

DE HERHALINGSREGIMES IN HET WEGVERKEERRECHT: NAAR EEN NULTOLERANTIE VOOR RECIDIVISTEN?

Aantal woorden: 43.702 (incl. voetnoten en bibliografie)

Aude LIMBOURG

Studentennummer: 01100478

Promotor: Prof. dr. Philip TRAEST

Commissaris: dhr. Onno VANCOILLIE

Masterproef voorgelegd voor het behalen van de graad van master in de rechten

Academiejaar: 2018 – 2019



VOORWOORD

Sapere Aude. De Universiteit Gent heeft mij geleerd te durven denken, te durven doen en te durven weten, maar vooral te blijven doorzetten. Na reeds succesvol de masteropleiding criminologische wetenschappen te hebben beëindigd, vormt deze masterproef niet alleen het sluitstuk van de masteropleiding rechten, maar ook van mijn studieloopbaan aan de Universiteit Gent. Dit “*once in a lifetime*” moment is dan ook de geschikte gelegenheid om bepaalde personen te bedanken.

Professor dr. Philip Traest wil ik van harte bedanken voor het begeleiden van deze masterproef, alsook voor de steeds boeiende hoorcolleges die hij doceert aan de Universiteit Gent. Daarnaast wens ik tevens mijn commissaris Onno Vancoillie te bedanken voor de opbouwende en kritische feedback die deze masterproef absoluut ten goede is gekomen.

Vervolgens dank aan mevrouw Katrien Huvenne, hoofdgriffier op de politierechtbank arrondissement Oost-Vlaanderen, afdeling Gent voor het mede mogelijk maken van de uitvoering van het empirisch onderzoek dat voor deze masterproef een bijzondere meerwaarde heeft gecreëerd.

Tot slot nog enkele personen die een expliciete bedanking verdienen. Speciale dank aan mijn meme, mama, stiefpapa en oma voor de financiële steun, het steeds met raad en daad bijstaan en het blijven geloven in mij en het succesvol beëindigen van mijn universitaire studies. Gedachten gaan uit naar mijn bompa die ongelofelijk fier zou geweest zijn. Amélie, bedankt voor het onvoorwaardelijk luisterend oor en de peptalks die hebben geleid tot een levenslange vriendschap. Mijn vriend Bart, dank voor jouw liefde, jouw steun en jouw geduld dat desondanks nooit opdraakt.

Oprechte dank!

Aude Limbourg

SAMENVATTING

Recidive inzake verkeer is een problematiek die al vele decennia woelt in onze maatschappij. Deze kleine groep wegpiraten zorgt voor een grote verkeersonveiligheid en is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de verkeersslachtoffers. Unaniem wordt gestreefd naar het drastisch terugdringen van het aantal slachtoffers in het verkeer, alsook te streven naar een hoge mate van verkeersveiligheid aangezien mobiliteit en verkeer een fundamenteel onderdeel is in het dagdagelijkse leven van ieder van ons.

Om deze redenen wordt de vraag gesteld of een nultolerantie inzake verkeersrecidive opportuun en noodzakelijk is en zo ja, hoe dergelijk nultolerantiebeleid kan verwezenlijkt worden. Langetermijneffecten van een nultolerantiebeleid kunnen slechts bereikt worden door in te zetten op een combinatie van zowel repressieve als preventieve interventies. Louter de toepassing van de herhalingsregimes in het wegverkeer zal niet bijdragen aan het verwezenlijken van een effectief nultolerantiebeleid. Ook wat betreft preventieve interventies in het wegverkeer zoals sensibilisering, pakkans en subjectieve norm scoort België slechts matig. Daarnaast is het toepassingsgebied van herhalingsregimes beperkt tot de categorie van beklaagden die zich in staat van herhaling bevinden. De ruimere groep van recidivisten en mini-recidivisten blijft onder de radar, terwijl deze het grootste aantal vertegenwoordigen.

Om deze redenen wordt, mede geïnspireerd op de *best practices* van andere Europese landen, in deze masterproef onder meer aanbevolen om een strafpuntensysteem in te voeren om een nultolerantie inzake verkeersrecidive te kunnen realiseren. Alsook beveelt deze masterproef aan dat er een blijvende nood is om meer en verder wetenschappelijk onderzoek te verrichten inzake verkeersrecidive om dit fenomeen nauwgezet op te volgen en gericht en doeltreffender te kunnen aanpakken. Deze masterproef heeft getracht met de uitvoering en analyse van een weliswaar beperkt kwantitatief empirisch onderzoek haar steentje bij te dragen aan het wetenschappelijk onderzoek.

Inhoudsopgave

VOORWOORD	I
SAMENVATTING	II
LIJST MET FIGUREN	VI
LIJST MET TABELLEN	VII
LIJST MET AFKORTINGEN	VIII
INLEIDING	1
DEEL 1. RECIDIVE	6
HOOFDSTUK 1. TERMINOLOGIE: RECIDIVIST OF HERHALER?	6
HOOFDSTUK 2. DE HISTORISCHE TOTSTANDKOMING VAN DE WETTELIJKE HERHALING	10
<i>2.1 Herhaling in het algemeen strafrecht</i>	10
2.1.1 Periode tussen 1791-1810	10
2.1.2 Code pénal van 1810	12
2.1.3 Belgisch Strafwetboek van 1867	13
<i>2.2 Herhaling in het wegverkeerrecht</i>	15
2.2.1 Voor het koninklijk besluit van 16 maart 1968	15
2.2.2 De Wegverkeerswet van 16 maart 1968	17
2.2.3 De herhaaldelijke wijzigingen aan het koninklijk besluit van 16 maart 1968	18
HOOFDSTUK 3. BENADERINGEN OMTRENT STRAFTOEMETING BIJ RECIDIVISTEN	19
<i>3.1 Flat-ratemodel</i>	21
<i>3.2 Recidivist sentencing premium</i>	22
<i>3.3 Progressive loss of mitigation</i>	23
<i>3.4 Cumulative sentencing</i>	24
HOOFDSTUK 4. EEN NULTOLERANTIEBELEID: EFFECTIEF OF NIET?	25
HOOFDSTUK 5. VOORLOPIGE CONCLUSIE	28
DEEL 2. ALGEMEEN EN BIJZONDER STRAFRECHT	31
HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN STRAFRECHT	31
<i>1.1 Begrip</i>	31
<i>1.2 Algemene voorwaarden voor wettelijke herhaling</i>	32

1.2.1 Eerdere veroordeling	33
1.2.2 Strafrechtelijke veroordeling	34
1.2.3 In kracht van gewijsde gegaan	34
1.2.4 Nieuw misdrijf	35
1.2.5 Herhaling moet wettelijk bepaald zijn	35
1.3 Wettelijke gevallen van herhaling	35
1.4 Gevolgen van wettelijke herhaling inzake straftoemeting	36
1.4.1 Strafverzwaring	36
1.4.2 Verzwarende en verzachtende omstandigheden	36
1.4.3 Samenloop, poging en deelneming	37
HOOFDSTUK 2. BIJZONDER STRAFRECHT	38
2.1 Scharnierartikel art. 100 Strafwetboek	38
2.2 Begrip	39
2.3 Algemene voorwaarden	40
2.3.1 Eerdere veroordeling	40
2.3.2 Strafrechtelijke veroordeling	41
2.3.3 In kracht van gewijsde gegaan	42
2.4 Wettelijke gevallen van herhaling	42
2.5 Gevolgen van wettelijke herhaling inzake straftoemeting	43
HOOFDSTUK 3. VOORLOPIGE CONCLUSIE	44
DEEL 3. HERHALINGSREGIMES IN HET WEGVERKEERRECHT	46
HOOFDSTUK 1. INBREUKEN	46
1.1 Wegverkeerswet	46
1.1.1 Algemeen	46
1.1.2 Herhalingsregimes ingedeeld naargelang soort overtreding	47
1.1.2.1 Rijbewijs en de leervergunning	47
1.1.2.2 Vluchtmisdrijf	49
1.1.2.3 Alcoholintoxicatie en dronkenschap	52
1.1.2.4 Psychotrope stoffen	55
1.2 Wegcode	58
1.2.1 Algemeen	58
1.2.2 Wettelijke evolutie	58
1.2.3 Herhalingsregime	59
1.3 Verzekering, keuring en inschrijving	61
HOOFDSTUK 2. STRAFFEN	63

2.1 Geldboete en gevangenisstraf	63
2.2 Verval van het recht tot sturen	66
2.2.1 Algemeen	66
2.2.2 Verval van het recht tot sturen bij herhaling	68
2.2.3 Zwaarder verval van het recht tot sturen bij herhaling	68
2.3 Herstelexamens en -onderzoeken	70
2.4 Alcoholslot	73
2.5 Verbeurdverklaring en immobilisering	75
HOOFDSTUK 3. NAAR EEN NULTOLERANTIEBELEID VOOR VERKEERSRECIDIVISTEN?	79
3.1 Verstrenging van de herhalingsregimes	79
3.2 Sensibilisering	80
3.3 Rijbewijs met punten	82
HOOFDSTUK 4. VOORLOPIGE CONCLUSIE	85
DEEL 4. EMPIRISCH ONDERZOEK	87
HOOFDSTUK 1. DOELSTELLING	87
HOOFDSTUK 2. METHODOLOGIE	89
HOOFDSTUK 3. RESULTATEN	92
3.1 Profielkenmerken	92
3.1.1 Geslacht	92
3.1.2 Leeftijd	93
3.1.3 Nationaliteit	94
3.2 Vonnis gewezen bij verstek of op tegenspraak	95
3.3 Oorspronkelijke inbreuk	97
3.3 Herhalingsregime	101
3.4 Straftoemeting	106
3.4.1 Wegverkeerswet	106
3.4.1.1 Rijden onder invloed	106
3.4.1.2 Vluchtmisdrijf	109
3.4.1.3 Rijbewijs	110
3.4.1.4 Sturen spijs verval	110
3.4.2 Wegcode	111
3.4.2.1 Tweedegraadsovertredingen	111
3.4.2.2 Derdegraadsovertredingen	112
3.4.2.3 Vierdegraadsovertredingen	113

3.4.2.4 Snelheidsovertredingen	113
3.4.3 Combinatie Wegverkeerswet en Wegcode	116
3.4.4 Technische eisen, inschrijving en verzekering	116
HOOFDSTUK 4. VOORLOPIGE CONCLUSIE	117
DEEL 5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	120
BIBLIOGRAFIE	I
WETGEVING	I
RECHTSPRAAK	IV
RECHTSLEER	V
<i>Boeken</i>	V
<i>Tijdschriften</i>	IX
<i>Verzamelwerken</i>	XIII
ONLINEBRONNEN	XV

LIJST MET FIGUREN

Figuur 1 Banner sensibilisering	81
Figuur 2 Geslacht	93
Figuur 3 Leeftijd	94
Figuur 4 Nationaliteit per continent	94
Figuur 5 Vonnis bij verstek of op tegenspraak	95
Figuur 6 Onderverdeling vonnissen op tegenspraak	96
Figuur 7 Relatie tussen snelheidsinbreuken en straftoemeting	97
Figuur 8 Aantal tenlasteleggingen in staat van herhaling	98
Figuur 9 Onderverdeling van oorspronkelijke inbreuk	98
Figuur 10 Tenlasteleggingen Wegcode in staat van herhaling ingedeeld per graad	100
Figuur 11 Tenlasteleggingen Wegverkeerswet in staat van herhaling	101
Figuur 12 Straftoemeting tweedegraadsovertredingen: geldboete	112
Figuur 13 Rijverbod voor inbreuk op artikel 5 juncto 68 Wegcode	115

LIJST MET TABELLEN

Tabel 1 Wettelijke gevallen van herhaling in het algemeen strafrecht	36
Tabel 2 Evolutie strafmaten vluchtmisdrijf	52
Tabel 3 Strafmatten herhalingsregimes alcoholintoxicatie en dronkenschap	54
Tabel 4 Schematisch overzicht van de toepassingsvoorwaarden inzake het opleggen van alcoholslot	74
Tabel 5 Gedetailleerde oplijsting voorkomende herhalingsregimes	103
Tabel 6 Globaal overzicht voorkomende herhalingsregimes	104
Tabel 7 Frequentie artikel 38, §6 Wegverkeerswet	105
Tabel 8 Frequentie artikel 38, §6 Wegverkeerswet in relatie tot andere herhalingsregimes	105
Tabel 9 Straftoemeting herhalingsregimes inzake rijden onder invloed	107
Tabel 10 Straftoemeting herhalingsregimes inzake vluchtmisdrijf	109
Tabel 11 Straftoemeting inzake herhalingsregimes inzake rijbewijs	110
Tabel 12 Straftoemeting herhalingsregimes inzake sturen spijs verval	111

LIJST MET AFKORTINGEN

BAC	Blood-Alcohol Concentration
BIVV	Belgisch Instituut Voor Verkeersveiligheid (nu: Vias Institute)
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol
KB	Koninklijk besluit
Probatiewet	Wet 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, <i>BS</i> 17 juli 1964.
Sw.	Strafwetboek 8 juni 1867, <i>BS</i> 9 juni 1867.
WAM	Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, <i>BS</i> 8 december 1989, of kortweg WAM.
Wegcode	Koninklijk besluit 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, <i>BS</i> 9 december 1975, of kortweg het Wegverkeersreglement of de Wegcode.
WvW	Koninklijk besluit 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, <i>BS</i> 27 maart 1968, of kortweg de Wegverkeerswet.

INLEIDING

1. *Asinus ad lapidem non bis offendit eundem.* Bijna acht op tien verkeersovertreders die in 1995 veroordeeld waren, hebben zich meer dan eens aan de spreekwoordelijke steen gestoten.¹ Deze kleine groep wegpiraten, die zorgen voor een immense verkeersonveiligheid, tracht de wetgever aan te pakken met de strafverzwarende rechtsfiguur van recidive als reactie op het bredere maatschappelijke fenomeen van herhaald delinquent gedrag.

2. Recidive is een uitgestrekt fenomeen waarbij het begrip en de afbakening ervan allerminst een vaststaand gegeven is. Dit is grotendeels te verklaren doordat weinig tot geen wetenschappelijke inzichten voorhanden zijn in Belgische context. Pas vanaf de jaren 2000 wordt hieraan meer, doch nog steeds slechts summiere, wetenschappelijke aandacht aan besteed.²

3. Vervolgens heeft de problematiek van de verkeersrecidive een ernstige impact heeft op de verkeersveiligheid. Om die reden moet ingezet worden op het adequaat bestraffen van recidivisten wat noodzakelijk is voor de uitbouw van een goed verkeersveiligheidsbeleid en zo onder meer het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers (verder) terug te dringen. Ondanks tal van inspanningen scoort België in Europees perspectief nog steeds slechter dan haar buurlanden.³ Daarbij is het van belang niet louter te focussen op personen die zich in staat van herhaling bevinden, maar ook de overkoepelende groep van (mini)recidivisten aan te pakken.

4. Tot slot hebben op wetgevend vlak al talrijke wijzigingen plaatsgevonden waarbij de wetgever steeds een verstrenging en repressieve aanpak voor ogen houdt. Deze wijzigingen zijn vaak, nagenoeg altijd, wijzigingen in een bepaald tijds kader. Omdat, net zoals in andere domeinen, op een gegeven ogenblik een maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd of een nieuw gegeven zich voordoet waarop dient ingegrepen te worden. Aangezien nauwelijks, empirisch-

¹ X, "Memorandum 2019", *Vias Institute* 2019, https://www.vias.be/publications/Memorandum%202019/Memorandum_2019_NL.pdf, 5.

² L. ROBERT, L. PAUWELS, F. VANDER LAENEN, E. MAES en G. VERMEULEN, "Meer en beter: onderzoek naar recidive in België", *Panopticon*, 2015, 151-157.

³ A. SCHOETERS, S. DANIELS en J. WAHL, *België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019, 10.

wetenschappelijk, onderzoek voorhanden is, is het niet of moeilijk te bepalen welke ingrepen een effectieve en efficiënte impact hebben op de aanpak van verkeersrecidive.

5. Om de geschetste probleemstelling aan te pakken wordt in deze masterproef gefocust op een driedelige doelstelling. Beklemtoond moet worden dat verkeer en verkeersveiligheid onderhevig zijn aan allerlei technologische en maatschappelijke evoluties. Al geruime tijd is verkeer een belangrijk en steeds belangrijker wordend deel van onze maatschappij. Dit verklaart de talrijke wijzigingen op wetgevend vlak in het domein van verkeer en verkeersveiligheid. Als eerste doelstelling tracht deze masterproef dan ook om op een overzichtelijke en gestructureerde manier de evolutie van het wetgevend kader van de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht te schetsen om zo te kunnen duiden op eventuele hiaten in de wetgeving, knelpunten uit het heden en verleden te kaderen en te verduidelijken alsook kritisch te reflecteren over de toekomst van het wegverkeerrecht.

6. Daarnaast moet beklemtoond worden dat een veelheid aan wetgevende ingrepen vaak slechts nuttig is indien deze ingrepen leiden tot gerichte, effectieve en efficiënte (strafrechtelijke) interventies. Een tweede doelstelling van deze masterproef heeft specifiek betrekking op het hanteren van een nultolerantiebeleid inzake verkeersrecidive. Meer bepaald wordt getracht na te gaan of en in welke mate wetgevende ingrepen dergelijke nultolerantie reeds al dan niet hebben gerealiseerd. Daarnaast wordt tevens gefocust op alternatieven en best practices die andere landen hanteren, zoals het rijbewijs met punten, als meer geschikte instrumenten om een nultolerantie voor herhalers en recidivisten in het verkeer na te streven.

7. Tot slot is de derde doelstelling, wellicht een voor de praktijk meest belangrijke, het uitvoeren van een empirisch onderzoek dat een basis kan vormen voor verdere wetenschappelijke inzichten met de betrekking tot de problematiek van de verkeersrecidive in het wegverkeerrecht.

8. Om deze doelstellingen trachten te verwezenlijken wordt deze masterproef onderverdeeld in vier delen met de volgende deelvragen:

- *In welke mate is een strafverzwaring ten aanzien van (verkeers)recidivisten gerechtvaardigd vanuit een historische, een strafrechtsfilosofische en een wetenschappelijke invalshoek?*

Het eerste deel van deze masterproef wordt gewijd aan het algemene concept van recidive. Eerst wordt aandacht besteed aan het onderscheid inzake terminologie van diverse begrippen die gebruikt worden om een persoon aan te duiden die niet aan zijn proefstuk toe is wat betreft het plegen van strafbare feiten. Daarnaast, om de huidige stand van zaken te kunnen begrijpen, dient de historische achtergrond bekeken te worden. Vervolgens wordt de strafrechtsfilosofische visie van de rol van eerdere veroordelingen onder de loep genomen. Tot slot wordt vanuit een wetenschappelijke invalshoek de effecten van het hanteren van een nultolerantiebeleid inzake verkeer bestudeerd.

- *In hoeverre interageren de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht met deze in het bijzonder strafrecht?*

Het bijzonder strafrecht is in zekere mate geënt op het algemeen strafrecht. Om het bijzonder strafrecht, meer bepaald het wegverkeerrecht, degelijk te kunnen analyseren wordt eerst aandacht besteed aan de toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht. Vervolgens is het mogelijk om de specificiteiten van de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht helder te schetsen.

- *In welke mate hebben de herhaaldelijke wetgevende ingrepen aan de herhalingsregimes in het wegverkeer bijgedragen tot het creëren van een nultolerantiebeleid?*

De herhalingsregimes die de wetgever heeft gecreëerd in het wegverkeerrecht willen een antwoord bieden op de problematiek van herhaling in het wegverkeer. Hoe meer ingrepen gedaan worden, des te meer een kluwen van bepalingen ontstaat. Hierdoor ontstaan complexiteiten of bestaat de kans op hiaten die al dan niet na enige tijd worden gerepareerd.

- *In hoeverre de invoeringen van en wijzigingen aan de herhalingsregimes door de wetgever in de praktijk een geslaagd middel zijn om verkeersovertreeders in staat van herhaling aan te pakken?*

De literatuur en de wetgever hebben allerlei inzichten en ingrepen gerealiseerd om de verkeersrecidive aan te pakken. Toch moet vastgesteld worden dat hardleerse wegpiraten nog steeds en talrijk in de praktijk aanwezig zijn. Hierdoor rijst de vraag of de ingeslagen weg wel de juiste is om herhalers en meer algemeen (mini)recidivisten aan te pakken of dat andere redenen ten grondslag liggen waarom de bestaande interventies verkeersrecidive zo moeilijk kunnen terugdringen.

9. Deze verschillende delen zullen trachten om uiteindelijk een antwoord te bieden op de centrale onderzoeksvraag die als volgt luidt: *in welke mate kunnen de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht bijdragen tot het realiseren van een nultolerantie in de strijd tegen verkeersrecidive?*

10. Wat betreft de onderzoeksmethode wordt een combinatie van onderzoeksstrategieën gehanteerd om bovenstaande onderzoeksvragen zo adequaat mogelijk te beantwoorden. Het theoretisch luik van deze masterproef die in de eerste drie delen beschreven wordt, is gebeurd aan de hand van een bureauonderzoek. Aan de hand van een algemene literatuurstudie wordt getracht algemene kennis en inzichten te verwerven in de materie van verkeersrecidive. Verschillende informatiebronnen zoals (inter)nationale boeken en vaktijdschriften worden geraadpleegd met behulp van het formuleren van zoekcriteria zoals *traffic offenders, demerit point system, alcohol interlocks, recidivism, zero tolerance*. Daarnaast wordt rechtspraak bestudeerd van de hoogste rechtscolleges van het land die inzichten bieden in complexe problematieken. Het praktische luik van deze masterproef heeft betrekking op de uitvoering van een kwantitatief empirisch onderzoek. De gegevensverzameling gebeurt door middel van primaire kwantitatieve data met name gebundelde vonnissen.

11. De uiteenzetting van deze masterproef valt uiteen in vijf delen. Het eerste deel is een algemene beschrijving vanuit drie invalshoeken met name wetenschappelijk, historisch en strafrechtsfilosofisch, van het fenomeen recidive. Daarnaast wordt aandacht besteed aan terminologie alsook aan wetenschappelijk onderzoek met

betrekking tot de effectiviteit van het hanteren van een nultolerantiebeleid in zijn algemeenheid. In het tweede deel wordt de klemtoon gelegd op de relatie tussen het algemeen en bijzonder strafrecht en meer bepaald op de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes. Vervolgens worden in het derde deel de herhalingsregimes van het wegverkeerrecht gedetailleerd uiteengezet waarbij enerzijds de inbreuken en anderzijds de straffen worden besproken. De focus ligt voornamelijk op de evoluties, wijzigingen en beperkingen. De resultaten van het uitgevoerde kwantitatieve empirische onderzoek worden beschreven in het vierde deel. Hier wordt zowel ingegaan op profielkenmerken van verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden alsook op de toegepaste herhalingsregimes en de straftoemeting. Deze masterproef wordt afgerond met een vijfde deel waarin een kritische conclusie wordt gegeven met terugkoppeling naar zowel de literatuur als het uitgevoerde empirisch onderzoek alsook worden aanbevelingen geformuleerd.

DEEL 1. RECIDIVE

Het eerste deel van deze masterproef tracht een algemeen beeld te schetsen van het fenomeen recidive. Om te beginnen wordt de focus gelegd op het terminologisch onderscheid tussen een aantal begrippen waaronder recidive en herhaling. Daarnaast wordt gekeken naar het ontstaan van het fenomeen recidive doorheen de jaren zowel in het algemeen strafrecht als het wegverkeerrecht. Vervolgens worden enkele benaderingen omtrent straftoemeting bij recidive ontleed. Tevens wordt ingegaan op het hanteren van een nultolerantiebeleid als mogelijk efficiënt middel in de strijd tegen verkeersrecidive. Tot slot wordt afgesloten met een voorlopige conclusie waarin de volgende deelvraag beantwoord wordt: *in welke mate is een strafverzwaring ten aanzien van (verkeers)recidivisten gerechtvaardigd vanuit een historische, een strafrechtsfilosofische en een wetenschappelijke invalshoek?*

Hoofdstuk 1. Terminologie: recidivist of herhaler?

12. Een recidivist, een herhaler, een gewoontemisdadiger, een veelpleger of een vaakpleger. Elk van deze termen wordt gebruikt om een persoon aan te duiden die niet aan zijn proefstuk toe is wat betreft het plegen van strafbare feiten. Hoewel deze termen zowel in de omgangstaal als in de literatuur door elkaar gebruikt worden, dekt elk van deze termen een andere lading.

13. Om te beginnen moet een gewoontemisdadiger onderscheiden worden van een gelegenheidsmisdadiger. Deze laatste is een individu die slechts occasioneel een misdrijf pleegt, veelal in een vlaag van woede, haat of liefde.⁴ Daarentegen is een gewoontemisdadiger iemand die over een periode van vijftien jaar tenminste drie misdrijven heeft gepleegd die elk een correctionele gevangenisstraf van ten minste zes maanden hebben opgeleverd. De term gewoontemisdadiger werd ingevoerd door de Wet Bescherming Maatschappij en is een resultante van de sociaalverweerdoctrine dat een synthese vormt van de klassieke en positivistische school met als grondlegger Adolphe Prins.⁵

⁴ B. GEWIN, *Beginnelsen van strafrecht*, Leiden, Brill Archive, 1913, 343.

⁵ C. VAN DEN WYNGAERT en S. VANDROMME, *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2006, 192; Wet 9 april 1930 tot bescherming van de maatschappij tegen abnormalen, gewoontemisdadigers en plegers van bepaalde seksuele strafbare feiten, BS 11 mei 1930, 2.447, verv. wet 1 juli 1964, BS 17 juli 1964, 7.818.

14. Het onderscheid tussen een veel- en vaakpleger kan nagegaan worden aan de hand van verschillende parameters waaronder de individuele delictdichtheid en de recidivegraad die het concept recidive operationaliseren.⁶ Delictdichtheid impliceert het jaarlijkse gemiddelde aantal feiten in een specifieke referentieperiode vóór de startdatum van een interventie. De recidivegraad impliceert het jaarlijks gemiddelde aantal feiten in een specifieke referentieperiode ná de startdatum van een interventie.⁷ Een vaakpleger is iemand die in een korte tijd veel feiten pleegt. Een vaakpleger pleegt ook steeds hetzelfde delict en kan bestempeld worden als een individu met een hoge delictdichtheid. Een veelpleger is iemand die veel diverse feiten pleegt, maar in tegenstelling tot een vaakpleger is bij een veelpleger het tijdslement onbelangrijk.⁸

15. De grenzen om een individu als veel- of vaakpleger te bestempelen is veelal arbitrair, maar kan genuanceerd worden door bijvoorbeeld de mediaan van de (individuele) delictdichtheden en frequenties van processen-verbaal in een populatie als grenzen te nemen. Aan de hand van de terminologie van vaak- en veelpleger kan een typologie gemaakt worden van vier recidivisten⁹:

- een persoon die louter een vaakpleger is;
- een persoon die louter een veelpleger is;
- een persoon die noch een vaak-, noch een veelpleger is;
- een persoon die zowel een vaak- als veelpleger is.

16. Deze typologie brengt ons naadloos bij de overkoepelende term recidive. Het concept recidive kan vanuit verschillende invalshoeken, zoals etymologisch, juridisch

⁶ H. ELFFERS, "Veelplegers of vaakplegers", *Tijdschrift voor criminologie* 2003, 119-126.

⁷ J. NOPPE, K. HEMMERECHE, A. VERHAGE, L. PAUWELS en M. EASTON, *De oude fout in beeld? Naar een lokale recidive-monitor voor de stad Antwerpen*, Antwerpen, Maklu, 2011, 20-21.

⁸ L. ROBERT, L. PAUWELS, F. VANDER LAENEN, E. MAES en G. VERMEULEN, "Meer en beter: onderzoek naar recidive in België", *Panopticon* 2015, 151-157.

⁹ K. HEMMERECHE en L. PAUWELS, "Recidivemetingen: een beschrijving en evaluatie van kengetallen" in L. PAUWELS, S. DE KEULENAER, S. DELTENRE, E. DEVROU, H. ELFFERS, J. FORCEVILLE, R. KERKAB, E. MAES, D. MOONS, S. PLEYSIER, P. PONSASERS en E. VAN DAEL (eds.), *Criminografische ontwikkelingen II: van (victim)-survey tot penitentiaire statistiek*, Antwerpen/Appeldoorn, Maklu, 2010, (93) 99-100.

of sociaalwetenschappelijk, beschreven worden.¹⁰ Etymologisch vindt de term “recidive” zijn oorsprong in het Latijnse werkwoord *recidere*, wat hervallen betekent.¹¹

17. Om enigszins vat te krijgen op het begrip recidive wordt een onderscheid gemaakt tussen juridische en sociaalwetenschappelijke definities. Met betrekking tot deze laatste kan worden opgemerkt dat verschillende operationele definities gehanteerd worden en conceptualisering uitermate moeilijk is. De juridische definitie van het begrip recidive lijkt eenvoudiger dan een sociaalwetenschappelijke definitie, maar is onderhevig aan veranderingen omwille van evoluties en wijzigingen in het wetgevend kader.¹²

18. Sociaalwetenschappelijk verwijst recidive naar het opnieuw plegen van strafbaar gesteld gedrag in de breedst mogelijke zin van het woord. Vias Institute wijst in een recent memorandum van 2019 op het gegeven dat bijna acht op de tien verkeersrecidivisten die in 1995 waren veroordeeld door een rechtbank, opnieuw werden veroordeeld in de periode tot 2013 voor een of meer verkeersmisdrijven.¹³

19. Het doel van recidiveonderzoek in de brede zin van het woord is om inzicht te verwerven in onder meer het functioneren van de strafrechtsbedeling en of over de evoluties in delinquent gedrag van personen.¹⁴ De Scandinavische landen, met Zweden en Noorwegen als koplopers, en de Verenigde Staten, maar ook Nederland verrichten heel wat onderzoek naar verkeersrecidive. Deze onderzoeken zijn meestal gericht op de verschillen tussen *first offenders* en recidivisten alsook op het rijden onder invloed van alcohol.¹⁵

¹⁰ L. ROBERT, E. MAES en B. MINE, “Over ezels en stenen. Enkele observaties over recidive” in K. BEYENS en S. SNACKEN (eds.), *Straffen: een penologisch perspectief*, Antwerpen, Maklu, 2017, 165-168.

¹¹ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 13; E. MAES, “Uitdagingen bij het voorspellen van recidive op basis van nationale strafregisterdata”, *Tijdschrift voor Criminologie* 2018, 542-546.

¹² L. ROBERT, L. PAUWELS, F. VANDER LAENEN, E. MAES en G. VERMEULEN, “Meer en beter: onderzoek naar recidive in België”, *Panopticon* 2015, 151-157.

¹³ X, “Memorandum 2019”, *Vias Institute* 2019, https://www.vias.be/publications/Memorandum%202019/Memorandum_2019_NL.pdf, 5.

¹⁴ L. ROBERT, L. PAUWELS, F. VANDER LAENEN, E. MAES en G. VERMEULEN, “Meer en beter: onderzoek naar recidive in België”, *Panopticon* 2015, 151-157.

¹⁵ R. NIEUWKAMP, F. SLOOTMANS en P. SILVERANS, *Verkeersrecidivisme nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*, Brussel, Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 8.

20. In België is nauwelijks onderzoek naar recidive gedaan.¹⁶ België behoorde tot beginjaren 2000 volgens een Nederlandse studie tot een van de 19 van de 33 onderzochte Europese landen, waar nationaal onderzoek naar recidive volkomen afwezig was.¹⁷ In Nederland daarentegen worden al sinds het begin van de jaren zeventig recidivemetingen op een systematische manier afgenomen en is het gebruik van bijvoorbeeld een recidivemonitor al lange tijd ingeburgerd. In België is de laatste jaren initiatief genomen om ook een recidivemonitor te hanteren. Ook de minister van Justitie Koen Geens ijverde hiervoor. Echter, het project werd in 2017 stopgezet wegens budgettaire redenen, hoewel eensgezindheid bestaat over het feit dat een recidivemonitor een nuttig beleidsinstrument zou zijn.¹⁸

21. Tot slot is de term herhaler juridisch van belang, aangezien de Belgische wetgeving steeds het woord herhaling gebruikt. Dit verklaart het gegeven dat recidive eerder wijst op het bestuderen van recidive als fenomeen in de criminologische wetenschappen en een veel bredere invulling kent, dan het begrip herhaling dat wijst op de juridische figuur van de herhalingsregimes. Zowel het algemeen strafrecht, met name het Strafwetboek als het bijzonder strafrecht, onder meer de Wegverkeerswet gebruiken de term herhaling in de bepalingen omtrent de herhalingsregimes.

22. Vele termen dekken dezelfde lading met de nodige nuances. Juridisch is voornamelijk het onderscheid tussen een recidivist en een herhaler van belang, aangezien elke herhaler een recidivist is, maar dat niet elke recidivist een herhaler is. Niet elke nieuwe veroordeling impliceert een wettelijke recidive. Om die reden wordt voornamelijk de term recidive gehanteerd doorheen deze masterproef, omdat deze de term herhaling capteert, maar ook een bredere invulling probeert te geven aan en te kijken naar het fenomeen recidive op zich.

¹⁶ L. ROBERT, E. MAES en B. MINE, "Over ezels en stenen. Enkele observaties over recidive" in K. Beyens en S. Snacken (eds.), *Straffen. Een penologisch perspectief*, Antwerpen, Maklu, 2017, 165-177.

¹⁷ B.S.J. WARTNA en L.T.J. NIJSSEN, *National studies on recidivism. An inventory of largescale recidivism research in 33 European countries. Fact sheet*, Den Haag, Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum, 2006, 3.

¹⁸ Beknopt Verslag van de Commissie voor de Justitie, *Parl.St.* Kamer 2016-17, CRABV nr. 54COM596, 1-2.

Hoofdstuk 2. De historische totstandkoming van de wettelijke herhaling

23. De huidige herhalingsregimes kunnen slechts op een degelijke wijze bestudeerd worden indien de totstandkoming ervan gekend is. Om die reden wordt in dit hoofdstuk op een summiere wijze de historiek en totstandkoming van het algemeen en bijzonder strafrecht, meer bepaald het wegverkeerrecht, geschetst. Bijzondere wetten hebben zich slechts geleidelijk aan ontwikkeld in de periode na 1867. In het algemeen strafrecht heeft recidive altijd al een belangrijke plaats ingenomen. Het wegverkeerrecht heeft zich voor de invoering van de figuur van strafverzwaring in belangrijke mate geënt op het algemeen strafrecht. Op heden is dan ook nog steeds sprake van een wisselwerking tussen het algemeen en bijzonder strafrecht waardoor beide niet volkomen los van elkaar kunnen gezien worden.

2.1 Herhaling in het algemeen strafrecht

2.1.1 Periode tussen 1791-1810

24. Ten tijde van de Franse Revolutie komen verschillende wetten tot stand met onder meer *la loi contenant le Code pénal* en *la loi sur la police municipale et correctionnelle*.¹⁹ Strafbare feiten worden opgedeeld in drie soorten op basis van de ernst van met name misdaden, wanbedrijven en overtredingen. Een indeling die tot op heden nog wordt gehanteerd, maar onder druk komt te staan met een eventuele herziening van het Strafwetboek waarbij eventueel zou worden voor een indeling van misdrijven in louter misdaden en wanbedrijven.²⁰ *La loi sur la police municipale et correctionnelle* organiseert de repressie van overtredingen en wanbedrijven, daar waar de Code pénal uitsluitend misdaden bestraft. Deze wetten voeren elk een eigen recidivesysteem in.²¹

25. Het opstellen van het eerste Franse strafwetboek werd voorafgegaan door de uitwerking van de ideeën die ten grondslag liggen in de *Déclaration des droits de*

¹⁹ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 45-46.

²⁰ Wetsvoorstel (R. TERWINGEN *et al.*) tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54K3651/001, 46.

²¹ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 46.

l'homme et du citoyen.²² Dit strafwetboek, de Code pénal van 1791 of ook wel de Code Lepeletier genoemd, gaf uiting aan diverse verlichtingsidealen.

26. De Code pénal is een zeer bondig wetboek dat zowel het strafrecht als strafprocesrecht bundelt. De bepalingen in verband met herhaling beslaan slechts twee artikelen die terug te vinden zijn in *Titel II, De la récidive*. Echter, het oorspronkelijk ontwerp van Lepeletier bevatte drie artikelen over recidive.²³ Dat de aanwezigheid van een recidiveregeling op zich niet in vraag werd gesteld, komt wellicht doordat ook in het oud-Franse recht al recidivebepalingen voorkwamen.²⁴

27. Oorspronkelijk bevatte het eerste artikel in het ontwerp de lichte categorie recidivisten en het tweede artikel de zwaarste categorie van recidivisten. In de definitieve versie wordt dit omgekeerd. Tevens bevatte het oorspronkelijke ontwerp een derde artikel. Dit artikel, dat uiteindelijk werd aangepast en verplaatst naar een andere titel, had betrekking op de deportatiestraf. Het derde artikel vormde een afwijking op de in het Strafwetboek gehuldigde beginselen van proportionaliteit en gelijkheid.²⁵

28. Deportatie werd gezien als een straf die niet het meest effectief is voor de grootste groep criminelen. Toch leek toen deportatie nuttig in het kader van de aanpak van recidive. Eenieder die voor de tweede maal strafrechtelijk is beschuldigd, veroordeeld wordt en bestraft met de door de wet voorgeschreven straf voor zijn overtreding, wordt naar de voor uitzetting vastgestelde plaats gebracht. Op deze manier wordt een dubbel doel vervuld: recidive bestraffen en de maatschappij bevrijden van een onverbeterlijke overtreder.²⁶

29. Aanvankelijk was het de bedoeling dat deportatie als algemene straf werd ingevoerd ter vervanging van het brandmerk. Echter, de deportatie bleef in de praktijk een dode letter, waardoor recidivisten na hun strafeinde in detentie werden

²² M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 45.

²³ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 59.

²⁴ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 60.

²⁵ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 63.

²⁶ *Projet de la loi du code pénal, Archives parlementaires* 23 mei 1791, 332.

gehouden. Dit kon echter niet als gerechtvaardigd beschouwd worden. Om onder meer die reden werden ten tijde van de Franse Revolutie gevangenen bestormd en ontsnapten gevangenen. Omdat dit als problematisch werd gezien, werd vanaf 1802, met de wet van 23 floréal jaar X, de deportatie vervangen door het brandmerk voor recidivisten. Het was immers nooit de bedoeling van de wetgever geweest een cumul toe te laten van deportatie en brandmerken. Het brandmerken van recidivisten stelde een tweeledig doel voorop: enerzijds de recidivist herkenbaar maken, zolang deze niet definitief uit de samenleving kon verwijderd worden en anderzijds speciale preventie bewerkstelligen, omdat ervan uitgegaan werd dat de potentiële recidivist zich zou bezinnen over de onherroepelijke lichamelijke verminking en sociale gevolgen van een dergelijk brandmerk.²⁷

30. In 1799 pleegde Napoleon zijn staatsgreep wat in 1801 tot de oprichting van een staatscommissie leidde, waarvan het werk resulteerde in de Code d'instruction criminelle (1808) en Code pénal (1810). Tussen 1791 en 1810 is het recidivistelsel gedeeltelijk gewijzigd.

