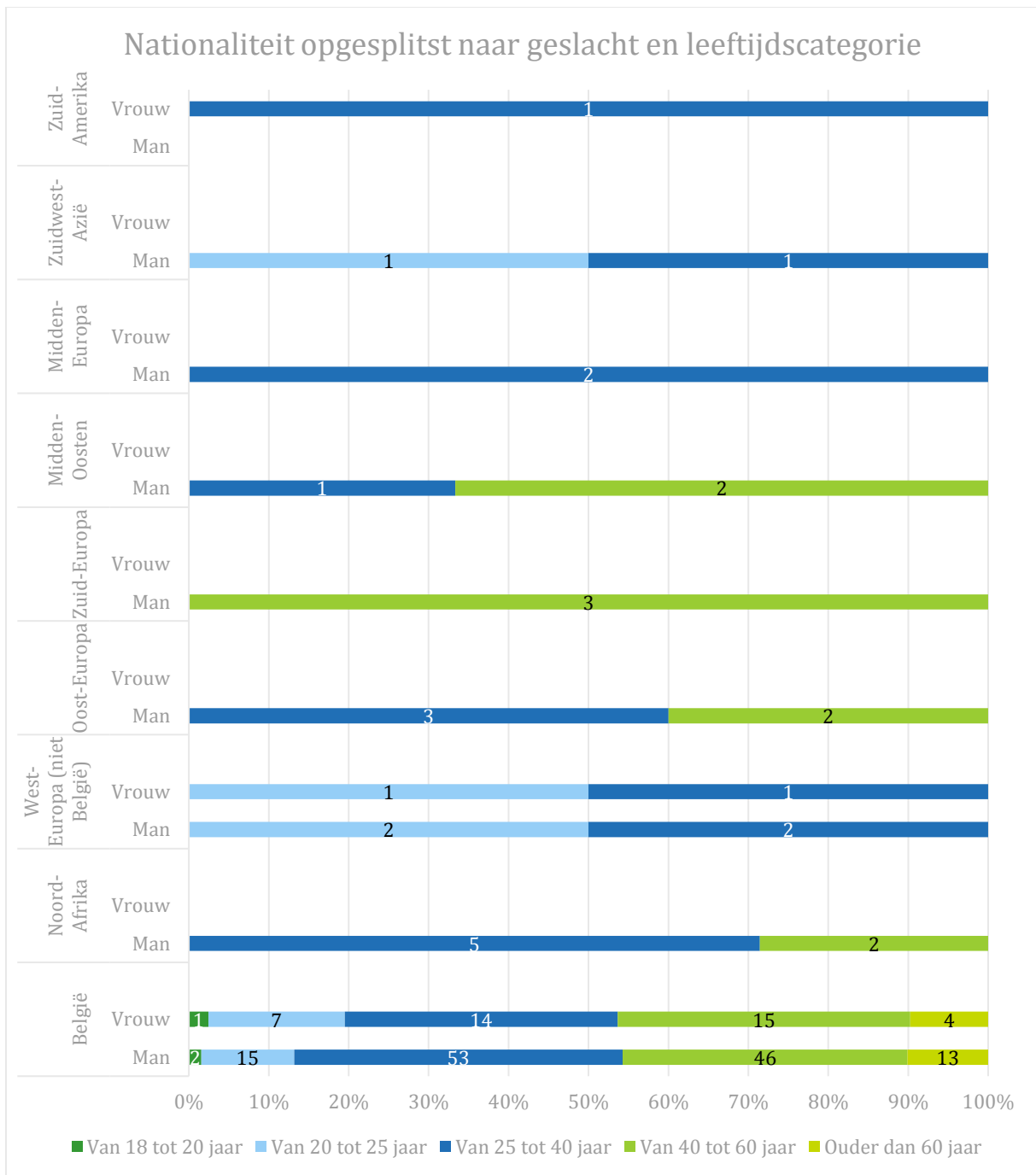
Figuur 3: Verdeling van de nationaliteit van de veroordeelden



Figuur 4: Verdeling van de geboortelanden per geslacht en leeftijdscategorie

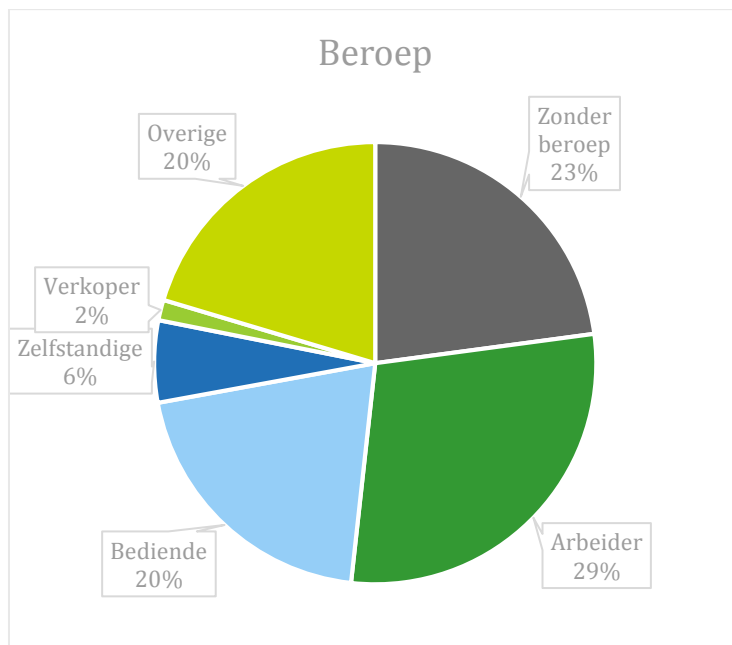


Figuur 5: Verdeling van de nationaliteiten per geslacht en leeftijdsgroep



Figuren 6 bevat de verdeling van de veroordeelden naar beroep. De meeste veroordeelden zijn arbeiders, gevolgd door personen zonder beroep²⁰ en bedienden. Opvallend in de data is de relatieve scheve verdeling tussen de geslachten en de beroepen. Zo is het percentage mannen zonder beroep hoger (23,9%) dan voor de vrouwen (17,8%). De data lijken te suggereren dat mannen vaker een arbeider zijn dan vrouwen (30,8% ten opzichte van 20,0%) en de vrouwen vaker een bediende zijn dan de mannen (33,3% ten opzichte van 18,2%). De helft van de veroordeelden was ongehuwd (48,0%); 32% van hen was getrouwd; 19,0% van hen was gescheiden en de overige één procent was een weduwe of weduwnaar. Een overzicht van alle karakteristieken, zowel voor de veroordeelden als voor de recidivisten, staan weergegeven aan het einde van de resultatensectie. Deze gegevens van beide groepen zijn daartoe samengevoegd zodat een vergelijking tussen de groepen mogelijk is. De karakteristieken staan enkel in die tabellen vermeld om herhaling in de resultaten te vermijden.

