

Bijna helft van de veroordeelde verkeersovertreders in ons land wordt later opnieuw veroordeeld

Een derde van hen recidiveert al binnen het jaar

45% van de bestuurders veroordeeld werd voor een verkeersmisdrijf is later opnieuw veroordeeld voor een verkeersinbreuk. Ongeveer 30% van die recidivisten wordt binnen het jaar terug veroordeeld. Vooral mannen hebben een hogere kans om te hervallen in hun slechte gewoonten. Dit zijn enkele opvallende resultaten uit een studie van Vias institute over verkeersrecidivisten. Het is de grootste studie die over dit onderwerp in ons land ooit gemaakt werd.

Het fenomeen recidive in het verkeer is in ons land nog niet vaak bestudeerd. Vias institute deed deze studie op basis van gegevens van het Centraal Strafregister. Van alle personen die veroordeeld werden voor verkeersgerelateerde feiten werd bekeken welke eerdere veroordelingen ze hadden opgelopen en hoeveel nieuwe recidiveveroordelingen er zijn geregistreerd.

In totaal gaat het over gegevens van meer dan 92.000 personen en bijna 1 miljoen verkeersmisdrijven. Daarmee is dit de grootste studie ooit rond verkeersrecidive in ons land. Het is belangrijk om een goed zicht te krijgen op verkeersrecidivisten en welke aanpak de beste is om ervoor te zorgen dat ze niet meer in de fout gaan.

Bijna 6 op de 10 werd opnieuw veroordeeld

Van de 92.412 bestuurders die veroordeeld werden in 1995 voor verkeersgerelateerde feiten (al dan niet in combinatie met andere feiten zoals geweld) werden 52.301 overtreeders opnieuw veroordeeld (57%) tot eind 2013. In 8 op de 10 gevallen was dat opnieuw voor verkeersmisdrijven.

In totaal is dus 45% van de veroordeelde overtreeders uit 1995 minstens 1 keer terug veroordeeld voor een verkeersmisdrijf. Eén persoon heeft zelfs een record van 111 nieuwe veroordelingen gekregen!

Ongeveer 30% van de personen die recidiveren, wordt binnen het jaar terug veroordeeld. Na twee jaar is dat al bijna de helft (48%).

Dit is nog een onderschatting van de werkelijke problematiek van recidivisme, aangezien het dus enkel gaat over feiten die zijn vastgesteld door de politie en zwaar genoeg waren om terug tot een veroordeling te leiden. Onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen werden dus niet in rekening gebracht. Bovendien wordt een aantal verkeersovertredingen nooit opgemerkt of beboet.

Verval tot recht van sturen? Bijna altijd volgt nieuwe veroordeling

Bestuurders die veroordeeld zijn tot een verval van recht tot sturen recidiveren het vaakst en het snelst in vergelijking met andere veroordelingen. 86% van degenen die veroordeeld zijn tot een verval van recht tot sturen zijn daarna nog eens veroordeeld. Van die groep is 55% binnen het jaar opnieuw veroordeeld. De gemiddelde tijd tot recidive is iets meer dan 2 jaar (769 dagen). 10% van de recidivisten die veroordeeld is voor een verval van recht tot sturen, heeft ten minste 21 nieuwe veroordelingen!

Een mogelijke oplossing is om het kenteken van het voertuig van de bestuurder van wie het rijbewijs is ingetrokken, te koppelen aan ANPR-camera's. Als de politie toegang heeft tot dit systeem kan ze nagaan of de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs.

Voor inbreuken zoals rijden onder invloed (60%) en vluchtmisdrijf (56%) liggen de recidivecijfers lager.

Eén derde van die recidivisten voor rijden onder invloed (34%) heeft één nieuwe veroordeling gehad. Toch kreeg 10% van de recidivisten op zijn minst 8 nieuwe veroordelingen.

Bij rijden onder invloed (1467dagen) en vluchtmisdrijf (1443 dagen) duurt het gemiddeld 4 jaar vooraleer iemand voor de eerste keer hervalt.

8 op de 10 veroordeelden zijn mannen

84% van alle veroordeelden zijn mannen. Bijna 6 op de 10 (61%) zal vroeg of laat recidiveren, bij de vrouwen is dat iets meer dan 1 op de 3 (36%). Mannen hebben in totaal bijna 2 keer meer kans om te recidiveren dan vrouwen.

Welke straf opleggen?

Een straf heeft meerdere bedoelingen. Het is een boetedoening aan mogelijke slachtoffers of aan de maatschappij, maar moet er ook voor zorgen dat iemand zijn gedrag aanpast en dergelijke overtredingen niet meer maakt. Het is dus belangrijk om te weten welke straf werkt voor welke overtreder.

Uit de studie blijkt dat wanneer iemand veroordeeld wordt tot een gevangenisstraf, deze persoon 1,6 keer meer kans heeft om te recidiveren dan wanneer er enkele een boete wordt opgelegd. Een gevangenisstraf wordt natuurlijk enkel uitgesproken voor de meest ernstige misdrijven en deze personen hebben vaak meer voorafgaande veroordelingen dan personen die enkel een boete moesten betalen.

Er bestaan naast traditionele straffen zoals een verval van recht tot sturen en een geldboete, nog een paar andere maatregelen.

Zo bestaan er al meer dan 20 jaar cursussen voor verkeersovertreders. Uit een evaluatiestudie is gebleken dat de mensen die zo'n cursus volgen minder vaak recidiveren in vergelijking met mensen die voor vergelijkbare feiten een 'traditionele' straf hebben gekregen. Bovendien blijkt dat bij degenen die zo'n cursus volgden toch en hervallen dat hun promillage alcohol in het bloed minder groot is. Belangrijk is dat deze alternatieve leermaatregel vrij vroeg wordt opgelegd om de grootste impact te hebben.

Sinds 1 juli is ook het verplicht alcoholslot voor recidivisten een feit. Als je twee keer betrapt wordt binnen de 3 jaar met 1,2 pro mille moet je verplicht een alcoholslot laten installeren en een omkaderingsprogramma volgen. Studies tonen aan dat de kans dat je hervalt tijdens het programma met tenminste 75% afneemt. Deze maatregel zal in de komende jaren ook in ons land zijn vruchten afwerpen.

Conclusie

Het is van groot belang om een beter zicht te krijgen op de criminele carrières van verkeersovertreders om zo proberen te vermijden dat ze nogmaals in de fout gaan. 45% van de veroordeelde overtreeders loopt later nog één of meerder veroordelingen op, 30% van hen zelfs binnen het jaar

Hoe sneller je de gepaste sanctie oplegt, hoe groter de kans wordt dat verkeersovertreders niet meer in de fout gaan.

Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar traditionele bestraffingen, maar ook naar de impact van alternatieve leermaatregelen zoals verkeerscursussen en het alcoholslot.

Een voldoende hoge pakkans om verkeersovertreders te betrappen en een snelle en efficiënte strafuitvoering zijn essentieel om het probleem van verkeersrecidive verder aan te pakken.

Contactpersoon:

Stef Willems (woordvoerder Vias institute): 0473/85.59.44