2.1.2 Code pénal van 1810

31. Het is een illusie te denken dat de Code pénal van 1810 grote nieuwigheden uit de doeken deed, want het wetboek bouwde voornamelijk wat de algemene principes betreft verder op zijn voorgangers. Kenmerkend is wel dat de Code pénal van 1810 repressiever is.²⁸ Echter, uit statistieken bleek dat de Code pénal van 1810 zijn doel niet had bereikt: de recidive nam van jaar tot jaar toe.²⁹

32. De idee van repressie is ingegeven door de opvatting dat een recidivist onverbeterbaar is, omdat een bestraffing na een eerdere veroordeling niet gewerkt heeft. Om die reden is het gerechtvaardigd om recidivisten strenger te bestraffen.³⁰ Deze repressie wordt geuit in de nadruk op leedtoevoeging. Toch werd voor het

²⁷ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 62-69.

²⁸ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 106-107.

²⁹ S. CHRISTIAENSEN, *Tussen klassieke en moderne criminele politiek*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 208.

³⁰ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 111.

eerst rekening gehouden met de gevaarlijkheid van de dader. Hierdoor kreeg de rechter een grotere vrijheid bij de straffoemeting.³¹

33. Een andere vernieuwing is de afschaffing van de deportatie als speciale straf voor criminele recidivisten. Ook de idee van het brandmerken van recidivisten werd in 1810 verlaten. In plaats daarvan wordt een strafstelsel ingevoerd waarbij criminele recidivisten systematisch worden bestraft met de straf die net een trap hoger staat in de hiërarchie der straffen, dan de straf die de wet voorschrijft voor de nieuwe strafbare feiten.³²

34. De Code pénal van 1810 werd herzien door een commissie die in 1834 werd opgericht onder het voorzitterschap van J.J. Haus. De tekst was klaar in 1864 en werd in 1867 door het parlement aangenomen. Ondanks enkele belangrijke wijzigingen volgt het wetboek van 1867 grotendeels zijn voorganger en gaan de op dat ogenblik nieuwe ideeën op het gebied van het strafrecht (positivisme en sociaal verweer) er totaal aan voorbij.³³

2.1.3 Belgisch Strafwetboek van 1867

35. Voor 1830 bleef onverkort de Franse Code pénal van toepassing. Ook na de Belgische onafhankelijkheid in 1830 bleef de Code pénal van 1810 onverminderd gelden, toch wenste het Nationaal Congres hier verandering in te brengen. In de grondwet werd een verklaring opgenomen in artikel 139 Grondwet waardoor het mogelijk werd zo snel als mogelijk over te gaan tot hervorming van de wetboeken die dagtekenden uit de periode van Napoleon.³⁴

36. Het Belgisch Strafwetboek van 1867, dat tot op heden nog steeds gehanteerd wordt, heeft zich geënt op het mensbeeld van de vrije mens die dient te kiezen

³¹ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 108-109.

³² M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 113.

³³ C. VAN DEN WYNGAERT, P. TRAEST en S. VANDROMME, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2017, 14.

³⁴ R. DE VOS, "1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?" in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politiechters*, Brugge, die Keure, 1892-1992, 403 (405).

tussen kwaad en goed. Vanaf het moment dat het individu voor het kwade kiest en een misdrijf pleegt, is bestraffing gerechtvaardigd.³⁵

37. Al vanaf de totstandkoming van het Strafwetboek van 1867 werd, net zoals in de voorgaande Strafwetboeken, aandacht besteed aan de figuur van recidive. Recidive werd gezien als een uiting van een grotere sociale gevaarlijkheid waartegen de maatschappij moet beschermd worden. Echter, van een grootse vernieuwing is met het Strafwetboek van 1867 geen sprake. De nieuwe ideeën die zich ontwikkelde in de denkrichtingen van het positivisme en sociaal verweer uitten zich niet in het nieuwe Strafwetboek. De algemene beginselen inzake herhaling zijn dan ook grotendeels gelijklopend met de herhaling opgenomen in het Strafwetboek van 1810.³⁶

38. Hoewel de krachtlijnen onveranderd zijn gebleven, zijn er toch enkele verschillen op te merken die van belang zijn. Een eerste verschil is dat geopteerd werd in het Strafwetboek van 1867 voor een facultatieve in plaats van verplichte strafverzwaring als reactie op een onrechtmatige strengere wetgeving van het verleden.³⁷ Een tweede verschil is het gegeven dat de herhaling de aard van de feiten ongemoeid laat. Dit was reeds het geval in 1810, maar niet voordien, omdat als uitgangspunt wordt aangenomen dat recidive louter de schuld van de dader verhoogt.³⁸ Een derde verschil is de invoering van een verjaarbare recidive bij wanbedrijven wat impliceert dat er een tijdelijke staat van herhaling komt te staan naast de permanente staat of onverjaarbare herhaling.³⁹ Tot slot een vierde en vijfde verschil hebben betrekking op de gewijzigde formulering van de wetsartikelen inzake herhaling en gewijzigde straffen.⁴⁰

³⁵ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 198.

³⁶ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 196.

³⁷ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 198.

³⁸ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 200-201.

³⁹ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 201-202.

⁴⁰ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 202-203.

2.2 Herhaling in het wegverkeerrecht

2.2.1 Voor het koninklijk besluit van 16 maart 1968

39. Sinds de onafhankelijkheid van België in 1830 werd de politie op het wegverkeer geregeld door onder meer volgende wetten en reglementen: 29 floréal Jaar X (19 mei 1802), 7 ventôse Jaar XII (27 februari 1804), keizerlijke decreten van 1806 en 1810 waarin onder meer nog een verwijzing voorkwam naar een reglement van 1624. Pas in 1867 is met de herziening van de Code pénal van 1810 een nieuw – huidig – Strafwetboek tot stand gekomen. In boek II, *Titel X “De overtredingen”* werd een groot deel van de bevoegdheid *ratione materiae* van de toenmalige politierechter bepaald.⁴¹

40. Het is in de periode tussen 1880-1890 met het verschijnen van de automobielen die zorgden voor een beginnende verkeersdrukte en het meer en meer voorkomen van verkeersongevallen, dat de toen van kracht zijnde wetgeving nog moeilijk een billijke oplossing kon bieden.⁴²

41. Vervolgens is het wachten tot 1899 om te kunnen spreken van een echte verkeerswetgeving met de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer.⁴³ Deze wet was in wezen niets anders dan een overheveling van de verkeersbevoegdheid van het lokale naar het nationale niveau en streefde drie doelstellingen na. Ten eerste de vlotheid van het verkeer verzekeren. Ten tweede de veiligheid van het verkeer nastreven en ten derde het behoud van de wegen in een goede toestand waarborgen.⁴⁴

42. Hoewel deze wet relatief kort was – zij bevatte slechts negen artikelen – bevatte zij voor het eerst ook al een artikel, namelijk artikel 2, inzake de staat van

⁴¹ R. DE VOS, “1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?” in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politierechters*, Brugge, die Keure, 1892-1992, 403 (406).

⁴² R. DE VOS, “1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?” in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politierechters*, Brugge, die Keure, 1892-1992, 403 (405).

⁴³ Wet 1 augustus 1899 houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer, *BS* 25 augustus 1899, 3.421.

⁴⁴ Cass. 2 februari 1931, *Pas.*, I, 1931, 51.

herhaling: *“De straffen worden op het dubbele gebracht: 1° bij hervalling binnen het jaar, te rekenen van den dag waarop een vroeger vonnis van veroordeling, in kracht van gewijsde gegaan, werd verleend; 2° wanneer de misdrijven bij nacht werden begaan”*.⁴⁵ De mogelijkheid voor de rechter om het niet te doen wordt hem ontzegd door de gebiedende bepaling van het artikel waaruit kan afgeleid worden dat de herhaling een verplicht karakter had.⁴⁶ Dit in tegenstelling tot de idee van het Strafwetboek van 1867 waar geopteerd werd om meer in te zetten op een facultatieve herhaling. Daarnaast werd in het wegverkeer onmiddellijk gekozen voor de invoering van een tijdelijke staat van herhaling. Opnieuw in tegenstelling tot het algemeen strafrecht waar pas in 1867 geopteerd werd om naast de permanente staat van herhaling ook een tijdelijke staat van herhaling in te voeren.

43. Samen met deze wet verscheen in het Belgisch Staatsblad van 25 augustus 1899 het koninklijk besluit houdende het algemeen reglement op de politie van het vervoer en het verkeer – de huidige Wegcode. De 32 artikels dat het reglement bevatte waren gespreid over vier hoofdstukken, maar bevatte, zoals tot op heden, geen bepalingen omtrent strafmaat of herhaling. In vergelijking met de Wegverkeerswet en de Wegcode anno 2019 die respectievelijk 70 en 87 artikelen bevatten, wijst dergelijke uitbreiding wel degelijk op het belang en de evolutie in het domein van verkeer en verkeersveiligheid.

44. Tot aan de publicatie van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, kan men de wet van 1899 of wat ervan overbleef aantreffen in onze strafwetboeken, hetgeen wel een bewijs was voor de bruikbaarheid van de basis.⁴⁷

⁴⁵ Art. 2 wet 1 augustus 1899 houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer, BS 25 augustus 1899.

⁴⁶ R. DE VOS, “1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?” in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politierichters*, Brugge, die Keure 1892-1992, 403 (407).

⁴⁷ R. DE VOS, “1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?” in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politierichters*, Brugge, die Keure, 1892-1992, 403 (409).

2.2.2 De Wegverkeerswet van 16 maart 1968

45. Vanaf de jaren zestig vindt een uitzonderlijke ontwikkeling van de verkeerswetgeving plaats met allerlei nieuwe problematieken en bijhorende complexiteit. De voornaamste realisatie is het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, ook wel de Wegverkeerswet genoemd. Deze wet heeft tot doel gehad alle vigerende wet- en regelgeving inzake wegverkeer van voor die datum te bundelen met als doel meer harmonie in wetgeving te bekomen.

46. De coördinatie houdt een samenvoeging in van de nog geldende bepalingen van onderstaande wetten, met name⁴⁸:

- Wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer;
- Hoofdstuk II van de wet van 15 april 1958 tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering, de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer en van de besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap;
- Artikelen 1 tot 8, 11 en 12 van de wet van 1 augustus 1963 betreffende het rijbewijs voor bestuurders van motorrijtuigen en tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, de besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap en de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;
- Wet van 15 april 1964 tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer;

⁴⁸ Koninklijk besluit 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968, 3.146.

- Wet van 11 juli 1967 tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het wegvervoer.

2.2.3 De herhaaldelijke wijzigingen aan het koninklijk besluit van 16 maart 1968

47. Doorheen tientallen decennia is de Wegverkeerswet talrijke keren bijgesteld met betrekking tot de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht. De belangrijkste wetswijzigingen komen doorheen deze masterproef aan bod en worden afzonderlijk en gedetailleerd besproken. De ingrepen op de herhalingsregimes zijn van diverse aard. Zo werden bij het begin bestaande herhalingsregime aangepast qua formulering, termijnen en of terminologie, zoals in artikel 36 Wegverkeerswet.⁴⁹ Bij enkele herhalingsregimes werd de strafmaat verhoogd, zoals in artikel 33, §3 Wegverkeerswet.⁵⁰ Er werden zelfs nieuwe herhalingsregimes in het leven geroepen, te denken aan bijvoorbeeld artikel 38, §6 Wegverkeerswet⁵¹ of artikel 37bis, §2 Wegverkeerswet.⁵²

⁴⁹ Wet 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *BS* 3 januari 2012, 52.

⁵⁰ Wet 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS* 15 maart 2018, 23.236.

⁵¹ Wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014, 35.420.

⁵² Wet 16 maart 1999 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 30 maart 1999, 10.157.

Hoofdstuk 3. Benaderingen omtrent straftoemeting bij recidivisten

48. Straftoemeting omvat twee componenten: het voorhanden hebben van een straf en het toemeten ervan waarbij de rechter een belangrijke mate van appreciatievrijheid heeft. Verschillende straftoemetingscriteria zijn bepalend voor het toemeten van een straf. Het belangrijkste criterium inzake recidive is het strafrechtelijk verleden.⁵³

49. Over het de rol dat het strafrechtelijk verleden dient in te nemen in het straftoemetingsproces bestaan verschillende strafrechtstheoretische benaderingen. Deze benaderingen gaan voornamelijk in op de vraag in welke mate het gerechtvaardigd is om rekening te houden met eerdere veroordelingen bij het bepalen van een straf in vergelijking tussen primaire daders en recidivisten. Hoewel verschillende benaderingen omtrent straftoemeting van recidivisten niet radicaal onder te verdelen zijn in bepaalde categorieën, worden in de literatuur hoofdzakelijk vier paradigma's beschreven: *cumulative sentencing*, *flat-rate*, *recidivist sentencing premium* en *progressive loss of mitigation*.⁵⁴

50. Elk van deze paradigma's kunnen gecatalogeerd worden in twee grote stromingen die verband houden met de rechtvaardiging van de straf, namelijk enerzijds het retributivisme, dat nauw aansluit bij de klassieke denkrichting en anderzijds het utilitarisme, dat nauw aansluit bij stromingen als het positivisme en het nieuw sociaal verweer.⁵⁵

51. De retributivisten, met als grondlegger Immanuel Kant, stellen dat het gerechtvaardigd is om criminaliteit te bestraffen op basis van het vergeldingsprincipe. Vergelding is de basisfunctie van bestraffing waarbij wordt getracht een evenwicht te bewaren tussen het gepleegde feit en een evenredige bestraffing.⁵⁶ Dit benadrukt het proportionaliteitsbeginsel.⁵⁷ Essentieel bij het

⁵³ A.J.M. MACHIELSE en P.C. VEGTER, "Strafrecht in de volgende eeuw", AA 1999, 716-727.

⁵⁴ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 197-198.

⁵⁵ S. VAN WINGERDEN en H. WERMINK, "Een normatieve kijk op de rol van daderkenmerken bij straftoemetingsbeslissingen", *TREMA* 2015, 6-15.

⁵⁶ H.L. ROSS, "Are DWI Sanctions Effective?", *Alcohol, Drugs and Driving* 1992, 61-69.

⁵⁷ A. VON HIRSCH, "Proportionate sentences: A desert perspective" in A. ASHWORTH, A. VON HIRSCH en J. ROBERTS (red.), *Principled sentencing: Readings on theory and policy*, Portland, Hart Publishing, 2009, 115-125.

retributivisme is dat vertrokken wordt vanuit de premisse van een rationeel individu beschikkend over een vrije wil.⁵⁸ Dit uitgangspunt sluit aan bij het denken van het klassieke strafrecht. De vrije mens – niet gedetermineerd – is verplicht tot moreel verantwoord handelen. Misdaad is een immorele daad waarop noodzakelijkerwijze moet gereageerd worden met een straf.⁵⁹ Volgens retributivisten is het zo dat er geen straf zonder schuld kan zijn.⁶⁰ De schuld van de recidivist is meer verwijtbaar vanwege het herhaaldelijk plegen van nieuwe feiten waardoor een strafverzwaring gerechtvaardigd is.⁶¹ Daarnaast is het retributivisme gericht op het verleden. Dit impliceert dat de straf altijd in rechtstreeks verband gebracht moet worden met het gepleegde misdrijf.⁶² Onderzoek toont aan dat rechters die gericht zijn op vergelding strenger straffen.⁶³ Maar retributivistische effecten bij voertuiggerelateerde sancties zijn volgens diverse onderzoeken niet helder en eenduidig. Zo is het mogelijk dat door het immobiliseren van een voertuig een overbestrafing plaatsvindt, dat leidt tot een disproportionele vergeldende straf, omdat ook derden zoals familie of partner van de dader hierdoor gestraft worden.⁶⁴

52. Naast de retributivistische visie, is er tevens het utilitaristisch perspectief. Dit perspectief bestaat erin dat het nut van de straf als rechtvaardiging is gelegen in onder meer preventie als strafdoel.⁶⁵ Er zijn twee soorten preventieve overwegingen: enerzijds de algemene preventie die gericht is op alle bestuurders van motorvoertuigen of weggebruikers zonder dat met een voorgaande bestraffing rekening gehouden wordt. Hiermee wordt getracht om het individu te beïnvloeden bij

⁵⁸ C. VAN DEN WYNGAERT en S. VANDROMME, *Strafrecht, Strafprocesrecht & Internationaal Strafrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2006, 17-18.

⁵⁹ J.A.A.C. CLAESSEN, "Misdaad en straf. Een herbezinning op het strafrecht", *Delikt en Delinkwent* 2011, 684-698.

⁶⁰ J. TEN VOORDE, *Recht tot straffen*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, 55.

⁶¹ S. VAN WINGERDEN, "Minimumstraffen en de dovemansoren van de wetgever", *Proces* 2011, 322-333.

⁶² S. RAATS, *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 155-157; M. MOORE, "The Moral Worth of Retribution" in A. VON HIRSCH en A. ASHWORTH, *Principled Sentencing. Readings on Theory and Policy*, Oxford, Hart Publishing, 1998, 179-219.

⁶³ J. GOETHALS, "De rechter berecht: straftoemeting en persoonlijkheid", *Panopticon* 1984, 44-55.

⁶⁴ B. WATSON, *The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle-based sanctions*, Proceedings 19th ARRB Research Conference, Melbourne, Australian Road Research Board, 1998, 76.

⁶⁵ J.W. DE KEIJSER, "Doelen van straf. Morele theorieën als grondslag voor een legitieme strafrechtspleging" in B. VAN STOKKEM (ed.), *Straf en herstel. Ethische reflecties over sanctiedoeleinden*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2004, 50-54.

zijn of haar beslissingsproces tot het plegen van strafbare feiten.⁶⁶ Anderzijds de individuele preventie die zich richt op reeds bekeurde of bestrafte overtreeders om te voorkomen dat overtreding van de regels zich in de toekomst nog zal voordoen.⁶⁷ Van belang is steeds dat de baten voor de maatschappij opwegen tegen de zwaarte van de sanctie die steeds voldoende zeker, zwaar en snel moet zijn om effectief te zijn. Om die reden speelt het recidiverisico een belangrijke rol, met name voor hoogrisicodaders zijn meer ingrijpende sancties gerechtvaardigd dan voor laagrisicodaders.⁶⁸

53. Achtereenvolgens worden de vier paradigma's beschreven met name *cumulative sentencing*, *flat-rate*, *recidivist sentencing premium* en *progressive loss of mitigation*. Het uiteindelijke doel van dit hoofdstuk is om te begrijpen of het strenger straffen van recidivisten een voorbeeld is van louter punitiviteit of dat het een meer fundamenteel, principieel en wenselijk strafbeleid weerspiegelt.⁶⁹

3.1 Flat-ratemodel

54. Het flat-ratemodel stelt als uitgangspunt dat eerdere veroordelingen geen invloed kunnen hebben op de bestraffing.⁷⁰ Enkel het effectief begane misdrijf dient bestraft te worden in termen van schadelijkheid en schuld in relatie tot de ernst van het misdrijf.⁷¹ Het wel in acht nemen van eerdere veroordelingen zou neerkomen volgens aanhangers van het flat-ratemodel op een dubbele bestraffing, terwijl de idee is om recidivisten en primaire daders als gelijken te behandelen.⁷² Hoewel dit model eerder aansluit bij de retributivistische stroming, zijn er evenwel theoretici die

⁶⁶ J.D. DAVEY en J.E. FREEMAN, "Improving road safety through deterrence-based initiatives: a review of research", *Sultan Qaboos University Medical Journal* 2011, 29-37.

⁶⁷ CH. GOLDENBELD, A.PH. VAN WIJK en J. MESKEN, *Sancties in het verkeer. Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*, Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2013, 20; B.S.J. WARTNA, *In de oude fout. Over het meten van recidive en het vaststellen van het succes van strafrechtelijke interventies*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2009, 16.

⁶⁸ P. WESEMANN, "Risque pénal et sécurité routière", *Déviance et société* 1984, 123-136.

⁶⁹ J. ROBERTS, *Punishing Persistent Offenders: Exploring Community and Offender Perspectives*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 29-38.

⁷⁰ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 198.

⁷¹ J. JACOBS en J. JACKSON, *The Routledge Handbook of Criminal Justice Ethics*, London, Routledge, 2017, 18.

⁷² J. ROBERTS, "First-offender Sentencing Discounts: Exploring the Justifications" in J. ROBERTS en A. VON HIRSCH (eds.), *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2010, 17-37.

een tempering aanbrengen waardoor getracht wordt een bescheiden mate van individuele preventie te bekomen. Deze benadering sluit eerder aan bij een utilitaristische benadering. Een illustratief schoolvoorbeeld van deze benadering is het foutief parkeren van auto's: de straf wordt niet verhoogd naargelang het aantal eerdere overtredingen waardoor de overtreding elke dag zou gepleegd kunnen worden zonder ooit meer dan de vaste straf te ontvangen.⁷³ Hier kan spontaan gedacht worden aan de toepassing van de onmiddellijke inning.

3.2 Recidivist sentencing premium

55. Verschillende en uiteenlopende strafsystemen over de hele wereld hanteren de idee om recidivisten strenger te bestraffen dan overtredders die voor het eerst een misdrijf begaan.⁷⁴ Dergelijke strafverzwaring voor recidivisten is zo algemeen en populair geworden dat dit volkomen aanvaard is door de bevolking.⁷⁵

56. Gesteld kan worden dat de recidivist een hogere prijs betaalt voor zijn reeds opgelopen crimineel verleden door middel van een strafbonus of *recidivist premium*. Toch is het exact aantal veroordelingen irrelevant voor het bepalen van de strafverzwaring, in tegenstelling tot andere strafrechtsfilosofische benaderingen zoals de progressive loss of mitigation.⁷⁶ De idee is dat ceteris paribus geleidelijk zwaardere straffen moeten opgelegd worden voor elk nieuw misdrijf dat een persoon heeft gepleegd. Deze strafverzwaring weerspiegelt de ernst van de feiten los van toekomstig delinquent gedrag.⁷⁷ Een dergelijke benadering wordt ook in België gehanteerd bij toepassing van de herhalingsregimes.

57. Deze strafrechtsfilosofische benadering van recidivist sentencing premium rechtvaardigt zowel vanuit een retributivistische als utilitaristische visie een zwaardere bestraffing van recidivisten. Vanuit een retributivistische visie is een

⁷³ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 208.

⁷⁴ J. ROBERTS, "Punishing persistence: explaining the enduring appeal of the recidivist sentencing premium", *British Journal of Criminology* 2008, 468-481.

⁷⁵ D. DANA, "Rethinking the puzzle of escalating penalties for repeat offenders", *The Yale Law Journal* 2001, 733-735.

⁷⁶ J. ROBERTS, "The role of criminal record in the sentencing process", *Crime and justice* 1997, 303-362.

⁷⁷ J. ROBERTS, "First-offender Sentencing Discounts: Exploring the Justifications" in J. ROBERTS en A. VON HIRSCH (eds.), *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2010, 17-37.

strengere bestraffing gerechtvaardigd louter omdat recidiverende daders het verdienen en een recidivist meer schuld treft, aangezien deze klaarblijkelijk niet heeft geleerd uit een eerdere veroordeling.⁷⁸ Daarnaast stellen utilitaristen meer het strafdoel van preventie voorop met als doel een daling van het toekomstig delinquent gedrag.⁷⁹

3.3 Progressive loss of mitigation

58. De benadering van *progressive loss of mitigation* is kenmerkend voor de “*just desert*”-theoretici die proportionaliteit, met name de idee dat de straf in verhouding moet staan tot de ernst van het gepleegde misdrijf, als belangrijkste strafdeterminant beschouwen.⁸⁰

59. Enerzijds is er sprake van de *first offender approach*. Dit houdt in dat een offender die voor het eerst een misdrijf pleegt, milder moet bestraft worden. Anderzijds is het zo dat de dader bij het plegen van een tweede en volgende misdrijven steeds minder korting krijgt op de straf, maar hierbij mag het strafrechtelijk verleden op zich niet als een strafverzwarende omstandigheid beschouwd worden.⁸¹ Op die manier wordt een recidivist beloond voor het stellen van positief gedrag in het verleden. Het strafrechtelijk verleden speelt een louter beperkende rol: hoe zwaarder het strafrechtelijk verleden hoe meer voordeel aan de recidivist wordt ontnomen ten opzichte van een primaire dader.⁸²

60. De hele benadering van *progressive loss of mitigation* is gebaseerd op het idee van tolerantie. In ieder menselijk wezen schuilt enige zwakheid of blootstelling aan druk en verleiding die leiden tot het zetten van een misstap. Dit is niet ongewoon, zeker niet in een context van bijvoorbeeld groepsdruk. Deze personen wijzen op hun misstap door hen te bestraffen geeft de overtreder de mogelijkheid om

⁷⁸ J. ROBERTS, “Punishing persistence: explaining the enduring appeal of the recidivist sentencing premium”, *British Journal of Criminology* 2008, 468-481.

⁷⁹ M. BAGARIC, “The punishment should fit the crime – Not the prior convictions of the person that committed the crime: an argument for less impact being accorded to previous convictions”, *San Diego Law Review* 2014, 343-418.

⁸⁰ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 211.

⁸¹ J. ROBERTS en O. YALINCAK, “Revisiting prior record enhancement provisions in state sentencing guidelines”, *Federal Sentencing Reporter* 2014, 177-190.

⁸² M. BAGARIC, *Punishment & Sentencing: a rational approach*, London, Cavendish Publishing Limited, 2001, 236-238.

over zijn of haar misstap na te denken, maar daarnaast moet aan deze daders ook expliciet een tweede kans gegeven worden en enige sympathie geboden worden door middel van strafvermindering om hen zo aan te zetten in de toekomst op het rechte pad te blijven.⁸³

3.4 Cumulative sentencing

61. De *cumulative sentencing* is een filosofie van strafoplegging die in de tweede helft van de negentiende eeuw meer en meer naar voren kwam. Het basisprincipe dat aan deze benadering ten grondslag ligt is de eenvoudige veronderstelling dat recidive strenger moet worden aangepakt ongeacht de individuele omstandigheden van de dader.⁸⁴

62. Aanhangers van de *cumulative sentencing* benadering roepen individuele preventie in ter verantwoording. Dit houdt in dat bij elk nieuw misdrijf de straf strenger moet zijn dan de straf voor het vorige misdrijf. Dit impliceert rechtstreeks dat het aantal eerdere veroordelingen een prominente rol speelt.⁸⁵ Een steeds strengere bestraffing zou de dader moeten afschrikken en voorkomen om nog in de toekomst delinquent te plegen. Echter, de efficiëntie van dit strafdoel kan ter discussie worden gesteld, aangezien hardleerse recidivisten zich hierdoor niet, of minder snel, zullen laten afschrikken.⁸⁶

63. Onderzoek naar de individuele afschrikking van de recidivist in de loop van aanvullende veroordelingen toont aan dat naarmate het aantal veroordelingen toeneemt, het afschrikkende effect van de straf op de dader afneemt. Naarmate de afschrikking afneemt, reageert de samenleving door strengere straffen op te leggen om het afschrikkende effect van de straf te handhaven of te vergroten.⁸⁷

⁸³ A. DURHAM, "Justice in sentencing: the role of prior record of criminal involvement", *Journal of Criminal Law and Criminology* 1987, 614-632.

⁸⁴ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 198.

⁸⁵ J. ROBERTS, *Punishing Persistent Offenders: Exploring Community and Offender Perspectives*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 8-9.

⁸⁶ A. ASHWORTH, *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 209-211.

⁸⁷ G. HALLEVY, *The right to be punished: modern doctrinal sentencing*, Heidelberg, Springer, 2013, 72-73.

Hoofdstuk 4. Een nultolerantiebeleid: effectief of niet?

64. Een nultolerantiebeleid kan criminologisch teruggebracht worden tot de *broken window theory*, die beweert dat het toestaan van kleine overtredingen criminelen aanmoedigt om ernstigere misdrijven te plegen.⁸⁸ Een nultolerantiebeleid is mogelijks een werkbaar instrument dat kan ingezet worden op elk beleidsterrein. Alsook kan het hanteren van een nultolerantiebeleid een krachtig signaal zijn om een bepaalde problematiek, zoals verkeersonveiligheid, aan te pakken. Krachtig, maar onrealistisch lijkt het. In het domein van verkeersveiligheid wordt gepleit voor een nultolerantie op diverse vlakken zoals het rijden onder invloed van alcohol. Dit is immers een van de belangrijkste factors voor verkeersonveiligheid.

65. Van belang is dat niet enkel repressief wordt opgetreden, maar ook preventief en op diverse beleidsdomeinen. Een voorbeeld van een mogelijks preventief optreden is de snelheid van de infrastructuur beoordelen in termen van veiligheid en te vergelijken met de huidige situatie waarbij een aantal aspecten in rekening gebracht moeten worden zoals de wegen, kruispunten en onbeschermd weggebruikers. Daarnaast moet ingezet worden op het voertuig zelf, met name voorzien van veiligheidsgordels, alcoholsloten en een intelligente snelheidsbegrenzer. Tot slot moet ook de maatschappij en de individuele weggebruiker aangespoord worden door middel van onder meer sensibilisering.⁸⁹

66. Een van de koplopers op het vlak van een nultolerantiebeleid is Zweden waarbij in 1997 in het Zweedse parlement de “Road Traffic Safety Bill” heeft aangenomen gebaseerd op *Vision Zero* waarin expliciet het volgende werd gesteld: “*It can never be ethically acceptable that people are killed or seriously injured when moving within the road transport system*”.⁹⁰ Het nultolerantiebeleid werd voornamelijk ingezet op rijden onder invloed van alcohol alsook op snelheidsovertredingen. Dergelijk *Vision Zero*-beleid wordt internationaal gezien als een veelbelovend verkeersveiligheidsbeleid. Officiële statistieken in Zweden tonen aan dat het aantal

⁸⁸ C. BELL, “The hidden side of zero tolerance policies: the African American perspective”, *Sociology Compass* 2015, 14-22.

⁸⁹ C. TINGVALL en N. HAWORTH, *Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility, Paper presented to be the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000*, Melbourne, 6-7 September 1999, 5-7.

⁹⁰ C. TINGVALL en N. HAWORTH, *Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility, Paper presented to be the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000*, Melbourne, 6-7 September 1999, 1.

verkeersdoden gehalveerd is en het aantal doden onder autogebruikers met 60% is gedaald. De positieve ontwikkeling van het aantal verkeersdoden wordt door velen gezien als een bewijs van de doeltreffendheid van het beleid. Evenwel is de daling na 2010 enigszins gestagneerd en hebben maar weinig studies een directe oorzaak-gevolgrelatie blootgelegd tussen het nultolerantiebeleid en de positieve ontwikkeling.⁹¹

67. Tevens werd in China in 2013 een nultolerantiewetgeving aangenomen op het vlak van rijden onder invloed van alcohol. Een studie daaromtrent stelde een sterke daling (6,81%) vast van het aantal verkeersdoden door het rijden onder invloed van alcohol.⁹²

68. Ook in de Verenigde Staten werd reeds een nultolerantiebeleid ingevoerd inzake rijden onder invloed van alcohol voor bestuurders onder de 21 jaar. Echter, een studie beweerde dat het effect van dergelijk beleid niet effectief zou zijn en slechts marginale impact had. Daarbij werd onder meer verwezen naar het feit dat de sterkste nultolerantiewet die ooit is aangenomen – de prohibitie in de jaren twintig van de twintigste eeuw – op lange termijn slechts een relatief klein effect op alcoholgebruik gehad. Deze studie stelt dat nultolerantiewetten milde drinkers aanmoedigen om minder te drinken zonder dat ze zware drinkers verder stimuleren om minder te drinken.⁹³ Daarentegen zijn er andere studies die op goede praktijken om het gebruik van alcohol in het verkeer wijzen met name de invoering van alcoholsloten in Noorwegen, de goedkeuring van een lagere BAC (*Blood-Alcohol Concentration*) in Ierland, het effect van de nultolerantie voor rijden onder invloed in Tsjechië en het effect van *Vision Zero* ter ondersteuning van de strijd. Op basis van deze goede praktijken heeft de Europese Unie verzocht aan de lidstaten om onder meer een nultolerantiebeleid in te voeren ten aanzien van rijden onder invloed.⁹⁴

⁹¹ A.C. KRISTIANSEN, R. ANDERSSON, M.A. BELIN en P. NILSEN, "Swedish Vision Zero policies for safety – a comparative policy content analysis", *Safety Science* 2018, 260-269.

⁹² Z. WANG, Y. ZHANG, P. ZHOU, J. SHI, Y. WANG, R. LIU en C. JIANG, "The underestimated drink driving situation and the effects of zero tolerance laws in China", *Traffic Injury Prevention* 2015, 429-434.

⁹³ D. GRANT, "Dead on arrival: zero tolerance laws don't work", *Economic Inquiry* 2010, 756-770.

⁹⁴ U. MEESMANN en M. ROSSI, *Drinking and driving: learning from good practices abroad*, Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, 2015, 19-40.

69. Daarnaast werd in Zweden ook ingezet op een nultolerantiebeleid inzake het gebruik van psychotrope stoffen tijdens het besturen van een motorvoertuig. Een evaluatiestudie enkele jaren na de invoering wees uit dat de nultolerantiegrens niets heeft gedaan om het rijden onder invloed van psychotrope stoffen te verlagen of de overtreder af te schrikken.⁹⁵ Ook in Finland wordt een nultolerantiebeleid gehanteerd inzake rijden onder invloed van psychotrope stoffen sinds 2003. Deze studie concludeerde dat vooral na de invoering van de nultolerantiewet meer vervolgd werd voor het rijden onder invloed van drugs, aangezien politie niet meer hoefde aan te tonen dat de aantasting van de rijvaardigheid het gevolg was van het gebruik van drugs; een loutere vaststelling van de aanwezigheid van drugs in het bloed volstaat.⁹⁶

70. Ook in België wordt de vraag gesteld naar een nultolerantiebeleid. Volgens een bevraging van het Belgisch Instituut Voor Verkeersveiligheid (BIVV, nu: Vias Institute) wenst één op de zes Belgen een nultolerantiebeleid inzake alcohol in het verkeer. Uit cijfers van 2017 bleek volgens Vias dat 6,6% van de motorrijders die bij een ongeval betrokken raakte te veel gedronken had. Om die reden pleit Vias Institute voor een nultolerantie voor motorrijders inzake alcohol. Daarnaast wordt ook gepleit voor een nultolerantie voor rijden onder invloed voor beginnende bestuurders. In zeventien Europese landen is een dergelijke wetgeving reeds voorhanden. In België wordt tot nog toe de boot afgehouden, omdat tegenstanders deze maatregel stigmatiserend vinden voor jongeren, hoewel zeven op de tien jonge bestuurders vóór de invoering van deze maatregel is. Dit geldt als een van de tien concrete maatregelen die onze verkeersveiligheid kunnen vooruit helpen.⁹⁷

⁹⁵ A.W. JONES, "Driving under the influence of drugs in Sweden with zero concentration limits in blood for controlled substances", *Traffic Injury Prevention* 2005, 317-322.

⁹⁶ P. LILLSUNDE en T. GUNNAR, "Drugs and driving: the Finnish perspective", *Bulletin on Narcotics* 2005, 213-229.

⁹⁷ X, "Memorandum 2019", *Vias Institute* 2019, https://www.vias.be/publications/Memorandum%202019/Memorandum_2019_NL.pdf, 9.

Hoofdstuk 5. Voorlopige conclusie

71. Recidivisten zijn herhalers, maar herhalers zijn niet per definitie recidivisten. Het eerste deel van deze masterproef heeft enerzijds trachten duidelijk te maken dat recidive een begrip is dat vele ladingen kan dekken. Anderzijds werd getracht een antwoord te bieden op de eerste deelvraag, met name *in welke mate is een strafverzwaring ten aanzien van (verkeers)recidivisten gerechtvaardigd vanuit een historische, een strafrechtsfilosofische en een wetenschappelijke invalshoek?*

72. Het ruime fenomeen van recidive werd geschetst aan de hand vanuit drie invalshoeken. Deze drie invalshoeken zijn historisch, strafrechtstheoretisch en wetenschappelijk. Een eerste invalshoek betreft de historische visie. De geschiedenis van het algemeen strafrecht leert dat recidivisten onverbeterbare misdadigers waren in de samenleving die best verwijderd zouden worden uit de maatschappij. Ongerechtvaardigde en stigmatiserende straffen zoals de deportatie en het brandmerken werden verlaten in 1810 die plaats maakten voor een strengere gerechtvaardigde bestraffing van recidivisten. Voor het overige was het Strafwetboek van 1810 *oude wijn in nieuwe zakken*. Het hedendaagse Strafwetboek van 1867 bouwde verder op de principes van het Strafwetboek van 1810. De belangrijkste wijzigingen op de herhalingsregimes hadden betrekking op de invoering van een tijdelijke herhalingstermijn en invoering van facultatieve strafverzwaring. De overige bepalingen zijn tot op heden quasi onveranderd gebleven.

73. Geleidelijk aan heeft het algemeen strafrecht het gezelschap gekregen van talloze bijzondere strafwetten, waaronder het wegverkeerrecht. Om een antwoord te kunnen bieden op de specifieke problematiek bevatte reeds de eerste verkeerswetgeving een eigen herhalingsregime met een tijdelijke herhalingstermijn, maar wel een verplichte strafverzwaring. In tegenstelling tot het algemeen strafrecht zijn de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht talloze keren gewijzigd met als doel een adequaat antwoord te kunnen bieden op de hedendaagse problematiek van verkeersrecidive.