Figuur 6: Overzicht van de beroepen van de veroordeelden in de bestudeerde dossiers



3.2.3 Veroordeelden zonder antecedenten

72 personen (35%) werden veroordeeld in het dossier dat werd bestudeerd maar hadden geen voorgaande veroordelingen op hun strafblad staan. Met andere woorden, het zou hier kunnen gaan om *first offenders*. Maar aangezien deze personen minimaal tweemaal voorkwamen in de MaCH database in de vooropgestelde periode, zou het in principe om recidivisten kunnen gaan. Gelet op de beperkingen van onze opzoekingen, zijn deze 72 dossiers veiligheidshalve niet meegenomen in de verdere analyses, aangezien niet vaststaat dat het daadwerkelijk recidivedossiers betrof.

De meeste van deze 72 personen zijn mannelijk (N = 50; 69%), gemiddeld 37 jaar oud (range: 18-77), in België geboren (N = 56; 78%) en bezat de Belgische nationaliteit (N = 58; 81%). Het merendeel van hen was bediende (N = 21; 30%) en ongehuwd (N = 34; 49%)²¹. Tweeëndertig personen (43%) hadden minimaal één kind.

²⁰ Deze term werd overgenomen uit het inlichtingenbulletin maar omvat bijvoorbeeld niet studenten, gepensioneerden of gehandicapten (die zich bevinden in de groep "Overige").

²¹ Voor enkel 70 personen was het beroep en de relationele status te achterhalen aan de hand van het inlichtingenbulletin. De percentages hebben betrekking op deze 70 personen.

3.2.4 Kenmerken van recidivisten

Onderstaande gegevens hebben betrekking op de 132 personen waarvan met zekerheid vaststond dat het verkeersrecidivisten betrof. Alvorens de kenmerken van deze groep in kaart te brengen, worden eerst hun eerdere veroordelingen besproken op basis van hun strafblad.

Gerechtigd verleden. Het aantal feiten op hun strafblad liep uiteen tussen één voorgaande veroordeling en voorgaande 44 veroordelingen, met een gemiddelde van zeven antecedenten. De mediaan van de recidivefrequentie (i.e., het aantal keer dat een persoon heeft gerecidiveerd) lag op één eerdere veroordeling. De tijd tussen hun eerste veroordeling op hun strafblad en het vonnis in de huidige zaak bedroeg gemiddeld 8,7 jaar, variërend tussen 0 en 35 jaar. In totaal werden zij eerder veroordeeld voor 1550 feiten (gemiddeld 1,7 feiten per veroordeling). 1251 van deze feiten (80,7%) waren verkeersgerelateerd en de overige 299 feiten niet. Figuur 7 geeft de verdeling van voorgaande veroordelingen weer.

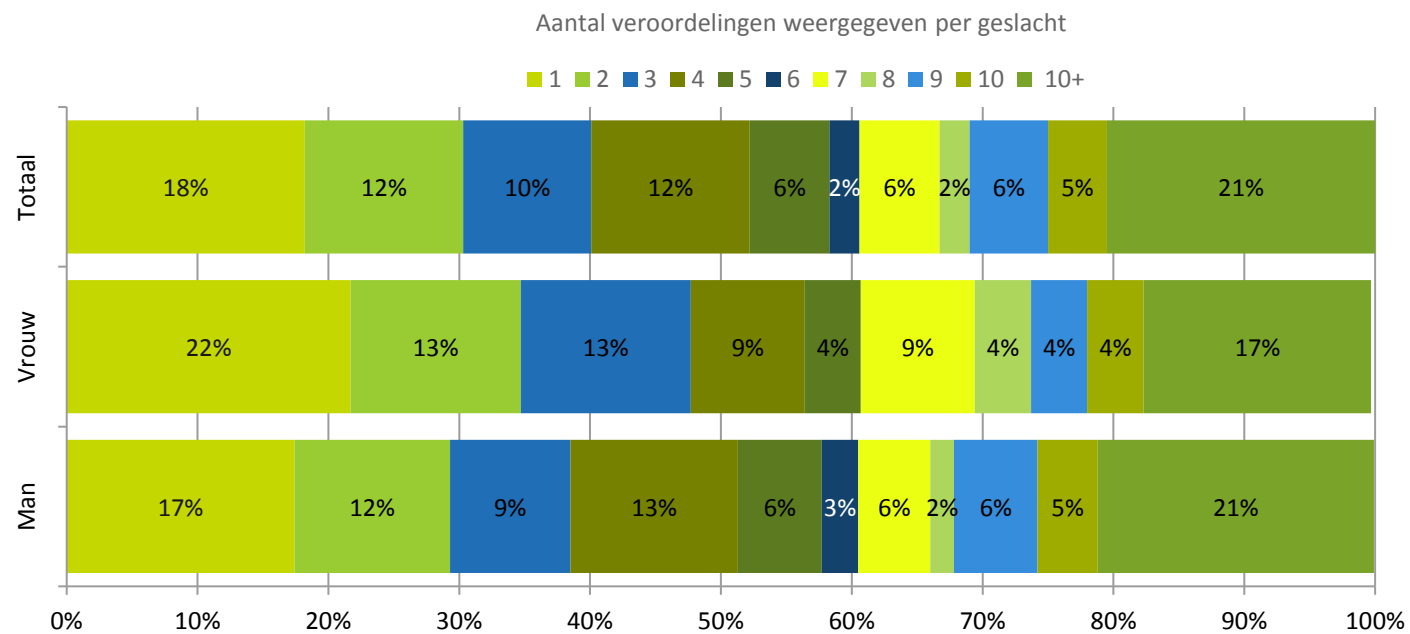
Tabel 2: Rechterlijke beslissing vonnis en de eerste 10 voorgaande veroordelingen opgesplitst naar verkeers- en niet-verkeersgerelateerde feiten