74. Een tweede invalshoek is strafrechtstheoretisch. Historisch gezien werd het steeds meer en meer gerechtvaardigd om recidivisten strenger te bestraffen. Het retributivisme en utilitarisme, twee grote stromingen, vertrekken elk vanuit een

verschillend perspectief om een strengere straf te rechtvaardigen. De retributivisten vertrekken vanuit het vergeldingsprincipe, maar nuanceren dit enigszins door het proportionaliteitsbeginsel te hanteren. Daarentegen hanteren de utilitaristen preventieve strafdoelen. Deze twee stromingen kunnen als basis gebruikt worden voor het beschrijven van vier paradigma's. In elk van deze paradigma's is de rol van de al dan niet aanwezigheid van eerdere veroordelingen een belangrijk criterium om te bepalen of en hoeveel zwaarder een recidivist diende bestraft te worden ten opzichte van een first offender. Het flat-rate model stelt dat eerdere veroordelingen geen rol kunnen spelen in tegenstelling tot de sentencing premium benadering waar de aanwezigheid van eerdere veroordeling leidt tot een strafverzwaring ongeacht het aantal veroordelingen. De theorie van progressive loss of mitigation sluit stelt de strafverzwaring wel afhankelijk van het aantal eerdere veroordelingen, weliswaar beperkt in die zin dat hoe meer veroordelingen de recidivist heeft, hoe meer voordeel hem ontnomen wordt ten opzichte van een first offender die minder zwaar gestraft wordt dan een recidivist. Tot slot, speelt de aanwezigheid van eerdere veroordelingen het meest prominent een rol in de cumulative sentencing benadering.

75. Een derde invalshoek is empirisch-wetenschappelijk. België is op vlak van recidiveonderzoeken aan een inhaalbeweging bezig, maar blijft vooralsnog beperkt. Wetenschappelijke inzichten op vlak van recidive zijn essentieel om een efficiënt beleid te kunnen voeren, de problematiek van verkeersrecidive adequaat aan te pakken en creëren van doeltreffende interventies mogelijk te maken. Een interventie waarop in deze masterproef wordt gefocust is het hanteren van een nultolerantiebeleid voor het adequaat aanpakken van verkeersrecidivisten. Immens veel landen in en buiten Europa hanteren een nultolerantiebeleid inzake verkeer vaak toegespitst op vaakvoorkomende problemen zoals rijden onder invloed, snelheid en beginnende bestuurders. Hierbij moeten twee bemerkingen geschetst worden. Ten eerste heeft over het algemeen het gevoerde nultolerantiebeleid een positieve ontwikkeling op het aantal verkeersslachtoffers. Een tweede bemerking is dat een nultolerantiebeleid meestal niet uitsluitend focust op recidivisten en dat uit onderzoek blijkt dat een nultolerantiebeleid in bepaalde mate minder effect heeft op recidivisten dan op primaire daders. Het is duidelijk dat nultolerantiebeleid effectieve effecten kan behalen, maar voor de aanpak van recidivisten een louter nultolerantiebeleid gecombineerd moet worden met andere interventies.

76. Om te concluderen kan gesteld worden dat vanuit alle bestudeerde invalshoeken een strengere bestraffing ten aanzien van recidivisten kan gerechtvaardigd worden. Historisch gezien is de idee van een strengere bestraffing voor recidivisten onderhevig geweest aan de tijdsgeest. Vanaf 1810 kwam er een kentering: vanaf dan werd niet louter aandacht geschonken aan een strengere bestraffing van recidivisten, maar ook aan het gegeven dat dergelijke strafverzwaring niet ongebreideld kon zijn en dus enkel mogelijk indien deze gerechtvaardigd was. Daarnaast is het vanuit strafrechtstheoretisch oogpunt zo dat niet elke benadering een strengere bestraffing van recidive vooropstelt. Elke benadering kan gerechtvaardigd worden afhankelijk van de ingenomen visie en het beleid dat een land wenst te voeren om recidive te bestrijden. In Belgische context wordt geopteerd voor de *sentencing premium benadering* met name het opleggen van een strafbonus aan recidivisten. Tot slot is het voeren van een nultolerantiebeleid inzake de aanpak van recidivisten vanuit een wetenschappelijke visie gerechtvaardigd om een strafverzwaring ten aanzien van recidivisten te hanteren. Echter, wetenschappelijk wordt niet de rechtvaardiging in vraag gesteld, maar wel de effectiviteit en efficiëntie van dergelijke aanpak in de praktijk.

DEEL 2. ALGEMEEN EN BIJZONDER STRAFRECHT

77. De herhalingsregimes in het strafrecht trachten personen die zich in staat van herhaling bevinden te bestraffen door middel van strafverzwaring. Dergelijke herhalingsregimes zijn al van in het begin aanwezig in het algemeen strafrecht. Het wegverkeerrecht heeft zich als bijzondere strafwet geleidelijk aan en pas veel later dan het algemeen strafrecht ontwikkeld. De herhalingsregimes in het wegverkeerrecht zijn dan ook in belangrijke mate geïnspireerd op de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht. Maar gaandeweg heeft het wegverkeerrecht meer en meer eigen herhalingsregimes gecreëerd los van het algemeen strafrecht. Desondanks is op heden nog steeds sprake van een wisselwerking tussen de gemeenrechtelijke herhaling en de herhaling omschreven in bijzondere strafwetten.⁹⁸ Om deze redenen tracht het tweede deel van deze masterproef een antwoord te formuleren op volgende deelvraag: *in hoeverre interageren de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht met deze in het bijzonder strafrecht?*

Hoofdstuk 1. Algemeen strafrecht

78. Het schetsen van de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht dient als basis om op verder te bouwen voor de bespreking van de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht, aangezien deze toepassingsvoorwaarden vrij gelijklopend zijn. Achtereenvolgens worden de kenmerken, algemene voorwaarden, de wettelijke gevallen van herhaling en de gevolgen van herhaling in het algemeen strafrecht besproken.

1.1 Begrip

79. In het algemeen strafrecht wordt met betrekking tot de wettelijke herhaling een onderscheid voorziet tussen algemene herhaling en bijzondere herhaling. De regels inzake algemene herhaling zijn gedefinieerd in boek I Strafwetboek met name in de artikelen 54 tot en met 57 Strafwetboek. Daarnaast bestaan in het algemeen

⁹⁸ C. VAN DEN WYNGAERT en S. VANDROMME, *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2006, 61.

strafrecht ook regels inzake bijzondere herhaling. Deze zijn terug te vinden in boek II Strafwetboek onder meer in de artikelen 210bis en 508bis Strafwetboek.⁹⁹

80. Daarnaast wordt ook een onderscheid gemaakt tussen een bestendige en tijdelijke staat van herhaling. Een bestendige staat houdt in dat het nieuwe feit niet binnen een bepaalde termijn na de eerdere veroordeling moet zijn gepleegd.¹⁰⁰ Een tijdelijke staat van herhaling daarentegen impliceert dat de staat van herhaling verjaart na een zekere periode.¹⁰¹ Een tijdelijke staat van herhaling komt wat betreft de algemene herhaling louter voor in artikel 56, lid 2 Strafwetboek waar geopteerd wordt voor een herhalingstermijn van vijf jaar.

81. Tot slot kan de strafverzwaring ofwel een facultatief ofwel een verplicht karakter hebben. De strafverzwaring in het algemeen strafrecht is doorgaans facultatief. Dit impliceert louter een verhoging van de maximumstraf. Daarentegen in geval van verplichte strafverzwaring wordt ook de minimumstraf wettelijk bepaald en verhoogd.¹⁰²

1.2 Algemene voorwaarden voor wettelijke herhaling

82. Naar Belgisch recht verkeert een persoon enkel in staat van wettelijke herhaling indien voldaan is aan bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden omvatten dat het moet gaan om een eerdere strafrechtelijke veroordeling die in kracht van gewijsde is gegaan, dat het een nieuw misdrijf betreft dat gepleegd is en dat de staat van herhaling door de wet bepaald is. Enkel indien cumulatief voldaan is aan deze voorwaarden kan er sprake zijn van een strafverzwaring.¹⁰³

⁹⁹ S. VANDROMME, "Herhaling: algemeen strafrecht" in A. VANDEPLAS en P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 141-168.

¹⁰⁰ S. VANDROMME, "Herhaling: algemeen strafrecht" in A. VANDEPLAS en P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 141-168.

¹⁰¹ C. VAN DEN WYNGAERT en S. VANDROMME, *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 2006, 440.

¹⁰² S. VANDROMME, "Herhaling: algemeen strafrecht" in A. VANDEPLAS en P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 141-168.

¹⁰³ H. FRANSEN, "Herhaling" in X, *Postal Memorialis. Lexicon Strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2017, H80/01-H80/54.

1.2.1 Eerdere veroordeling

83. Artikel 57bis Strafwetboek bepaalt tot op heden dat “*de bepalingen betreffende de herhaling, bepaald in de artikelen 54 en 56, worden toegepast in geval van een vroegere veroordeling die in aanmerking genomen wordt overeenkomstig artikel 99bis*”.¹⁰⁴

84. De wetgever bedoelt met een veroordeling “*een veroordeling tot straffen*”.¹⁰⁵ Dit impliceert dat niet alle eerdere veroordelingen van een persoon relevant zijn bij het toepassen van de herhalingsregels. Het louter uitspreken van een veroordeling tegen een beklaagde volstaat niet. De veroordeling moet een werkelijke straf aan de beklaagde hebben opgelegd.¹⁰⁶

85. Aanvankelijk kwamen, volgens de rechtsleer en het Hof van Cassatie, enkel Belgische veroordelingen in aanmerking voor de toepassing van de bepalingen inzake wettelijke herhaling.¹⁰⁷ Door de komst van het kaderbesluit van 24 april 2014 werden twee nieuwe bepalingen ingevoerd in het Strafwetboek met name artikel 57bis en artikel 99bis. Hiermee wordt beoogd de draagwijdte van de wettelijke herhaling in het algemeen strafrecht uit te breiden tot de buitenlandse strafrechtelijke veroordelingen.¹⁰⁸

86. Tevens is het mogelijk de regels inzake wettelijke herhaling toe te passen wanneer de straf is komen te vervallen bijvoorbeeld door verjaring, aangezien de uitgesproken veroordeling wel blijft bestaan.¹⁰⁹ Ook kan een straf met uitstel een grond voor een strafverzwaring vormen, aangezien de rechter een straf uitspreekt en slechts de tenuitvoerlegging van de straf wordt uitgesteld gedurende een bepaalde proeftermijn. De strafuitvoeringsmodaliteit van het uitstel en de probatie wordt geregeld in een aparte wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel

¹⁰⁴ Art. 57bis Sw.

¹⁰⁵ F. VERBRUGGEN en R. VERSTRAETEN, *Strafrecht & strafprocesrecht voor Bachelors deel 2*, Antwerpen, Maklu, 2017, 387.

¹⁰⁶ P.-E. TROUSSE, *Les principes généraux du droit pénal positif belge (Les Nouvelles. Corpus Juris Belgici, Droit pénal. Tome I-Volume I)*, Brussel, Larcier, 1956, 3045-3046.

¹⁰⁷ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende justitie, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53K3149/001, 60-61.

¹⁰⁸ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende justitie, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53K3149/001, 60-61.

¹⁰⁹ P.E. TROUSSE, *Les principes généraux du droit pénal positif belge (Les Nouvelles. Corpus Juris Belgici, Droit pénal. Tome I-Volume I)*, Brussel, Larcier, 1956, 3060.

en de probatie. Deze wet heeft expliciet als doelstelling het voorkomen van recidive.¹¹⁰ Het toekennen van uitstel aan verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden lijkt wel in te druisen tegen de idee van de wetgever om herhalers strenger te bestraffen.¹¹¹ Echter, er kan geen sprake zijn van wettelijke herhaling op basis van een vonnis waarin de rechter de feiten weliswaar bewezen heeft verklaard, maar de opschorting van de uitspraak werd toegekend.¹¹²

1.2.2 Strafrechtelijke veroordeling

87. Enkel een veroordeling met een strafrechtelijk karakter kan in aanmerking genomen worden voor de toepassing van de regels inzake wettelijke herhaling. Dit impliceert dat een veroordeling tot een tucht- of administratieve straf of een beveiligingsmaatregel niet in aanmerking kan genomen worden bij de toepassing van de regels omtrent wettelijke herhaling.¹¹³ Tot slot is er ook geen grond voor de toepassing van de wettelijke herhaling indien de strafvordering komt te vervallen zoals door minnelijke schikking, bemiddeling in strafzaken, het overlijden van de beklaagde, enzovoort.¹¹⁴

1.2.3 In kracht van gewijsde gegaan

88. Om de regels inzake wettelijke herhaling te kunnen toepassen dient de veroordeling in kracht van gewijsde te zijn gegaan.¹¹⁵ Deze voorwaarde wordt unaniem aangenomen door de rechtspraak en rechtsleer, hoewel deze niet expliciet is opgenomen in het Strafwetboek. Pas wanneer een veroordeling onherroepelijk is geworden is zij in kracht van gewijsde gegaan.¹¹⁶ Dit gebeurt wanneer geen rechtsmiddelen meer kunnen aangewend worden tegen deze veroordeling: wanneer cassatieberoep is verworpen of de termijn voor hoger beroep, gewoon verzet of cassatieberoep is verstreken. De veroordeling van de eerdere feiten moet ten laatste

¹¹⁰ Wet 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 17 juli 1964, 7.812.

¹¹¹ K. VANDERHEIDEN, "Opschorting, uitstel en probatie" in X, *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2016, 349-369.

¹¹² O. MICHIELS, "Les grands principes de la récidive", *J. T.* 1998, 505-510.

¹¹³ Cass. 19 december 1984, *Arr. Cass.* 1984-85, 565.

¹¹⁴ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 299.

¹¹⁵ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 306-307; Cass. 2 mei 2012, *Arr. Cass.* 2012, 1149.

¹¹⁶ Cass. 12 maart 1974, *Arr. Cass.* 1974, 767.

in kracht van gewijsde gegaan zijn op het ogenblik dat het nieuwe feit werd gepleegd. Indien dit niet het geval is, is er sprake van samenloop.¹¹⁷

1.2.4 Nieuw misdrijf

89. Het is vanzelfsprekend dat slechts van wettelijke herhaling sprake kan zijn, indien de persoon in kwestie een nieuw misdrijf heeft gepleegd. Dit nieuwe misdrijf moet een strafrechtelijk karakter hebben en onafhankelijk zijn van de oorspronkelijke veroordeling.¹¹⁸

1.2.5 Herhaling moet wettelijk bepaald zijn

90. Enkel de gevallen waarin de herhaling wettelijk bepaald is, geven aanleiding tot strafverzwaring. De wet heeft in het algemeen strafrecht verschillende gevallen onderscheiden. Deze worden summier besproken in de randnummers 91 en 92.

1.3 Wettelijke gevallen van herhaling

91. In het algemeen strafrecht worden in boek I, artikelen 54 tot en met 57 Strafwetboek (Sw.), een aantal gevallen onderscheiden waarin wettelijke herhaling kan toegepast worden indien tevens voldaan is aan de eerder besproken voorwaarden. Tevens moeten in boek II Strafwetboek ook nog twee aparte categorieën van wettelijke gevallen van herhaling onderscheiden worden.

92. Onderstaande tabel 1 geeft een summier overzicht weer van de belangrijkste kenmerken van de gevallen waarin de wet in herhaling voorziet in het algemeen strafrecht.

¹¹⁷ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 307-308; F. VERBRUGGEN en R. VERSTRAETEN, *Strafrecht & strafprocesrecht voor Bachelors deel 2*, Antwerpen, Maklu, 2017, 388; Antwerpen 20 april 1999, A.J.T. 1998-99, 1074.

¹¹⁸ M. DAMS, *Recidive in België en Nederland: een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 310.

Tabel 1 Wettelijke gevallen van herhaling in het algemeen strafrecht

	Misdaad	Wanbedrijf	Wanbedrijf
Aard eerste veroordeling	Misdaad	Misdaad	Wanbedrijf
Herhaling	Ja	Ja	Ja
Wettelijke bepaling	art. 54 - 55 Sw.	art. 56, 1 ^{ste} lid Sw.	art. 56, 2 ^e lid Sw.
Facultatief en/of verplicht	Facultatief/ verplicht*	Facultatief	Facultatief
Bestendig of tijdelijke herhaling	Bestendig	Bestendig	Tijdelijk
Strafmaat	5-10j → 10-15j 10-15j → 15-20j 15-20j → min 17j*	Dubbele van maximum	Dubbele van maximum

1.4 Gevolgen van wettelijke herhaling inzake straftoemeting

93. Het toepassen van de regels inzake herhaling brengt enkele belangrijke gevolgen met zich mee op het vlak van straftoemeting zoals de eigenlijke strafverzwaring, de invloed van verzwarende of verzachtende omstandigheden op de herhaling. Ook zijn er gevolgen verbonden aan de toepassing van de deelneming, poging en samenloop na herhaling. Deze aspecten worden hieronder achtereenvolgens behandeld.

1.4.1 Strafverzwaring

94. Een strafverzwaring is het belangrijkste gevolg voor personen die zich in wettelijke staat van herhaling bevinden. Dergelijke strafverzwaring ingevolge wettelijke herhaling houdt namelijk een verlenging van de duur van de straf in.¹¹⁹

1.4.2 Verzwarende en verzachtende omstandigheden

95. De aanwezigheid van een verzwarende omstandigheid heeft een invloed op de wettelijke kwalificatie van een misdrijf. Het is niet uitgesloten dat een persoon

¹¹⁹ F. VERBRUGGEN en R. VERSTRAETEN, *Strafrecht & strafprocesrecht voor Bachelors deel 2*, Antwerpen, Maklu, 2017, 387.

door het plegen van een nieuw misdrijf zich in staat van herhaling bevindt, maar dat aan dit nieuwe misdrijf een verzwarende omstandigheid is gekoppeld. In dat geval moeten de verzwarende omstandigheden worden toegepast alvorens de strafverzwaring wegens wettelijke herhaling toe te passen op het aldus gekwalificeerd misdrijf.¹²⁰

96. Tevens is het mogelijk dat bij een persoon die zich in staat van wettelijke herhaling bevindt verzachtende omstandigheden voorhanden zijn. In dat geval moet een onderscheid gemaakt worden naarmate de strafverzwaring verplicht dan wel facultatief is. In geval van verplichte strafverzwaring dient de strafverzwaring toegepast te worden vooraleer de verzachtende omstandigheden toe te passen. Daarentegen in geval van facultatieve strafverzwaring is het de omgekeerde situatie.¹²¹

1.4.3 Samenloop, poging en deelneming

97. De regels omtrent wettelijke herhaling moeten onderscheiden worden van de figuur van de samenloop. De regels inzake samenloop komen pas aan bod indien voor ieder misdrijf de straf is komen vast te staan, aangezien herhaling betrekking heeft op de straftoemeting voor een bepaald misdrijf waarvoor men zich in staat van herhaling bevindt.¹²² Daarentegen dienen de regels omtrent de poging toegepast te worden vooraleer de regels inzake wettelijke herhaling toegepast worden.

98. Tot slot is het van belang te beseffen dat herhaling een persoonlijke omstandigheid is die louter een verlenging van de duur van de straf inhoudt. Echter, het is wel mogelijk dat een mededader of medeplichtige zich in staat van herhaling bevindt. Maar de staat van herhaling strekt zich niet per se uit tot andere mededaders of medeplichtigen.

¹²⁰ L. DUPONT, "Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie", in R. DECLERCQ, J. DE PEUTER en A. DE NAUW (eds.), *Strafrecht voor rechtspractici*, Leuven, Acco, 1985, 113-162.

¹²¹ O. MICHIELS, "Les grands principes de la récidive", *J.T.* 1998, 505-510.

¹²² S. VANDROMME, "Herhaling: algemeen strafrecht" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 141-168.

Hoofdstuk 2. Bijzonder strafrecht

99. In het Belgisch recht bestaan talloze bijzondere strafwetten waaronder de Wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten. De toepassingsvoorwaarden inzake herhaling in het wegverkeerrecht zijn vrij gelijklopend met deze in het algemeen strafrecht zoals uiteengezet in de randnummers 79 tot en met 98. Dit tweede hoofdstuk tracht te wijzen op bijzonderheden wat betreft de algemene toepassingsvoorwaarden inzake herhaling in het wegverkeerrecht. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan de wisselwerking tussen de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht en het bijzonder strafrecht. In het derde deel worden vervolgens de eigenlijke herhalingsregimes in het wegverkeerrecht verder geanalyseerd die enkel toepassing kunnen vinden indien voldaan is aan de in het tweede deel besproken algemene toepassingsvoorwaarden.

2.1 Scharnierartikel art. 100 Strafwetboek

100. Artikel 100 Strafwetboek bepaalt het volgende: *“Bij gebreke van andersluidende bepalingen in bijzondere wetten en verordeningen, worden de bepalingen van het eerste boek van dit wetboek toegepast op de misdrijven die bij die wetten en verordeningen strafbaar zijn gesteld, met uitzondering van hoofdstuk VII en van artikel 85”*. Dit impliceert dat de artikelen 54 tot en met 57bis Strafwetboek ook van toepassing kunnen zijn op bijzondere strafwetten, tenzij die er uitdrukkelijk van afwijken.¹²³

101. Hoewel een bijzondere strafwet, zoals de Wegverkeerswet, voorziet in een eigen herhalingsregime is het niet uitgesloten dat toch toepassing kan gemaakt worden van de gemeenrechtelijke herhalingsregimes op voorwaarde dat voldaan is aan de algemene toepassingsvoorwaarden. Dit is onder meer het geval wanneer niet aan de voorwaarden van het herhalingsregime in de bijzondere strafwet is voldaan.¹²⁴ Tevens kunnen de gemeenrechtelijke herhalingsregimes worden

¹²³ S. VANDROMME, “Herhaling: bijzondere strafwetten” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

¹²⁴ H. FRANSEN, “Herhaling” in X, *Postal Memorialis. Lexicon Strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2017, H80/01-H80/54; Cass. 23 juni 1975, Arr.Cass. 1975, 1133.

toegepast in de mate dat een bijzondere strafwet niet heeft voorzien in een eigen, afwijkend herhalingsregime. Dit heeft het Hof van Cassatie uitdrukkelijk bevestigd.¹²⁵

102. Theoretisch gezien zal wat betreft verkeersmisdrijven louter toepassing kunnen gemaakt worden van het herhalingsregime in artikel 56, lid 2 Strafwetboek met name het herhalingsregime dat voorziet in een herhaling van wanbedrijf na wanbedrijf. Nagenoeg alle verkeersmisdrijven zijn wanbedrijven, aangezien zij strafbaar zijn gesteld met een geldboete van meer dan 26 euro en een gevangenisstraf van meer dan acht dagen, behoudens eventueel snelheidsovertredingen omdat daarvoor de minimumgeldboete in staat van herhaling 20 euro kan bedragen.

103. Aan het herhalingsregime van wanbedrijf na wanbedrijf zijn twee specifieke voorwaarden verbonden. Een eerste voorwaarde stelt dat er een herhalingstermijn is van vijf jaar: een nieuw misdrijf moet zich voorgedaan hebben vooraleer vijf jaren zijn verstreken sinds de eerst opgelegde correctionele straf werd ondergaan of sinds deze verjaard is. Een tweede voorwaarde betreft het gegeven dat voor de eerste correctionele veroordeling minstens een gevangenisstraf van één jaar moet opgelegd zijn. Deze laatste voorwaarde is nauwelijks, behoudens in uitzonderlijke gevallen, terug te vinden in bijzondere strafwetten, ook niet in de Wegverkeerswet.¹²⁶

2.2 Begrip

104. In het algemeen strafrecht is zowel sprake van algemene en bijzondere herhaling. Met betrekking tot de Wegverkeerswet als bijzondere strafwet, is, zoals bij de meeste bijzondere strafwetten, bijna uitsluitend bijzondere herhaling aan de orde. Een onderscheid kan gemaakt worden tussen bijzondere herhaling in de enge zin enerzijds, dat twee volstrekt identieke misdrijven vergt, en in de brede zin anderzijds, waarbij twee misdrijven louter van gelijke aard moeten zijn.

¹²⁵ S. VANDROMME, "Herhaling: bijzondere strafwetten" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

¹²⁶ S. VANDROMME, "Herhaling: bijzondere strafwetten" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

105. De Wegverkeerswet spreekt louter van een tijdelijke staat van herhaling, in tegenstelling tot het algemeen strafrecht waar zowel sprake is van een tijdelijke als bestendige staat van herhaling. Een tijdelijke staat van herhaling impliceert dat enkel indien het nieuwe misdrijf wordt gepleegd binnen een bepaalde termijn na een eerdere veroordeling, de herhaling voor eenzelfde of een gelijkaardig misdrijf geldt. Dit wordt de herhalingstermijn genoemd in de literatuur. Bij het verstrijken van die termijn, is de staat van herhaling verjaard en is geen strafverzwaring meer mogelijk.

106. De herhalingstermijn in het wegverkeerrecht is sinds de wet van 2 december 2011 geüniformiseerd. Voordien bedroeg de herhalingstermijn één jaar met slechts in enkele gevallen een uitzondering waarbij de herhalingstermijn drie jaar bedroeg.¹²⁷ De situatie waarbij de herhalingstermijn van één jaar ook voor ernstige verkeersmisdrijven gold, was niet langer verantwoord. Om die reden heeft de wetgever in 2011 de herhalingstermijn in het wegverkeerrecht geüniformiseerd. De herhalingstermijn bedraagt nu in alle gevallen drie jaar.¹²⁸ Opmerkelijk is dat de uniformisering niet is doorgetrokken in in geval van herhaling voor niet-keuring van een voertuig. Daar bedraagt de herhalingstermijn twee jaar.

107. Tot slot, heeft de wetgever in het kader van het wegverkeerrecht geopteerd voor een verplichte strafverzwaring, daar waar in het Strafwetboek eerder de voorkeur werd gegeven aan een facultatieve strafverzwaring.

2.3 Algemene voorwaarden

2.3.1 Eerdere veroordeling

108. De voorwaarde dat het moet gaan om een eerdere strafrechtelijke veroordeling die in kracht van gewijsde is gegaan, wordt tevens gehanteerd in de herhalingsregimes in de Wegverkeerswet. Dit impliceert dat de politierechter ook aan een verkeersovertreder die zich in staat van herhaling bevindt een uitstel kan toekennen aan de opgelegde geldboete of het rijverbod.

109. In principe moet voor het toekennen van een uitstel rekening gehouden worden met de algemene toepassingsvoorwaarden in de Probatiewet. Daarnaast

¹²⁷ P. LAMBERT, "Vluchtmisdrijf" in X, *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2013, 325-375.

¹²⁸ C. DE ROY, "Kroniek wegverkeerrecht 2010-2013: overzicht van de belangrijkste evoluties in wetgeving en rechtspraak", *RW* 2013-14, 1323-1338.

dient met betrekking tot het toekennen van uitstel voor een rijverbod rekening gehouden te worden met een specifieke bepaling in de Wegverkeerswet. Deze bepaling stelt dat de rechter slechts een rijverbod met uitstel kan opleggen indien de rechter een effectief gedeelte van minimaal acht dagen oplegt. Een uitstel voor de volledige duur van het rijverbod is niet mogelijk.¹²⁹

110. Daarnaast kunnen herstelonderzoeken en -examens niet met uitstel worden opgelegd.¹³⁰ Zelfs niet indien het effectieve verval dat door de rechter opgelegd is, gedekt wordt door de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.¹³¹

111. Met de wetswijziging van 9 maart 2014 werd de Probatiewet gewijzigd. De wijziging voert een verruiming in van een facultatieve mogelijkheid tot herroeping van (probatie)uitstel.¹³² Voordien was de herroeping van het uitstel eerder een theoretische kwestie, aangezien op het vlak van verkeersmisdrijven de wetgever geleidelijk aan de gevangenisstraf afschafte.¹³³

2.3.2 Strafrechtelijke veroordeling

112. In de context van het wegverkeerrecht vraagt de voorwaarde dat het een strafrechtelijke veroordeling moet betreffen om de herhalingsregels te kunnen toepassen enige verduidelijking. Het rijverbod of het verval van het recht tot sturen is een belangrijke straf in het kader van de verkeerscontext. Van belang is te weten dat een verval van het recht tot sturen als straf (artikelen 39-41 Wegverkeerswet) dan wel als beveiligingsmaatregel (artikel 42 Wegverkeerswet) kan opgelegd worden. Enkel een veroordeling waarin onder meer een verval van het recht tot sturen als straf werd opgelegd kan in aanmerking genomen worden voor de toepassing van de herhalingsregels.¹³⁴

¹²⁹ Art. 41 Wegverkeerswet.

¹³⁰ L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016, 22.

¹³¹ Cass. 25 oktober 2006, AR.P.06.0549.F; L. BREWAEYS, "De wet van 9 maart 2014: belangrijke wijzigingen in de verkeerswetgeving", *VAV-CRA* 2014, 4-14.

¹³² L. BREWAEYS, "De wet van 9 maart 2014: belangrijke wijzigingen in de verkeerswetgeving", *VAV-CRA* 2014, 4-14.

¹³³ M. STERKENS, "Overtreding van de reglementen" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 39-69.

¹³⁴ Art. 42 e.v. Wegverkeerswet.

113. Ook naar aanleiding van een onmiddellijke inning van een geldsom in het kader van een verkeersovertreding kunnen de herhalingsregels niet worden toegepast, aangezien een onmiddellijke inning een verval van strafvordering inhoudt.¹³⁵

2.3.3 In kracht van gewijsde gegaan

114. Met betrekking tot het in kracht van gewijsde gegaan zijn van een eerdere veroordeling, moet opgemerkt worden dat de wetgever deze voorwaarde, in tegenstelling tot in boek I Strafwetboek, wel expliciet heeft opgenomen in de herhalingsregimes in de Wegverkeerswet.

115. De invoering van een nieuw herhalingsregime of de wijziging aan een bestaand herhalingsregime kan toegepast worden zolang deze van kracht is op het ogenblik van het plegen van het nieuwe misdrijf. Het is niet vereist dat de eerdere feiten die aan de herhaling ten grondslag liggen gepleegd werden voor de inwerkingtreding van de nieuwe wet.¹³⁶

116. Tot slot rijst de vraag vanaf welk tijdstip de herhalingstermijn begint te lopen. Hoewel de meeste bijzondere strafwetten hierin vrij onduidelijk blijven, is de algemene regel dat zulke termijnen worden berekend vanaf de dag dat de vorige veroordeling in kracht van gewijsde is gegaan en niet vanaf de datum van de uitspraak van deze beslissing.¹³⁷

2.4 Wettelijke gevallen van herhaling

117. Ook in de bijzondere strafwet met name het wegverkeerrecht geldt de algemene toepassingsvoorwaarde dat herhalingsregimes slechts toegepast kunnen worden indien deze door de wet zijn bepaald.

118. Doorheen de jaren zijn bestaande herhalingsregimes gewijzigd en nieuwe herhalingsregimes toegevoegd aan het wettelijk kader. Daarnaast moet erop gewezen worden dat ook de herhalingsregimes in het Strafwetboek toepassing

¹³⁵ Art. 65 Wegverkeerswet.

¹³⁶ Cassatie 27 maart 2018, P.17.1061.N.

¹³⁷ S. VANDROMME, "Herhaling: bijzondere strafwetten" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

kunnen vinden voor verkeersmisdrijven, zoals uitvoerig werd besproken in de randnummers 100 tot en met 103.

2.5 Gevolgen van wettelijke herhaling inzake straftoemeting

119. Evenals in het algemeen strafrecht impliceert de toepassing van de herhaling in het wegverkeerrecht een strafverzwaring voor de verkeersovertreder die zich in staat van herhaling bevindt. De wetgever heeft er expliciet voor geopteerd om in nagenoeg alle herhalingsregimes in de Wegverkeerswet de straffen te verdubbelen.

120. De regels omtrent deelneming uit het algemeen strafrecht zijn niet van toepassing op de inbreuken uit de Wegverkeerswet, aangezien geen enkele bepaling in de Wegverkeerswet het hoofdstuk omtrent deelneming toepasselijk maakt.¹³⁸

121. Daarnaast voorziet de Wegverkeerswet in het herhalingsregime van artikel 29 dat verzachtende omstandigheden wel in aanmerking kunnen genomen worden bij herhaling. Net zoals bij het algemeen strafrecht dient eerst de strafmaat verdubbeld te worden en pas nadien de verzachtende omstandigheden.¹³⁹

122. Ook wat betreft de toepassing van de regels inzake samenloop in geval van herhaling heeft de Wegverkeerswet in een bijzonderheid voorzien meer bepaald bij het herhalingsregime van artikel 38, §6 Wegverkeerswet inzake het rijverbod. Het Hof van Cassatie besliste in dit verband dat de regels van eendaadse samenloop niet relevant zijn voor het bepalen van de mate van recidive in de zin van artikel 38, §6 Wegverkeerswet, ook wanneer één nieuw feit verschillende overtredingen oplevert.¹⁴⁰

¹³⁸ M. STERKENS, "Overtreding van de reglementen" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 39-69.

¹³⁹ M. STERKENS, "Overtreding van de reglementen" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 39-69.

¹⁴⁰ Antwerpen, afdeling Turnhout, 19 mei 2016, *T.Pol.* 2016, 118; C. DE ROY, "De wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid: opnieuw een strengere aanpak van verkeersovertreders", *RW* 2018-19, 124-139.

Hoofdstuk 3. Voorlopige conclusie

123. De bespreking van het tweede deel van deze masterproef heeft getracht om een overzicht te schetsen van de algemene toepassingsvoorwaarden inzake de gemeenrechtelijke herhalingsregimes. Vervolgens werd nagegaan in welke mate de algemene toepassingsvoorwaarden inzake herhaling in het bijzonder strafrecht geënt zijn op deze van het algemeen strafrecht. Daarnaast werd aandacht besteed aan de wisselwerking tussen het algemeen en bijzonder strafrecht. De bespreking van deze componenten heeft bijgedragen tot het beantwoorden van volgende deelvraag met name *in hoeverre interageren de algemene toepassingsvoorwaarden van de herhalingsregimes in het algemeen strafrecht met deze in het bijzonder strafrecht?*

124. De belangrijkste interactie tussen het algemeen en bijzonder strafrecht is terug te vinden in het scharnierartikel 100 van het Strafwetboek en werd meermaals bevestigd door het Hof van Cassatie. Hoewel een bijzondere strafwet, zoals de Wegverkeerswet, voorziet in een eigen herhalingsregime is het niet uitgesloten dat toch toepassing kan gemaakt worden van de gemeenrechtelijke herhalingsregimes op voorwaarde dat voldaan is aan de algemene toepassingsvoorwaarden. Ondanks de toepassing eerder theoretisch is in geval van verkeersmisdrijven, is de optie wettelijk wel voorzien.

125. Daarnaast interageren de algemene toepassingsvoorwaarden voor de toepassing van de gemeenrechtelijke herhalingsregimes in sterke mate met de algemene toepassingsvoorwaarden voor de toepassing van herhalingsregimes in de Wegverkeerswet als bijzondere strafwet. Toch zijn er enkele subtiele verschillen waar te nemen.

126. Een eerste verschil is dat de wetgever in de herhalingsregimes in de Wegverkeerswet expliciet de voorwaarde stelt van “het in kracht van gewijsde gegaan zijn”, daar waar dit in de gemeenrechtelijke herhalingsregimes wordt aangenomen, maar niet wettelijk is verankerd.

127. Een tweede verschil heeft betrekking op de herhalingstermijn, met name de termijn waarbinnen toepassing kan gemaakt worden van een strafverzwaring. Sinds enkele jaren is deze termijn inzake herhalingsregimes voor verkeersmisdrijven

geüniformiseerd naar drie jaar. Daar waar de herhalingstermijn in het herhalingsregime van wanbedrijf na wanbedrijf in het algemeen strafrecht sprake is van een vijfjarige herhalingstermijn. Wat betreft de straftoemeting hanteren de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht en het gemeenrechtelijke herhalingsregime van wanbedrijf na wanbedrijf beide (meestal) een verdubbeling in geval van herhaling.

128. Tot slot zijn er ook enkele elementen waar de interactie tussen het algemeen en bijzonder strafrecht duidelijk minder of niet voorhanden is. Dit is te wijten aan de specificiteiten die het wegverkeer met zich meebrengt. Zo kan de politierechter bijvoorbeeld uitstel toekennen aan een primaire dader, een recidivist of zelfs aan een verkeersovertreder die zich in staat van herhaling bevindt, maar in geval van de oplegging van een rijverbod moet het effectief gedeelte minimum acht dagen bedragen. Een ander voorbeeld betreft het gegeven dat de regels van eendaadse samenloop uit het algemeen strafrecht niet relevant zijn voor het bepalen van de mate van recidive in de zin van artikel 38, §6 Wegverkeerswet.

DEEL 3. HERHALINGSREGIMES IN HET WEGVERKEERRECHT

129. Het derde deel van deze masterproef bespreekt de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht en valt uiteen in drie grote delen met als doel een zo volledig mogelijk theoretisch overzicht weer te geven. Dit wordt nodig geacht aangezien in de rechtsleer geen dergelijk geactualiseerd en volledig beeld terug te vinden is dat de evolutie schetst van de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht vanaf de eerste wegverkeerswet van 1 augustus 1899 tot en met de dag van vandaag.

130. Het eerste hoofdstuk heeft betrekking op de inbreuken waarvoor al dan niet een herhalingsregime is voorzien in het wegverkeerrecht. Het tweede hoofdstuk heeft betrekking op de straffen die kunnen opgelegd worden aan een verkeersovertreder die zich in staat van herhaling bevindt. Tot slot heeft het derde hoofdstuk specifiek betrekking op het gegeven of bestaande herhalingsregimes al dan niet hebben bijgedragen aan een nultolerantie inzake recidive. Dit geheel tracht om in de voorlopige conclusie van dit deel een antwoord te formuleren op de volgende deelvraag: *in welke mate hebben de herhaaldelijke wetgevende ingrepen aan de herhalingsregimes in het wegverkeer bijgedragen tot het creëren van een nultolerantiebeleid?*

Hoofdstuk 1. Inbreuken

131. Het eerste hoofdstuk omtrent de inbreuken maakt een onderscheid tussen de Wegverkeerswet, de Wegcode en voertuiggerelateerde wetgeving met name keuring, inschrijving en verzekering. Het doel is om een overzichtelijk en gedetailleerd geheel te schetsen van alle herhalingsregimes in het wegverkeerrecht door te focussen op evoluties en wijzigingen.

1.1 Wegverkeerswet

1.1.1 Algemeen

132. Het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer¹⁴¹, ook wel de Wegverkeerswet genoemd, kent diverse bepalingen waarbij de strafverzwarende omstandigheid van herhaling is voorzien. De formulering van het herhalingsregime in de Wegverkeerswet is tot op

¹⁴¹ Koninklijk besluit 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968, 3.146.

heden eenvormig en luidt als volgt: *“Bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis (...) dat in kracht van gewijsde is gegaan, worden deze straffen verdubbeld”*. Om de bespreking overzichtelijk te houden, wordt geopteerd om de herhalingsregimes te categoriseren per soort inbreuk.

133. Er kunnen vier grote categorieën onderscheiden worden met name het rijbewijs en de leervergunning, het vluchtmisdrijf, het rijden onder invloed van alcohol en het rijden onder invloed van psychotrope stoffen. Daarnaast bevat de Wegverkeerswet nog enkele andere herhalingsregimes inzake tegenwerking van de opsporing en van de vaststelling van overtredingen (artikel 29bis Wegverkeerswet) en inzake de identificatie van de overtreder (artikel 29ter Wegverkeerswet), maar is de toepassing ervan in de praktijk relatief beperkt en qua bespreking vergelijkbaar met de andere besproken herhalingsregimes. Tot slot voorziet de Wegverkeerswet tevens in een herhalingsregime in geval van sturen spijs verval (artikel 48 Wegverkeerswet). Gezien dit betrekking heeft op het verval van het recht tot sturen als straf wordt dit specifieke herhalingsregime besproken in het tweede hoofdstuk dat handelt over de straffen en strafmaten van de herhalingsregimes, meer bepaald in randnummer 191.

1.1.2 Herhalingsregimes ingedeeld naargelang soort overtreding

1.1.2.1 Rijbewijs en de leervergunning

134. Hoofdstuk III van de Wegverkeerswet is getiteld *“Overtreding van de bepalingen betreffende het rijbewijs en de leervergunning”*. De artikelen 30, 31 en 32 Wegverkeerswet die hierin vervat liggen, zijn bepalingen die verband houden met het rijbewijs met elk een aparte affiniteit. Zowel de artikelen 30 als 31 Wegverkeerswet bevatten elk een eigen herhalingsregime. De ratio waarom de wetgever geen herhalingsregime heeft gekoppeld aan een inbreuk op artikel 32 Wegverkeerswet is onbekend.

135. Aanvankelijk voorzag louter artikel 31 Wegverkeerswet in een herhalingsregime. Dit betreft een herhalingsregime in de traditionele zin en houdt een verdubbeling van de straffen in, in geval van herhaling binnen de drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in

kracht van gewijsde is gegaan. Deze bepaling is quasi ongewijzigd gebleven sinds de invoering ervan. Door een wetswijziging in 2003¹⁴² is het niet langer mogelijk voor een inbreuk van artikel 31 Wegverkeerswet een gevangenisstraf op te leggen, waardoor de verdubbeling inzake herhaling enkel kan slaan op een geldboete.¹⁴³

136. Pas sedert de wetswijziging van 20 juli 2005 werd aan artikel 30 een paragraaf 4 ingevoerd waardoor voorzien werd in een eigen specifiek herhalingsregime, dat luidde: *“De straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen het jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan”*.¹⁴⁴ In de parlementaire voorbereiding werd de invoering gerechtvaardigd omwille van het feit dat reeds werd voorzien in een herhalingsregime in artikel 31 en logischerwijze dergelijk regime ook in artikel 30 moest worden ingevoerd.¹⁴⁵ Hieruit zou eventueel afgeleid kunnen worden dat het gebrek aan een herhalingsregime in artikel 32 Wegverkeerswet een anomalie is. Echter, het is ook mogelijk dat de wetgever het niet opportuun acht voor elke bepaling in de Wegverkeerswet een herhalingsregime in te voeren.

137. In 2014 heeft de wetgever aan paragraaf 4, artikel 30 Wegverkeerswet een kleine wijziging doorgevoerd met name door *“de straffen”* te vervangen door *“de gevangenisstraffen en geldboeten”*.¹⁴⁶ Recent werd met de wet van 6 maart 2018 paragraaf 4 als volgt vervangen: *“De gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld bij herhaling van de bepalingen van §1, §2 of §3, binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis met*

¹⁴² Art. 10 wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003, 8.989.

¹⁴³ S. VANDROMME, “Herhaling: bijzondere strafwetten” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

¹⁴⁴ Wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005, 34.718.

¹⁴⁵ Amendement (D. CAESAR) op het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/004, 15.

¹⁴⁶ Art. 2 wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

toepassing van een van deze bepalingen, dat in kracht van gewijsde is gegaan". De ratio voor deze laatste wijziging ligt in het gegeven dat de wetgever wilde beklemtonen dat gekruiste herhaling strafbaar is.¹⁴⁷

1.1.2.2 Vluchtmisdrijf

138. Een volgende indeling als belangrijke categorie van inbreuken betreft het vluchtmisdrijf. Vluchtmisdrijf is tot op heden nog steeds een actueel fenomeen. Verhoudingsgewijs gebeurden in 2018 meer ongevallen met vluchtmisdrijf dan tien jaar geleden. Volgens cijfers van Vias Institute zijn in 2017 ongeveer 4200 ongevallen gebeurd met doden of gewonden waarbij als verzwarende omstandigheid vluchtmisdrijf is gepleegd.¹⁴⁸

139. Wat betreft de herhaling van het vluchtmisdrijf dat strafbaar is gesteld in paragraaf 3, artikel 33 Wegverkeerswet, moet een onderscheid gemaakt worden naargelang het gaat om een vluchtmisdrijf met louter materiële schade dan wel om een vluchtmisdrijf met lichamelijk letsel of de dood tot gevolg, respectievelijk artikelen 33, §3, 1° en 2° Wegverkeerswet.¹⁴⁹

140. De eerste Wegverkeerswet van 1 augustus 1899 stelde vluchtmisdrijf niet strafbaar. Vanuit historisch perspectief is het duidelijk dat toen het verkeer niet dermate proporties aannam zoals op vandaag wel het geval is. Tevens werd het beginsel gehanteerd dat ook inzake verkeersmisdrijven werd gehanteerd: niemand is verplicht aan zijn veroordeling mee te werken.¹⁵⁰

141. Met de wet van 1 augustus 1924 werd vluchtmisdrijf strafbaar gesteld. De wetgever diende in te grijpen, aangezien de mobiliteit met motorvoertuigen toenam en die op zijn beurt meer aanleiding gaf tot verkeersongevallen. Het niet strafbaar stellen van vluchtmisdrijf leidde er immers toe dat schadelijders onvergoed bleven en

¹⁴⁷ Ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K2868/001, 21.

¹⁴⁸ X, "Verhoudingsgewijs steeds meer ongevallen met vluchtmisdrijf", *Vias Institute 2018*, <https://www.vias.be/nl/newsroom/verhoudingsgewijs-steeds-meer-ongevallen-met-vluchtmisdrijf/>, 1.

¹⁴⁹ Art. 33 Wegverkeerswet.

¹⁵⁰ R. POTE, *Vluchtmisdrijf*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 6.

onvoldoende of niet nauwkeurig kon worden overgegaan tot vaststellingen met betrekking tot het ongeval.¹⁵¹

142. Zoals reeds eerder vermeld in de randnummers 45 en 46 werd de wetgeving tot dan toe gebundeld in het gecoördineerd koninklijk besluit van 16 maart 1968. De eerste grote wijziging aan de strafbaarstelling van vluchtmisdrijf is er gekomen met de wet van 9 juni 1975.¹⁵² Echter, er is dan nog geen sprake van een specifiek herhalingsregime inzake vluchtmisdrijf. Ook met de wetswijziging van 18 juli 1990¹⁵³ werd louter de strafmaat opgetrokken, maar geen herhalingsregime ingevoerd.

143. Met de wetswijziging van 7 februari 2003 wordt paragraaf 2, artikel 33 Wegverkeerswet vervangen.¹⁵⁴ Sindsdien is er de mogelijkheid om naast de klassieke straffen van geldboete en of gevangenisstraf ook een verval van het recht tot sturen op te leggen. Het is dan echter nog steeds wachten op een specifiek herhalingsregime inzake vluchtmisdrijf. Dit impliceert niet dat herhaling inzake vluchtmisdrijf absoluut niet bestraft werd, aangezien het wel mogelijk was om in geval van herhaling een verval van het recht tot sturen op te leggen krachtens artikel 38, §1, 4° Wegverkeerswet.¹⁵⁵

144. Het is uiteindelijk wachten tot de wetgever met de wet 4 juni 2007 (inwerkingtreding 1 januari 2009)¹⁵⁶ een specifiek herhalingsregime invoert in de Wegverkeerswet inzake vluchtmisdrijf. Dit herhalingsregime is dus van relatief recente datum. Het is voor de indieners van het wetsvoorstel een anomalie dat voor een ernstig verkeersmisdrijf als vluchtmisdrijf geen specifiek herhalingsregime is voorzien in tegenstelling tot andere ernstige misdrijven zoals alcoholintoxicatie en

¹⁵¹ R. POTE, *Vluchtmisdrijf*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 6.

¹⁵² Wet 9 juni 1975 tot wijziging van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 21 juni 1975, 7.886.

¹⁵³ Wet 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 8 november 1990, 21.184.

¹⁵⁴ Art. 12, 2° Wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

¹⁵⁵ M. STERKENS, "Vluchtmisdrijf" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, 101-134.

¹⁵⁶ Wet 4 juni 2007 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer teneinde recidive voor vluchtmisdrijven strenger te bestraffen, *BS* 26 juli 2007, 40.008.

dronkenschap. Daarenboven was het de bedoeling om dergelijke hardleerse recidivisten te wijzen op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid.¹⁵⁷ In geval van herhaling inzake vluchtmisdrijf is het irrelevant of de eerdere veroordeling tot vluchtmisdrijf louter materieel was dan wel gewonden of doden tot gevolg had.

145. Met de wet van 9 maart 2014¹⁵⁸ werd paragraaf 3, 2° zoals ingevoerd in 2007 deels opgeheven met name het gedeelte van de bepaling die betrekking heeft op het verval van het recht tot sturen en de herstelexamens. Dit heeft te maken met de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet. Deze bevat een eigen recidiveregeling specifiek voor het rijverbod als verplichte bijkomende straf voor een reeks van wegverkeersmisdrijven met een verhoogd minimum en met de verplichte herstelexamens en onderzoeken.¹⁵⁹ Dit wordt verder besproken in de 198 tot en met 201.

146. De wet ter verbetering van de verkeersveiligheid van 6 maart 2018¹⁶⁰ ligt in de lijn van de idee van de wetgever inzake een strengere handhaving voor verkeersrecidivisten. Geopteerd werd om enkel de strafmaat voor de gevangenisstraf op te trekken in geval van herhaling zoals blijkt uit tabel 3. De ratio hiervoor was dat een gevangenisstraf een grotere impact kan hebben dan een opeenstapeling van boetes die misschien onbetaald blijven.¹⁶¹ De verhoging is er gekomen, omdat er bij vluchtmisdrijf ook vaak sprake is van recidive.¹⁶² Hoewel de

¹⁵⁷ Wetsvoorstel (D. CASAER *et al.*) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer ten einde recidive voor vluchtmisdrijven strenger te bestraffen, *Parl.St. Kamer* 2005-06, nr. 51K2177/001, 3.

¹⁵⁸ Wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014, 35.420.

¹⁵⁹ M. STERKENS, "Vluchtmisdrijf" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 55-112.

¹⁶⁰ Wet 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS* 15 maart 2018, 23.236.

¹⁶¹ M. STERKENS, "Vluchtmisdrijf" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 55-112; Ontwerp van wet (REGERING) ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St. Kamer* 2017-18, nr. 54K2868/001, 22.

¹⁶² M. STERKENS, "Vluchtmisdrijf" in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 55-112; Ontwerp van wet (REGERING) ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St. Kamer* 2017-18, nr. 54K2868/001, 22.

wetgever tot op heden een strenge repressiviteit uit naar de aanpak van recidiverende daders van vluchtmisdrijven is met de wet van 6 maart 2018 de eerste keer sinds de invoering van het eigen herhalingsregime dat het werkelijk tot een verhoging van de strafmaat komt.

Tabel 2 Evolutie strafmaten vluchtmisdrijf

Wetswijziging	Wettelijke bepaling	Gevangenisstraf	Geldboete (in euro)	Verval/ herstelexamens
2007	§3, 1°	1 maand-2 jaar	400-5000	Neen
	§3, 2°	1 maand-4 jaar	800-10.000	3 maand-5 jaar of voorgoed Herstelexamens en -onderzoeken
2014	§3, 1°	1 maand-2 jaar	400-5000	Neen
	§3, 2°	1 maand-4 jaar	800-10.000	Opgeheven
2018	§3, 1°	1 maand-4 jaar	400-5000	Neen
	§3, 2°	1 maand-8 jaar	800-10.000	Neen

147. Opvallend is dat, zoals in randnummer 81 werd besproken, dat in geval van verplichte herhaling, zoals blijkt uit de bewoordingen van paragraaf 3, artikel 33 Wegverkeerswet, zowel de minimum- als maximumstraf dient te worden opgetrokken. Toch heeft de wetgever er met de wetswijziging van 6 maart 2018 voor geopteerd enkel de maximumstraf van de gevangenisstraf op te trekken.

1.1.2.3 Alcoholintoxicatie en dronkenschap

148. Doorheen de jaren is duidelijk geworden dat voornamelijk recidivisten zich niet of nauwelijks laten beïnvloeden door het ruime en strenge straffenarsenaal waardoor de vooropgestelde wetgevende verstrenging niet het gewenste effect had. De toepassing van de “klassieke” strafrechtelijke sancties zou een te gering en kortstondig effect hebben op het recidivegedrag. Er is nood aan een efficiënt

strafbeleid waarin maatregelen voorzien zijn die als doel hebben het alcoholgebruik van deze personen terug te dringen of tussenkomsten om hen te doen inzien dat rijden en drinken niet samengaan.¹⁶³

149. Het misdrijf openbare dronkenschap is voor het eerst ingevoerd los van verkeerscontext met de wet van 16 augustus 1887. Sinds de besluitwet van 14 november 1939 werd aan de openbare dronkenschap de verzwarende omstandigheid van rijden onder invloed achter het stuur toegevoegd.¹⁶⁴ De bepaling omtrent openbare dronkenschap is door het gecoördineerd koninklijk besluit van 16 maart 1968 overgenomen in artikel 35.

150. Het rijden onder invloed van alcohol is een autonoom misdrijf sinds de wet van 15 april 1958 waarbij het hebben van meer dan 1,5 promille strafbaar was alsook een bloedproef verplicht was in geval van ongeval. Dit laatste werd verruimd sinds 1967 door de invoering van de ademtest en de verplichting van een bloedproef ook zonder dat een ongeval zich had voorgedaan. In 1968 wordt zowel de wet van 15 april 1958 als de wet van 11 juli 1967 opgenomen in het gecoördineerd koninklijk besluit.¹⁶⁵

151. De bovengrens van 1,5 promille werd verlaagd tot 0,8 promille met de wet van 9 juni 1975.¹⁶⁶ Sinds de wetswijziging van 18 juli 1990 werden twee categorieën ingevoerd met een ondergrens van 0,5-0,8 promille enerzijds en meer dan 0,8 promille anderzijds. Deze categorieën worden tot op vandaag gehanteerd met enkele verfijningen aangebracht voor aparte categorieën van bestuurders. Daarnaast voorzag de wetgever met de wet van 18 juli 1990 in een specifiek herhalingsregime in artikel 36 Wegverkeerswet zowel wat betreft rijden onder invloed van alcohol als dronkenschap. Dit herhalingsregime is sinds de invoering ervan quasi ongewijzigd gebleven.¹⁶⁷

¹⁶³ M. SCHEERS, "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", *T.Pol./JJ.Pol.* 2010, 5-9.

¹⁶⁴ R. POTE, *Rijden onder invloed*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 8.

¹⁶⁵ R. POTE, *Rijden onder invloed*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 8

¹⁶⁶ Art. 4 wet 9 juni 1975 tot wijziging van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 21 juni 1975.

¹⁶⁷ Art. 14-16 wet van 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 8 november 1990.

152. Opmerkelijk is dat herhaling enkel mogelijk was in 1990 voor de zwaarste categorie alcoholintoxicatie en of dronkenschap (artikel 36 Wegverkeerswet), maar niet voor de lichtste categorie alcoholintoxicatie. In de parlementaire voorbereiding wordt gewezen op het gegeven dat de afwezigheid van een herhaling in artikel 34, §1 een gebrek is.¹⁶⁸ Hier werd pas ruim twintig jaar later verandering in gebracht met de wetswijziging van 2 december 2011. Sinds 2011 voorziet de wet tevens een specifiek herhalingsregime voor de lichtste categorie van alcoholintoxicatie.¹⁶⁹ Dit herhalingsregime voor lichte categorie van alcoholintoxicatie werd niet toegevoegd aan artikel 36 Wegverkeerswet. De wetgever heeft geopteerd om een tweede lid aan artikel 34, §1 toe te voegen dat het herhalingsregime voor lichte alcoholintoxicatie bevat. Hoewel de parlementaire voorbereiding geen expliciete reden voor deze keuze aangeeft, zou een verklaarbare reden kunnen zijn dat de wetgever de strafmaten in artikel 36 Wegverkeerswet voor een herhaling van lichte alcoholintoxicatie te hoog vindt.

153. Onderstaande tabel 4 schetst de strafmaten van de herhalingsregimes van enerzijds artikel 34, §1, tweede lid en artikel 36 Wegverkeerswet. Ook wordt in in tegenstelling tot artikel 34, §1, tweede lid Wegverkeerswet, in artikel 36 Wegverkeerswet voorzien in een herhalingsregime na de tweede veroordeling. De gehanteerde strafmaten zijn ongewijzigd gebleven sinds de invoering.

Tabel 3 Strafmatten herhalingsregimes alcoholintoxicatie en dronkenschap

	Gevangenisstraf	Geldboete
Artikel 34, §1, tweede lid	Geen	50 – 1000 euro
Artikel 36	1 maand – 2 jaar	400 – 5000 euro

154. Tevens werd met de wet van 2011 het herhalingsregime in artikel 36 uitgebreid zodat werd voorzien in de herhaling voor soortgelijke misdrijven – in de literatuur “kruisbestuiving” genoemd – waardoor de dader zich in staat van herhaling

¹⁶⁸ Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *Parl.St.* Kamer 2010-11, nr. 53K0438/001, 3.

¹⁶⁹ Art. 9 wet 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *BS* 3 januari 2012.

bevindt indien de eerdere en recente veroordeling een inbreuk uitmaakt op artikel 34, §2, artikel 35 en of artikel 37bis Wegverkeerswet.¹⁷⁰ De toevoeging van artikel 37bis Wegverkeerswet volgt ook in het herhalingsregime van artikel 34, §1, tweede lid Wegverkeerswet, weliswaar pas recent in 2018.¹⁷¹

1.1.2.4 Psychotrope stoffen

155. Bij gebreke aan een wettelijke bepaling omtrent de strafbaarstelling van rijden onder invloed van psychotrope stoffen, werd dit strafbaar gesteld onder de noemer *“aan de dronkenschap soortgelijke staat onder meer ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen”* in het kader van artikel 35 Wegverkeerswet. De rechter had hierbij een grote appreciatiemarge, aangezien de wet noch de toestand noch de invloed ervan bepaalt op de strafrechtelijke aansprakelijkheid.¹⁷² De vraag rees of dergelijke bepaling wel voldoende is teneinde de drugsgerelateerde verkeerscriminaliteit aan te pakken.¹⁷³

156. Er bestaat geen twijfel over het feit dat het mogelijks veroorzaken van een verkeersongeval sterk geassocieerd is met de stoornis veroorzaakt door het gebruik van psychoactieve stoffen.¹⁷⁴ Naast het gebruik van cannabis is tevens het steeds groter wordende misbruik van benzodiazepines verontrustend.¹⁷⁵ Een onderzoek toont aan dat van de 1061 respondenten die positief testten op psychotrope stoffen maar liefst 243 (22,9%) recidivisten zijn.¹⁷⁶ Een recentere studie bevestigt dat er een hoge recidivegraad (40-50%) bestaat voor het rijden onder invloed van drugs en stelt

¹⁷⁰ Art. 9 wet van 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *BS* 3 januari 2012.

¹⁷¹ Art. 9 wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS* 15 maart 2018.

¹⁷² Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, Memorie van toelichting, *Parl.St.* Kamer 1998-99, nr. 49K1840/1, 7.

¹⁷³ Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, Memorie van toelichting, *Parl.St.* Kamer 1998-99, nr. 49K1840/1, 7.

¹⁷⁴ J.N. SCHERER, D. SILVELLO, V.L. VOLPATO, V.S. ROGLIO, L. FARA, F. ORNELL, L. VON DIEMEN, F.P. KESSLER, F. PECHANESKY, “Predictive factors associated with driving under the influence among Brazilian drug-using drivers”, *Accident Analysis & Prevention* 2019, 256-262.

¹⁷⁵ J. MØRLAND, “Driving under the Influence of Non-Alcohol Drugs”, *Forensic Science Review* 2000, 79-105.

¹⁷⁶ G. TASSONI, M. CIPPITELLI, D. MIRTELLA, R. FROLDI, F. OTTAVIANI, M. ZAMPI, M. CINGOLANI, “Driving under the effect of drugs: hair analysis in order to evaluate recidivism”, *Forensic Science International* 2016, 125-128.

dan ook dat een vroegtijdige interventie en behandeling efficiënter zouden kunnen zijn dan louter te bestraffen.¹⁷⁷

157. In 1999 werd het rijden onder invloed van psychotrope stoffen strafbaar gesteld in de Wegverkeerswet in een nieuw *Hoofdstuk Vbis*, daarbij werd ook voorzien in een herhalingsregime. Oorspronkelijk was enkel herhaling mogelijk indien zowel de eerdere veroordeling als de nieuwe inbreuk betrekking hadden op artikel 37bis, §1 Wegverkeerswet.¹⁷⁸ Alsook werd bij de parlementaire voorbereiding gewezen op het gegeven dat er expliciet werd voor geopteerd om af te zien van een herhalingsregeling in geval van een tweede veroordeling. De wetgever oordeelde dat in dergelijk geval vooral preventief en curatief moet opgetreden worden via alternatieve maatregelen en straffen alsook via de toepassing van artikel 38 Wegverkeerswet.¹⁷⁹

158. Het is niet het louter het besturen of begeleiden onder invloed van psychotrope stoffen dat strafbaar wordt gesteld door de wetgever, ook aanverwante inbreuken zoals het aanzetten of uitdagen tot het besturen van een voertuig of een rijdier of tot het begeleiden met het oog op de scholing (artikel 37bis, §1.2° Wegverkeerswet), een voertuig toevertrouwen om het te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijdier toevertrouwen (artikel 37bis, §1.3° Wegverkeerswet), het op een openbare plaats een voertuig of een rijdier besturen of een bestuurder begeleiden met het oog op de scholing gedurende de periode van het tijdelijk verbod (artikel 37bis, §1.4° Wegverkeerswet), zonder wettige reden en zich te onderwerpen aan de speekseltekst, de speekselanalyse of de bloedproef (artikel 37bis, §1.5° Wegverkeerswet) of het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan hij houder is niet afgegeven bij de oplegging van het tijdelijk verbod of het ingehouden voertuig of rijdier besturen (artikel 37bis, §1.6° Wegverkeerswet) worden strafbaar gesteld.

159. Zoals bij de meeste verkeersmisdrijven is door de wetgever naast een klassieke bestraffing met een geldboete of gevangenisstraf ook voorzien in het

¹⁷⁷ M. MARILLIER en A. VERSTRAETE, "Driving under the influence of drugs", *Wiley Interdisciplinary Reviews* 2019, 1-24.

¹⁷⁸ Art. 3 wet van 16 maart 1999 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 30 maart 1999.

¹⁷⁹ R. POTE, "Drugs in het verkeer", *T.A.V.W.* 1999, 20-23.

aflleggen van herstelexamens en een verval van het recht tot sturen. De bestraffing omtrent het verval van het recht tot sturen en het aflleggen van herstelexamens is vervat in afzonderlijke bepalingen in de Wegverkeerswet. De randnummers 190 tot en met 207 betreffen de bespreking van elk van deze straffen.

160. Met de wet van 7 februari 2003 heeft de wetgever beslist om het rijden onder invloed van psychotrope stoffen niet langer strafbaar te stellen met een gevangenisstraf. Echter, de bestraffing van het rijden onder invloed van drugs in geval van herhaling blijft de gevangenisstraf wel behouden.¹⁸⁰ Alsook moet naast de klassieke gevangenisstraf en of geldboete een verval van het recht tot sturen worden opgelegd van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of voorgoed.¹⁸¹ Dit laatste wordt opgeheven met de wet van 9 maart 2014 wegens de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet.¹⁸²

161. Met de wet van 20 juli 2005 werd door middel van een subamendement beoogd paragraaf 2, artikel 37bis Wegverkeerswet aan te passen zodat recidivisme even streng bestraft wordt, of het nu alcoholintoxicatie dan wel rijden onder invloed van drugs betreft. Dit was reeds de wil van de wetgever, maar deze heeft nagelaten het parallelisme tot in zijn uiterste consequenties door te trekken.¹⁸³ Wel werd in 2005 aan paragraaf 2, artikel 37bis Wegverkeerswet het volgende toegevoegd: *“in geval van een nieuwe herhaling binnen de drie jaar na de tweede veroordeling kunnen de hierboven bepaalde gevangenisstraffen en geldboetes worden verdubbeld”*. De ratio van de wetgever met deze bepaling is het parallelisme tussen enerzijds alcoholovertreding en anderzijds drugsovertreding totaal maken. Naar de

¹⁸⁰ Art. 17-18 wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

¹⁸¹ Art. 18 wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

¹⁸² Art. 8 wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

¹⁸³ Verslag over het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/010, 55.

effecten toe kan er geen onderscheid worden gemaakt tussen alcohol en drugs, en de wetgever heeft dit uiteindelijk zo gewild.¹⁸⁴

162. In 2011 opteert de wetgever ervoor om het herhalingsregime van paragraaf 2, artikel 37bis Wegverkeerswet uit te breiden. Vanaf dan is herhaling mogelijk voor soortgelijke misdrijven zoals bedoeld met een inbreuk op artikel 37bis, §1, artikel 34, §2 of artikel 35 Wegverkeerswet. Opnieuw moet worden opgemerkt dat artikel 34, §1, lichtste categorie van alcoholintoxicatie, niet wordt vermeld, terwijl in artikel 34, §1, tweede lid sedert 2018 wel het artikel 37bis, §1 werd opgenomen.¹⁸⁵

1.2 Wegcode

1.2.1 Algemeen

163. Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, hierna de Wegcode, bevat op zich geen herhalingsregimes. Dit betekent niet dat een dader zich voor inbreuken op de Wegcode niet in staat van herhaling zou kunnen bevinden. Artikel 29 Wegverkeerswet voorziet immers enerzijds in combinatie met het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer in de bestraffing en strafmaten in geval van inbreuken op de Wegcode en anderzijds in een herhalingsregime voor inbreuken op de Wegcode.

1.2.2 Wettelijke evolutie

164. Vanaf de wet van 1 augustus 1899 beschikte de verkeerswetgeving over een eigen herhalingsregime voor de overtredingen van de reglementen betreffende de politie op het wegverkeer. Bij de coördinatie door het koninklijk besluit van 16 maart

¹⁸⁴ Amendement (J. VAN DEN BERGH *et al.*) op het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/005, 9.

¹⁸⁵ Art. 10 wet van 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *BS 3 januari 2012*.

1968, de huidige Wegverkeerswet, kwam deze herhalingsregeling terecht in het artikel 29 Wegverkeerswet.¹⁸⁶

165. Een eerste wijziging van artikel 29 Wegverkeerswet gebeurde met de wet van 9 juni 1975. Deze wetswijziging voorzag in een onderscheid tussen gewone en zware overtredingen. Dit onderscheid werkte door in het herhalingsregime.¹⁸⁷ De wet van 7 februari 2003 bracht een zeer grondige wijziging mee van artikel 29 Wegverkeerswet waarbij de eigen herhalingsregeling enkel nog betrekking had op de zware overtredingen van de eerste, tweede en derde graad uit artikel 29, §1 en niet meer op de gewone overtredingen uit artikel 29, §2, eerste lid.¹⁸⁸ Dit principe bleef behouden tot wanneer de wet van 20 juli 2005 het artikel 29 Wegverkeerswet opnieuw grondig wijzigde en het thans vigerende bijzondere herhalingsregime uit artikel 29, §4 laatste lid invoerde.¹⁸⁹

1.2.3 Herhalingsregime

166. *“De geldboetes worden verdubbeld bij herhaling van een overtreding als bedoeld in paragraaf één of drie binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan”* luidt artikel 29, §4, in fine Wegverkeerswet.

167. Evenals in andere herhalingsregimes van de Wegverkeerswet is het hier ook zo dat een eigen herhalingsregime enkel de toepassing van het gemeenrechtelijk herhalingsregime uitsluit, wanneer voldaan is aan de specifieke voorwaarden van het bijzonder herhalingsregime.¹⁹⁰ Het herhalingsregime van artikel 29, §4, in fine Wegverkeerswet zal slechts toepassing kunnen vinden indien aan de klassieke voorwaarden is voldaan: enerzijds moet er sprake zijn van een vorig veroordelend

¹⁸⁶ P. ARNOU, “Herhaling (artikel 29 Wegverkeerswet)” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU, S. VAN OVERBEKE en S. VANDROMME (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2007, 1-12.

¹⁸⁷ Art. 1 wet 9 juni 1975 tot wijziging van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, BS 21 juni 1975.

¹⁸⁸ Art. 6 wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, BS 25 februari 2003.

¹⁸⁹ P. ARNOU, “Herhaling (artikel 29 Wegverkeerswet)” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU, S. VAN OVERBEKE en S. VANDROMME (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2007, 1-12.

¹⁹⁰ P. ARNOU, “Herhaling (artikel 29 Wegverkeerswet)” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU, S. VAN OVERBEKE en S. VANDROMME (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2007, 1-12.

vonnis dat in kracht van gewijsde is getreden en anderzijds van het feit dat de persoon een nieuwe inbreuk moet gepleegd hebben. Deze laatste voorwaarde dient verder uitgelegd te worden, aangezien het niet volstaat dat de nieuwe inbreuk gelijk welke inbreuk mag zijn. De nieuwe inbreuk moet een inbreuk zijn op de tweede, derde of vierde categorie van overtredingen of een snelheidsovertreding. Een inbreuk op de eerste categorie van overtredingen kan geen aanleiding geven tot toepassing van het herhalingsregime in artikel 29, §4, in fine Wegverkeerswet.

168. Wat de strafmaat betreft, voorziet het herhalingsregime in de klassieke verdubbeling. Aangezien enkel een geldboete kan worden opgelegd, kan ook enkel de geldboete verdubbeld worden in geval van herhaling.¹⁹¹ Uit de bewoordingen van artikel 29, §4, in fine Wegverkeerswet kan afgeleid worden dat het een verplichte herhaling betreft, dit impliceert dat zowel de minimum- als maximumstraf moet verdubbeld worden.

169. Naast de klassieke geldboete is het ook in geval van recidive met betrekking tot inbreuken op de Wegcode mogelijk dat de rechter een verval van het recht tot sturen oplegt, weliswaar niet op grond van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet, maar wel op grond van artikel 38, §1, 4° Wegverkeerswet. De duur van het rijverbod bedraagt ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar.¹⁹²

170. In tegenstelling tot vele andere herhalingsregimes in de Wegverkeerswet kan conform artikel 29, §4, eerste lid Wegverkeerswet wel toepassing gemaakt worden van verzachtende omstandigheden. Aangezien de herhaling hier leidt tot een verplichte strafverzwaring moet bijgevolg eerst de verdubbeling worden toegepast op de straffen en pas dan op het aldus bereikte resultaat de verzachtende omstandigheden worden toegepast, waarop de herhaling geen vat meer heeft.¹⁹³

171. Tot slot kunnen nog twee kanttekeningen gemaakt worden met betrekking tot het herhalingsregime in artikel 29, §4, derde lid Wegverkeerswet. Ten eerste is het

¹⁹¹ I. BRUGGEMAN, "Wet betreffende de politie over het wegverkeer. Artikel 28 t/m 29ter" in X, *Postal - Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2015, 15-46.

¹⁹² S. VANDROMME, "Herhaling: bijzondere strafwetten" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

¹⁹³ P. ARNOU, "Herhaling (artikel 29 Wegverkeerswet)" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU, S. VAN OVERBEKE en S. VANDROMME (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2007, 1-12.

opmerkelijk dat voor een snelheidsovertreding wel en voor een overtreding van de eerste graad niet is voorzien in een herhalingsregime, hoewel voor beide inbreuken de minimumstraf 10 euro bedraagt. Ten tweede is er in geval van artikel 29, §4, in fine Wegverkeerswet geen sprake van kruisbestuiving met andere bepalingen uit de Wegverkeerswet. De wetgever vindt dit niet noodzakelijk en lijkt anders aanleiding te geven tot een teveel aan herhalingen.

1.3 Verzekering, keuring en inschrijving

172. De inbreuken vermeldt in de Wegverkeerswet en Wegcode zijn persoonsgerelateerd. Hiermee wordt bedoeld dat de inbreuk door de persoon zelf gepleegd wordt. Daarnaast zijn er ook voertuiggerelateerde misdrijven die betrekking hebben op de verzekering, inschrijving en keuring van een voertuig. Deze bepalingen worden hieronder achtereenvolgens besproken.

173. De wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ook WAM genoemd, heeft een *Hoofdstuk V. Strafbepalingen, afdeling 2 Straffen*, maar voorziet niet in een eigen herhalingsregime.¹⁹⁴ Wel bepaalt artikel 28 uitdrukkelijk dat “*de bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, toepasselijk zijn op misdrijven bedoeld door deze wet*”.

174. Er kunnen drie grote inbreuken onderscheiden worden die betrekking hebben op het verzekeringsaspect van motorrijtuig. Ten eerste het gebrek aan verplichte verzekering (artikel 22 WAM). Dit artikel voorziet ook zelf in de strafmaat. En is ondertussen ook opgenomen in het herhalingsregime inzake het rijverbod van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet. Ten tweede het in het verkeer brengen van een motorrijtuig dat niet voorzien is van een verzekeringsbewijs (artikel 23 WAM). En ten derde het niet eerbiedigen van de voorschriften betreffende de inschrijving die worden georganiseerd in het kader van de controle van de verplichte verzekering (artikel 26 WAM). Deze laatste twee artikelen verwijzen wat betreft de strafmaat naar artikel 29, §2 Wegverkeerswet. Dit impliceert dat hiervoor geen herhalingsregime in de bijzondere strafwet is voorzien, aangezien het herhalingsregime in artikel 29, §4,

¹⁹⁴ Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989, 20.122.

in fine Wegverkeerswet niet van toepassing is voor eerstegraadsovertredingen (artikel 29, §2 Wegverkeerswet).

175. Vervolgens met betrekking tot de keuring van een voertuig is de wet van 21 juni 1985¹⁹⁵ en haar uitvoeringsbesluit, met name het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen¹⁹⁶, van belang. De bepalingen die strafbaar worden gesteld, worden vermeld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Echter, de strafmaat is terug te vinden in de wet van 21 juni 1985, meer bepaald in artikel 4.

176. In tegenstelling tot wat betreft inbreuken op verzekering en inschrijving van het motorrijtuig is voor een inbreuk inzake keuring van een motorrijtuig wel voorzien in een eigen herhalingsregime in de wet van 21 juni 1985. Dit herhalingsregime hanteert een andere formulering dan deze in de Wegverkeerswet: *“In geval van herhaling binnen twee jaar na een in kracht van gewijsde gegane veroordeling wegens dezelfde overtreding, mag de straf niet minder zijn dan het dubbel van de straf die vroeger wegens dezelfde overtreding is uitgesproken”*. Voornamelijk de herhalingstermijn van twee jaar is afwijkend ten opzichte van andere herhalingsregimes in het wegverkeerrecht. Daarnaast is er opnieuw een duidelijke wisselwerking tussen het algemeen en bijzonder strafrecht, aangezien artikel 4, §1, vijfde lid wet van 21 juni 1985 bepaalt dat de bepalingen omtrent deelneming en verzachtende omstandigheden uit boek I Strafwetboek van toepassing zijn.

177. Tot slot is nog de inschrijving van een voertuig van belang, dat geregeld wordt door het koninklijk besluit van 20 juli 2001¹⁹⁷ en concreet een uitvoeringsbesluit van de Wegverkeerswet is. Voor de strafmaat moet dan ook teruggegrepen worden naar artikel 29, §2 Wegverkeerswet met als gevolg dat voor dergelijke inbreuk geen staat van herhaling is voorzien.

¹⁹⁵ Wet 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 13 augustus 1985, 11.647.

¹⁹⁶ Koninklijk besluit 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 28 maart 1968, 3.263.

¹⁹⁷ Koninklijk besluit 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *BS* 8 augustus 2011, 27.022.

Hoofdstuk 2. Straffen

178. Het tweede hoofdstuk omtrent de straffen focust op de klassieke straffen zoals de geldboete en de gevangenisstraf, maar ook op het rijverbod, de immobilisering, het alcoholslot en de herstelexamens en –onderzoeken die kunnen, in sommigen gevallen moeten, opgelegd worden aan verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden. Over de impact van straftoemeting op recidivisme is al heel wat literatuur voorhanden. In dit hoofdstuk is het de bedoeling om onder meer de effectiviteit van straffen en of maatregelen inzake het terugdringen van recidive specifiek in het wegverkeer te bespreken.

2.1 Geldboete en gevangenisstraf

179. De geldboete en de gevangenisstraf zijn twee straffen die behoren tot het klassieke straffenarsenaal. Ook in het wegverkeerrecht worden deze straffen gehanteerd door de politierechters. De gevangenisstraf wordt als een ultimatum beschouwd. Echter, vaak gaan stemmen op dat de gevangenisstraf wel het ultieme middel kan zijn om hardleerse verkeersrecidivisten aan te pakken. Wetenschappelijk onderzoek oordeelt hier echter anders over.