Vonnis huidige zaak			Voorgaande veroordelingen											
			1-3		3-5		5-7		7-9		9-11		Totaal	
	Totaal (n + %)	Deels of volledig met uitstel	Verkeer	Geen verkeer	Verkeer	Geen verkeer	Verkeer	Geen verkeer	Verkeer	Geen verkeer	Verkeer	Geen verkeer	Verkeer	Geen verkeer
Boete	104 (51,0)	53 (51,0)	199 (99,0)	6 (16,7)	136 (95,8)	7 (25,9)	85 (96,6)	8 (29,6)	78 (97,5)	3 (20,0)	59 (98,3)	2 (16,7)	557 (97,5)	26 (22,2)
Boete + rijverbod	91 (44,6)	15 (16,5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Boete + gevangenisstraf	2 (1,0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Boete + werkstraf	2 (1,0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijverbod	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gevangenisstraf	0	0	1 (0,5)	23 (63,9)	3 (2,1)	17 (63,0)	2 (2,3)	17 (63,0)	1 (1,3)	11 (73,3)	1 (1,7)	8 (66,7)	8 (1,4)	76 (65,0)
Probation opschorting	0	0	0	0	0	0	0	1 (3,7)	0	0	0	0	0	1 (0,9)
Werkstraf	1 (0,5)	0	0	2 (5,6)	1 (0,7)	2 (7,4)	0	1 (3,7)	0	1 (6,7)	0	0	1 (0,2)	6 (5,1)
Andere	4 (2,0)	0	1 (0,5)	3 (8,3)	0	0	0	0	1 (1,3)	0	0	2 (16,7)	2 (0,4)	5 (4,3)
Totaal	204	68	201	36	142	27	88	27	80	15	60	12	571	117

Opmerking: voor de voorgaande veroordelingen is enkel de hoofdstraf weergegeven zonder mogelijke combinaties.

De voorgaande veroordelingen hebben betrekking op alle recidivisten en het vonnis in de huidige zaak heeft betrekking op allen die zijn veroordeeld, ongeacht of zij een recidivist zijn of niet.

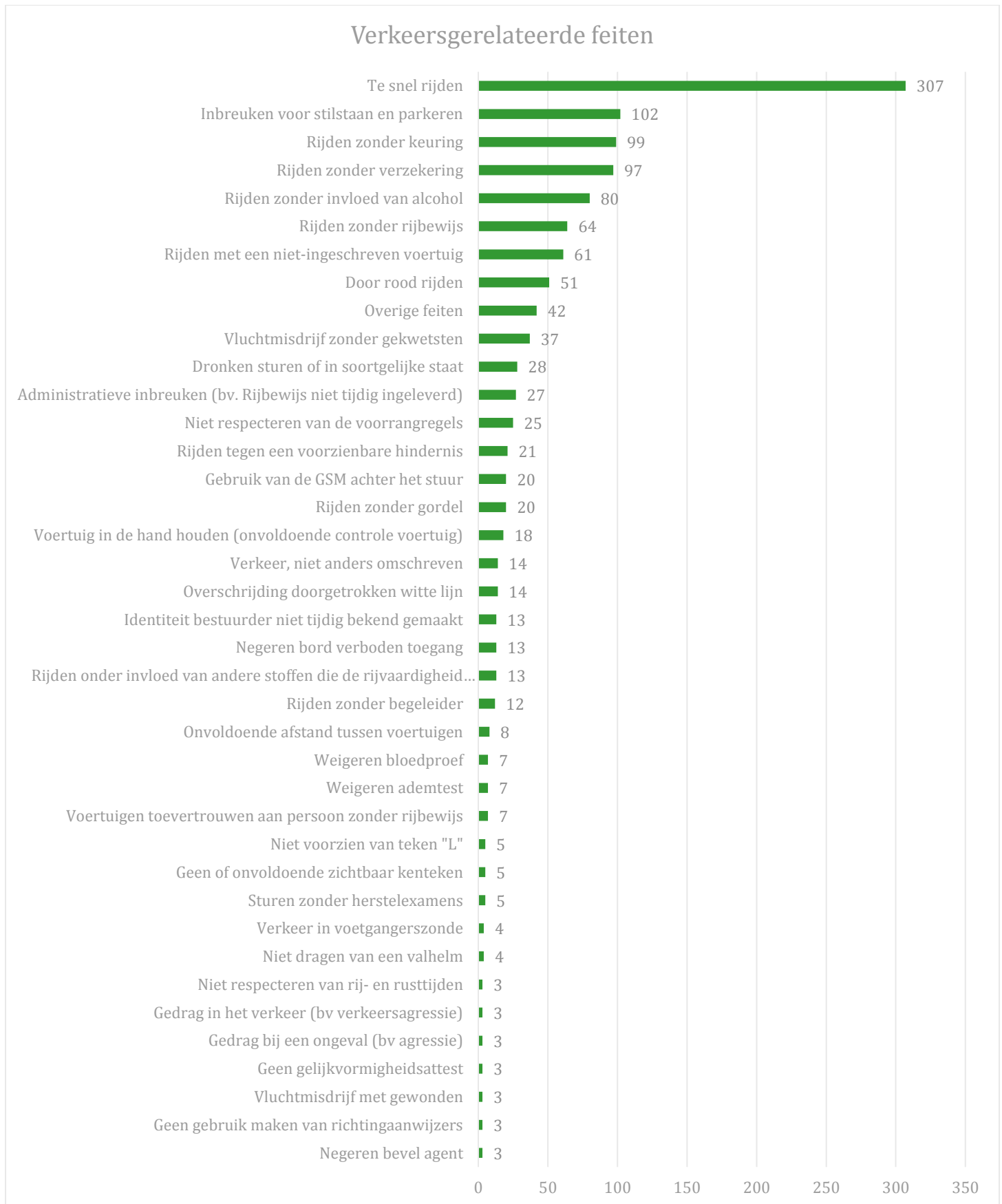
Figuur 7: Verhouding van het aantal veroordelingen per geslacht



In Tabel 2 valt op is dat het vonnis in 95% van de zaken in onze bestudeerde dossiers bestond uit een boete of een boete en een rijverbod. De vier “andere” straffen bestonden in dit geval uit probatievoorwaarden waarin alle veroordeelden een sensibiliseringscursus willen volgen. Met betrekking tot de voorgaande veroordelingen is het kenmerkend dat de meeste recidivisten als hoofdstraf een boete dienden te betalen (98%) deze verdeling is enerzijds meer dan 50% van de vrouwen minder dan vijf veroordelingen hebben en anderzijds dat zowel mannen als vrouwen in bijna 20% meer dan 10 voorgaande veroordelingen hebben. Voor mannen geldt dat 26% van hen 10 of meer veroordelingen heeft.

Figuren 8 en 9 geven de meest voorkomende feiten weer waarvoor de recidivisten werden veroordeeld (de verkeersgerelateerde feiten in Figuur 8 en de niet-verkeersgerelateerde feiten in Figuur 9). Hier dient eveneens te worden opgemerkt dat het totaal aantal feiten voor rijden onder invloed (van alcohol; andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden; en dronken sturen of in soortgelijke staat) de tweede grootste groep vormt (N = 121; 9,7%).