180. Volgens een Amerikaans onderzoek heeft het opleggen van louter een gevangenisstraf geen effect op de recidive van rijders onder invloed, terwijl een alternatieve straf wel een gunstig effect op recidive heeft. Recidive kan vaak slechts aangepakt worden middels gedragsbeïnvloeding van de dader. Het louter opleggen van een eendimensionale straf zoals louter een gevangenisstraf of louter een hoge boete of alleen invordering van het rijbewijs heeft weinig impact op een potentiële toekomstige gedragsbeïnvloeding.¹⁹⁸

181. Het opleggen van een gevangenisstraf heeft een tweeledig doel: enerzijds het beschermen van de maatschappij en anderzijds het bestraffen van de dader. Het toemeten van een gevangenisstraf in een concreet geval voor een specifiek individu is geen sinecure, omdat de gevangenisstraf als zwaarste vorm van

¹⁹⁸ CH. GOLDENBELD, A.PH. VAN WIJK en J. MESKEN, *Sancties in het verkeer. Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*, Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2013, 35.

vrijheidsbeneming wordt beschouwd.¹⁹⁹ Dit wordt ook bevestigd door studies van Steunpunt Verkeersveiligheid.²⁰⁰

182. Gevangenisstraffen worden nauwelijks opgelegd voor verkeersmisdrijven. Daarom heeft de wetgever met de wetwijziging van 7 februari 2003 het toepassingsgebied voor het opleggen van een gevangenisstraf voor verkeersmisdrijven verkleind. Als gevolg van deze wijziging werd de bestraffing van verkeersmisdrijven als mild gezien, terwijl de wetgever de intentie had de bestraffing te verstrengen.²⁰¹

183. Een compensatie van de wetgever voor het verkleinen van het toepassingsgebied van de gevangenisstraf is de invoering van het verval van het recht tot sturen als bijkomende straf, waardoor tegelijkertijd een breder straffenarsenaal wordt gecreëerd.²⁰²

184. Over de effectiviteit van de duur van de strafmaat kan gediscussieerd worden. Enerzijds kan gesteld worden dat een lange straf niet effectief is voor relatief kleine misdrijven, anderzijds kan het wel een wake-upcall zijn. Lange gevangenisstraffen worden zelfs geassocieerd met een hoger risico op recidive. Studies voeren aan dat de gevangenisstraf bijvoorbeeld geen positief effect heeft op het reduceren van rijden onder invloed bij eerste en herhaalde overtredingen.²⁰³

185. In tegenstelling tot de gevangenisstraf die als ultimum remedium wordt beschouwd, is de geldboete een straf die zeer frequent wordt opgelegd bij verkeersmisdrijven. De geldboete wordt door de politierechter opgelegd voor elk verkeers(gerelateerd)misdrijf, behalve indien de beklaagde wordt vrijgesproken. De geldboete kan worden opgelegd aan zowel een natuurlijk persoon als aan een

¹⁹⁹ A. MONSIEURS, "De zwaarte van de straf volgens het Hof van Cassatie, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens", *Nullum crimen* 2008, 225-244.

²⁰⁰ K. VAN VLIERDEN, *Jongeren en alcohol in het verkeer. Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, 34-35.

²⁰¹ A. MONSIEURS, "De zwaarte van de straf volgens het Hof van Cassatie, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens", *Nullum crimen* 2008, 225-244.

²⁰² M. DANTINNE, "Chronique de criminologie. Délinquance routière: armes de choix ou choix des armes?", *Revue de Droit Pénal et de Criminologie* 2004, 330-360.

²⁰³ K. VAN VLIERDEN, *Jongeren en alcohol in het verkeer. Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, 26-28.

rechtspersoon. Daar de bevoegdheden van de politierechtbank uitgebreid zijn tot correctionele misdrijven bij verkeersmisdrijven, moet een onderscheid gemaakt worden tussen geldboeten voor politiestraffen (minder dan 25 euro) en criminele straffen (meer dan 25 euro).²⁰⁴

186. De wetgever voorziet zowel voor inbreuken op de Wegcode als inbreuken op de Wegverkeerswet in minimale en maximale geldboeten waartussen de rechter kan kiezen.

187. Zelfs voor een hardleerse verkeersrecidivist kan het veroordeeld worden tot louter een geldboete, hoewel dit weinig gedragsbeïnvloeding zal teweegbrengen, een zware straf zijn om verschillende redenen. Om te beginnen wordt in België het systeem van de opdecimen gehanteerd. Dit houdt in dat een opgelegde geldboete moet verhoogd worden met een factor 8. Daarnaast is er een wettelijke bepaling die inhoudt dat wanneer de politierechter een geldboete oplegt van meer dan 25 euro, de veroordeelde een bijdrage moet betalen aan het slachtofferhulpfonds. Deze bijdrage bedraagt 150 euro per tenlastelegging waarvoor de veroordeelde een geldboete van 25 euro of meer heeft opgelegd gekregen. Bovenop de geldboete en de bijdrage worden tevens nog administratieve-, gerechts- en dagvaardingskosten aangerekend. Hoewel deze kosten los staan van de opgelegde straf bij de straftoemeting worden deze kosten wel degelijk als een verzwarende van de straf beschouwd door de veroordeelde.

188. De effectiviteit van de opgelegde straf is afhankelijk van verschillende straftoemeterscriteria. Een studie toonde aan dat het opleggen van geldboetes effectief is. Echter, de effectiviteit kan sterk variëren afhankelijk van de ernst van de overtreding, het strafregister en de financiële toestand van de beklaagde.²⁰⁵ Een andere studie toonde aan dat een verhoging van de straffen met betrekking tot snelheidsoverschrijding een specifiek afschrikkend effect veroorzaakt had. Er werd vastgesteld dat er minder recidive was en daders die recidiveerden minder frequent snelheidsovertredingen begingen.²⁰⁶

²⁰⁴ V. DE WULF, "Les sanctions en droit de la circulation routière", *Forum de l'assurance* 2012, 181-193.

²⁰⁵ L.C. WIGNY, "Droit pénal et circulation routière", *Déviance et société* 1984, 115-122.

²⁰⁶ B. WATSON, V. SISKIND, J. FLEITER en A. WATSON, *Different approaches to measuring specific deterrence: some examples from speeding offender management*. Paper presented

189. Uit een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid blijkt dat studenten (vaak jonge bestuurders) een gevangenisstraf en een verval van het recht tot sturen of inbeslagname van het voertuig de meest afschrikwekkende straffen vinden. Een geldboete komt pas op de tweede plaats. Probatie als strafuitvoeringsmodaliteit, waaronder het volgen van opgelegde cursussen, wordt door de jongeren als het minst afschrikwekkend beschouwd.²⁰⁷

2.2 Verval van het recht tot sturen

2.2.1 Algemeen

190. Het verval van het recht tot sturen is de belangrijkste bijkomende straf in het wegverkeerrecht. Met betrekking tot het verval van het recht tot sturen moet een dubbel onderscheid gemaakt worden. Enerzijds moet een onderscheid gemaakt worden tussen het verval van het recht tot sturen als straf²⁰⁸ en anderzijds het verval uitgesproken wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid als veiligheidsmaatregel.²⁰⁹ Daarnaast kan het verval van het recht tot sturen als straf ofwel facultatief zijn ofwel verplicht. In het kader van verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden, betreft het meestal een verplicht verval van het recht tot sturen.

191. Tevens heeft de wetgever voorzien in een herhalingsregime in de Wegverkeerswet in geval van sturen spijs verval.²¹⁰ Dit herhalingsregime werd ingevoerd met de wetswijziging van 18 juli 2012, terwijl de strafbaarstelling van het sturen spijs verval reeds werd ingevoerd in 1976.²¹¹ Met de wetswijziging van 9 maart 2014 wordt louter een terminologische verduidelijking aangebracht : “de straffen” werd vervangen door “de gevangenisstraffen en geldboeten”.²¹² Concreet

at the Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Canberra, 2010, 7-8.

²⁰⁷ K. VAN VLIERDEN, *Jongeren en alcohol in het verkeer. Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, 36-37.

²⁰⁸ Art. 39-41 Wegverkeerswet.

²⁰⁹ Art. 42 e.v. Wegverkeerswet.

²¹⁰ Art. 48, lid 2 Wegverkeerswet.

²¹¹ Art. 2 wet 18 juli 2012 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft het rijden spijs het verval van het recht tot sturen, *BS* 12 februari 2013.

²¹² Art. 12 wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de

bedragen de strafmaten in geval van herhaling voor het sturen spijs verval een gevangenisstraf van 1 maand tot 4 jaar en of met een geldboete van 1000 euro tot 4000 euro alsook met het verval van het recht tot sturen voor een duur van ten minste drie maanden en te hoogste vijf jaar of levenslang. Voor de wetswijziging van 9 maart 2014 bedroeg de maximale gevangenisstraf in staat van herhaling 2 jaar.

192. Een verval van het recht tot sturen zou op lange termijn enkel effect hebben als het gecombineerd wordt met educatieve, rehabilitatie- en ondersteunende maatregelen en medische en psychologische behandeling. Een van deze maatregelen ligt vervat in artikel 38 Wegverkeerswet: de herstelexamens. Een andere mogelijkheid is het volgen van een sensibilisatiecursus. Het recidivecijfer zou 30% tot 50% lager liggen bij personen die en dergelijke cursus bijwoonden.²¹³

193. De onderzoeken die gebeuren in het kader van artikel 42 Wegverkeerswet moeten onderscheiden worden van de herstelexamens in het kader van artikel 38 Wegverkeerswet. De medico-legale expertise, zoals bepaald in artikel 42 Wegverkeerswet, moet uitgevoerd worden door een wetsgeneesheer. Dit onderzoek bestaat uit een anamnese, klinisch en medisch onderzoek. Het medisch onderzoek bestaat uit de afname van een bloed- en urinestaal en in bepaalde gevallen een haarstaal.

194. Het verval van het recht tot sturen als straf moet daarnaast tevens onderscheiden worden van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.²¹⁴ De onmiddellijke intrekking wordt bevolen door het Openbaar Ministerie en is dus in tegenstelling tot het verval van het recht tot sturen geen rechterlijke uitspraak, hoewel beide een rijverbod inhouden. Echter, er is wel een verband tussen beide omdat de periode van de onmiddellijke intrekking doorgaans in mindering wordt gebracht met de periode van het verval van het recht tot sturen opgelegd door de rechter.

opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

²¹³ M. SCHEERS, "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", *T.Pol./JJ.Pol.* 2010, 5-9.

²¹⁴ Art. 55 Wegverkeerswet.

195. De wetgever heeft in artikel 38 Wegverkeerswet inzake het verval van het recht tot sturen als bijkomende straf en later met de invoering van de herstelonderzoeken twee bepalingen gewijd aan herhaling: enerzijds artikel 38, §1, 4° en anderzijds artikel 38, §6 Wegverkeerswet.

2.2.2 Verval van het recht tot sturen bij herhaling

196. Artikel 38, §1, 4° Wegverkeerswet bepaalt *“De rechter kan het verval van het recht tot besturen van een motorvoertuig uitspreken indien hij veroordeelt wegens enige overtreding van deze wet en van de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen drie jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld”*. Hoewel het een facultatief verval betreft, kan de rechter dit verval ook opleggen zelfs indien bij de vorige veroordelingen geen verval werd uitgesproken. Daarnaast is het toepassingsgebied ruim, aangezien het om gelijk welke overtreding mag gaan die bepaald is in de Wegverkeerswet of haar uitvoeringsbesluiten. Dit impliceert tevens dat ook voor een overtreding waar niet expliciet een mogelijkheid tot verval is bepaald door de wetgever, zoals in geval van een eerstegraadsovertreding, de dader in staat van herhaling toch een verval kan opgelegd krijgen.²¹⁵

197. Hoewel de vervallenverklaring in geval van artikel 38, §1, 4° Wegverkeerswet kan variëren tussen acht dagen en vijf jaar is sinds de wetswijziging van 9 maart 2014 een zwaardere veroordeling tot vervallenverklaring, met name een verval van meer dan vijf jaar of levenslang, mogelijk.²¹⁶ De bepaling omtrent het herstel dat afhankelijk gemaakt wordt van het slagen in onderzoeken en of examens is op deze bepaling niet van toepassing.

2.2.3 Zwaardere verval van het recht tot sturen bij herhaling

198. Met de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet was het de bedoeling recidive repressiever te kunnen aanpakken door middel van een zwaardere

²¹⁵ I. BRUGGEMAN, “Wet betreffende de politie over het wegverkeer. Artikel 38 t/m 41” in X, *Postal - Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2015, 115-183.

²¹⁶ Art. 9 wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

verplicht verval na een eerdere veroordeling. Dit werd gerealiseerd door het invoeren van kruisbestuivingsmisdrijven wat impliceert dat herhaling niet op eenzelfde inbreuk moet slaan. Deze misdrijven bestaan uit bepaalde overtredingen op de Wegcode, overtredingen inzake het rijbewijs, sturen spijs onmiddellijke intrekking, vluchtmisdrijf, alcoholgerelateerde inbreuken en dronkenschap, drugsgerelateerde inbreuken, verval van het recht tot sturen, niet voldaan aan herstelonderzoeken en of -examens en tegenwerpen van vaststellingen. Critici hebben bij de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet geopperd dat onterecht enkele misdrijven niet werden opgenomen in de lijst, zoals het onverzekerd rijden en het miskennen van het alcoholslot.²¹⁷ Ondertussen is dit gedeeltelijk rechtgezet met de wetswijziging van 6 maart 2018 door het onverzekerd rijden als toonvoorbeeld van recidive (artikel 22 WAM) op te nemen in de lijst.²¹⁸ De vraag of deze lijst in zijn huidige vorm op punt staat, kan in twijfel getrokken worden. Echter, het zou niet wenselijk zijn de toepassing op termijn uit te breiden tot alle verkeersgerelateerde misdrijven.

199. Met de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet rezen enkele interpretatieproblemen. Uit de bewoordingen van het oorspronkelijke artikel 38, §6 Wegverkeerswet bleek dat meer dan één eerdere veroordeling niet noodzakelijk was om toepassing te kunnen maken van de twee- of dervoudige recidive. Het gehanteerde criterium was het aantal nieuwe overtredingen zonder dat deze noodzakelijkerwijze voorafgaandelijk hebben geresulteerd in een rechterlijke uitspraak.²¹⁹ Omdat geopperd werd dat het criterium van het louter begaan van een nieuw verkeersmisdrijf onvoldoende is, heeft de wetgever in 2018 het criterium gewijzigd naar het aantal definitief voorafgaande veroordelingen.²²⁰ Deze wijziging heeft in de praktijk geleid tot twee belangrijke gevolgen. Een eerste gevolg is dat minder snel toepassing gemaakt wordt van twee- en dervoudige recidive. Een tweede gevolg is dat door de wijziging de straftoemeting verzaamd is, doch werd

²¹⁷ I. BRUGGEMAN, "Wet betreffende de politie over het wegverkeer. Artikel 38 t/m 41" in X, *Postal - Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2015, 115-183.

²¹⁸ Ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K2868/001, 24.

²¹⁹ L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016, 4-24.

²²⁰ L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016, 4-24.

“ter compensatie” een tempering ingevoerd waarbij het mogelijk was voor de bevoegde rechter het verplichte minimumverval verdeeld kon worden over verschillende tenlasteleggingen.²²¹

200. Vervolgens werd gediscussieerd over de gehanteerde term “overtredingen” in §6, artikel 38 Wegverkeerswet. Het Hof van Cassatie heeft zich hierover uitgesproken en heeft gesteld dat de term “overtredingen” niet dient gebruikt te worden in de betekenis van artikel 1, derde lid Strafwetboek “*het misdrijf, naar de wetten strafbaar met een politiestraf, is een overtreding*”, maar wel als term om de in paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet vermelde overtredingen aan te duiden.²²² In ditzelfde arrest heeft het Hof van Cassatie geoordeeld dat de bewezenverklaring van de nieuw gepleegde verkeersmisdrijven niet voorafgaandelijk vereist is met een in kracht van gewijsde getreden beslissing.²²³

201. Daarnaast werd de vraag opgeworpen voor het Grondwettelijk Hof of het gelijkheidsbeginsel werd geschonden door personen die zich in een verschillende situatie bevinden bij toepassing van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet ten aanzien van de eerste strafmaat, op dezelfde wijze te behandelen bij recidive. Het Grondwettelijk Hof beantwoordde deze vraag negatief, aangezien paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet ertoe strekt ten aanzien van bepaalde overtredingen in een strengere bestraffing te voorzien in geval van herhaling met het oog op het waarborgen van de verkeersveiligheid. Ten opzichte van dat doel is enkel de aard van de eerst begane overtreding relevant en niet de aard van de straf die aan een overtreder naar aanleiding van een eerste inbreuk kan worden opgelegd.²²⁴

2.3 Herstelexamens en -onderzoeken

202. De mogelijkheid tot het opleggen van examens en -onderzoeken zodat de veroordeelde het opgelegde verval van het recht tot sturen kan herstellen bestaat al geruime tijd in de verkeerswetgeving. Deze herstelexamens en -onderzoeken zijn een modaliteit die het verval van het recht tot sturen verzwaren. Toch was er enige twijfel over de juridische kwalificatie van deze herstelonderzoeken en -examens. Het

²²¹ Cass. 3 mei 2016, P.16.0349.N/1.

²²² Cass. 27 september 2016, P.16.0556.N.

²²³ L. BREWAEYS, “Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II”, *VAV-CRA* 2016, 4-24; Cass. 27 september 2016, P.16.0556.N.

²²⁴ GwH 27 april 2017, nr. 2017/051.

zou eerder een straf zijn gelet op het verplichtend karakter en het gebrek aan toetsing door de rechter. Het Grondwettelijk Hof alsook het Hof van Cassatie sloten zich niet aan bij deze argumentatie en volgde de stelling dat dergelijke onderzoeken en examens als beveiligingsmaatregel dienden gekwalificeerd te worden. Dergelijke kwalificatie heeft onder meer impact op de verjaring van de straf.²²⁵

203. Sinds de wetswijziging van 9 juli 1976 heeft de rechter de mogelijkheid om op basis van artikel 38, §3 Wegverkeerswet een aantal onderzoeken en examens op te leggen voor gelijk welke overtreding, indien een verval van het recht tot sturen werd opgelegd.²²⁶ Hoewel in paragraaf 3, artikel 38 Wegverkeerswet het opleggen van dergelijke herstelexamens en of -onderzoeken louter facultatief was, waarbij de rechter voor alle overtredingen één of meerdere proeven kon opleggen, voorzag de wetgever in bepaalde gevallen ook in een expliciete verplichting.

204. Enerzijds was er een verplichting van twee proeven met name de geneeskundige en psychologische proeven, indien sprake was van een lichaamsgebrek. Dit artikel 38, §4 Wegverkeerswet werd ingevoerd met de wet van 16 maart 1999, dezelfde wet die ook artikel 37bis Wegverkeerswet heeft ingevoerd, met name de strafbaarstelling van rijden onder invloed van psychotrope stoffen. Deze bepaling werd opgeheven met de wet van 6 maart 2018, omdat dit reeds geregeld wordt via artikel 42 en volgende Wegverkeerswet.²²⁷ Anderzijds was er een verplichting van praktische en theoretische proeven voor bestuurders die minder dan twee jaar houder van een rijbewijs zijn (artikel 38, §5 Wegverkeerswet). Tevens is het opleggen van de vier examens en onderzoeken verplicht in geval een welbepaalde overtreding, zoals opgesomd in paragraaf 2, artikel 38 Wegverkeerswet, die gepaard gaat met doden of zwaargewonden (artikel 419-420 Strafwetboek).²²⁸

²²⁵ D. CHICHOYAN, “Au carrefour des interprétations – L’article 38, §6 enfin balisé par la Cour de cassation”, *T.Pol.* 2016, 87-92; L. BREWAEYS, “De wet van 9 maart 2014: belangrijke wijzigingen in de verkeerswetgeving”, *VAV-CRA* 2014, 4-14; *GwH* 15 juni 2017, nr. 2017/76; *Cass.* 27 april 2016, P.15.1468.

²²⁶ Wet 9 juli 1976 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 27 november 1976, 15.093.

²²⁷ Ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K2868/001, 24.

²²⁸ Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op het bestrijden van recidive gedrag in het verkeer, *Parl.St.* Kamer 2007-08, nr. 52K0908/001, 4-5.

205. De wetgever voorziet sinds de wetswijziging van 9 maart 2014, in werking getreden op 1 januari 2015, in paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet in het opleggen van de vier verplichte proeven en drie, zes of negen maanden rijverbod. Het herstel van het verval van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het slagen van herstelonderzoeken en -examens.²²⁹

206. Deze verruiming is een belangrijke begeleidende veiligheidsmaatregel en geen straf. De wetgever heeft getracht met deze invoering maatregelen te nemen die een impact hebben op lange termijn om zo het aantal verkeersdoden verder te doen dalen en met name de herhaling bij overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer strenger heeft willen bestraffen.²³⁰ Echter, om recidivisten doeltreffend te kunnen aanpakken via herstelonderzoeken en -maatregelen is ook een positieve gedragsverandering en motivatie bij de kandidaat van fundamenteel belang. Daarnaast is een heikelpunt dat de herstelonderzoeken pas veel later plaatsvinden dan het moment waarop de inbreuk is gepleegd. Een vroegere interventie van herstelonderzoeken en -examens zou de risico's op recidive sterk kunnen verminderen.²³¹

207. Met betrekking tot de herstelexamens- en onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het herstel van het verval van het recht tot sturen afhankelijk wordt gemaakt in het slagen van deze examens en onderzoeken een strenge maatregel is, maar wel degelijk in het kader van verkeersrecidive vruchten kan afwerpen. Daartegenover staat wel dat de rechter niet langer een volledige discretionaire

²²⁹ Art. 9 wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

²³⁰ Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53K2880/001, 3.

²³¹ G. OST, U. MEESMAN, F. SLOOTMANS en A. POLL, "Medisch/psychologisch onderzoek bij verval van het recht tot sturen. Belgische procedure vergeleken met voorbeelden uit andere landen" in X, *Verkeersrecht*, Brussel, Larcier, 2014, 109-136.

bevoegdheid heeft om te oordelen over de opportuniteit van het al dan niet opleggen van bepaalde herstelonderzoek en -examens.²³² Doch heeft het Grondwettelijk Hof eerder al aanvaard dat de beoordelingsvrijheid van de rechter soms ingeperkt mag worden.²³³

2.4 Alcoholslot

208. Internationaal wordt de maatregel van het alcoholslot als veelbelovend gezien. Het recidivepercentage bij bestuurders met een alcoholslot ligt 65% tot 90% lager dan bij bestuurders van wie het rijbewijs werd ingetrokken naar aanleiding van een verval van het recht tot sturen.²³⁴ Ook ervaringen in de Verenigde Staten en Canada hebben uitgewezen dat het verplichten van alcoholsloten de alcoholrecidive fors doet dalen, zelfs tot 95% tijdens de gebruikperiode. Ook een Europese studie omtrent het gebruik van het alcoholslot in verschillende types van motorvoertuigen komt tot zeer positieve conclusies.²³⁵

209. Sinds 2009 werd in de Wegverkeerswet artikel 37/1 ingevoegd²³⁶, gewijzigd in 2014 en 2018, dat de rechter de mogelijkheid geeft een alcoholslot op te leggen. De mogelijkheid tot het opleggen van het alcoholslot is tot nog toe sinds de invoering in 2009 relatief beperkt gebleven in verkeers(gerelateerde)misdrijven.

210. Met de wet van 6 maart 2018 werd een belangrijke wijziging aangebracht inzake alcoholrecidive, althans voor de zwaarste categorie alcoholintoxicatie en dronkenschap. Aanvankelijk startte paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet met de woorden “*behoudens in geval van artikel 37/1, eerste lid*” wat impliceerde dat de rechter geen verplicht verval van het recht tot sturen kon opleggen, indien hij een alcoholslot oplegde.²³⁷ Nu deze woorden gesneuveld zijn in de wet houdt dit in dat

²³² L. BREWAEYS, “Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II”, *VAV-CRA* 2016, 4-24.

²³³ Arbitragehof 18 april 2007, nr. 57/2007.

²³⁴ M. SCHEERS, “Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?”, *T.Pol./JJ.Pol.* 2010, 5-9.

²³⁵ Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op het bestrijden van recidive gedrag in het verkeer, *Parl.St.* Kamer 2007-08, nr. 52K0908/001, 5.

²³⁶ Art. 2 wet 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat het invoeren van het alcoholslot betreft, *BS* 15 september 2009.

²³⁷ Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting,

de rechter verplicht de artikelen 37/1 en §6, artikel 38 Wegverkeerswet cumulatief dient toe te passen. Voor de alcoholrecidivist impliceert dit een rijverbod van minimaal drie maanden, het slagen en ondergaan van de vier examens en onderzoeken en nadien een alcoholslot van één jaar.²³⁸ Tevens heeft de wetgever de verstrenging voor alcoholrecidive nog aangescherpt door te stellen dat wanneer het een alcoholconcentratie van ten minste 1,2 promille betreft, een alcoholslot verplicht dient op te leggen voor minstens één jaar. Het verplichtend karakter van het alcoholslot is gekomen na de vaststelling dat van de bepalingen omtrent het alcoholslot sedert de invoering ervan nauwelijks gebruik gemaakt werd.

Onderstaande tabel 5 geeft een schematisch overzicht van de situatie sinds wetswijziging van 6 maart 2018 van de toepassing van artikel 37/1 Wegverkeerswet.

Tabel 4 Schematisch overzicht van de toepassingsvoorwaarden inzake het opleggen van alcoholslot

Art. 37/1, §1		Duur	Uitzondering	Toepassingsgebied	
1^{ste} lid	Facultatief verval beperken tot motorrijtuigen met alcoholslot	1-3 jaar	Definitief verval	artikel 34 §2, 35, 36	-----
			Artikel 42		
2^e lid	Verplicht alcoholslot	1-3 jaar	Mits motivering	artikel 34 §2	1,8 promille
3^e lid	Verplicht alcoholslot	1-3 jaar	Neen	artikel 36	1,2 promille

211. Om controle mogelijk te maken heeft de wetgever ervoor geopteerd om tevens het besturen zonder alcoholslot indien daarvoor veroordeeld of zonder de

het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53K2880/001, 4.

²³⁸ L. BREWAEYS, "Wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid", *VAV-CRA* 2018, 4-12.

voorwaarden van het omkaderingsprogramma na te leven, te bestraffen (artikel 37/1, §4 Wegverkeerswet).

2.5 Verbeurdverklaring en immobilisering

212. De verbeurdverklaring en immobilisering worden in de Wegverkeerswet geregeld in de artikelen 50-54bis onder *Titel IV: Strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen, Hoofdstuk VII Immobilisering en verbeurdverklaring van voertuigen*. Deze uiteenzetting wordt beperkt gehouden tot het opleggen van de immobilisering en verbeurdverklaring als een bijkomende straf. Want zowel de immobilisering als de verbeurdverklaring kunnen diverse rechtskarakters hebben: hetzij dienend als bijkomende straf, hetzij als veiligheidsmaatregel die door het Openbaar Ministerie kan worden opgelegd, hetzij als vorm van schadevergoeding of kunnen een gemengd karakter hebben.²³⁹

213. De wettelijke bepalingen omtrent de verbeurdverklaring en immobilisering zijn geruime tijd onveranderd gebleven. Zowel de immobilisering als de verbeurdverklaring zijn steeds facultatief.²⁴⁰ Daarnaast diende voldaan te zijn aan grosso modo twee voorwaarden: een eerste voorwaarde had betrekking op de eigendomsvereiste. Een tweede voorwaarde is gekoppeld aan de oplegging van het verval van het recht tot sturen. Recentelijk heeft de wetgever met de wet van 2 september 2018²⁴¹ gesleuteld aan de toepassingsvoorwaarden inzake de verbeurdverklaring en immobilisering. Het doel hiervan betreft van deze bijkomende straffen een doeltreffend instrument te maken en hardleerse chauffeurs te treffen in hun mobiliteit.²⁴²

214. Zowel wat betreft de immobilisering en de verbeurdverklaring wordt de zinsnede “*voor zover het voertuig eigendom is van de dader*” geschrapt, alsook wordt in geval van immobilisering de vereiste dat “*het voertuig uitsluitend te zijner*

²³⁹ P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer, 1999, 340-341.

²⁴⁰ L. BREWAEYS, “Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II”, *VAV-CRA* 2016, 4-24.

²⁴¹ Wet 2 september 2018 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *BS* 2 oktober 2018, 73.776.

²⁴² Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH) tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 54K1820/001, 3.

beschikking staat”, wat reeds een afwijking op de eigendomsvereiste impliceerde, geschrapt. Het oorspronkelijk wetsvoorstel opteerde dan ook duidelijk voor een totale afschaffing van de eigendomsvereiste om het toepassingsgebied aanzienlijk te verruimen.²⁴³

215. Het Grondwettelijk Hof heeft in een eerder arrest reeds gesteld dat de eigendomsvereiste bij bijzondere verbeurdverklaring niet kan verlaten worden en heeft gesteld dat *“het niet vereisen van de eigendomsvereiste zou op onevenredige wijze afbreuk doen aan de rechten ter goeder trouw, in zoverre dit het mogelijk maakt dat zaken die toebehoren aan derden te goeder trouw die niet bij het misdrijf zijn betrokken worden verbeurdverklaard, en er niet voorzien is in de teruggave van de verbeurdverklaarde zaken aan de personen teneinde zich over de eventuele verbeurdverklaring te kunnen uitspreken”*.²⁴⁴

216. Om die reden werd het wetsvoorstel bijgesteld en werd zowel voor de immobilisering als de verbeurdverklaring telkens een tweede lid ingevoerd dat stelt: *“Indien het voertuig geen eigendom is van de dader van het misdrijf, kan de rechter de immobilisering van het voertuig slechts bevelen indien de eigenaar van het voertuig veroordeeld wordt voor een overtreding als bedoeld in de artikelen 32, 37,2°, 37bis, §1, 3°, of 49”*.²⁴⁵ Sinds de wetswijziging moet duidelijk een onderscheid gemaakt worden tussen twee hypothesen. In de eerste hypothese is de dader tevens de eigenaar van het voertuig. In dat geval kan in alle gevallen waar een verval van het recht tot sturen werd opgelegd – in geval van verbeurdverklaring voor minimaal drie maanden en in geval van immobilisering een tijdelijk verval – een verbeurdverklaring dan wel een immobilisering worden uitgesproken.²⁴⁶ In de tweede hypothese is de dader niet de eigenaar van het voertuig. In dat geval dient het Openbaar Minister te onderzoeken of de eigenaar van het voertuig te goeder trouw was. Dit impliceert dat het Openbaar Ministerie dient aan te tonen dat de eigenaar

²⁴³ Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH) tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 54K1820/001, 4.

²⁴⁴ Amendement (J. VAN DEN BERGH *et al.*) op het voorstel van wet tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K1820/004, 5; GwH 3 april 2014, nr. 2014/65.

²⁴⁵ Art. 50, §1, tweede lid en §2, tweede lid Wegverkeerswet.

²⁴⁶ Art. 50, §1, eerste lid en §2, eerste lid Wegverkeerswet.

van het voertuig op de hoogte was dat de bestuurder reed zonder rijbewijs (artikel 32 Wegverkeerswet), tijdens verval (artikel 49 Wegverkeerswet) of onder invloed van alcohol of drugs (artikelen 37, 2° en 37bis, §1, 3° Wegverkeerswet). Zo ja, wordt de eigenaar van het voertuig gedagvaard samen met de overtreder-bestuurder. Slechts indien beide daders worden veroordeeld, kan de verbeurdverklaring of immobilisering van het voertuig worden uitgesproken. Deze bepaling sluit naadloos aan bij het Grondwettelijk Hof zoals uiteengezet in randnummer 215. In de parlementaire voorbereiding wordt gesteld dat hierdoor de omgeving van verkeerscriminelen geresponsabiliseerd wordt.²⁴⁷ Hoewel een aanzienlijke verruiming van het toepassingsgebied werd beoogd, lijkt het zo te zijn dat door de invoering van bovenstaande beperking in de praktijk niet evident hiervan gebruik te kunnen maken.

217. Tot voor de inwerkingtreding van de wet van 2 september 2018 kon de rechter slechts een verbeurdverklaring opleggen wanneer het opgelegde verval van het recht tot sturen definitief is of minstens zes maanden bedraagt.²⁴⁸ Sinds de inwerkingtreding van deze wet zal het mogelijk zijn voor de rechter in meer gevallen een verbeurdverklaring op te leggen, aangezien het opleggen van een verbeurdverklaring reeds mogelijk is vanaf een verval van het recht tot sturen van minstens drie maanden. Wat betreft de immobilisering is de duur beperkt tot maximaal de duur van het tijdelijk verval van het recht tot sturen.²⁴⁹

218. Daarnaast heeft de wetgever met de wet van 2 september 2018 artikel 51 Wegverkeerswet opgeheven.²⁵⁰ Dit artikel bevatte een opsomming van specifieke overtredingen die ook konden leiden tot immobilisering of verbeurdverklaring. Echter, deze lijst is overbodig, aangezien op basis van artikel 50 Wegverkeerswet ook voor

²⁴⁷ Amendement (J. VAN DEN BERGH *et al.*) op het voorstel van wet tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer, 2017-18, nr. 54K1820/004, 5.

²⁴⁸ Art. 3 wet 2 september 2018 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *BS* 2 oktober 2018.

²⁴⁹ L. BREWAEYS, "Wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid", *VAV-CRA* 2018, 4-12.

²⁵⁰ Art. 4 wet 2 september 2018 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *BS* 2 oktober 2018.

andere overtredingen dan deze opgesomd in artikel 51 Wegverkeerswet een immobilisering of verbeurdverklaring kan worden uitgesproken.²⁵¹

219. Over de impact van een verbeurdverklaring op recidivisten of herhalers in het verkeer bestaan weinig tot geen studies. Dit is wellicht te verklaren door het feit dat in verkeerszaken in het algemeen nauwelijks de verbeurdverklaring of immobilisering als bijkomende straf wordt opgelegd, aangezien het een loutere mogelijkheid betreft voor de rechter. Dit zal ook blijken uit de analyse van het empirisch onderzoek in het vierde deel van deze masterproef. In Frankrijk werd wel een wetsontwerp ingediend om de sanctie van de verbeurdverklaring verplicht te maken voor recidivisten inzake rijden onder invloed van alcohol. Dit is voornamelijk bedoeld om de geïntoxiceerde bestuurders harder aan te pakken en te doen beseffen welke risico's aan dit gedrag verbonden zijn.²⁵²

²⁵¹ Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 54K1820/001, 4.

²⁵² M. SCHEERS, "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", *T.Pol./JJ.Pol.* 2010, 5-9.

Hoofdstuk 3. Naar een nultolerantiebeleid voor verkeersrecidivisten?

220. Het derde hoofdstuk heeft specifiek betrekking in welke mate een nultolerantie inzake recidive kan bewerkstelligd worden. Uit de bespreking van het eerste en tweede hoofdstuk kan afgeleid worden dat de wetgever voornamelijk met verschillende wetgevende interventies inzet op een verstrenging van de herhalingsregimes. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of deze verstrenging kan bijdragen aan het verwezenlijken van een nultolerantiebeleid inzake recidive. Zoals doet vermoeden, zal dit deels ontkennend moeten beantwoord worden. Om die reden wordt ook gekeken naar twee alternatieven die eventueel kunnen bijdragen tot het realiseren van een nultolerantiebeleid inzake recidive met name sensibilisering en het rijbewijs met punten.

3.1 Verstrenging van de herhalingsregimes

221. Een nultolerantiebeleid voor verkeersrecidivisten kan op verschillende manieren nagestreefd worden onder meer door wetgevende interventies zoals invoering en verstrenging van herhalingsregimes met daaraan gekoppeld een verruimd en strenger straffenarsenaal in het bijzonder strafrecht.

222. Als het opportuun geacht wordt, wordt een nieuw herhalingsregime ingevoerd, meestal omwille van een welbepaalde problematiek die onder de aandacht gebracht wordt. De wetgever hanteert als rode draad een repressieve aanpak voor verkeersrecidivisten door onder meer hoge strafmaten te voorzien. Echter, deze hoge strafmaten zijn reeds van bij de invoering aanwezig en nadien niet of nauwelijks gewijzigd. Logisch aangezien het blijven verhogen van de strafmaten, die in de praktijk nooit zullen opgelegd worden wegens niet proportioneel of niet rechtvaardig, zijn doel zou voorbij schieten.

223. Enkele jaren geleden in 2014 lijkt de wetgever het over een andere boeg gegooid te hebben om het streven naar nultolerantie inzake aanpakken van verkeersrecidivisten te verwezenlijken met name door de invoering van de “gekruiste recidive”. Hierdoor moet het mogelijk gemaakt worden dat een persoon veel sneller in staat van herhaling kan verkeren, omdat niet vereist is dat tweemaal identiek dezelfde inbreuk wordt gepleegd. Hoewel deze uitbreiding beperkt is tot het opleggen van een weliswaar verplicht verval van het recht tot sturen en het opleggen

van herstelexamens en –onderzoeken zou dit kunnen bijdragen tot een nultolerantie voor recidive. Echter, vaak is het opleggen van repressieve straffen niet voldoende om deze hardleerse chauffeurs tot inkeer te brengen en is een combinatie met andere interventies cruciaal.

224. Relatief recent heeft de wetgever, opnieuw, ingezet op een verruiming en verstrenging van het straffenarsenaal. Het alcoholslot was reeds voordien een mogelijkheid, maar werd omwille van allerlei praktische en budgettaire redenen nauwelijks opgelegd. Doordat rechters nu in welbepaalde gevallen een alcoholslot moeten opleggen voornamelijk in het kader van recidive, lijkt het hanteren van een nultolerantie inzake recidive een stap dichterbij. Er mag niet uit het oog verloren worden dat het hanteren van een alcoholslot, als vorm van secundaire preventie, een ingrijpende maatregel is om het rijden onder invloed aan te pakken. Een Australische studie toonde aan dat er effectief een significant lager recidivismeratio voorhanden was bij aanwezigheid van een alcoholslot. Jammer genoeg verviel dit effect na verwijdering van het alcoholslot. Om dit negatieve effect tegen te gaan, moet ingezet worden op een efficiënt omkaderingsprogramma, aangezien de loutere installatie van een alcoholslot geen invloed op het gedrag van de bestuurder bewerkstelligt.²⁵³ Een andere studie kwam tot gelijkaardige resultaten en stelde dan ook dat de toepassing van het alcoholslot meer effectief zou zijn indien de installatie van het alcoholslot aanwezig zou blijven tot wanneer de bestuurder kan aantonen dat deze gedurende een langere periode alcoholvrij zijn.²⁵⁴

3.2 Sensibilisering

225. Op talloze manieren kan gesensibiliseerd worden. De vraag is of en welke van deze manieren ook een impact hebben op recidivisten. Massamediale voorlichtingscampagnes is een voorbeeld van sensibilisering. Echter, dergelijke campagnes hebben als nadeel dat de groepen die het belangrijkste zijn om te

²⁵³ C. WILLIS, S. LYBRAND en N. BELLAMY, "Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism", *Cochrane Database of Systematic Reviews* 2004, CD004168; B. DHOOGHE en A. VERSTRAETE, "De invoering van het alcoholslot in België: literatuurstudie over de effectiviteit", *Tijdschrift voor geneeskunde* 2011, 367-371.