Figuur 8: Aantal verkeersgerelateerde feiten op basis van voorgaande veroordelingen



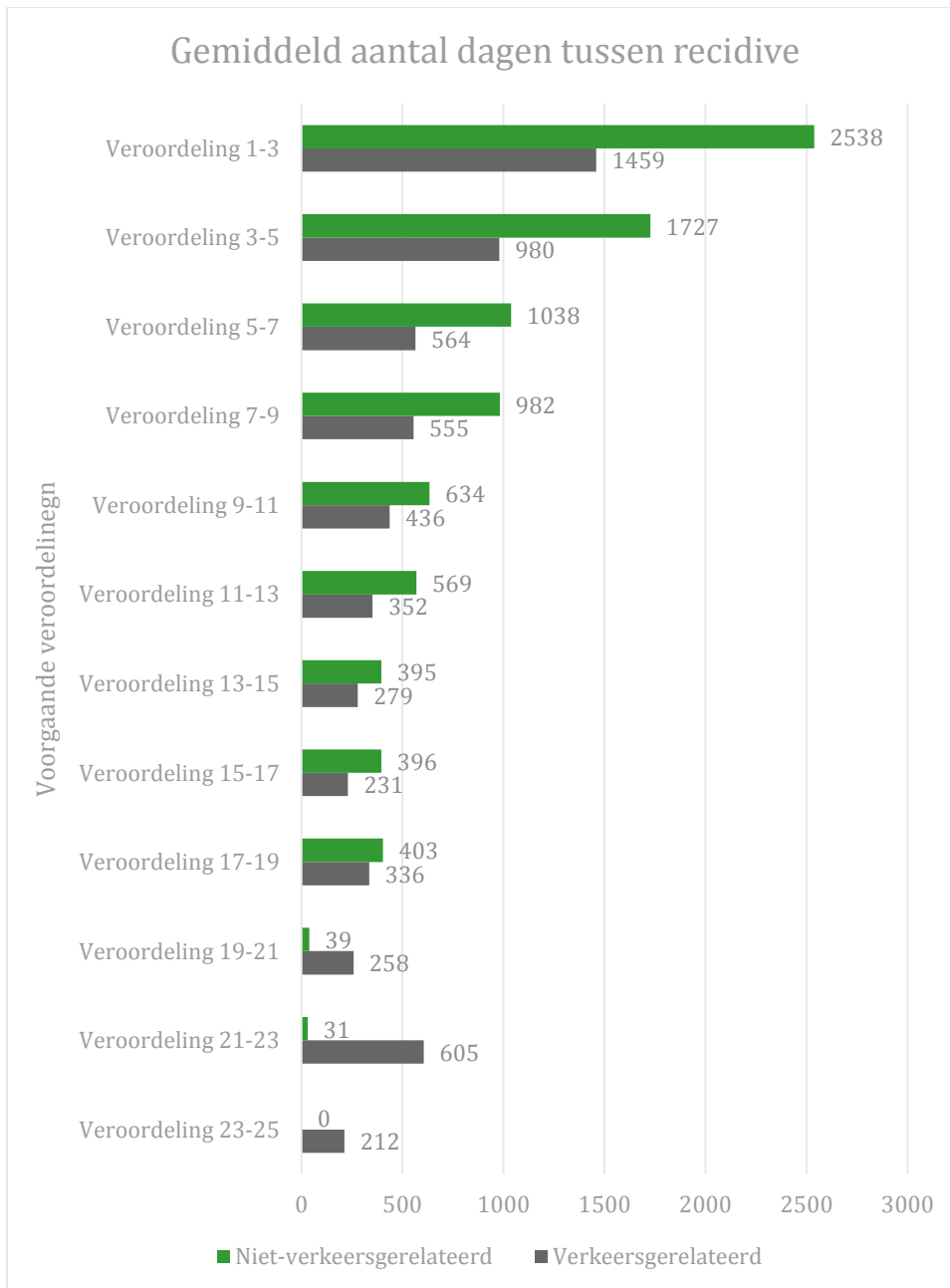
Figuur 9: Aantal niet-verkeersgerelateerde feiten

De leeftijd van de recidivisten lag rond de 31 jaar ten tijde van hun eerste veroordeling, waarbij 15 jaar het minimum was²² en 50 jaar het maximum. Over het algemeen nam de recidivesnelheid af (d.w.z. de tijdsperiode tussen de eerste veroordeling en de daaropvolgende veroordeling(en)) naarmate het aantal antecedenten steeg. Dat betekent dat de veroordelingen sneller op elkaar volgen naarmate het aantal voorgaande veroordelingen toeneemt. Dit fenomeen is geïllustreerd in Figuur 10. Het aantal antecedenten is weergegeven tot 25 aangezien slechts vijf personen meer dan 25 voorgaande veroordelingen hadden. De recidivesnelheid was in het algemeen trager voor niet-verkeersgerelateerde feiten dan voor de verkeersfeiten. Er moet wel rekening gehouden worden met het feit dat het aantal veroordelingen voor andere feiten dan verkeer lager was dan voor de verkeersfeiten.

De karakteristieken van de recidivisten is gelijkaardig aan dat van de veroordeelden. Dat is niet verwonderlijk aangezien het grotendeels dezelfde groep personen betreft. Het merendeel van hen is: in België geboren (77,3%); bezat de Belgische nationaliteit (84,1%); is een man (82,6%) en was ongeveer 39 jaar oud. Ongeveer de helft van hen was ongehuwd (47,7%) en de meesten waren een arbeider (29,8%). 32,6% van hen had minimaal één kind, voor een overzicht zie Tabellen 4 tot 10.

²² Het betrof hier een veroordeling door de jeugdrechter.

Figuur 10: Gemiddeld aantal dagen tussen de veroordelingen



Socio-demografische kenmerken van recidivisten. Het merendeel van de recidivisten is: in België geboren (77,3%); bezit de Belgische nationaliteit (84,1%); is een man (82,6%) en was ongeveer 39 jaar oud. Ongeveer de helft van hen was ongehuwd (47,7%) en de meesten waren een arbeider (29,8%). Ongeveer twee op drie (67,4%) van hen had geen kinderen. De kenmerken van recidivisten wordt vergeleken met de kenmerken van alle veroordeelden en de veroordeelden zonder strafblad in de volgende tabellen.

3.2.5 Vergelijking tussen alle veroordeelden, de veroordeelden zonder strafblad en de recidivisten

In de volgende 7 aantal tabellen worden de karakteristieken van alle veroordeelden, de veroordeelden zonder strafblad en de recidivisten samengevoegd. Dit laat toe om de karakteristieken met elkaar te vergelijken en waar mogelijk ook te toetsen op statistische verschillen. Voorts worden eventuele trends en/of verschillen onder de tabellen toegelicht.

Tabel 4: Geslacht van alle personen

Kenmerk	Aantal personen	Aantal mannen (%)	Aantal vrouwen (%)
Veroordeelden	204	159 (77,9)	45 (22,1)
Veroordeelden zonder strafblad	72	50 (69,4)	22 (30,6)
Recidivisten	132	109 (82,6)	23 (17,4)

De proportie mannen is groter dan de proportie vrouwen voor zowel de personen met een strafblad als zonder een strafblad. Dat blijkt een proportievergelijking aan de hand van een Z-toets: $\chi^2(1, N = 204) = 4.67, p = .03, Cramer's V = .15$.

Tabel 5: Geboorteland van alle personen

Kenmerk	Veroordeelden		Veroordeelden zonder strafblad		Recidivisten	
	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)
België	158	77,5	56	77,8	102	77,3
Centraal-Afrika	11	5,4	4	5,6	7	5,3
Noord-Afrika	9	4,4	0	0,0	9	6,8
Oost-Europa	5	2,5	3	4,2	2	1,5
West-Europa (niet België)	3	1,5	2	2,8	1	0,8
Midden-Oosten	3	1,5	3	4,2	0	0,0
Zuidwest-Azië	3	1,5	0	0,0	3	2,3
Caraïbisch gebied	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Midden-Europa	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Zuid-Europa	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Rusland	2	1,0	1	1,4	1	0,8
West-Afrika	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Zuid-Amerika	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Noord-Europa	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Totaal	204	100,0	72	100,0	132	100,0

Kenmerkend in deze resultaten is het hoge aantal bestuurders dat in België is geboren ten opzichte van de andere landen. Voor de personen uit: Noord-Afrika; Zuidwest Azië; het Caraïbisch gebied; het Midden-Europa en Noord-Europa kan gesteld worden dat zij allen zijn veroordeeld zijn door de politierechter en eveneens een strafblad hadden. Hierbij dient te worden gewezen op het lage aantal waarnemingen voor andere landen dan België waardoor de data mogelijk niet representatief zijn. Dit geldt eveneens voor de nationaliteit van de bestuurders.

Tabel 6: Nationaliteit van alle bestuurders

Kenmerk	Veroordeelden		Veroordeelden zonder strafblad		Recidivisten	
	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)
België	170	83,3	58	80,6	112	84,8
Centraal-Afrika	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Noord-Afrika	7	3,4	0	0,0	7	5,3
Oost-Europa	5	2,5	3	4,2	2	1,5
West-Europa (niet België)	6	2,9	2	2,8	4	3,0
Midden-Oosten	3	1,5	3	4,2	0	0,0
Zuidwest-Azië	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Caraïbisch gebied	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Midden-Europa	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Zuid-Europa	3	1,5	2	2,8	1	0,8
Rusland	1	0,5	1	1,4	0	0,0
West-Afrika	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Zuid-Amerika	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Noord-Europa	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Totaal	204	100,0	72	100,0	132	100

Tabel 7: Leeftijden van alle personen

Kenmerk	Veroordeelden	Veroordeelden zonder strafblad	Recidivisten
Minimum leeftijd	18,0	18,0	19,0
Maximum leeftijd	77,0	77,0	70,0
Gemiddelde leeftijd	38,5	37,2	39,2

De minimum- en maximumleeftijd van de drie groepen is ongeveer gelijk, evenals de gemiddelde leeftijd van de veroordeelden. De gemiddelde leeftijd verschilde niet tussen de groepen: $F(1, 202) = 1.09$, $p = ns$, $\eta_p^2 = .01$.

Tabel 8: Aantal personen met kinderen

Kenmerk	Veroordeelden	Veroordeelden zonder strafblad	Recidivisten
Aantal personen met kinderen (%)	74 (36,3)	31 (43,1)	43 (32,6)

De proportie personen met kinderen verschilde niet van elkaar tussen de groepen: $\chi^2(1, N = 204) = 2.21$, $p = ns$, *Cramer's V* = .10.

Tabel 9: Beroepen van alle personen

Kenmerk	Veroordeelden		Veroordeelden zonder strafblad		Recidivisten	
	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)
Zonder beroep	46	22,9	18	25,7	28	21,4
Arbeider	58	28,9	19	27,1	39	29,8
Bediende	41	20,4	21	30,0	20	15,3
Zelfstandige	12	6,0	2	2,9	10	7,6
Verkoper	3	1,5	0	0,0	3	2,3
Overige beroepen	41	20,4	10	14,3	31	23,7
Totaal	201	100,0	70	100,0	131	100,0
<i>Opmerking</i> : Het beroep was bekend voor 201 personen, de percentages hebben betrekking op dit aantal.						

De proportie van het bedienden zonder strafblad was significant hoger dan de proportie bedienden met een strafblad ($p < .05$). Dat blijkt uit een proportievergelijking aan de hand van een Z-toets. Geen ander verschil tussen de groepen werd waargenomen.

Tabel 10: Relationele status van personen

Kenmerk	Veroordeelden		Veroordeelden zonder strafblad		Recidivisten	
	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)	Aantal (N)	Percentage (%)
Ongehuwd	96	48,0	34	48,6	62	47,7
Gehuwd	64	32,0	24	34,3	40	30,8
Gescheiden	38	19,0	12	17,1	26	20,0
Weduwe / weduwnaar	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Totaal	200	100,0	70	100,0	130	100,0
<i>Opmerking</i> : Het beroep was bekend voor 200 personen, de percentages hebben betrekking op dit aantal.						

Geen verschillen tussen de groepen werden waargenomen, hoewel de data lijken te suggereren dat het aantal gehuwde personen zonder strafblad hoger ligt dan het aantal gehuwde personen met een strafblad.

4 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

4.1 Conclusie

Dit onderzoeksrapport is de tweede studie met gegevens over verkeersrecidivisten in België. Om deze populatie in kaart te brengen werden zowel algemene data uit de MaCH-databank gebruikt als 220 dossiers in meer detail bestudeerd. Hoewel in dit rapport de eerste cijfers over deze groep wegmisbruikers is omvat, dienen deze resultaten eerder te worden gezien als een beginpunt in het Belgische onderzoek naar verkeersrecidivisten dan als een eindpunt van het onderzoek. Het onderzoek diende als een eerste verkenning om te achterhalen welke karakteristieken van verkeersrecidivisten kunnen worden vastgesteld op basis van de MaCH database en gerechtelijke dossiers. Huidig onderzoek biedt in die zin ook een eerste zicht op de laatste aanbeveling van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid om de karakteristieken van risicogroepen van verkeersovertreders in kaart te brengen (SGVV, 2007).