²⁵⁴ A.R. RICHARD, R.E. LUCKE en R.I. WARK, "Breath Alcohol Ignition Interlock Devices: Controlling the Recidivist", *Traffic Injury Prevention* 2003, 199-205.

bereiken, onder meer de recidivisten, het minst gevoelig zijn voor dergelijke campagnes en minder vatbaar voor sensibilisering.²⁵⁵

226. Veelal is een loutere sensibiliseringscampagne onvoldoende om het plegen van verkeersovertredingen tegen te gaan. Het is noodzakelijk om dergelijke campagnes te combineren met handhavingsactiviteiten.²⁵⁶ Daarnaast is een belangrijke factor de subjectieve norm met name wat anderen vinden van het gedrag dat je uitvoert. In België is er een zeer slechte subjectieve norm rond zowel rijden onder invloed van alcohol als rond te snel rijden. Daarenboven is er tevens een hoge aanvaardbaarheid van te snel rijden buiten de bebouwde kom.²⁵⁷

227. Een hogere sensibilisering van de bevolking zou kunnen bijdragen tot een betere kennis van de wetgeving. Een onderzoek van Vias Institute toonde aan dat nauwelijks 1% op basis van ongeholpen herinnering op de hoogte was van de nieuwe recidiveregeling van de wet van 9 maart 2014; in geval van geholpen herinnering gaf 65 tot 70% aan op de hoogte te zijn. De overgrote meerderheid gaf aan vaag op de hoogte te zijn.²⁵⁸ De gelanceerde banner, figuur 1, tijdens de publiekscommunicatie over de nieuwe recidiveregeling heeft zijn doel gemist.²⁵⁹



Figuur 1 Banner sensibilisering

²⁵⁵ CH. GOLDENBELD en J. MESKEN, *Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2012, 103.

²⁵⁶ P. SILVERANS, R. NIEUWKAMP en W. VAN DEN BERGHE, *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2018, 46.

²⁵⁷ A. SCHOETERS, S. DANIELS en J. WAHL, *België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019, 47-49.

²⁵⁸ B. PELSSERS, *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*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 17-21.

²⁵⁹ B. PELSSERS, *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*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 12.

3.3 Rijbewijs met punten

228. Het rijbewijs met punten lijkt het geschikte instrument om zowel primaire verkeersovertreders als recidiverende verkeersovertreders aan te pakken en het wordt gezien als de breedste uitvoeringsvariant van een recidiveregeling. Dit instrument kent drie functies die besproken worden in de randnummers 229 en 232.

229. Een eerste functie is het creëren van zowel een algemeen als individueel afschrikwekkend effect. Aangenomen wordt dat bestuurders die reeds punten bezitten, op zijn minst zullen proberen om verdere inbreuken te beperken uit angst voor de mogelijke gevolgen zoals het verliezen van hun rijbewijs. Dit doel is gerealiseerd indien door een daling in overtredingen ook een afname in het aantal ongevallen wordt bereikt.²⁶⁰

230. Onderzoek heeft aangetoond dat de afschrikwekkende werking het grootst is één jaar na de invoering. Recent Noors onderzoek formuleerde twee hypothesen: ten eerste dat bestuurders met eerdere strafpunten een grotere kans hebben om nieuwe punten te krijgen dan bestuurders zonder eerdere punten en ten tweede dat bestuurders met meer dan vier punten minder kans hebben om nieuwe punten te krijgen vanwege het dreigende risico van intrekking van het rijbewijs. Deze beiden hypothesen werden ondersteund en geconcludeerd kan worden dat het strafpuntensysteem een aanzienlijk afschrikkend effect heeft voor bestuurders die bij de volgende overtreding een groot risico lopen hun rijbewijs te verliezen.²⁶¹

231. Vervolgens zwakt één jaar de invoering het veiligheids- en afschrikwekkend effect opnieuw af. Een verklaring voor het wegebben van het positieve effect kan gelegen zijn in het element van de pakkans: indien individuen opmerken dat er geen objectieve noch subjectieve pakkans is, zullen zij zich wel opnieuw durven wagen aan het plegen van een inbreuk. In Groot-Brittannië werd getracht dit effect op te vangen door het voorzien van geautomatiseerd toezicht waardoor de pakkans

²⁶⁰ G. DE SCHRIJVER en W.S. VAN DEN BERGHE, *Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2015, 10.

²⁶¹ F. SAGBERG en R. INGEBRIGTSEN, "Effects of a penalty point system on traffic violations", *Accident Analysis & Prevention* 2018, 71-77.

verhoogt.²⁶² Hier lijkt het schoentje te knellen in België. Zeer recent onderzoek heeft aangetoond dat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en psychotrope stoffen klein is. De pakkans voor rijden onder invloed wordt bepaald door het aantal vastgestelde verkeersovertredingen voor rijden onder invloed te delen door het aantal kilometers gereden onder invloed. Daaruit bleek dat één verkeersovertreding voor rijden onder invloed werd vastgesteld per 58.824 kilometer. Slechts respectievelijk 14% en 7% van de Belgen geeft aan dat de kans om gecontroleerd te worden groot is. In Europa liggen deze cijfers toch iets hoger, respectievelijk 18% en 11%. Daarentegen geven Belgen (42%) aan dat de pakkans voor snelheidsovertredingen groot is.²⁶³

232. Naast de afschrikwekkende functie heeft het puntenstelsel ook een selectieve functie. Deze functie bestaat er in dat recidiverende bestuurders kunnen ontzegd worden van hun recht tot sturen. De derde functie is een correctieve functie met name dat bestuurders punten kunnen terugwinnen door een zogenaamde driver-improvementcursus te volgen. Een Nederlands voorbeeld van dergelijke maatregel is de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA).²⁶⁴

233. De mate van afschrikking moet gekoppeld worden aan de pakkans alsook gedragen worden door publiekscampagnes en sensibilisering. Een rijbewijs met punten zou namelijk enkel positieve effecten kunnen resulteren wanneer tevens inspanningen worden geleverd op het vlak van sensibilisering en handhaving.²⁶⁵

234. De voornaamste doelstelling van het rijbewijs met punten is om recidiverende bestuurders van de weg te halen.²⁶⁶ Dit werd ook expliciet aangehaald in het Regeerakkoord van 2014. Uit onderzoek is gebleken dat er nauwelijks tot geen

²⁶² CH. GOLDENBELD en D.A.M. TWISK, *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2009, 41-42.

²⁶³ A. SCHOETERS, S. DANIELS en J. WAHL, *België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019, 46-47.

²⁶⁴ G. DE SCHRIJVER en W.S. VAN DEN BERGHE, *Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2015, 10.

²⁶⁵ G. DE SCHRIJVER en W.S. VAN DEN BERGHE, *Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2015, 10.

²⁶⁶ Regeerakkoord van 9 oktober 2014, 212, te consulteren via www.premier.be/nl/regeerakkoord.

specifiek preventief effect van bekeuringen was op recidive. Wel zouden cumulatieve strafsystemen waaronder een puntensysteem op korte termijn kunnen leiden tot een vermindering van overtredingen en ongevallen. Het langetermijneffect is nog onduidelijk.²⁶⁷

235. Onderzoek toonde aan dat het puntensysteem statistisch geen significante invloed heeft op het snelheidsgedrag van bestuurders. Een verklaring die hiervoor kan gegeven worden heeft opnieuw te maken met de pakkans, met name een gebrek aan een effectief verkeersmonitoringsysteem.²⁶⁸ Tevens duidde een andere studie aan dat wel degelijk een daling van het aantal verkeersdoden en ernstige verwondingen kon worden vastgesteld, maar dat was niet geheel te danken aan de invoering van het rijbewijs met punten, maar eerder door sociaaleconomische ontwikkelingen.²⁶⁹

236. Een rijbewijs met punten kan in verband staan met het hanteren van een nultolerantiebeleid. Zo hebben enkele landen, waaronder Duitsland, ervoor geopteerd om een verzwaard puntensysteem voor beginnende bestuurders in te voeren, wat de facto neerkomt op een nultolerantie wat betreft rijden onder invloed en of snelheid.²⁷⁰

237. Concluderend kan gesteld worden dat het rijbewijs met punten wel degelijk een impact kan hebben, zowel op de groep herhalers als op de groep recidivisten, waar de regels inzake wettelijke herhaling louter de herhalers omvat. Toch moet aandacht besteed worden aan een praktische aspecten en inzetten van doeltreffende instrumenten. Net zoals primaire daders plegen herhalers en recidivisten in het verkeer voornamelijk inbreuken op rijden onder invloed en snelheidsovertredingen.

²⁶⁷ CH. GOLDENBELD, L.T. AARTS en M.P.P. MATHIJSEN, *Verkeershandhaving in ontwikkeling. Inventarisatie van onderzoeksvragen op het terrein van handhaving van snelheid, alcohol en drugs*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2010, 10.

²⁶⁸ A. MEHMOOD, "Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers", *European Transport Research Review* 2010, 25-30.

²⁶⁹ P. ZAMECNIK, V. GABRHEL, V. KURECKOVA en P. REZAC, "7 Years of experience with demerit point system in the Czech Republic: is it effective?", *Advances in human aspects of transportation (AISC)* 2016, 269-278.

²⁷⁰ W.P. VLAKVELD, *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen. Een literatuurstudie*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2005, 76.

Hoofdstuk 4. Voorlopige conclusie

238. Het derde deel van deze masterproef heeft zich toegespitst op de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht, meer bepaald in welke mate wetgevende wijzigingen impact hebben gehad op zowel het wetgevend kader, de straftoemeting en het straffenarsenaal. Daarnaast werd nagegaan of en in welke mate deze herhalingsregimes een nultolerantiebeleid kunnen bewerkstelligen inzake de aanpak van verkeersrecidive. De deelvraag luidt als volgt: *in welke mate hebben de herhaaldelijke wetgevende ingrepen aan de herhalingsregimes in het wegverkeer bijgedragen tot het creëren van een nultolerantiebeleid?*

239. Het wetgevend kader inzake herhalingsregimes is doorheen decennia zonder twijfel sterk gewijzigd, onder meer werd ingezet op een uniformisering van de herhalingstermijnen, invoering nieuwe herhalingsregimes om tegemoet te komen aan specifieke problematieken eigen aan de tijdsgeest en invoering van gekruiste recidive om het toepassingsgebied van de herhalingsregimes te verruimen. De rode draad doorheen deze wijzigingen is repressie.

240. De wetgever heeft ook expliciet ingezet op een verruiming van het straffenarsenaal. Enerzijds met de verplichting om een alcoholslot op te leggen aan hardleerse verkeersrecidivisten en anderzijds de duurtijd omtrent het verplicht opleggen van verval van het recht tot sturen aanzienlijk op te trekken alsook het opleggen van herstelexamens en -onderzoeken te verplichten in geval van herhaling.

241. Tot slot impliceren deze wijzigingen een invloed op de straftoemeting. In theorie is deze invloed relatief minimaal, aangezien de wetgever opteert voor een ruim vork tussen minimum en maximum. De wetgever heeft ook nauwelijks de minima en maxima van strafmaten gedurende de wijzigingen gewijzigd. De invloed op de straftoemeting situeert zich om die reden in de praktijk en is afhankelijk van de discretionaire ruimte van de rechter met de kanttekening dat de wetgever deze ruimte met het opleggen van een aantal verplichtingen zoals alcoholslot, vervallenverklaring en herstelexamens en -onderzoeken heeft getracht in te perken. Om dit na te gaan werd in het vierde deel van deze masterproef een empirisch onderzoek uitgevoerd.

242. In zijn geheel genomen zullen louter herhalingsregimes in het wegverkeerrecht niet bijdragen tot een nultolerantie inzake recidive. Meerdere studies, die doorheen deze masterproef werden besproken, hebben er op gewezen dat de positieve impact beperkt was in de tijd, nood is aan een adequate sensibilisering, omkaderingsprogramma's en begeleidingsmaatregelen alsook interne locus zoals motivatie van de dader dient aanwezig te zijn om een nultolerantie te bewerkstelligen. Daarnaast beperkt de toepassing van herhalingsregimes zich tot de categorie van beklaagden die zich in staat van herhaling bevinden. De ruimere groep van recidivisten en minirecidivisten blijft onder de radar.

243. Om deze redenen werd over de landsgrenzen heen gekeken naar een alternatief dat al deze elementen kan capteren. Het meest in het oog springende is het hanteren van het rijbewijs met punten. Expliciet werd als doelstelling van het rijbewijs met punten gesteld om recidiverende daders van de weg te halen. Het systeem van een strafpuntensysteem kan zowel een nultolerantiebeleid bewerkstelligen voor herhalers als voor de ruime groep (mini)recidivisten. Hoewel diverse studies een positief verband aantonen tussen het strafpuntensysteem en aanpakken van recidive kan dit slechts gezien worden als een onderdeel van het groter geheel. Hiermee wordt bedoeld dat ook in geval van het hanteren van een rijbewijs met punten moet ingezet worden op een hoge subjectieve en objectieve pakkans, alsook op randvoorwaarden zoals het voorzien van begeleiding en omkadering.

244. Wat betreft rijden onder invloed is de pakkans klein, de subjectieve norm slecht en de wetgeving toleranter dan in andere Europese landen. Wat betreft snelheid is de pakkans groot, de subjectieve norm slecht en de wetgeving strenger dan in de meeste andere Europese landen. Hieruit kan afgeleid worden dat zelfs al is de wetgeving streng en de pakkans groot weerhoudt dit herhalers niet om inbreuken te plegen.

DEEL 4. EMPIRISCH ONDERZOEK

245. Het empirisch onderzoek is het slotstuk van deze masterproef waar de verbinding wordt gelegd tussen de theorie en de praktijk. In dit deel wordt eerst ingegaan op de doelstellingen die verantwoorden waarom het uitvoeren van dergelijk onderzoek noodzakelijk en opportuun is. Nadien wordt de methodologie besproken en aandacht geschonken aan de beperkingen van het onderzoek. Vervolgens worden de resultaten besproken van het onderzoek gestructureerd volgens welbepaalde subcategorieën. Er wordt afgesloten met een voorlopige conclusie waarin de deelvraag wordt beantwoord en een kritische reflectie geboden wordt.

Hoofdstuk 1. Doelstelling

246. Het wegverkeerrecht is cruciaal voor de verkeersveiligheid en het beschermen van de maatschappij tegen roekeloos of onvoorzichtig gedrag op de weg door de weggebruikers. Deze masterproef heeft zich gericht op zowel de ruimere groep van recidivisten in het eerste deel als op een welbepaald segment met name de herhalers in het tweede in het algemeen strafrecht en derde deel in het bijzonder strafrecht meer bepaald het wegverkeerrecht.

247. De wetgever heeft herhaaldelijk getracht herhalers in het wegverkeer op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te wijzen. Dit door hen onder meer af te schrikken door het hanteren van een repressief bestraffingsbeleid. Om die reden heeft de wetgever gedurende decennia veelvuldige ingrepen gedaan aan de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht. Enkele van deze ingrepen hebben voor de praktijk geen verregaande gevolgen, in tegenstelling tot bepaalde andere gevolgen. Deze gevolgen hebben impact zowel enerzijds voor de rechter die de straf moet opleggen bijvoorbeeld omdat diens discretionaire ruimte wordt ingeperkt, maar anderzijds ook voor de dader die een zwaardere straf moet ondergaan. Hierdoor is er een juridisch kluwen van bepalingen ontstaan met ook gevolgen op niveau van het straffenarsenaal en straftoemeting.

248. De vraag is hoe deze theorie wordt omgezet in de praktijk en welke impact de herhalingsregimes op de straftoemeting hebben? Deze vragen zijn cruciaal om te kunnen nagaan of de veelvuldige en repressieve ingrepen van de wetgever

succesvol zijn geweest in het kader van de aanpak van herhalers en recidivisten in het verkeer dan wel eventueel een maat voor niets zijn geweest.

249. Echter, het beantwoorden van deze vragen is niet evident, aangezien weinig tot geen onderzoek in België naar recidive en of herhaling in het algemeen bestaat, dan wel in het verkeer in het bijzonder voorhanden is. Het laatste decennium wordt getracht hier verandering in te brengen. Zo publiceert onder meer Vias Institute studies omtrent verkeersrecidive. Echter, veel van de uitgevoerde onderzoeken en studies zijn geografisch beperkt en omvatten meestal slechts één deelaspect, zoals bijvoorbeeld impact of straftoemeting of analyse van profielkenmerken.

250. Het is dus duidelijk dat er een noodzaak bestaat aan empirisch onderzoek inzake herhaling en recidive in het verkeer. Met de uitvoering van het empirisch onderzoek wordt getracht een drieledige doelstelling te behalen. Ten eerste het verkrijgen van een verdiepend inzicht in de algemene problematiek van herhaling en recidive in het verkeer. Ten tweede de impact van evoluerende wetswijzigingen op de praktijk meer bepaald op het straffenarsenaal en de straftoemeting en de eventuele kloof die aanwezig is tussen theorie en praktijk. Ten derde het schetsen van een gedetailleerde weergave van het profiel van herhalers in het wegverkeer en de specifieke herhalingsregimes met eventuele knelpunten in de toepassing ervan in de praktijk.

251. De deelvraag die het uitgevoerde empirische onderzoek tracht te beantwoorden betreft: *in hoeverre de invoeringen van en wijzigingen aan de herhalingsregimes door de wetgever in de praktijk een geslaagd middel zijn om verkeersovertreders in staat van herhaling aan te pakken.*

Hoofdstuk 2. Methodologie

252. De gegevensverzameling is gebeurd door middel van primaire kwantitatieve data van vonnissen van de politierechtbank gewezen in eerste aanleg. Het is duidelijk dat het uitgevoerde onderzoek zich situeert op het echelon van de straftoemeting door de rechter meer bepaald veroordeelden in staat van herhaling. Er werd geen rekening gehouden met zogenaamde recidivisten of minirecidivisten met name personen die niet vallen onder de wettelijke herhaling maar wel keer op keer onmiddellijke inningen krijgen wegens een verkeersinbreuk. Enkel vonnissen op strafrechtelijk gebied werden geselecteerd; de zaken die louter burgerlijke belangen behandelden, werden buiten beschouwing gelaten, omdat de scope van deze masterproef zich beperkt tot het strafrechtelijke luik. In totaal werden 1181 vonnissen geanalyseerd. Na analyse is gebleken dat in 284 van deze vonnissen (24%) de persoon voor één of meerdere tenlasteleggingen zich in staat van herhaling bevond en dat vormt het onderzoeksobject van deze analyse.

253. Twee kanttekeningen dienen hierbij gemaakt te worden. Ten eerste wordt in de verdere analyse louter het aantal tenlasteleggingen (absoluut aantal 394) als uitgangspunt genomen. In het totale aantal wordt enkel en alleen rekening gehouden met tenlasteleggingen waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevindt en niet met de kwalificaties die hem ten laste werden gelegd, maar waarvoor de persoon zich niet in staat van herhaling bevond. Ten tweede zijn er objectief gezien iets meer dan 284 vonnissen waarin de staat van herhaling voorkomt, maar waarmee toch geen rekening werd gehouden in deze analyse. Het betreft vonnissen waarbij verzet werd aangetekend (absoluut aantal 19) of zaken die in voortzetting (absoluut aantal 4) waren, omdat in beide gevallen nog geen definitieve uitspraak was gedaan.

254. Om praktische redenen is het enkel mogelijk vonnissen te raadplegen die reeds gebundeld zijn. Aangezien op het moment van de uitvoering van het empirisch onderzoek de vonnissen gebundeld waren tot en met 30 juni 2018 was het niet mogelijk om vonnissen te analyseren van recentere zaken. Om het onderzoek zo actueel mogelijk te houden werd daarom geopteerd vonnissen te analyseren die geveld werden tussen 1 januari 2018 en 30 juni 2018 en om die reden tot op heden in kracht van gewijsde zijn gegaan. Er werd geopteerd om vonnissen te analyseren

die geveld zijn in deze periode van zes maanden om zo een representatief mogelijk beeld weer te geven.

255. Echter, gedurende deze periode van zes maanden werden in totaal 6055 vonnissen geveld. Aangezien slechts toestemming gegeven was om tussen december 2018 en maart 2019 gedurende één dag per week het onderzoek in de praktijk uit te voeren, was het niet mogelijk al deze vonnissen te analyseren. Om die reden werd geopteerd voor een aselechte steekproef. Dit houdt in dat alle elementen uit de populatie dezelfde kans hebben om in de steekproef te worden opgenomen.²⁷¹ Meer bepaald is gekozen om uit elk van de zes geselecteerde maanden – tussen januari en juni 2018 – willekeurig vijf dagen te selecteren per maand. Er werd geopteerd om vonnissen uitgesproken op vijf verschillende dagen per maand te analyseren, omdat dit ongeveer een vierde van het totaal aantal uitgesproken vonnissen representeert. De enige voorwaarde hierbij om het niveau van representativiteit te verhogen, was dat ongeveer evenveel vonnissen van elke kamer geanalyseerd werden. De politierechtbank, afdeling Gent, gerechtelijk arrondissement Oost-Vlaanderen kent zeven kamers. Deze gehanteerde voorwaarde is van belang, omdat bijvoorbeeld in de eerste en tweede kamer vaak veel zwaardere en meer zaken worden behandeld dan in de zevende kamer.

256. De geografische ruimte van het onderzoek wordt beperkt gehouden tot het gerechtelijk arrondissement Oost-Vlaanderen, afdeling Gent omwille van twee redenen. Enerzijds vanwege louter praktische redenen en anderzijds omdat dit onderzoek geen verbreding, maar een verdieping tracht te bewerkstelligen en een eerste algemeen beeld wil schetsen van de dader die zich in staat van herhaling bevindt wat betreft verkeersgerelateerde misdrijven. Er wordt niet getracht een veralgemening van de bevindingen na te streven.

257. Een andere beperking in dit onderzoek is het gegeven dat het niet mogelijk was een verband aan te tonen tussen zogenaamde recidivisten en herhalers. Ook al is dit onderscheid theoretisch zeer relevant. Om dit te kunnen nagaan is het strafregister van cruciaal belang. Dit was niet mogelijk aangezien er gewerkt diende te worden met gebundelde vonnissen waar het strafregister niet is in opgenomen.

²⁷¹ L. PAUWELS, *Kwantitatieve criminologie: basishandboek kwantitatieve methoden van criminologisch onderzoek*, Gent, Academia Press, 2015, 164.

Om die reden zou elk individueel dossier moeten geraadpleegd worden met inbegrip van het strafregister. Dit is gelet op de korte periode waarvoor toestemming werd verkregen het onderzoek in de praktijk uit te voeren, te tijdrovend en onbegonnen werk. De term verkeersrecidivisten moet in het kader van dit empirisch onderzoek dan ook in de enge zin geïnterpreteerd worden als “*herhalers van verkeersmisdrijven*”.

258. Nog een andere beperking van dit onderzoek betreft het gegeven dat de resultaten uit deze analyse niet kunnen vergeleken worden met de resultaten van een analyse uitgevoerd in een andere periode met name voor de invoering van of wijziging aan een herhalingsregime in het wegverkeerrecht. Ook zijn bepaalde invoeringen en wijzigingen aan herhalingsregimes relatief recent waardoor het niet mogelijk is om een eenduidige conclusie te geven omtrent de mate van effectiviteit van deze invoering of wijziging. Om die reden worden de resultaten zeer voorzichtig geformuleerd.

259. Verder is het van belang te benadrukken dat dit onderzoek slechts een startpunt is geweest en verder, voornamelijk nationaal, onderzoek in het kader van recidive en herhaling in de toekomst absoluut wenselijk is.

Hoofdstuk 3. Resultaten

260. Hieronder worden de resultaten besproken van het uitgevoerde empirisch onderzoek. Eerst wordt een algemeen beeld geschetst van de persoon achter de verkeersrecidivist. Vervolgens wordt ingegaan op de inbreuk die aan de herhaler ten laste wordt gelegd waarvoor deze zich in staat van herhaling bevindt. Nadien wordt ingegaan op de eigenlijke herhalingsregimes en tot slot wordt besloten met een kritische reflectie.

3.1 Profielkenmerken

3.1.1 Geslacht

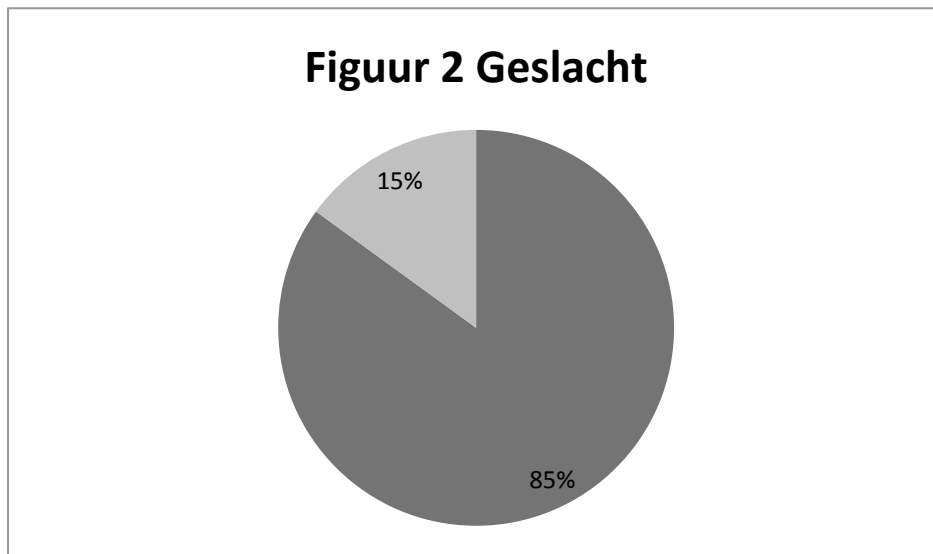
261. Criminologisch onderzoek toont aan dat een minderheid van de daders, ook in verkeersmisdrijven, vrouwen zijn. Dit wordt ook bevestigd in deze analyse in figuur 2. Dit terwijl de helft van de automobilisten in onze maatschappij vrouwen zijn.²⁷² Op zich is de oververtegenwoordiging van mannen niet verwonderlijk. Nederlands onderzoek heeft aangetoond dat de kans op recidive in het verkeer onder mannen bijna twee keer zo groot is als onder vrouwen.²⁷³ Een andere studie heeft uitgewezen dat mannen meer behendig zijn, maar daarnaast ook meer risicovolle manoeuvres uitvoeren en vaker onder invloed van alcohol rijden. Deze verschillen hebben voornamelijk te maken met een attitudeverschil.²⁷⁴ Wat betreft straftoemeting kan geen statistisch significant verschil worden waargenomen met betrekking tot opgelegde geldboeten aan mannen en vrouwen.²⁷⁵

²⁷² C. CORBETT, "Vehicle related crime and the gender gap", *Psychology, Crime and Law* 2007, 245-263.

²⁷³ M. BLOM en B.S.J. WARTNA, *Recidive onder verkeersdelinquenten. Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*, Leidschendam, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, 2004, 24.

²⁷⁴ A.H. AL-BALBISSI, "Role of Gender in Road Accidents", *Traffic Injury Prevention* 2003, 64-73.

²⁷⁵ B. MUSTARD, "Racial, Ethnic, and Gender Disparities in Sentencing: Evidence from the U.S. Federal Courts", *Journal of Law and Economics* 2011, 285-314.



Figuur 2 Geslacht

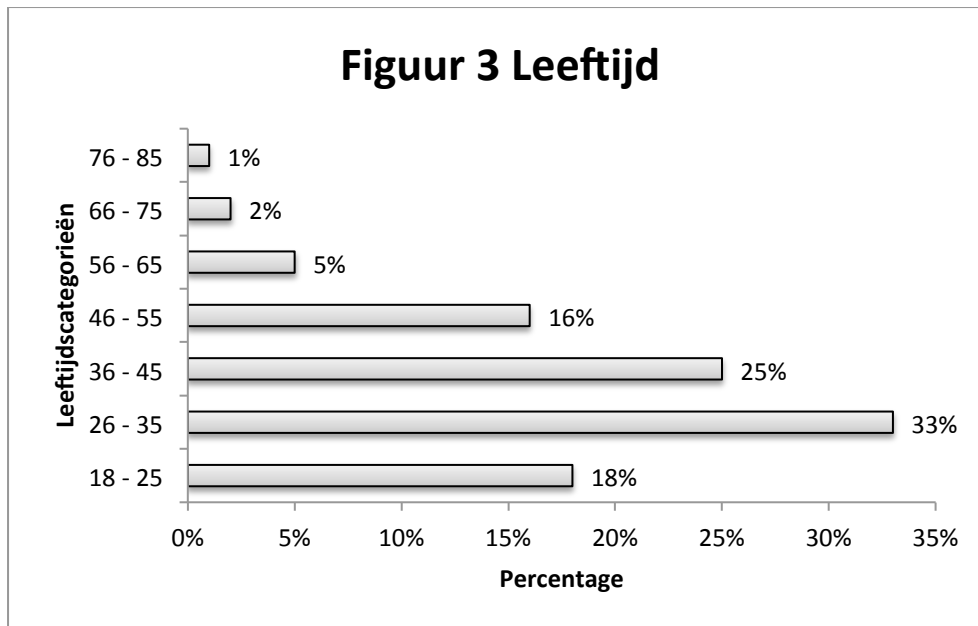
3.1.2 Leeftijd

262. De gemiddelde leeftijd van de persoon die zich in staat van herhaling bevindt in het gerechtelijk arrondissement Oost-Vlaanderen, afdeling Gent bedraagt 37 jaar. Uit een onderzoek naar profielkenmerken van Vias Institute bleek dat de gemiddelde leeftijd 39 jaar was en dus vergelijkbaar.²⁷⁶ De leeftijd van de jongste en oudste verkeersrecidivist waren respectievelijk 19 en 78 jaar.

263. Procentueel situeert de grootste groep van verkeersrecidivisten zich in de leeftijdscategorie tussen 26 en 35 jaar (33%), gevolgd door de leeftijdscategorie tussen 36 en 45 jaar (25%). De gedetailleerde verhoudingen worden weergegeven in figuur 3. Daarnaast heeft Nederlands onderzoek aangetoond dat hoe later de strafrechtelijke carrière begint, hoe lager de kans dat een persoon later opnieuw in de fout gaat.²⁷⁷

²⁷⁶ R. NIEUWKAMP, F. SLOOTMANS en P. SILVERANS, *Verkeersrecidivisme nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*, Brussel, Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 18.

²⁷⁷ M. BLOM en B.S.J. WARTNA, *Recidive onder verkeersdelinquenten. Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*, Leidschendam, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, 2004, 15.



Figuur 3 Leeftijd

3.1.3 Nationaliteit

264. Wat betreft de nationaliteit is het opvallend dat 93% van de verkeersrecidivisten een nationaliteit heeft van een Europees land waarvan 80% Belgen betreft, zoals blijkt uit figuur 4. Ook dit wordt bevestigd uit onderzoek uitgevoerd door Vias.²⁷⁸



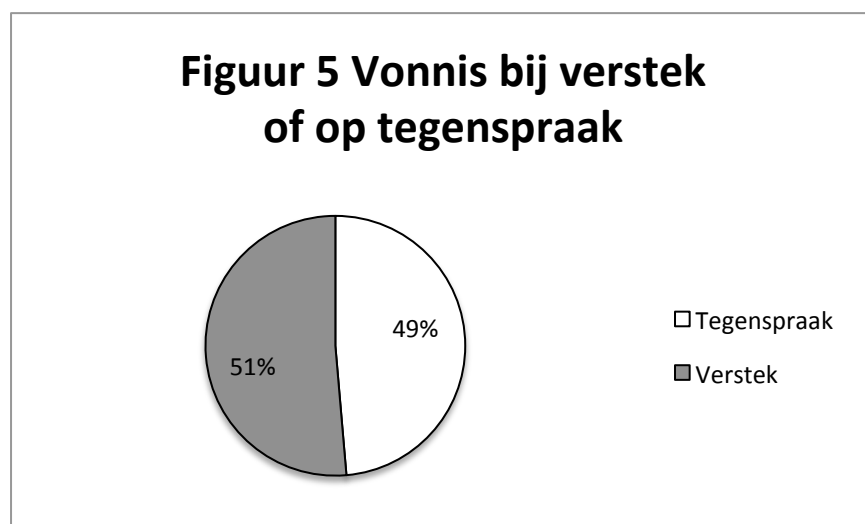
Figuur 4 Nationaliteit per continent

²⁷⁸ R. NIEUWKAMP, F. SLOOTMANS en P. SILVERANS, *Verkeersrecidivisme nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*, Brussel, Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 18.

3.2 Vonnis gewezen bij verstek of op tegenspraak

265. Een onderscheid moet gemaakt worden tussen een verstekvonnis en een vonnis op tegenspraak. Het is een recht van de beklaagde om niet aanwezig te zijn ter terechtzitting, tenzij diens persoonlijke verschijning bevolen wordt door de rechter. Indien noch de beklaagde, noch een raadsman voor deze beklaagde verschijnt ter terechtzitting wordt een vonnis uitgesproken bij verstek. Tegen dit vonnis kan binnen bepaalde termijn verzet worden aangetekend. Indien de beklaagde vrijwillig of gedwongen persoonlijk verschijnt en zich laat bijstaan door een advocaat of zich laat vertegenwoordigen door een raadsman wordt een verstek op tegenspraak gewezen. Hiertegen is geen verzet, maar wel hoger beroep mogelijk.²⁷⁹

266. Uit de analyse van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de verhouding, zoals in figuur 5 weergegeven, tussen de vonnissen gewezen bij verstek (51%) en gewezen op tegenspraak (49%) ongeveer gelijk zijn met een lichte overhelling naar vonnissen gewezen bij verstek. Deze verhoudingen zijn quasi dezelfde als bij primaire verkeersdaders.

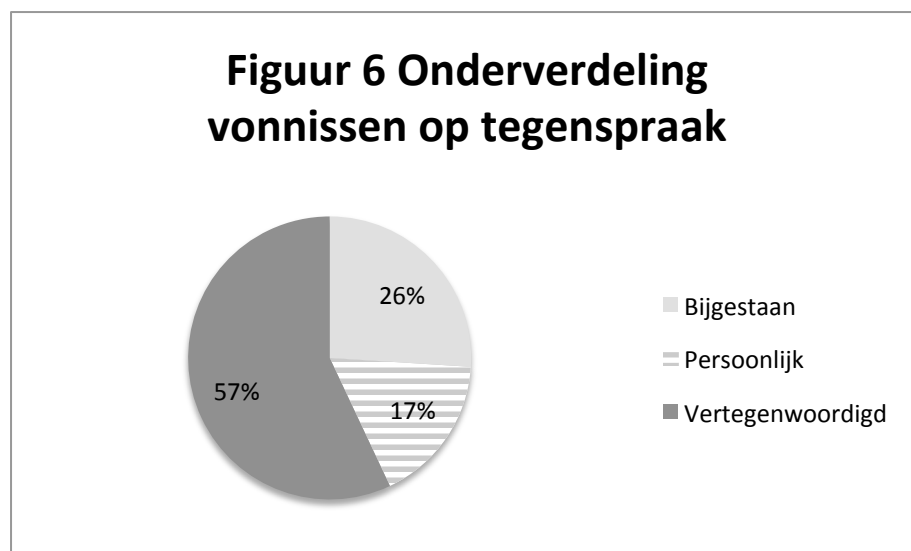


Figuur 5 Vonnis bij verstek of op tegenspraak

267. Hoewel bijna de helft van de recidivezaken in het wegverkeerrecht voor de politierechtbank op tegenspraak verlopen, opteert de meerderheid van de beklaagden (57%) ervoor zich te laten vertegenwoordigen door een raadsman. Ongeveer één op de vier beklaagden die zich in staat van herhaling bevinden

²⁷⁹ B. DE SMET, *Verstek en verzet in strafzaken*, Gent, Larcier, 2003, 3.

verschijnt persoonlijk, maar laat zich bijstaan door een advocaat. In de minderheid van de gevallen (17%) verschijnt de beklaagde persoonlijk zonder raadsman. Deze verhoudingen worden schematisch weergegeven in figuur 6.

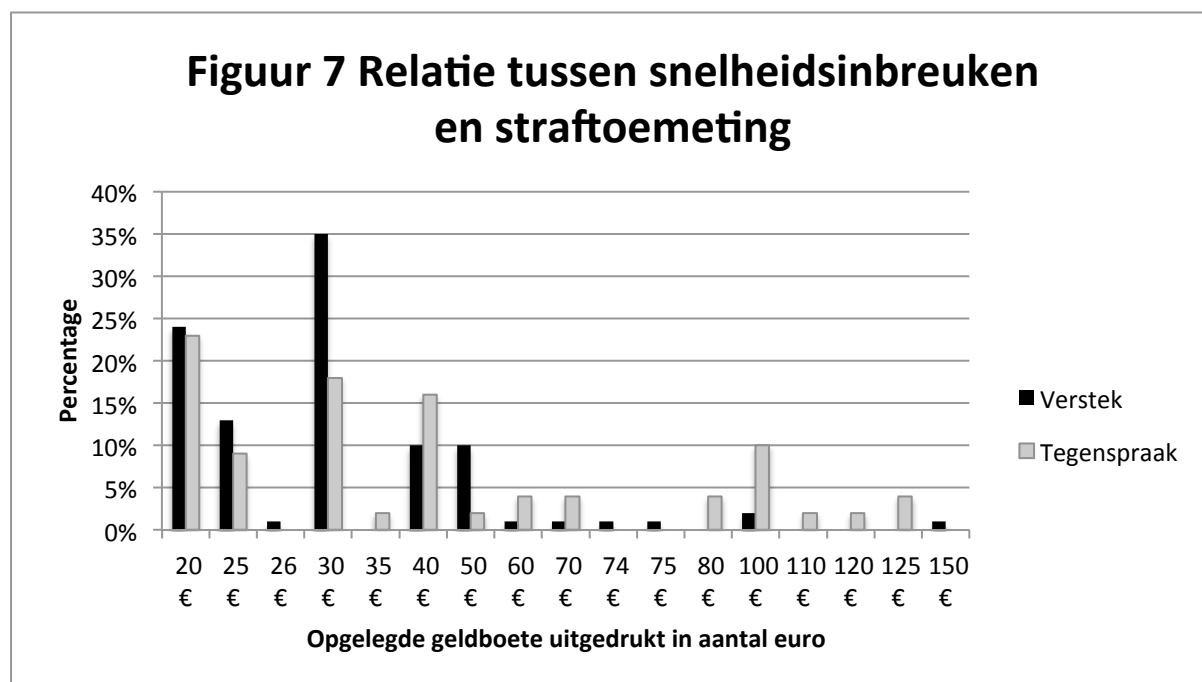


Figuur 6 Onderverdeling vonnissen op tegenspraak

268. Of sprake is van een statistisch verband tussen een veroordeling bij verstek of op tegenspraak en de straftoemeting is moeilijk te onderzoeken. Voornamelijk omdat het toemeten van een straf afhankelijk is van veel meer criteria dan louter het gegeven of het vonnis op tegenspraak dan wel op verstek is gewezen. Met betrekking tot snelheidsinbreuken en rijden onder invloed van alcohol (artikel 34, §2 Wegverkeerswet) werd toch de oefening gemaakt. Om toch een enigszins in beperkte mate representatief beeld te schetsen, werden deze twee misdrijven geselecteerd omdat deze statistisch het meest voorkomen onder herhalers.