Uit onze analyse van de dossiers blijkt dat de verkeersrecidivisten vaak mannen zijn (82.6%), die in België zijn geboren (77.3%) en de Belgische nationaliteit bezitten (84.8%). Zij zijn gemiddeld 39 jaar oud, vaak ongehuwd (47.7%) en meestal arbeider van beroep (29.8%). Dit geschetste beeld sluit goed aan bij het internationale profiel van verkeersrecidivisten: vooral (blanke) mannen; ongeveer 40 jaar oud; vaak ongehuwd; meestal zonder kinderen; en behoren tot de arbeidsklasse (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001; Møller, Haustein, & Prato, 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff, Spradlin, & Eby, 2001). Alle bestudeerde verkeersrecidivisten hadden een strafblad met gemiddeld zeven voorgaande veroordelingen waarbij zij werden veroordeeld voor gemiddeld 1.7 feiten per voorgaande veroordeling. Kenmerkend in de verhouding tussen mannen en vrouwen en het aantal voorgaande veroordelingen is dat ongeveer de helft van de vrouwen (48%) minder dan vier veroordelingen heeft (t.o.v. 38% mannen) en anderzijds dat zowel mannen als vrouwen in bijna 20% meer dan 10 voorgaande veroordelingen heeft. Voor mannen geldt zelfs dat 26% van hen 10 of meer veroordelingen heeft. Voorts valt op dat de recidivesnelheid stijgt in functie van het aantal voorgaande veroordelingen. Concreet betekent dat dat de voorgaande veroordelingen elkaar sneller opvolgen naarmate het aantal eerdere veroordelingen stijgt. De voorgaande veroordelingen bestonden met name uit verkeersgerelateerde feiten, waarbij de meest voorkomende inbreuken betrekking hadden op: te snel rijden: 24.5% en rijden onder invloed (van alcohol; van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden; en dronken sturen: 9,7%.

Eveneens in de bestudeerde dossiers waren te snel rijden en rijden onder invloed de belangrijkste redenen waarom de beklagde werd vervolgd. Deze gegevens tonen wel aan dat te snel rijden en het rijden onder invloed vaak voorkomen bij overtreeders, zowel bij recidivisten als de personen die werden vervolgd. Deze twee inbreuken, samen met het niet dragen van de gordel, vormen de drie grootste "killers" op de Belgische wegen (Scheers, 2012). Met de juridische verruiming van de definitie van recidive is een belangrijke stap gezet in het afschrikken tot het vertonen van dergelijk risicovol gedrag. Desalniettemin blijft er nog voldoende ruimte ter verbetering over om dergelijk gedrag in de toekomst nog verder te ontmoedigen.

Hoewel deze resultaten een eerste zicht bieden op de kenmerken van de verkeersrecidivisten dient te worden stilgestaan bij de beperkingen van het uitgevoerde onderzoek. De belangrijkste beperking bevindt zich in de gebruikte database. Deze database werd gekozen aangezien alle nationale politieparketten gebruik maken van dit systeem om te achterhalen of een overtreder ook een recidivist is. Of er sprake is van een recidive dossier diende manueel in het systeem te gebeuren en het bleek niet mogelijk te zijn om lijsten met recidivisten te genereren vanuit deze database. Dat maakt deze database minder geschikt voor wetenschappelijk onderzoek.

Een tweede belangrijke beperking in huidig onderzoek heeft betrekking op de representativiteit van de officiële gegevens in de MaCH databank als weerspiegeling van de totale populatie verkeersrecidivisten. Gelet op de lage pakkans, weten we dat niet alle verkeersrecidivisten in de databanken voorkomen maar we zien weinig redenen tot een fundamentele vertekening van de populatie. Desalniettemin is het gebruik van dergelijke officiële gegevens het meest aangewezen om op een relatief snelle manier onderzoek naar recidive te kunnen verrichten (Nochajski & Stasiewicz, 2006).

Ten derde bieden de gegevens van twee Vlaamse politieparketten onvoldoende gegevens om uitspraken te doen over de Vlaamse verkeersrecidivisten en nog minder over de Belgische verkeersrecidivisten. Onze opzoeken waren beperkt tot het arrondissement waarbinnen de opzoeking gebeurde. Dat betekent dat de personen die, bijvoorbeeld in Leuven werden veroordeeld en later ook in Mechelen werden veroordeeld niet in onze selectie terechtkwamen. Hierdoor is onze selectie niet exhaustief.

Ondanks deze beperkingen is op basis van de analyse van 132 recidivedossiers toch een algemene beschrijving van de kenmerken van de verkeersrecidivisten mogelijk gebleken die overeenkomen met het profiel van de verkeersrecidivisten in de internationale literatuur

4.2 Aanbevelingen

Het onderzoek naar recidive kan vier doelen dienen (Wartna, 2009) waarbij in dit rapport is uitgegaan van het eerste doel: recidive als beschrijvend kenmerk voor het opstellen van een daderprofiel. Zoals hierboven werd opgemerkt kent dit “profiel” de nodige beperkingen die voortvloeien uit de gebruikte database. De MaCH database zou het makkelijker moeten maken om recidive tussen verschillende politieparketten op te sporen. In de praktijk gebeurt dit via een manuele opzoeking in de database om te achterhalen of de persoon in een voorgaande periode is veroordeeld en voor welke feiten. Vervolgens is het (meestal) ook mogelijk om het bijbehorende vonnis van de voorgaande veroordeling in de database te raadplegen om te achterhalen of de beklaagde werd veroordeeld of niet. Het bleek helaas niet mogelijk te zijn om vanuit de database lijsten met recidivisten te genereren. Aangezien de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (SGVV, 2007) de aanbeveling heeft geformuleerd om onderzoek uit te voeren naar de karakteristieken van de risicogroepen van de verkeersovertreders verdient het de aanbeveling om de database gebruiksvriendelijker te maken voor wetenschappelijk onderzoek.