269. Met betrekking tot snelheidsinbreuken valt op dat de verschillen tussen enerzijds vonnis gewezen op tegenspraak en anderzijds vonnis gewezen bij verstek inzake straftoemeting relatief beperkt zijn. Eén opmerkelijk verschil is dat bij verstek aanzienlijk meer dan bij tegenspraak een geldboete van 30 euro wordt opgelegd. Hoewel geen eensluidende conclusie kan getrokken worden uit dit relatief beperkt onderzoek, zou een potentiële verklaring kunnen zijn dat het opleggen van een geldboete van 30 euro voor een snelheidsinbreuk in staat van herhaling op verstek

gewezen als een soort van goede strafmaat wordt aanzien door politierechters. In geval van snelheidsovertreding is opmerkelijk dat 66% bij verstek veroordeeld wordt.



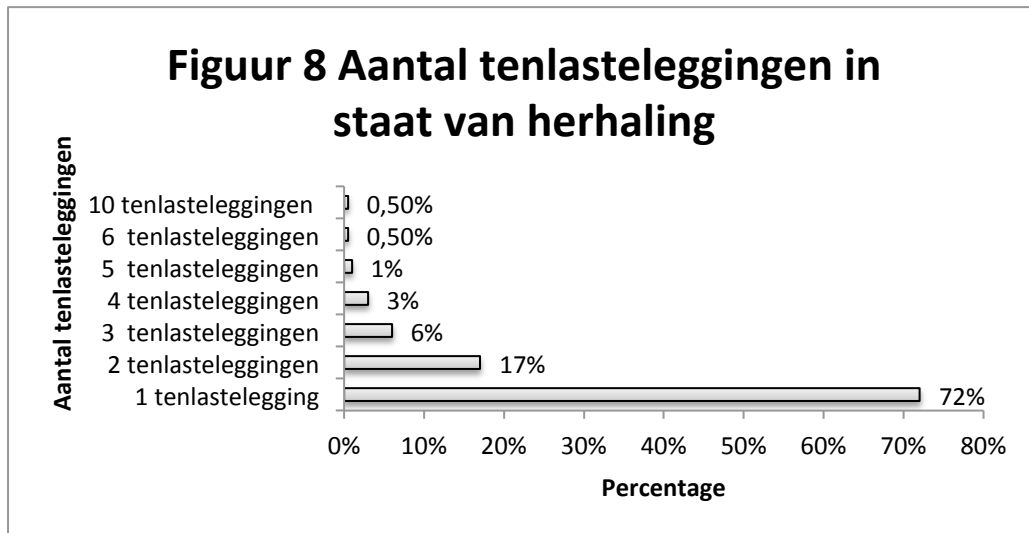
Figuur 7 Relatie tussen snelheidsinbreuken en straftoemeting

270. In tegenstelling tot snelheidsovertredingen is in geval van herhaling van zware alcoholintoxicatie dat 77% van de vonnissen op tegenspraak worden gewezen. Een verklaring hiervoor is mogelijks dat snelheidsovertredingen als niet ernstig worden beschouwd door de dader. Een werkelijk verschil in straftoemeting inzake zware alcoholintoxicatie in staat van herhaling tussen vonnissen op tegenspraak of vonnissen bij verstek kan niet worden opgemerkt. In nagenoeg alle gevallen heeft de rechter ervoor geopteerd om de minimum geldboete op te leggen. Wel een, logisch, verschil is dat bij vonnissen gewezen op tegenspraak de rechter aanzienlijk veel (64%) gebruik maakt van het toekennen van de gunst van het uitstel aan de dader. Hoogstwaarschijnlijk is dit te wijten aan het gegeven dat de advocaat dit expliciet opwerpt tijdens zijn pleidooi, maar zelfs in geval de beklaagde louter persoonlijk verschijnt wordt minstens even vaak een uitstel toegekend.

3.3 Oorspronkelijke inbreuk

271. De feiten waarop deze analyse is gebaseerd werden gepleegd in de periode tussen 7 april 2014 en 10 december 2018. Uit de totale dossieranalyse zijn er in totaal 394 tenlasteleggingen gespreid over 284 herhalers. In het empirisch

onderzoek werd enkel rekening gehouden met de tenlasteleggingen waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevond. Uit onderstaande figuur 8 kan worden afgeleid dat in het overgrote deel (72%) van de vonnissen de persoon slechts voor één tenlastelegging zich in staat van herhaling bevindt en in 17% voor twee tenlasteleggingen zich in staat van herhaling bevond.



Figuur 8 Aantal tenlasteleggingen in staat van herhaling

272. Uit onderstaande figuur 9 blijkt dat 59% van de tenlasteleggingen waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevindt, inbreuken betreffen op de Wegcode. Hieruit kan worden afgeleid dat verkeersrecidive zich voornamelijk situeert met betrekking tot “lichtere” misdrijven. Van de tenlasteleggingen zijn 33% inbreuken op de Wegverkeerswet en 8% op andere verkeersgerelateerde inbreuken. Hieronder wordt een gedetailleerde analyse gegeven.



Figuur 9 Onderverdeling van oorspronkelijke inbreuk

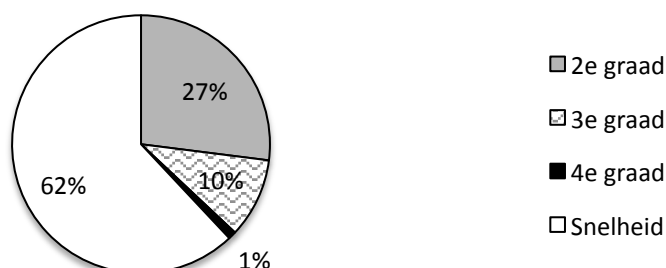
273. Net zoals blijkt uit een studie van Vias Institute plegen herhalers in het verkeer voornamelijk een snelheidsinbreuk.²⁸⁰ Van de inbreuken op de Wegcode heeft 62% betrekking op overdreven snelheid: 38% is inbreuk op artikel 5 juncto 68 (C43), 34% is inbreuk op artikel 11.1 Wegcode, 15% is inbreuk op artikel 11.2 Wegcode en 13% is inbreuk op artikel 22quater Wegcode. Voor het overige hebben de inbreuken op de Wegcode gepleegd in staat van herhaling voornamelijk betrekking op:

- rijden met aangepaste snelheid (artikel 10.1.1° Wegcode) (7%);
 - stoppen voor voorzienbare hindernis (artikel 10.1.3° Wegcode) (6%);
 - negeren van een rood licht (artikel 5 juncto 61.1.1°, 4° Wegcode) (6%);
 - rijden met gsm achter het stuur (artikel 8.4 Wegcode) (3%);
 - het niet verlenen van voorrang (artikel 12.4 Wegcode) (2%);
 - het negeren van bevelen van bevoegde personen (artikel 4.1 Wegcode) (2%);
 - het niet dragen van een veiligheidsgordel (artikel 35.1.1 al 1 Wegcode) (3%).
- De overige tenlasteleggingen zijn verwaarloosbaar aangezien deze uit de dossieranalyse slechts één à twee keer voorkomen.

274. Als de inbreuken op de Wegcode die aan de beklaagde ten laste worden gelegd, worden ondergebracht in verschillende graden zoals blijkt uit figuur 10, is het duidelijk dat 27% van deze tenlasteleggingen inbreuken zijn op de tweede graad, gevolgd door 10% van de tenlasteleggingen op de derde graad. Het zich bevinden in staat van herhaling met betrekking tot een inbreuk op de vierde graad is relatief zelden (1%). De overige 62% van de inbreuken op de Wegcode hebben betrekking op overdreven snelheid.

²⁸⁰ R. NIEUWKAMP, F. SLOOTMANS en P. SILVERANS, *Verkeersrecidivisme nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*, Brussel, Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 16.

Figuur 10 Tenlasteleggingen Wegcode in staat van herhaling ingedeeld per graad



Figuur 10 Tenlasteleggingen Wegcode in staat van herhaling ingedeeld per graad

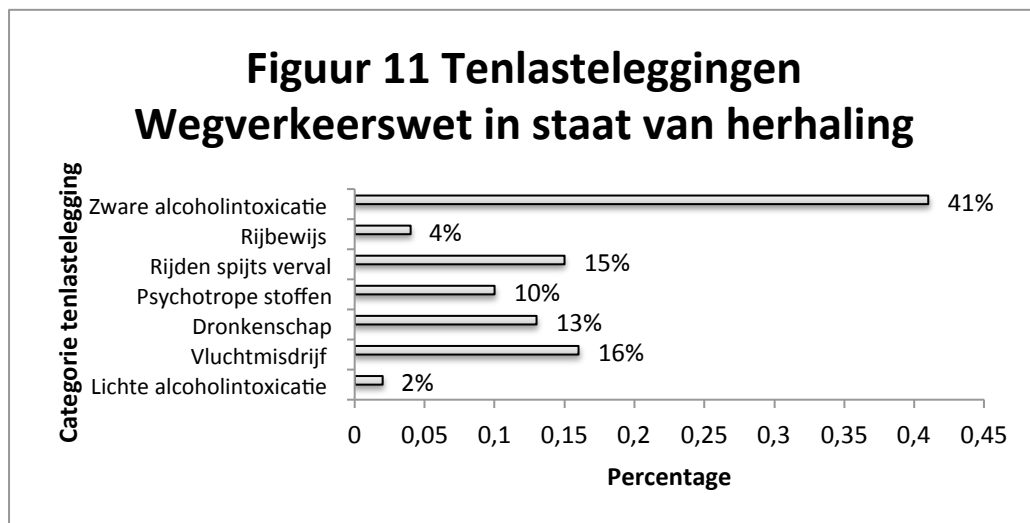
275. Een kanttekening dient hierbij gemaakt te worden wat betreft het logisch te veronderstellen dat de overtredingen van de vierde graad vanuit het oogpunt van de wetgever als meest ernstig en zwaar worden beschouwd. Toch zijn er aan het creëren van deze graden en het onderbrengen van inbreuken in deze graden enige discussies voorafgegaan en laaien dergelijke discussie soms nog op in het kader van maatschappelijke evoluties en veranderingen. Een overtreding gecatalogeerd in de derde graad is de jure minder gevaarlijk dan een overtreding van de vierde graad, maar de facto kan het omgekeerde waar zijn.

276. Wat betreft de oorspronkelijke inbreuken op de Wegverkeerswet zijn er in totaal 128 tenlasteleggingen. Van deze tenlasteleggingen is

- 41% een inbreuk op artikel 34, §2 Wegverkeerswet;
- 16% op artikel 33 Wegverkeerswet;
- 13% op artikel 35 Wegverkeerswet;
- 10% op artikel 37bis, §1, 1° Wegverkeerswet;
- 10% op artikel 48, lid 1, 1° Wegverkeerswet;

- 5% op artikel 48, lid 1, 2° Wegverkeerswet;
- 4% op artikel 30 Wegverkeerswet;
- 2% op artikel 34, §1 Wegverkeerswet.

277. Opvallend is dat uit onderstaande figuur 11 kan worden afgeleid dat rijden onder invloed, met name alcoholintoxicatie, psychotrope stoffen en dronkenschap 66% van de totale tenlasteleggingen uitmaken in het kader van verkeersrecidive.



Figuur 11 Tenlasteleggingen Wegverkeerswet in staat van herhaling

278. Tot slot zijn er naast de Wegcode en de Wegverkeerswet nog enkele andere verkeersgerelateerde inbreuken (8%) op specifieke wetten en koninklijke besluiten. Daarbij valt op dat meer dan de helft van de tenlasteleggingen (53%) het rijbewijs betreffen, meer bepaald inbreuken op het koninklijk besluit van 23 maart 1998, het koninklijk besluit van 23 maart 1968 en het koninklijk besluit van 10 juli 2006. De tweede grootste categorie (41%) heeft betrekking op de technische eisen van voertuigen en vormen inbreuken op de wet van 21 juni 1985, het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 en het koninklijk besluit van 15 maart 1968. De derde categorie (6%) heeft betrekking op de inschrijving meer bepaald het koninklijk besluit van 20 juli 2001.

3.3 Herhalingsregime

279. De verschillende herhalingsregimes in het wegverkeerrecht werden in het derde deel van deze masterproef uitvoerig besproken. Uit de uitgevoerde

dossieranalyse kunnen 394 tenlasteleggingen geëxtraheerd worden waarbij de veroordeelde zich in staat van herhaling bevindt, dit impliceert dat aan elke tenlastelegging ook een herhalingsregime gekoppeld wordt.

280. Er zijn 33 combinaties, die worden weergegeven in onderstaande tabel 6, van herhalingsregimes die kunnen onderscheiden worden uit de dossieranalyse. Met de combinaties van herhalingsregimes wordt bedoeld dat naast het specifieke herhalingsregime dat voorzien is (zoals bijvoorbeeld in artikel 36 Wegverkeerswet) cumulatief toepassing moet gemaakt worden van het herhalingsregime in artikel 38 Wegverkeerswet met betrekking tot het opleggen van een verval van het recht tot sturen. Dergelijke combinatie komt in 43% in de dossieranalyse voor.

Tabel 5 Gedetailleerde oplijsting voorkomende herhalingsregimes

Herhalingsregimes	Aantal
artikel 29 §4 al 3 Wegverkeerswet	147
artikel 29 §4 al 3; artikel 38 §1, 4°; artikel 38 §1 lid 2 in fine Wegverkeerswet	67
artikel 29 §4 al 3; artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	13
artikel 29 §4 al 3; artikel 38 §1, 4°; artikel 38 §1 lid 2 in fine; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	1
artikel 29 §4 al 3; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	3
artikel 29 §4 al 3; artikel 38 §1, 4° Wegverkeerswet	1
artikel 34 §1 lid 2 Wegverkeerswet	2
artikel 36 Wegverkeerswet	4
artikel 36; artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	17
artikel 36; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	10
artikel 36; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	17
artikel 36; artikel 38 §1, 4°; artikel 38 §1 lid 2 in fine Wegverkeerswet	1
artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	21
artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	11
artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	27
artikel 38 §1, 4°; artikel 38 §1 lid 2 in fine Wegverkeerswet	2
artikel 37bis; artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	5
artikel 37bis; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	1
artikel 37bis; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	2
artikel 48 lid 2; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	2
artikel 48 lid 2; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	2
artikel 48 lid 2; artikel 38 §6 lid 3; artikel 38 §1, 4°; artikel 38 §1 lid 2 in fine Wegverkeerswet	3
artikel 30 §4 Wegverkeerswet	1
artikel 30 §4; artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	5
artikel 30 §4; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	4
artikel 30 §4; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	2
artikel 33 §3, 1°; artikel 38 §6 lid 1 Wegverkeerswet	2
artikel 33 §3, 1°; artikel 38 §6 lid 2 Wegverkeerswet	1
artikel 33 §3, 1°; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	5
artikel 33 §3, 2°; artikel 38 §6 lid 3 Wegverkeerswet	1
artikel 4 Wet 1985	11
artikel 4 Wet 1985; artikel 38 §1, 4° Wegverkeerswet; artikel 38 §1 lid 2 in fine Wegverkeerswet	2
artikel 49/1 lid 3 KB 16/3/1968	1

281. Onderstaande tabel 7 geeft in globa een overzicht van de verschillende herhalingsregimes, inclusief combinaties, onderverdeeld in hoofdcategorieën die uit de dossieranalyse kunnen weergegeven worden. Uit deze cijfers kan worden

afgeleid dat het herhalingsregime dat betrekking heeft op overtreding van de reglementen, meer bepaald de Wegcode, beduidend het meest wordt toegepast in de praktijk.

Tabel 6 Globaal overzicht voorkomende herhalingsregimes

Herhalingsregime	Absoluut aantal
artikel 29 §4 al 3 Wegverkeerswet	232
artikel 34 §1 lid 2 Wegverkeerswet	2
artikel 36 Wegverkeerswet	49
artikel 38 Wegverkeerswet	61
artikel 37bis §2 Wegverkeerswet	8
artikel 48 lid 2 Wegverkeerswet	7
artikel 30 §4 Wegverkeerswet	12
artikel 33 §3 Wegverkeerswet	9
artikel 4 Wet 21 juni 1985	13
artikel 49/1 lid 3 KB 16/03/1968	1

282. Naast het herhalingsregime van artikel 29, §4, derde lid Wegverkeerswet wordt ook relatief veel toepassing gemaakt van artikel 38 Wegverkeerswet, meer bepaald §1, lid 2, in fine of §6 lid 1, 2 of 3. Sinds 2014 is er voor een duidelijke verstrenging geopteerd door de wetgever. Het herhalingsregime in §1, artikel 38 Wegverkeerswet, dat reeds voordien bestond, spreekt namelijk louter over een facultatief verval, ook in geval van herhaling. Daarentegen is er in §6 sprake van een verplicht verval van het recht tot sturen én opleggen van vier examens en onderzoeken. Uit de dossieranalyse blijkt dat 15% van de herhalingsregimes louter en uitsluitend betrekking heeft op de toepassing van artikel 38, §6 Wegverkeerswet en in 24% van de gevallen is er sprake van een herhalingsregime in combinatie met artikel 38, §6 Wegverkeerswet. Met de invoering van §6, artikel 38 Wegverkeerswet dicht de wetgever de mazen van het net meer en meer voor verkeersrecidivisten.

283. In de rechtsleer zou de wetswijziging van 6 maart 2018 als gevolg kunnen hebben dat minder snel toepassing kan worden gemaakt van de twee- of drievoudige recidive conform paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet. Dit kan niet bevestigd worden door het uitgevoerde empirisch onderzoek, aangezien geen data werd verzameld van vóór de inwerkingtreding van de wet. Er kan echter wel een indicatie gegeven worden. Van het totale aantal tenlasteleggingen (N = 394) is in

39% van de gevallen sprake van ofwel louter artikel 38, §6 Wegverkeerswet of artikel 38, §6 Wegverkeerswet in combinatie met een ander herhalingsregime.

Tabel 7 Frequentie artikel 38, §6 Wegverkeerswet

Totaal			Artikel 38, §6		Combinatie	
41%	63	1 ^{ste} lid	36%	21	44%	42
21%	33	2 ^e lid	19%	11	23%	22
38%	59	3 ^e lid	45%	27	33%	32
100%	155		100%	59	100%	96

284. Uit bovenstaande tabel 8 kan worden afgeleid dat de enkelvoudige recidive (artikel 38, §6, eerste lid Wegverkeerswet) in totaal het meeste voorkomt, wat de stelling uit de rechtsleer zou kunnen bevestigen, maar het komt wel meer voor (44%) in de vorm van een combinatie dan op zichzelf (36%). Het verschil in frequentie tussen twee- en drievoudige recidive is wel opvallend duidelijk. Opvallend is dat drievoudige recidive de grootste frequentie kent (45%) wanneer het op zichzelf als herhalingsregime voorkomt en toch ook nog daarenboven in 33% van de gevallen voorkomt in combinatie met een ander specifiek herhalingsregime.

Tabel 8 Frequentie artikel 38, §6 Wegverkeerswet in relatie tot andere herhalingsregimes

Wegverkeerswet	1 ^{ste} lid, §6, art. 38		2 ^e lid, §6, art. 38		3 ^e lid, §6, art. 38	
Artikel 29 (18%)	31%	13	18%	4	0%	0
Artikel 30, §4 (11%)	12%	5	18%	4	6%	2
Artikel 33 §3 (9%)	5%	2	5%	1	19%	6
Artikel 36 (46%)	39%	17	45%	10	53%	17
Artikel 37bis (8%)	12%	5	5%	1	6%	2
Artikel 48, 2 ^e lid (7%)	0%	0	9%	2	16%	5

285. In bovenstaande tabel 9 worden de herhalingsregimes weergegeven die uit de dossieranalyse in een combinatie voorkomen met artikel 38, §6 Wegverkeerswet. Daaruit blijkt duidelijk dat artikel 38, §6 Wegverkeerswet het meest (46%) voorkomt in combinatie met het herhalingsregime van artikel 36 Wegverkeerswet.

3.4 Straftoemeting

286. Wat betreft straftoemeting op het vlak van verkeersrecidive is geen tot nauwelijks onderzoek voorhanden. Om die reden wordt in deze masterproef hieraan extra aandacht besteed. Met een kleine nuance moet rekening gehouden worden: alle onderstaande gegevens over straftoemeting betreffen tenlasteleggingen waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevindt. Echter, het is aan de rechter toegestaan om toepassing te maken van artikel 65 Strafwetboek en verschillende tenlasteleggingen samen te berechten door de zwaarste straf toe te passen. Indien toepassing gemaakt wordt van artikel 65 Strafwetboek voor één of meerdere tenlasteleggingen die elk afzonderlijk in staat van herhaling zijn, worden deze opgenomen als één in de analyse. In tegenstelling tot de samenvoeging van één of meerdere tenlasteleggingen waarvan minstens voor één tenlastelegging geen staat van herhaling was: deze wordt niet opgenomen in deze analyse. De situaties waarin de rechter artikel 65 Strafwetboek toepast in het geval dat de dader zich voor één tenlastelegging in staat van herhaling bevindt en voor de andere tenlastelegging niet, worden buiten beschouwing gelaten in deze analyse.

287. In totaal kunnen 298 strafmaten geanalyseerd worden. Om het geheel overzichtelijk te houden wordt in het navolgende gedeelte een opsplitsing gemaakt tussen Wegcode, Wegverkeerswet, combinatie Wegcode en Wegverkeerswet en technische eisen. Wat betreft de Wegcode wordt ook een opsplitsing voorzien naar type inbreuk. De inbreuken van de Wegverkeerswet worden onderverdeeld in vier categorieën, namelijk rijden onder invloed, vluchtmisdrijf, rijbewijs en sturen spijs verval.

3.4.1 Wegverkeerswet

3.4.1.1 Rijden onder invloed

288. De analyse vangt aan met de opgelegde straftoemeting in het kader van recidive op inbreuken op de Wegverkeerswet (N = 83). Een eerste categorie is het

rijden onder invloed, dit omvat rijden onder invloed van alcohol (artikel 34 Wegverkeerswet), dronkenschap (artikel 35 Wegverkeerswet) en rijden onder invloed van psychotrope stoffen (artikel 37bis Wegverkeerswet). In totaal omvatten deze categorieën 42 tenlasteleggingen waarvoor een strafmaat werd opgelegd door de rechter. In zes gevallen werd daarbij toepassing gemaakt van artikel 65 Strafwetboek en in één geval werd vrijgesproken. Onderstaande tabel 10 geeft een volledig overzicht.

Tabel 9 Straftoemeting herhalingsregimes inzake rijden onder invloed²⁸¹

Herhalingsregime (artikel 36, 37bis) + artikel 38 Wegverkeerswet										
Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
400	28	1j-300	3	3m	13	1j-1m	1	TE/PE/MO/PO	29	
1000	1	1j-200	2	4m	3	1j-2m 8d	1			
		3j-150	1	6m	3	1j-6m	1			
		3j-50	1	9m	4	1j-7m	1			
		3j-100	1	1 jaar	3	3j-1m	3			
		3j-200	7	Levenslang	3	3j-45d	2			
		3j-150	2			3j-2m	1			
		3j-250	2							
Subtotaal	29		19		29		10			29
Artikel 38 §6, 1ste, 2e of 3e lid; §1, 2e lid in fine Wegverkeerswet										
Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
200	4	3j-100	2	3m	4	3j-45d	1	TE/PE/MO/PO	8	
250	1	3j-120	1	6m	1					
300	1	3j-200	1	9m	3					
400	2									
Subtotaal	8		4		8		1			8
Herhalingsregime (artikel 34, §1, 2e lid of artikel 36 Wegverkeerswet)										
Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
50	2	1j-100	1	6m	1	1j-3m	1	TE/PE/MO/PO	1	
400	2	1j-200	1	8m	1			MO/PO	1	
Subtotaal	4		2		2		1			2
Totaal	41		25		39		11			39

289. Uit tabel 10 kan worden afgeleid dat in 71% van de gevallen sprake is van een specifiek herhalingsregime in combinatie met artikel 38 Wegverkeerswet. Voor nagenoeg elk van deze combinaties werd een geldboete van 400 euro opgelegd. Dit is wat betreft het rijden onder invloed de minimum geldboete in geval van herhaling. Eenmaal werd 1000 euro opgelegd bij toepassing van het rijden onder invloed van drugs in staat van herhaling in combinatie met lid 3, §6, artikel 38 Wegverkeerswet.

290. In slechts 20% is er sprake van een tenlastelegging in de categorie van rijden onder invloed waarbij geen toepassing kan worden gemaakt van een specifiek herhalingsregime omdat de materiële toepassingsvoorwaarden niet vervuld zijn. Van het herhalingsregime in artikel 38 Wegverkeerswet kan echter wel toepassing

²⁸¹ Legende: theoretisch examen (TE), praktisch examen (PE), medisch onderzoek (MO) en psychologisch onderzoek (PO).

gemaakt worden. Voor het opleggen van de geldboete moet gekeken worden naar de strafmaat van de tenlastelegging en deze bedraagt in geval van het rijden onder invloed minimaal 200 euro. Deze redenering wordt tevens doorgetrokken in de rest van de analyse bij andere type inbreuken in staat van herhaling. Ook hier wordt in de helft van gevallen geopteerd voor de minimumgeldboete. In de overige 8% is louter sprake van de toepassing van een specifiek herhalingsregime (artikel 34, §1, tweede lid of artikel 36 Wegverkeerswet).

291. In de totale groep van rijden onder invloed in staat van herhaling werd in 61% van de gevallen een geldboete opgelegd met uitstel. Dit is naar aanvoelen een relatief groot percentage. Uit onderzoek uitgevoerd in de jaren tachtig blijkt ook dat dit een evolutie is, aangezien destijds rijders onder invloed nauwelijks op strafuitstel konden rekenen.²⁸² Het strafbare gehalte is ondertussen wel verhoogd, maar de minimumstraf is niet per se lager. In 28% bedraagt het een uitstel voor de duur van één jaar en in 72% bedraagt het een uitstel voor de duur van drie jaar. Deze verhouding nuanceert grotendeels het gegeven dat in 61% van de gevallen een uitstel wordt verleend aan een herhaler, omdat gedurende die drie jaar de dreiging van de sanctie voldoende voor de veroordeelde blijkt. Bij een volgende misstap binnen een periode van drie jaar krijgt de veroordeelde sowieso een zwaardere sanctie te verduren.

292. Daarnaast werd in 93% een rijverbod opgelegd aan de veroordeelde met een variatie in duur van drie maanden tot en met levenslang. In 7% werd geen rijverbod opgelegd en is sprake van een vrijspraak of is het wettelijk niet voorzien een rijverbod op te leggen, bijvoorbeeld wegens artikel 34, §1, tweede lid Wegverkeerswet. Opvallend in vergelijking met de geldboete is dat wat betreft het rijverbod maar in 28% een uitstel werd verleend. In 45% betreft het een uitstel voor een periode van één jaar en in 55% een uitstel voor een periode van drie jaar.

293. Tevens werden in nagenoeg alle gevallen (93%) herstelexamens- en onderzoeken opgelegd. Dit betreft een theoretisch examen, praktische examen, psychologisch onderzoek en medisch onderzoek. In één geval werd enkel een medisch en psychologisch onderzoek opgelegd. De rechter heeft namelijk de

²⁸² J. VAN KERCKVOORDE, "Straftoemeting bij rijden onder invloed", *Panopticon* 1981, 575-590.

mogelijkheid herstelexamens- en onderzoeken op te leggen op grond van artikel 38, §3 Wegverkeerswet, alsook de vrijheid van welke examens en onderzoeken die hij opportuun acht. Toch valt op dat de rechter in slechts 10% deze keuzemogelijkheid had, waarbij de rechter in de helft van deze gevallen herstelexamens en - onderzoeken heeft opgelegd. In 90% is het opleggen van herstelexamens en - onderzoeken verplicht en wordt de discretionaire bevoegdheid van de rechter ingeperkt als gevolg van de invoering van paragraaf 6, artikel 38 Wegverkeerswet.

3.4.1.2 Vluchtmisdrijf

294. Van het totaal aantal opgelegde strafmaten heeft 10% betrekking op het vluchtmisdrijf gepleegd in staat van herhaling. In alle gevallen werd de minimumgeldboete opgelegd en aan iets minder dan de helft van de veroordeelden werd de gunst van het uitstel toegestaan. Weliswaar ging het daarbij in alle gevallen om een duur van drie jaar zoals blijkt uit tabel 11. Daarnaast werd voor drie tenlasteleggingen inzake vluchtmisdrijf een gevangenisstraf opgelegd van zeven maanden, drie maanden en zeven maanden.

295. Aangezien alle daders van vluchtmisdrijf die zich in staat van herhaling bevonden onder ofwel de combinatie vielen van het specifieke herhalingsregime en artikel 38, §6 Wegverkeerswet, ofwel louter onder artikel 38, §6 Wegverkeerswet. Met de tenlastelegging van vluchtmisdrijf is de rechter verplicht een rijverbod op te leggen alsook de vier herstelexamens en -onderzoeken.

Tabel 10 Straftoemeting herhalingsregimes inzake vluchtmisdrijf

Herhalingsregime (artikel 33, §3) + artikel 38 Wegverkeerswet											
	Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
	400	3	3j-100	1	3m	1			TE/PE/MO/PO	3	
			3j-150	1	4m	1					
					2 jaar	1					
Subtotaal		3		2		3		0			3
Artikel 38 §6 Wegverkeerswet											
	Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
	200	5	3j-124	1	3m	3	3j-2m	1	TE/PE/MO/PO	5	
					6m	1					
					9m	1					
Subtotaal		5		1		5		1			5
Totaal		8		3		8		1			8

3.4.1.3 Rijbewijs

296. In 20% werd een straf opgelegd voor een overtreding betreffende het rijbewijs waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevond. Onderstaande tabel 12 geeft een gedetailleerd overzicht van de opgelegde straffen en strafmaten. Daarnaast werd bij twee tenlasteleggingen inzake rijbewijs een gevangenisstraf opgelegd van een maand en vier maanden.

Tabel 11 Straftoemeting inzake herhalingsregimes inzake rijbewijs

Herhalingsregime (artikel 30, §4) + artikel 38 Wegverkeerswet										
	Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal
	200	3	1j-200	1	3m	4	1j-2m	1	TE/PE/MO/PO	10
	400	6	1j-250	1	4m	1				
	2000	1			6m	2				
					9m	2				
					Levenslang	1				
Subtotaal		10		2		10		1		10
Artikel 38 §6 Wegverkeerswet										
	Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal
	400	2	3j-200	1	6m	1		0	TE/PE/MO/PO	2
					Levenslang	1				
Subtotaal		2		1		2		0		2
Herhalingsregime (artikel 30, §4 Wegverkeerswet)										
	Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal
	400	1		0	18m	1		0	TE/PE/MO/PO	0
Subtotaal		1		0		1		0		0
Totaal		12		3		13		1		10

297. Voor de volledigheid dient vermeld te worden dat in bovenstaande tabel geen rekening is gehouden met één dossier omdat de tenlasteleggingen (artikel 48, artikel 30 en artikel 38, §6, derde lid Wegverkeerswet) werden samengevoegd (artikel 65 Strafwetboek). De veroordeelde heeft de volgende straf opgelegd gekregen: een geldboete van 1000 euro, een rijverbod van negen maanden en de vier herstelexamens- en onderzoeken.

3.4.1.4 Sturen spijs verval

298. In 18% van de inbreuken op de Wegverkeerswet diende een strafmaat opgelegd te worden wegens het sturen spijs verval. In 73% daarvan betrof het geen inbreuk op het specifieke herhalingsregime van artikel 48, 2° Wegverkeerswet, maar enkel een tenlastelegging van artikel 48, 1° Wegverkeerswet met het herhalingsregime in artikel 38 Wegverkeerswet hetzij §1, 4° juncto §2, in fine, hetzij §6, lid 1, lid 2 of lid 3. Slechts in 27% werd een strafmaat opgelegd voor de

combinatie van het specifieke herhalingsregime (artikel 48, 2° Wegverkeerswet) en artikel 38 Wegverkeerswet.

299. Uit onderstaande tabel 13 kan afgeleid worden dat in alle gevallen de minimum geldboete werd opgelegd. In slechts 13% werd een uitstel verleend op de opgelegde geldboete en geen enkel uitstel werd verleend op een opgelegd rijverbod. In 13% werd een levenslang rijverbod opgelegd. In drie gevallen werd een gevangenisstraf opgelegd van respectievelijk drie maanden, een jaar en achttien maanden. In alle gevallen moest de rechter verplicht de vier herstelexamens- en onderzoeken opleggen.

Tabel 12 Straftoemeting herhalingsregimes inzake sturen spijs verval

Herhalingsregime (artikel 48, 2°) + artikel 38 Wegverkeerswet										
Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
1000	4			1 jaar	1			TE/PE/MO/PO	4	
				2 jaar	1					
				Levenslang	2					
Subtotaal	4		0		4		0			4
Artikel 38 §6 Wegverkeerswet										
Geldboete	Aantal	Uitstel	Aantal	Rijverbod	Aantal	Uitstel	Aantal	Examens	Aantal	
500	11	1j - 250	1	3m	3		0	TE/PE/MO/PO	11	
		3j - 250	1	6m	4					
				9m	2					
				1 jaar	2					
Subtotaal	11		2		11		0			11
Totaal	15		2		15		0			15

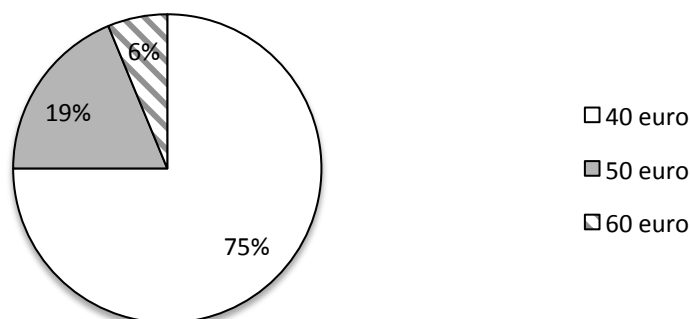
3.4.2 Wegcode

3.4.2.1 Tweedegraadsovertredingen

300. De overtredingen van de tweede graad vormen in totaal 17% van de opgelegde strafmaten van de Wegcode. In twee gevallen werd de vrijspraak uitgesproken. Daarvan vormen enerzijds de inbreuk op artikel 8.4 Wegcode en anderzijds artikel 10.1.3° samengevoegd met artikel 10.1.1° Wegcode de grootste categorieën met elk 26%.

301. Wat betreft de opgelegde geldboete voor recidivisten met een tenlastelegging van de tweede graad is de minimumgeldboete die door de rechter moet opgelegd worden 40 euro. In 75% werd de minimumgeldboete opgelegd. In 19% een geldboete van 50 euro en in 6% een geldboete van 60 euro. Deze percentages worden schematisch weergegeven in figuur 13.

**Figuur 12 Straftoemeting tweede-
graadsovertredingen: geldboete**



Figuur 12 Straftoemeting tweedegraadsovertredingen: geldboete

302. In 76% kon de rechter een facultatief verval van het recht tot sturen opleggen, aangezien de tenlastelegging voor de veroordeling een inbreuk op de tweede graad betrof, alsook op artikel 38, §1, 4° juncto artikel 38, §1, tweede lid, in fine Wegverkeerswet. De rechter legde in 34% een rijverbod variërend in duur tussen acht dagen (64%) en vijftien dagen (36%) op. Slechts bij één persoon werd het herstel van het verval van het recht tot sturen afhankelijk gemaakt van het slagen in een theoretisch examen en psychologisch onderzoek.

3.4.2.2 Derdegraadsovertredingen

303. In 57% werd een straf opgelegd voor een inbreuk op artikel 5 juncto 61 Wegcode in staat van herhaling. In nagenoeg alle gevallen werd de minimumgeldboete van 60 euro opgelegd. In 38% van de tenlasteleggingen waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevond werd een geldboete met uitstel opgelegd. In alle gevallen werd een rijverbod opgelegd: 38% een rijverbod van vijftien dagen, 31% een rijverbod van tien dagen, 15% een rijverbod van acht dagen, 8% een rijverbod van eenentwintig dagen en 8% een rijverbod van één maand. In twee gevallen werd het herstel van het recht tot sturen afhankelijk gemaakt van het slagen in het theoretisch examen.

304. In 22% werd een straf opgelegd voor een inbreuk op artikel 5 juncto 68 Wegcode (meer bepaald inbreuk op verkeersbord C1 of C35) in staat van herhaling waarbij 60% de minimumgeldboete werd opgelegd van 60 euro en in de overige

gevallen een geldboete van 100 euro. In 40% van de zaken werd een rijverbod opgelegd, waarvan de helft voor vijftien dagen en de andere helft voor drie maanden. Aan één persoon werd het herstel van het recht tot sturen afhankelijk gemaakt van het slagen in de vier herstelexamens- en onderzoeken.

305. De overige inbreuken hebben betrekking op artikel 35 Wegcode, artikel 44 Wegcode, artikel 4.4 Wegcode en artikel 4.1 Wegcode. In alle gevallen werd de minimumgeldboete opgelegd van 60 euro. In 60% van de gevallen werd een rijverbod opgelegd.

3.4.2.3 Vierdegraadsovertredingen

306. Slechts in één geval uit de geanalyseerde vonnissen was er sprake van een vierdegraadsovertreding, namelijk artikel 10.4 Wegcode in samenloop met artikel 10.1.1 Wegcode en artikel 38, §6, lid 1 Wegverkeerswet. Hiervoor werd een geldboete opgelegd van 100 euro, een rijverbod van drie maanden en het herstel van het verval werd afhankelijk gemaakt van het slagen in theoretisch en praktisch examen.

3.4.2.4 Snelheidsovertredingen

307. De categorie van snelheidsovertredingen moet onderverdeeld worden in vier groepen: artikel 11.1 Wegcode (35%), artikel 11.2 Wegcode (15%), artikel 22quater Wegcode (13%) en artikel 5 juncto 68 (inbreuk op verkeersbord C43) Wegcode (38%). In totaal werden twee personen vrijgesproken.

308. In het algemeen kan gesteld worden dat de politierechter in geval van herhaling inzake overdreven snelheid een zeer ruime discretionaire marge heeft voor het opleggen van een geldboete, namelijk tussen de 20 euro en 1000 euro.