In kader van dit onderzoek bevelen wij daartoe aan dat het mogelijk moet worden gemaakt om lijsten met verkeersrecidivisten te genereren. Deze lijsten dienen op nationaal te worden gegenereerd waardoor de opzoeken naar recidive niet beperkt blijven tot het arrondissement waarbinnen de opzoeking wordt verricht. Voorts, zou het mogelijk moeten zijn om bij het genereren van dergelijke lijsten ook de uitspraak van het vonnis (basaal: veroordeling of niet) zichtbaar te maken. Deze functie zou toekomstig onderzoek toelaten enkel de dossiers te selecteren waarin de beklaagde is veroordeeld en eveneens vooraf kon worden vastgesteld of het een recidivist betreft. Een belangrijk bijkomend aspect is uiteraard dat de gegevens zo goed mogelijk up-to-date zijn. Zo zijn de gegevens voor de 2013 tot 2016 niet up-to-date ten gevolge van een achterstand bij de registratie van de veroordelingsberichten in het Centraal Strafrechtregister. Vervolgonderzoek kan in de tussentijd geschieden via eenzelfde methode als in dit onderzoek werd gehanteerd. De speciale zoekfunctie voor dit onderzoek werd op nationaal niveau in de MaCH database aangemaakt waardoor opzoeken mogelijk zijn bij andere politieparketten. Deze zoekfunctie laat toe om de gegevens te analyseren van andere jaren en/of andere parketten. Bijkomend onderzoek is in ieder geval nodig om bijkomende gegevens te verzamelen en te analyseren bij verschillende andere parketten. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de beperkingen van de zoekfunctie.

Een tweede doel van het onderzoek naar recidive heeft betrekking op het in kaart brengen van het verloop van criminele carrières. De voorgaande veroordelingen van de verkeersrecidivist zijn in dit onderzoek descriptief beschreven. Een meer gedetailleerde analyse van hun strafbladen zou in toekomstig onderzoek inzicht kunnen bieden naar het pad dat de verkeersrecidivist heeft doorlopen. Enerzijds zou men bijvoorbeeld kunnen bestuderen welke straffen zijn opgelegd voor welke inbreuken, en nog belangrijker, of er bepaalde straffen zijn die bestuurders weerhouden om nieuwe feiten te plegen. Met andere woorden, er kan onderzoek worden verricht naar hun criminele carrières met het oog op beschermende factoren (die er mede voor zorgen dat zij geen nieuwe feiten begaan) en risicofactoren (die weinig tot geen effect hebben op een verandering in hun gedrag). Anderzijds zou men kunnen onderzoeken of er sprake van een Stepping Stone theorie (waarbij men zich eerst schuldig maakt aan een relatief licht vergrijp en deze vergrijpen vervolgens in ernst toenemen) en of het “pad” die deze verkeersrecidivisten anders is voor zij die louter verkeersgerelateerde feiten begaan en zij die een zowel verkeers- als niet-verkeersgerelateerde feiten begaan.

Recidivecijfers kunnen ook worden gebruikt voor het bepalen van de oorzaken van criminaliteit. In het kader van verkeersrecidivisme hangt dit nauw samen met de subjectieve en objectieve pakkans alsook de attitude van de Belgische weggebruiker. Tot slot, kan het onderzoek naar recidive dienen als een toets van de effectiviteit van een interventie. In België werd een dergelijk onderzoek opgezet rond de effectiviteit van Driver Improvement cursussen (Van Laar et al., 2003) dat in de nabije toekomst door Vias institute zal worden herhaald om de effectiviteit van deze opleidingen anno 2017 te evalueren.

Tot slot, kunnen we stellen dat het onderzoek naar recidive staat in België in de kinderschoenen maar recent meer aandacht krijgt (Robert, Pauwels, et al., 2015). Huidig onderzoek dient in dat kader te worden gezien als een eerste stap naar het onderzoek naar verkeersrecidivisten. Op basis van een beperkt aantal factoren hebben wij een aantal karakteristieken in kaart gebracht maar is bijkomend onderzoek nodig om dit beeld

te verfijnen. Daarbij kan worden gedacht aan eenzelfde opzet als werd gehanteerd door het NICC (Robert, Mine, et al., 2015) door te achterhalen hoeveel verkeersrecidivisten binnen een X aantal jaar opnieuw is veroordeeld en voor welke feiten. Naar analogie met de Stepping Stone theorie dient dit rapport te worden gezien als een eerste stap naar een rijker onderzoek naar de karakteristieken van verkeersrecidivisten om deze risicogroep beter in kaart te brengen en speciale interventies te ontwikkelen om de maatschappij tegen hen te beschermen.

5 BIJLAGE

5.1 Lijst met gecodeerde variabelen

Item	Omschrijving	Meetniveau
1	Arrondissement	Nominaal
Feiten waarvoor de beklaagde wordt vervolgd		
2	Datum van de feiten	Nominaal
3	Aantal feiten waarvoor de beklaagde wordt vervolgd	Ordinaal
4	Feit 1	Nominaal
5	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
6	Verzwarende feit 1 (bv. Jonge bestuurder, rijbewijs < 2 jaar)	Nominaal
7	feit 2	Nominaal
8	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
9	Verzwarende feit 2	Nominaal
10	feit 3	Nominaal
11	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
12	Verzwarende feit 3	Nominaal
13	feit 4	Nominaal
14	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
15	Verzwarende feit 4	Nominaal
16	feit 5	Nominaal
17	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
18	Verzwarende feit 5	Nominaal
19	Meer dan 5 feiten	Nominaal
20	Is er sprake van verzwarende omstandigheden?	Dichotoom
21	Verzwarende(en) meer dan 5 feiten	Nominaal
22	Gemeten snelheid	Ordinaal
23	Gecorrigeerde snelheid	Ordinaal

24	Gemeten hoeveelheid alcohol (in mg/l)	Ordinaal
25	Gecorrigeerde hoeveelheid alcohol	Ordinaal
26	Type rijden onder invloed van drugs 1	Nominaal
27	Gemeten hoeveelheid drugs 1	Ordinaal
28	Gecorrigeerde hoeveelheid drugs 1	Ordinaal
29	Type rijden onder invloed van drugs 2	Nominaal
30	Gemeten hoeveelheid drugs 2	Ordinaal
31	Gecorrigeerde hoeveelheid drugs 2	Ordinaal
Locatie van de feiten en de uitspraak van de rechter		
32	Postcode waar de feiten zijn vastgesteld	Nominaal
33	Gemeente waar de feiten zijn vastgesteld	String
34	Is er een vonnis uitgesproken?	Dichotoom
35	Hoogte van de opgelegde boete (zonder opdecimen) per feit	Ordinaal
36	Totaal van de opgelegde boete	Ordinaal
37	Is er een deel van de straf met uitstel verleend?	Dichotoom
38	Welk deel van de boete is met uitstel verleend?	Ordinaal
39	Is er een rijverbod opgelegd?	Dichotoom
40	Duur van het rijverbod (in dagen)	Ordinaal
41	Is een deel van het rijverbod met uitstel verleend?	Dichotoom
42	Aantal dagen van het rijverbod met uitstel	Ordinaal
43	Medische examens opgelegd?	Dichotoom
44	Psychologische examens opgelegd?	Dichotoom
45	Theoretische examens opgelegd?	Dichotoom
46	Praktijk examen opgelegd?	Dichotoom
47	Is er nog een andere straf opgelegd (bv. Werkstraf)	Dichotoom
48	Welke andere straf?	String
Eigenschappen van de persoon		

49	Geboorteland	Nominaal
50	Geboortedatum	Ordinaal
51	Geslacht	Nominaal
52	Nationaliteit	Nominaal
53	Beroep	Nominaal
54	Relationele status 1 (bv. Gehuwd, gescheiden)	Nominaal
55	Relationele status 2 (bv. Alleenstaand, samenwonend)	Nominaal
Gerechtelijk verleden		
56	Heeft de persoon een strafblad	Dichotoom
57	Aantal voorgaande veroordelingen	Ordinaal
58	Heeft de persoon minnelijke schikkingen betaald?	Dichotoom
59	Details over de minnelijke schikkingen (datum, instantie, feit(en), betaald bedrag)	String
60	Datum veroordeling 1	Nominaal
61	Veroordeling 1: Instantie die de persoon heeft veroordeeld (bv politierechtbank, correctionele rechtbank)	Ordinaal
62	Arrondissement waarin de persoon is veroordeeld	Nominaal
63	Hoofdstraf (bv. Boete, gevangenisstraf)	Nominaal
64	Aantal feiten waarvoor de persoon is veroordeeld	Ordinaal
65	Betreft het verkeersfeiten?	Dichotoom
66	Feit 1	Nominaal
67	Feit 2	Nominaal
68	Feit 3	Nominaal
69	Feit 4	Nominaal
70	Feit 5	Nominaal
71	Meer dan 5 feiten	Nominaal
72	Boete veroordeling 1 (zonder opdecimen)	Ordinaal
73	Rijverbod (in dagen)	Ordinaal
74	Datum veroordeling 2	Nominaal

75	Veroordeling 2: Instantie die de persoon heeft veroordeeld (bv politierechtbank, correctionele rechtbank)	Ordinaal
76	Arrondissement waarin de persoon is veroordeeld	Nominaal
77	Hoofdstraf (bv. Boete, gevangenisstraf)	Nominaal
78	Aantal feiten waarvoor de persoon is veroordeeld	Ordinaal
79	Betreft het verkeersfeiten?	Dichotoom
80	Feit 1	Nominaal
81	Feit 2	Nominaal
82	Feit 3	Nominaal
83	Feit 4	Nominaal
84	Feit 5	Nominaal
85	Meer dan 5 feiten	Nominaal
86	Boete veroordeling 2 (zonder opdecimen)	Ordinaal
87	Rijverbod (in dagen)	Ordinaal
88	Datum veroordeling 3	Nominaal
89	Veroordeling 3: Instantie die de persoon heeft veroordeeld (bv politierechtbank, correctionele rechtbank)	Ordinaal
90	Arrondissement waarin de persoon is veroordeeld	Nominaal
91	Hoofdstraf (bv. Boete, gevangenisstraf)	Nominaal
92	Aantal feiten waarvoor de persoon is veroordeeld	Ordinaal
93	Betreft het verkeersfeiten?	Dichotoom
94	Feit 1	Nominaal
95	Feit 2	Nominaal
96	Feit 3	Nominaal
97	Feit 4	Nominaal
98	Feit 5	Nominaal
99	Meer dan 5 feiten	Nominaal
100	Boete veroordeling 3 (zonder opdecimen)	Ordinaal
101	Rijverbod (in dagen)	Ordinaal

102	Etc tot en met veroordeling 44	
------------	--------------------------------	--

6 REFERENTIES

- Blom, M., & Wartna, B. S. J. (2004). *Recidive onder verkeersdelinquenten: Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*. Den Haag. Retrieved from <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/01.015a---recidive-verkeersdelinquenten-deelproject-recidivemonitor.aspx>
- C'De Baca, J., Miller, W. R., & Lapham, S. (2001). A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism. *Journal of Substance Abuse Treatment*, 21, 207–215. [https://doi.org/10.1016/S0740-5472\(01\)00204-5](https://doi.org/10.1016/S0740-5472(01)00204-5)
- Cavaiola, A. A., Strohmets, D. B., & Abreo, S. D. (2007). Characteristics of DUI recidivists: A 12-year follow-up study of first time DUI offenders. *Addictive Behaviors*, 32, 855–861. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2006.06.029>
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Hillsdale: Erlbaum.
- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders : kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad*, 3–19.
- Kuiken, M., Barten, M., & Fokkema, J. (2009). *Aanpak van notoire verkeersovertreders: Een verkenning*. Delft.
- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 97–107. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00008-1](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00008-1)
- Møller, M., Hausteijn, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 83, 125–131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.07.015>
- Nieuwkamp, R., & Meesmann, U. (2016). Meer controle nodig op rijden onder invloed van alcohol. Overzicht van resultaten inzake handhaving uit ESRA-bevraging 2015. *Verkeersspecialist*, 232, 8–10.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26, 179–195. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2005.11.006>
- Pelssers, B. (2017). *Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014. Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête*. Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, Brussel, België.
- Robert, L., Mine, B., & Maes, E. (2015). Recidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers over recidiveprevalentie op basis van het Centraal Strafregister. *Panopticon*, 36, 173–189.
- Robert, L., Pauwels, L., Van der Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 36, 151–157.
- Royall, R. M. (1986). The effect of sample size on the meaning of significance tests. *The American Statistician*, 40, 313–315.
- Scheers, M. (2012). De 3 “killers” in het verkeer. In L. Pauwels, S. De Keulenaar, S. Deltenre, E. Devroe, H. Elffers, J. Forceville, ... E. Van Dael (Eds.), *Criminografische ontwikkelingen II: van (victim)-survey tot penitentiaire statistiek* (pp. 57–70). Maklu.
- Schell, T. L., Chan, K. S., & Morral, A. R. (2006). Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. *Drug and Alcohol Dependence*, 82, 33–40. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2005.08.006>
- SGVV. (2007). *Dossier handhaving*. Brussel, België.
- Streff, F. M., Spradlin, H. K., & Eby, D. W. (2001). *Repeat Alcohol Offenders: A Review of the Literature*. University of Michigan, USA.
- Van Laar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., & Goossens, F. (2003). Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? *Panopticon*, 4, 365–390.
- Wartna, B. S. J. (2009). *In de oude fout*. Retrieved from <http://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/recidive-in-nederland.aspx>
- Wartna, B. S. J., & Nijssen, L. (2006). *National studies on recidivism. An inventory of large-scale recidivism research in 33 European countries*. Den Haag.