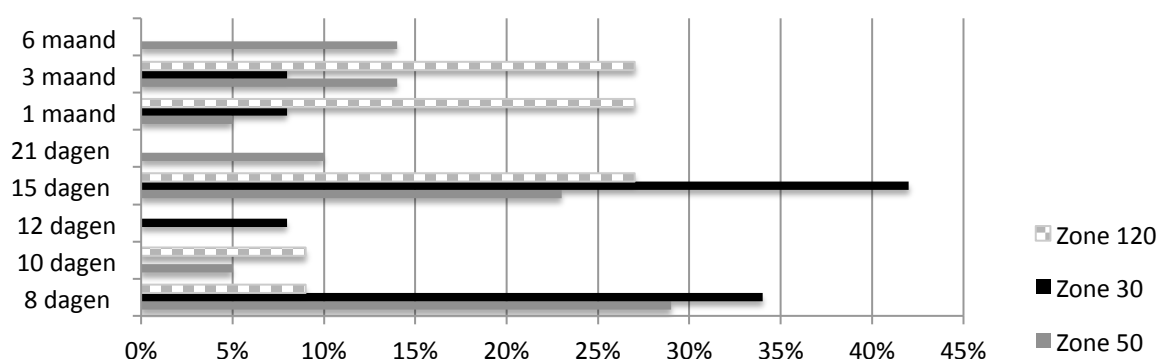
309. Indien de tenlastelegging in het vonnis enkel betrekking heeft op het specifieke herhalingsregime van met name artikel 29, §4, lid 3 Wegverkeerswet, dan voorziet de wetgever niet in het opleggen van een verval van het recht tot sturen in geval van recidive. Wel moet de rechter een verval van het recht tot sturen tussen minimaal acht dagen en maximaal vijf jaar opleggen indien de toegelaten maximumsnelheid werd overschreden met ofwel meer dan 40 kilometer per uur, ofwel met meer dan 30 kilometer per uur binnen een bebouwde kom, in een zone

30, schoolomgeving, erf of woonerf (artikel 29, §3, derde lid Wegverkeerswet). Indien de rechter hiervan wenst af te wijken, dient hij zijn beslissing te motiveren.

310. Indien de tenlastelegging van het vonnis inzake overdreven snelheid zowel betrekking heeft op het herhalingsregime in artikel 29, §4, lid 3 Wegverkeerswet als op artikel 38 Wegverkeerswet meer bepaald ofwel §1, 4° juncto §2, in fine ofwel §6, lid 1, lid 2 en lid 3, dan moet een onderscheid gemaakt worden wat het rijverbod betreft. In het eerste geval is het verval facultatief en in het tweede geval verplicht.

311. In geval van inbreuk op artikel 11.1 Wegcode, betreffende overschrijding in een zone 50, in staat van herhaling wordt gemiddeld 16 km/uur te snel gereden door de herhaler. Wat betreft de opgelegde geldboete wordt in 33% de minimumgeldboete van 20 euro opgelegd, in 22% een geldboete van 30 euro en in 13% een geldboete van 25 euro, 7% een geldboete van 40 euro en 7% een geldboete van 50 euro. Slechts in een minderheid van de gevallen (16%) wordt een geldboete van meer dan 50 euro opgelegd. Bij vier personen werd een uitstel toegekend voor de geldboete en bij vijf personen een uitstel voor het rijverbod. In 47% van de gevallen wordt een rijverbod opgelegd met een duur die varieert tussen acht dagen en zes maanden. Daarnaast werden in 22% van de gevallen herstelexamens en -onderzoeken opgelegd. Onderstaande figuur 14 geeft een overzicht van de percentages van de duurtijd van het opgelegde rijverbod. De duurtijd is afhankelijk van onder meer het aantal eerdere veroordelingen en met het aantal kilometer per uur dat de maximum snelheid werd overschreden.

Figuur 14 Rijverbod voor inbreuk op artikel 5 juncto 68 Wegcode



	8 dagen	10 dagen	12 dagen	15 dagen	21 dagen	1 maand	3 maand	6 maand
Zone 120	9%	9%		27%		27%	27%	
Zone 30	34%		8%	42%		8%	8%	
Zone 50	29%	5%		23%	10%	5%	14%	14%

Figuur 13 Rijverbod voor inbreuk op artikel 5 juncto 68 Wegcode

312. In geval van inbreuk op artikel 11.2 Wegcode, betreffende de overschrijding van zone 120 op de autosnelweg, in staat van herhaling wordt gemiddeld 18 km/uur te snel gereden. In 26% van de gevallen werd een geldboete opgelegd van 30 euro en in 21% werd een geldboete opgelegd van meer dan 50 euro. In 58% van de zaken werd een rijverbod opgelegd met een variatie in duur tussen acht dagen en drie maanden. In 26% van de gevallen werden herstelexamens en -onderzoeken opgelegd.

313. In geval van inbreuk op artikel 22quater Wegcode, betreffende de overschrijding van zone 30, in staat van herhaling wordt gemiddeld 25 km/uur te snel gereden. In 43% van de gevallen werd een geldboete opgelegd van 30 euro, 16% kreeg een geldboete opgelegd van 40 euro. In 15% van de gevallen werd een geldboete opgelegd van meer dan 50 euro. In 63% van de gevallen werd een rijverbod opgelegd waarvan 42% voor een duur van vijftien dagen. Aan één persoon werden de vier herstelexamens en -onderzoeken opgelegd.

314. In geval van inbreuk op artikel 5 juncto 68 Wegcode, inbreuk op verkeersbord C43, waar een snelheidsovertreding plaatsvindt in zone 50, zone 70 of zone 90, wordt in 32% van de gevallen een geldboete opgelegd van 30 euro, 23% kreeg een

geldboete opgelegd van 20 euro en 12% een geldboete van meer dan 50 euro. In 40% van de gevallen werd een rijverbod opgelegd met een variatie in duur tussen de acht dagen en drie maanden. In 17% van de gevallen werden herstelexamens en -onderzoeken opgelegd.

3.4.3 Combinatie Wegverkeerswet en Wegcode

315. In zes gevallen heeft de politierechter één of meerdere inbreuken in staat van herhaling op de Wegcode gecombineerd met één of meerdere inbreuken in staat van herhaling op de Wegverkeerswet, allemaal inbreuken inzake rijden onder invloed. Dit heeft als gevolg dat de zwaarste straf moet worden toegepast (artikel 65 Strafwetboek).

3.4.4 Technische eisen, inschrijving en verzekering

316. De inbreuken waarvoor de dader zich in staat van herhaling bevindt inzake overtredingen met betrekking tot technische eisen, inschrijving dan wel verzekering zijn schaars in dit onderzoek. Om die reden wordt niet dieper ingegaan op de straffoemeting ervan, aangezien deze resultaten niet representatief zouden zijn. Het is niet uitgesloten dat empirisch onderzoek in andere gerechtelijke arrondissementen andere resultaten zou kunnen opleveren. Het zijn ook inbreuken waarvoor een kleinere pakkans geldt dan pakweg snelheidsovertredingen of rijden onder invloed. Met betrekking tot onverzekerd rijden heeft de wetgever met de wetswijziging van 6 maart 2018 een anomalie verholpen door artikel 22 WAM-wet op te nemen in de gekruiste recidive. Het was namelijk duidelijk dat het rijden zonder verzekering een ernstige problematiek is. Doch zijn er vragen te stellen of dit ook het geval is in staat van herhaling. Wel is hierdoor nog het toepassingsgebied nog aanzienlijk verruimd. Verder onderzoek en empirische gegevens zijn noodzakelijk inzake herhaling inzake technische eisen, inschrijving en verzekering.

Hoofdstuk 4. Voorlopige conclusie

317. Het uitgevoerde empirisch onderzoek heeft getracht een bijdrage te leveren aan het recidiveonderzoek in België waarbij getracht werd zowel in te gaan op de profielkenmerken als op de straftoemeting. Met dit empirisch onderzoek werd beoogd een antwoord te kunnen geven op volgende deelvraag met name *in hoeverre de invoeringen van en wijzigingen aan de herhalingsregimes door de wetgever in de praktijk een geslaagd middel zijn om verkeersovertreders in staat van herhaling aan te pakken.*

318. Het empirisch onderzoek heeft eerst aandacht besteed aan de profielkenmerken van een veroordeelde in staat van herhaling. Een herhaler is meestal een man met Belgische nationaliteit met een leeftijd van ongeveer 37 jaar. Ongeveer evenveel vonnissen worden gewezen bij verstek als op tegenspraak. Het is moeilijk om een verband vast te stellen tussen vonnissen gewezen bij verstek of op tegenspraak en de straftoemeting. Dit omdat met diverse uiteenlopende criteria wordt rekening gehouden bij het toemeten van een straf.

319. Verkeersovertreders die gedagvaard worden bevinden zich meestal (72%) voor één tenlastelegging in staat van herhaling. Net zoals primaire verkeersovertreders hebben verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden meestal (59%) een inbreuk gepleegd op de Wegcode waarvan voornamelijk snelheidsovertredingen. Wat betreft de Wegverkeerswet begaan overtreeders die zich in staat van herhaling bevinden meestal inbreuken inzake rijden onder invloed (met name alcoholintoxicatie, dronkenschap en psychotrope stoffen).

320. Een eerste belangrijke wetgevende ingreep op de herhalingsregimes in het wegverkeer is de invoering geweest van de gekruiste recidive (artikel 38, §6 Wegverkeerswet). In 39% kon toepassing gemaakt worden van deze bepaling (op zichzelf staand dan wel in combinatie met een specifiek herhalingsregime). Een belangrijk aandeel van de verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden, verkeren in de situatie van de drievoudige recidive. Deze groep laat zich duidelijk niet afschrikken door een verplicht rijverbod van negen maanden en het afleggen van vier herstelexamens en –onderzoeken. In die zin blijkt deze invoering

een onvoldoende tot matige interventie te zijn om een verkeersovertreder die zich in staat van herhaling bevindt aan te pakken.

321. 39% is al een behoorlijk percentage, doch relatief laag. Dit is te verklaren door het gegeven dat een groot deel van de overtredingen in staat van herhaling snelheidsovertredingen zijn (artikel 29, §3, derde lid Wegverkeerswet) en komt in aanmerking voor de toepassing van de gekruiste recidive. Meestal bij snelheidsovertreders plegen zij zowel als oorspronkelijke inbreuk als herhaalde inbreuk(en) louter snelheidsovertredingen. Echter, een beperking is dat gekruiste recidive slechts kan toegepast worden indien een welbepaald aantal kilometer per uur is overschreden. Hier knel het schoentje, aangezien empirisch onderzoek heeft aangetoond dat in het gros van de gevallen de maximum snelheid relatief weinig wordt overschrijden.

322. Een andere invoering om verkeersrecidive aan te pakken is de verplichte oplegging van een alcoholslot in welbepaalde gevallen. Teruggekoppeld naar de literatuur zou dit een goede interventie kunnen zijn. In de analyse van het empirisch onderzoek werd geen enkel alcoholslot opgelegd, hoewel de rechter deze mogelijkheid reeds heeft. De verplichting om het alcoholslot op te leggen is pas in werking getreden op 1 juli 2018 en is pas na de periode van de analyse van de bestudeerde dossiers in dit empirisch onderzoek. Verder onderzoek is noodzakelijk om het effect van het alcoholslot op daders in staat van herhaling te bestuderen. In die zin is deze invoering een onvoldoende middel om verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden adequaat aan te pakken.

323. Wat betreft de straftoemeting is het opvallend dat zowel in geval van inbreuken op Wegcode als inbreuken op Wegverkeerswet in staat van herhaling de rechter nagenoeg altijd de minimum geldboete oplegt. Dit is mogelijk door de discretionaire ruimte die de rechter heeft en de grote ruimte die de wetgever laat tussen het minimum en maximum van een straf. De wetgever heeft nauwelijks geraakt aan de strafmaat van de geldboetes. Inzetten op nog meer verzwaring van de strafmaten, zoals de wetgever in 2018 heeft gedaan bij vluchtmisdrijf maar louter bij de gevangenisstraf, zou een afschrikwekkend effect kunnen hebben. Echter, literatuur heeft erop gewezen dat dit effect van korte duur is en zal vaak in de praktijk niet de problematiek van herhaling in het verkeer kunnen verhelpen. In die zin is het

niet wijzigen van de strafmaten theoretisch een voldoende geslaagd om verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden aan te pakken.

324. Hoewel snelheidsovertredingen een groot aantal vertegenwoordigen van het totale aantal tenlasteleggingen waarvoor een persoon zich in staat van herhaling bevindt, is dit slechts een fractie. Aangezien in dat verband ook rekening moet gehouden worden met minirecidivisten die keer op keer een onmiddellijke inning opgelegd krijgen alsook betalen zonder zich ooit in staat van herhaling te bevinden. De minirecidivisten ontsnappen aan de echte repressie van het strafrechtelijk apparaat. Aangezien minister van Justitie Koen Geens deze categorie wenst aan te pakken zal in de toekomst de rol van het strafregister blijven toenemen en dient ook ingezet te worden op de verdere afstemming tussen bestaande databanken en ontwikkeling ervan.

325. Het opleggen van een minimumgeldboete geeft een dubbel gevoel. Een overweging van politierechters om een minimum geldboete op te leggen is dat zij vinden dat deze geldboete al relatief hoog is rekening houdend met het systeem van de opdecimen. Daarnaast is er nog de problematiek van de strafuitvoering: veroordeelden moeten in staat zijn deze geldboete te betalen. Om die reden is het verklaarbaar dat politierechters dan ook nog relatief frequent de gunst van het uitstel toekennen. Een kanttekening daarbij is natuurlijk dat politierechters deze gunst opleggen in de hoop dat het uitstel werkt als een zwaard van Damocles dat boven het hoofd van de veroordeelde hangt en deze zou afgeschrikt worden nog toekomstige misdrijven te plegen. In de praktijk blijkt dat dit de meeste herhalers niet weerhoudt om nog misdrijven te plegen.

326. Vanuit kritisch oogpunt kan voorzichtig gesteld worden, gelet op de beperkingen van het uitgevoerde onderzoek, dat de invoeringen van herhalingsregimes in het wegverkeerrecht een matig tot voldoende middel zijn om verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden aan te pakken. Daarnaast blijken de doorgevoerde wijzigingen aan de herhalingsregimes een matig middel te zijn om verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden adequaat aan te pakken.

DEEL 5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

327. Recidive inzake verkeer is een problematiek die al vele decennia woelt in onze maatschappij. Deze kleine groep wegpiraten zorgt voor een grote verkeersonveiligheid en is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de verkeersslachtoffers. Unaniem wordt gestreefd naar het drastisch terugdringen van het aantal slachtoffers in het verkeer, alsook te streven naar een hoge mate van verkeersveiligheid. Dit is van bijzonder groot belang aangezien mobiliteit en verkeer een fundamenteel onderdeel is in het dagdagelijkse leven van ieder van ons. Deze masterproef heeft in haar geheel getracht de centrale onderzoeksvraag, *in welke mate de herhalingsregimes in het wegverkeerrecht kunnen bijdragen tot het realiseren van een nultolerantie in de strijd tegen verkeersrecidive*, te beantwoorden.

328. Centraal in deze masterproef is de vraag naar in welke mate herhalingsregimes in het wegverkeer daadwerkelijk kunnen bijdragen tot een nultolerantie inzake recidive. Vanuit Europese en internationale context wordt op vlak van verkeer op verschillende inbreuken, zoals snelheid of rijden onder invloed, of op bepaalde categorieën weggebruikers, zoals motorrijders of beginnende bestuurders, gereageerd met de invoering van een nultolerantie. Diverse studies hebben erop gewezen dat het hanteren van dergelijk nultolerantiebeleid positieve effecten heeft, meer bepaald een daling van het aantal verkeersslachtoffers en een toename van de verkeersveiligheid. Aangezien voornamelijk recidivisten verantwoordelijk zijn voor groot aantal verkeersslachtoffers en verkeersonveiligheid heeft dergelijke nultolerantiebeleid een rechtstreekse impact op verkeersrecidivisten.

329. De herhalingsregimes zijn gebaseerd op strafverzwaring als reactie op het plegen van herhaald delinquent gedrag. Hoewel dergelijke reactie tot voor de negentiende eeuw niet steeds op een gerechtvaardigde manier werd uitgeoefend, staat dit sinds de invoering van het Strafwetboek van 1867 niet meer ter discussie. In België is de rol van eerdere veroordelingen voor het rechtvaardigen van dergelijke strafverzwaring altijd aanwezig geweest en sluit nauw aan bij de *sentencing premium* benadering.

330. Zelfs voor de totstandkoming van talloze bijzondere strafwetten die ondertussen eigen herhalingsregimes kennen, zoals onder meer het

wegverkeerrecht, voorzag het algemeen strafrecht al van bij het prille begin in herhalingsregimes. In het wegverkeerrecht zijn de herhalingsregimes onderworpen geweest aan diverse evoluties. Dit heeft geleid tot talloze wijzigingen waarvan vier die een belangrijke impact kunnen hebben op overtreders in het verkeer die zich in staat van herhaling bevinden. Echter, het is gebleken dat de invoeringen van en wijzigingen aan herhalingsregimes in het wegverkeerrecht een matig middel zijn geweest om verkeersovertreders die zich in staat van herhaling bevinden aan te pakken.

331. Een eerste wijziging heeft betrekking op verhoging van de strafmaten, maar is relatief beperkt, want is eigenlijk slechts éénmaal doorgevoerd met betrekking tot de maximum gevangenisstraf inzake vluchtmisdrijf. De publieke opinie is nochtans voorstander van een verhoging van de strafmaat. Een kritische reflectie heeft geleerd dat de wetgever er goed aan gedaan heeft deze strafmaten niet verder op te trekken alsook niet te opteren voor het verkleinen van de vork tussen minimum en maximum straffen, omdat dan de individualisering van de straftoemeting in het gedrang zou kunnen gebracht worden. Aangezien enerzijds moet rekening gehouden worden dat rechters een discretionaire vrijheid hebben en de mogelijkheid hebben gunsten toe te kennen en anderzijds studies hebben aangetoond dat een repressieve straf weinig tot geen gedragsbeïnvloeding bewerkstelligt bij verkeersherhalers.

332. Een tweede wijziging is de invoering van de gekruiste recidive waardoor enerzijds het toepassingsgebied inzake herhaling wordt verruimd en anderzijds de discretionaire vrijheid van de rechter wordt beperkt en impliciet ook de individualisering van de straftoemeting voor de beklaagde doordat de rechter verplicht wordt een rijverbod en herstelexamens en –onderzoeken op te leggen. Hoewel deze gekruiste recidive al sinds 1 januari 2015 van toepassing is, is de groep van overtreders in het verkeer die zich in staat van herhaling bevinden nog steeds behoorlijk.

333. Een derde wijziging heeft betrekking op de verruiming van het straffenarsenaal met de invoering van het alcoholslot. Studies hebben positieve effecten aangetoond, doch relatief beperkt. In België wordt deze straf nog nauwelijks opgelegd. Sinds 1 juli 2018 moet de rechter het alcoholslot in bepaalde gevallen

verplicht opleggen. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen welk effect het alcoholslot zal ressorteren op verkeersovertreders, maar zal hoogstwaarschijnlijk effecten in dezelfde lijn ressorteren.

334. Een vierde wijziging is de invoering van nieuwe herhalingsregimes met als ratio veelal om een anomalie in de wetgeving te verhelpen en of te voldoen aan de specifieke problematieken, zoals rijden onder invloed van psychotrope stoffen, die zich voordoen.

335. Hoewel het empirisch onderzoek dat werd uitgevoerd in deze masterproef stoot op een aantal beperkingen, staat het onomstotelijk vast dat ongeveer 25% van de overtredders in het verkeer zich in staat van herhaling bevinden. Zowel de herhalingsregimes als het empirisch onderzoek richten zich uitsluitend tot overtredders in het verkeer in staat van herhaling. Maar deze zijn slechts een klein deel van het geheel. Het grote geheel omvat namelijk herhalers, recidivisten en mini-recidivisten. Het mag dus duidelijk zijn dat louter wettelijke herhalingsregimes de problematiek van verkeersrecidivisten in het geheel niet aanzienlijk zal kunnen bestrijden. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat dit empirisch onderzoek kleinschalig is met een heel aantal beperkingen. Het is dan ook een aanbeveling om in te zetten op meer grootschalige empirische onderzoeken om een volledig en accuraat beeld te krijgen van het fenomeen van verkeersrecidive in het algemeen.

336. Belangrijke strafdoelen voor het aanpakken van verkeersrecidive zijn afschrikking en preventie. Klaarblijkelijk is het eigen aan verkeersrecidivisten om zich niet snel te laten afschrikken door een hoge (minimale) geldboete of rijverbod. Zoals reeds aangehaald is het geen optie dat de wetgever de strafmaten zou verhogen, wel zou het mogelijk zijn dat de rechter hogere boetes dan de minimum geldboete zou opleggen, maar vinden dit niet wenselijk en daarnaast zou het niet resulteren in positieve beïnvloeding. Een rijverbod daarentegen, dat sinds de invoering van de gekruiste recidive verplicht is geworden en waarvan de duurtijd aanzienlijk is opgetrokken respectievelijk drie, zes of negen maanden lijkt een verkeersherhalers harder te treffen. Hoewel de echte verkeersherhalers zich hierdoor niet laten afschrikken. Dit is te merken aan het aantal inbreuken op het rijden spijs verval. Daarnaast is het logisch te denken dat minirecidivisten minder afgeschrikt worden, omdat deze niet, in tegenstelling tot verkeersherhalers, geconfronteerd worden met

het instituut van de rechtbank. Dit moet genuanceerd worden aangezien in geval van verkeersherhalers in ongeveer de helft van de gevallen het vonnis bij verstek wordt gewezen. Er zijn nog geen studies voorhanden die een verband kunnen aantonen tussen vonnis bij verstek dan wel op tegenspraak en straftoemeting. De geldboetes die minirecidivisten opgelegd krijgen die veelal lager zijn dan in geval van een verkeersherhaler, omdat de eerste categorie niet geconfronteerd wordt met het systeem van opdecimen alsook dagvaardings- en gerechtskosten.

337. Globaal genomen kan gesteld worden dat louter herhalingsregimes geen nultolerantie zullen realiseren. Op zich niet verwonderlijk, aangezien de hardnekkige problematiek van verkeersrecidive enkel aangepakt kan worden door een combinatie van interventies. Zo wordt reeds ingezet op sensibilisering, maar dringt het zich op om op een meer efficiënte en gerichte wijze te sensibiliseren. Daarnaast wordt vaak uit het oog verloren dat louter repressie en preventie niet voldoende is, maar ook sprake moet zijn van gedragsbeïnvloeding om de problematiek van verkeersrecidive op langetermijn te kunnen aanpakken. Een onderdeel van gedragsbeïnvloeding bijvoorbeeld is de subjectieve norm die individuen hanteren, deze is volgens onderzoek zeer slecht bij Belgische weggebruikers. Daarnaast is een belangrijke rol weggelegd voor de handhavingsdiensten door het vergroten van zowel de objectieve als subjectieve pakkans.

338. Internationale en nationale literatuur hebben deze stelling bevestigd en argumenteren dat het noodzakelijk is, indien een nultolerantie wenst bereikt te worden, in te zetten op een combinatie van factoren en interventies. Om die reden wordt in deze masterproef als aanbeveling naar voor geschoven om bovenstaande besproken interventies, die elk op zich een beperkt effect kunnen realiseren, zouden gecombineerd moeten worden met een rijbewijs met punten. Dergelijk strafpuntensysteem wordt reeds in de meeste Europese landen gehanteerd en heeft als expliciete doel om recidive in het verkeer aan te pakken. Maar ook het strafpuntensysteem mag niet op zichzelf staand beschouwd worden. Voor een optimaal effect moet blijven ingezet worden op een combinatie van repressieve en preventieve interventies. Onderzoek heeft immers uitgewezen dat positieve effecten van een rijbewijs met strafpunten wegebben na een jaar na invoering indien niet (voldoende) wordt ingezet op een combinatie van interventies waaronder

sensibilisering en pakkans. Daarnaast biedt het strafpuntensysteem ook mogelijkheid tot een correctieve functie dat kan fungeren als beloningssysteem en bewerkstelligt een positieve beïnvloeding op attitude en gedrag door het organiseren van zogenaamde *driver improvement cursussen* met als concreet voorbeeld de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) bij onze noorderburen.

339. Kortom, herhalingsregimes in het wegverkeerrecht dragen slechts in beperkte mate bij tot het realiseren van een nultolerantie inzake verkeersrecidive. Desondanks is het een vaststaand gegeven dat minstens het streven naar een nultolerantie inzake verkeersrecidive wenselijk zou zijn om het aantal verkeersslachtoffers (verder) te (blijven) terugdringen en de verkeersveiligheid te verhogen. Naar voorbeeld van *best practices* in andere Europese landen zou deze doelstelling kunnen bereikt worden door het combineren van herhalingsregimes, sensibilisering, pakkans en de invoering van een rijbewijs met punten. Er zijn reeds grote stappen gezet in de aanpak van verkeersrecidive. De sprong naar de invoering van het rijbewijs met strafpunten is niet onoverkomelijk met als gevolg dat het realiseren van een nultolerantie inzake verkeersrecidive om de hoek loert.

BIBLIOGRAFIE

Wetgeving

Amendement (D. CASAER *et al.*) op het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/004.

Amendement (J. VAN DEN BERGH *et al.*) op het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/005.

Amendement (J. VAN DEN BERGH *et al.*) op het voorstel van wet tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K1820/004.

Beknopt Verslag van de Commissie voor de Justitie, *Parl.St.* Kamer 2016-17, CRABV nr. 54COM596.

Koninklijk besluit 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 28 maart 1968.

Koninklijk besluit 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

Koninklijk besluit 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *BS* 8 augustus 2011.

Ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54K2868/001.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, Memorie van toelichting, *Parl.St.* Kamer 1998-99, nr. 49K1840/1.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53K2880/001.

Projet de la loi du code pénal, *Archives parlementaires* 23 mei 1791.

Strafwetboek 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867.

Verslag over het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl.St.* Kamer 2004-05, nr. 51K1428/010.

Wet 1 augustus 1899 houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer, *BS* 25 augustus 1899.

Wet 9 april 1930 tot bescherming van de maatschappij tegen abnormalen, gewoontemisdadigers en plegers van bepaalde seksuele strafbare feiten, *BS* 11 mei 1930, verv. wet 1 juli 1964, *BS* 17 juli 1964.

Wet 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 17 juli 1964.

Wet 9 juni 1975 tot wijziging van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 21 juni 1975.

Wet 9 juli 1976 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 27 november 1976.

Wet 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 13 augustus 1985.

Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.

Wet 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, *BS* 8 november 1990.

Wet 16 maart 1999 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, *BS* 30 maart 1999.

Wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

Wet 4 juni 2007 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer teneinde recidive voor vluchtmisdrijven strenger te bestraffen, *BS* 26 juli 2007.

Wet 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat het invoeren van het alcoholslot betreft, *BS* 15 september 2009.

Wet 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *BS* 3 januari 2012.

Wet 18 juli 2012 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft het rijden spijs het verval van het recht tot sturen, *BS* 12 februari 2013.

Wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 30 april 2014.

Wet 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS* 15 maart 2018.

Wet 2 september 2018 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *BS* 2 oktober 2018.

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende justitie, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53K3149/001.

Wetsvoorstel (D. CASAER *et al.*) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer ten einde recidive voor vluchtmisdrijven strenger te bestraffen, *Parl.St.* Kamer 2005-06, nr. 51K2177/001.

Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op het bestrijden van recidive gedrag in het verkeer, *Parl.St.* Kamer 2007-08, nr. 52K0908/001.

Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, *Parl.St.* Kamer 2010-11, nr. 53K0438/001.

Wetsvoorstel (J. VAN DEN BERGH *et al.*) tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 54K1820/001.

Wetsvoorstel (R. TERWINGEN *et al.*) tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54K3651/001.

Rechtspraak

Antwerpen 20 april 1999, *A.J.T.* 1998-99, 1074.

Antwerpen, afdeling Turnhout, 19 mei 2016, *T.Pol.* 2016, 118

Arbitragehof 18 april 2007, nr. 57/2007.

Cass. 2 februari 1931, *Pas.*, I, 1931, 51.

Cass. 12 maart 1974, *Arr. Cass.* 1974, 767.

Cass. 23 juni 1975, *Arr. Cass.* 1975, 1133.

Cass. 19 december 1984, *Arr. Cass.* 1984-85, 565.

Cass. 25 oktober 2006, AR.P.06.0549.F.

Cass. 2 mei 2012, *Arr. Cass.* 2012, 1149.

Cass. 27 april 2016, P.15.1468.

Cass. 3 mei 2016, P.16.0349.N/1.

Cass. 27 september 2016, P.16.0556.N.

Cass. 27 maart 2018, P.17.1061.N.

GwH 3 april 2014, nr. 2014/65.

GwH 27 april 2017, nr. 2017/051.

GwH 15 juni 2017, nr. 2017/76.

Rechtsleer

Boeken

ARNOU, P. en DE BUSSCHER, M., *Misdrijven en sancties in de wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer, 1999, 479 p.

ASHWORTH, A., *Sentencing and criminal justice*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 448 p.

BAGERIC, M., *Punishment & Sentencing: a rational approach*, London, Cavendish Publishing Limited, 2001, 302 p.

BLOM, M. en WARTNA, B.S.J., *Recidive onder verkeersdelinquenten. Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*, Leidschendam, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, 2004, 49 p.

CHRISTIAENSEN, S., *Tussen klassieke en moderne criminele politiek*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 745 p.

- DAMS, M., *Recidive in België en Nederland*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 653 p.
- DE SCHRIJVER, G. en VAN DEN BERGHE, W.S., *Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2015, 31 p.
- DE SMET, B., *Verstek en verzet in strafzaken*, Gent, Larcier, 2003, 92 p.
- GEWIN, B., *Beginnelsen van strafrecht*, Leiden, Brill Archive, 1913, 356 p.
- GOLDENBELD, CH, AARTS, L.T. en MATHIJSEN, M.P.P., *Verkeershandhaving in ontwikkeling. Inventarisatie van onderzoeksvragen op het terrein van handhaving van snelheid, alcohol en drugs*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2010, 82 p.
- GOLDENBELD, CH. en MESKEN, J., *Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2012, 133 p.
- GOLDENBELD, CH. en TWISK, D.A.M., *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2009, 71 p.
- GOLDENBELD, CH., VAN WIJK, A.PH. en MESKEN, J., *Sancties in het verkeer. Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*, Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2013, 92 p.
- HALLEVY, G., *The right to be punished: modern doctrinal sentencing*, Heidelberg, Springer, 2013, 236 p.
- JACOBS, J. en JACKSON, J., *The Routledge Handbook of Criminal Justice Ethics*, London, Routledge, 2017, 398 p.
- MEESMANN, U. en ROSSI, M., *Drinking and driving: learning from good practices abroad*, Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, 2015, 63 p.

NIEUWKAMP, R., SLOOTMANS, F. en SILVERANS, P., *Verkeersrecidivisme nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*, Brussel, Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 44 p.

NOPPE, J., HEMMERECHTS, K., VERHAGE, A., PAUWELS, L. en EASTON, M., *De oude fout in beeld? Naar een lokale recidive-monitor voor de stad Antwerpen*, Antwerpen, Maklu, 2011, 170 p.

PAUWELS, L., *Kwantitatieve criminologie: basishandboek kwantitatieve methoden van criminologisch onderzoek*, Gent, Academia Press, 2015, 474 p.

PELSSERS, B., *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*, Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2017, 50 p.

POTE, R., *Rijden onder invloed*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 22 p.

POTE, R., *Vluchtmisdrijf*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 20 p.

RAATS, S., *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 804 p.

ROBERTS, J., *Punishing Persistent Offenders: Exploring Community and Offender Perspectives*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 298 p.

SCHOETERS, A., DANIELS, S. en WAHL, J., *België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019, 165 p.

SILVERANS, P., NIEUWKAMP, R. en VAN DEN BERGHE, W., *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*, Brussel, Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2018, 65 p.

TEN VOORDE, J., *Recht tot straffen*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2015, 128 p.

TINGVALL, C. en HAWORTH, N., *Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility, Paper presented to be the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000*, Melbourne, 6-7 September 1999, 7 p.

TROUSSE, P.-E., *Les principes généraux du droit pénal positif belge (Les Nouvelles. Corpus Juris Belgici, Droit pénal. Tome I-Volume I)*, Brussel, Larcier, 1956, 489.

VAN DEN WYNGAERT, C. en S. VANDROMME, *Strafrecht, Strafprocesrecht & Internationaal Strafrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2006, 1314 p.

VAN DEN WYNGAERT, C., TRAEST, P. en VANDROMME, S., *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2017, 1406 p.

VAN VLIERDEN, K., *Jongeren en alcohol in het verkeer. Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, 86 p.

VERBRUGGEN, F. en VERSTRAETEN, R., *Strafrecht & strafprocesrecht voor Bachelors deel 2*, Antwerpen, Maklu, 2017, 530 p.

VLAKVELD, W.P., *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen. Een literatuurstudie*, Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2005, 117 p.

WARTNA, B.S.J. en NIJSSEN, L.T.J., *National studies on recidivism. An inventory of largescale recidivism research in 33 European countries. Fact sheet*, Den Haag, Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum, 2006, 10 p.

WARTNA, B.S.J., *In de oude fout. Over het meten van recidive en het vaststellen van het succes van strafrechtelijke interventies*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2009, 261 p.

WATSON, B., SISKIND, V., FLEITER, J. en WATSON, A., *Different approaches to measuring specific deterrence: some examples from speeding offender management*. Paper presented at the Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Canberra, 2010, 11 p.

WATSON, B., *The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle-based sanctions*, Proceedings 19th ARRB Research Conference, Melbourne, Australian Road Research Board, 1998, 87 p.

Tijdschriften

AL-BALBISSI, A.H., "Role of Gender in Road Accidents", *Traffic Injury Prevention* 2003, 64-73.

BAGARIC, M., "The punishment should fit the crime – Not the prior convictions of the person that committed the crime: an argument for less impact being accorded to previous convictions", *San Diego Law Review* 2014, 343-418.

BELL, C., "The hidden side of zero tolerance policies: the African American perspective", *Sociology Compass* 2015, 14-22.

BREWAEYS, L., "De wet van 9 maart 2014: belangrijke wijzigingen in de verkeerswetgeving", *VAV-CRA* 2014, 4-14.

BREWAEYS, L., "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016, 4-24.

BREWAEYS, L., "Wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid", *VAV-CRA* 2018, 4-12.

CHICHOYAN, D., "Au carrefour des interprétations – L'article 38, §6 enfin balisé par la Cour de cassation", *T.Pol.* 2016, 87-92

CLAESSEN, J.A.A.C., "Misdad en straf. Een herbezinning op het strafrecht", *Delikt en Delinkwent* 2011, 684-698.

CORBETT, C., "Vehicle related crime and the gender gap", *Psychology, Crime and Law* 2007, 245-263.

DANA, D., "Rethinking the puzzle of escalating penalties for repeat offenders", *The Yale Law Journal* 2001, 733-735.

DANTINNE, M., "Chronique de criminologie. Délinquance routière: armes de choix ou choix des armes?", *Revue de Droit Pénal et de Criminologie* 2004, 330-360.

DAVEY, J.D. en FREEMAN, J.E., "Improving road safety through deterrence-based initiatives: a review of research", *Sultan Qaboos University Medical Journal* 2011, 29-37.

DE ROY, C., "Kroniek wegverkeersrecht 2010-2013: overzicht van de belangrijkste evoluties in wetgeving en rechtspraak", *RW* 2013-14, 1323-1338.

DE ROY, C., "De wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid: opnieuw een strengere aanpak van verkeersovertreders", *RW* 2018-19, 124-139.

DE WULF, V., "Les sanctions en droit de la circulation routière", *Forum de l'assurance* 2012, 181-193.

DHOOGHE, B. en VERSTRAETE, A., "De invoering van het alcoholslot in België: literatuurstudie over de effectiviteit", *Tijdschrift voor geneeskunde* 2011, 367-371.

DURHAM, A., "Justice in sentencing: the role of prior record of criminal involvement", *Journal of Criminal Law and Criminology* 1987, 614-632.

ELFFERS, H., "Veelplegers of vaakplegers", *Tijdschrift voor criminologie* 2003, 119-126.

GOETHALS, J., "De rechter berecht: straftoemeting en persoonlijkheid", *Panopticon* 1984, 44-55.

GRANT, D., "Dead on arrival: zero tolerance laws don't work", *Economic Inquiry* 2010, 756-770.

JONES, A.W., "Driving under the influence of drugs in Sweden with zero concentration limits in blood for controlled substances", *Traffic Injury Prevention* 2005, 317-322.

KRISTIANSEN, A.C., ANDERSSON, R., BELIN, M.A. en NILSEN, P., "Swedish Vision Zero policies for safety – a comparative policy content analysis", *Safety Science* 2018, 260-269.

LILLSUNDE, P., en GUNNAR, T., "Drugs and driving: the Finnish perspective", *Bulletin on Narcotics* 2005, 213-229.

MACHIELSE, A.J.M. en VEGTER, P.C., "Strafrecht in de volgende eeuw", *AA* 1999, 716-727.

MAES, E., "Uitdagingen bij het voorspellen van recidive op basis van nationale strafregisterdata", *Tijdschrift voor Criminologie* 2018, 542-546.

MARILLIER, M. en VERSTRAETE, A., "Driving under the influence of drugs", *Wiley Interdisciplinary Reviews* 2019, 1-24.

MEHMOOD, A., "Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers", *European Transport Research Review* 2010, 25-30.

MICHIELS, O., "Les grands principes de la récidive", *J.T.* 1998, 505-510.

MONSIEURS, A., "De zwaarte van de straf volgens het Hof van Cassatie, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens", *Nullum crimen* 2008, 225-244.

MØRLAND, J., "Driving under the Influence of Non-Alcohol Drugs", *Forensic Science Review* 2000, 79-105.

MUSTARD, B., "Racial, Ethnic, and Gender Disparities in Sentencing: Evidence from the U.S. Federal Courts", *Journa of Law and Economics* 2011, 285-314.

POTE, R., "Drugs in het verkeer", *T.A.V.W.* 1999, 20-23.

RICHARD, A.R., LUCKE, R.E. en WARK, R.I., "Breath Alcohol Ignition Interloch Devices: Controlling the Recidivist", *Traffic Injury Prevention* 2003, 199-205.

ROBERT, L., PAUWELS, L., VANDER LAENEN, F., MAES, E. en VERMEULEN, G., "Meer en beter: onderzoek naar recidive in België", *Panopticon* 2015, 151-157.

ROBERTS, J. en YALINCAK, O., "Revisiting prior record enhancement provisions in state sentencing guidelines", *Federal Sentencing Reporter* 2014, 177-190.

ROBERTS, J., "Punishing persistence: explaining the enduring appeal of the recidivist sentencing premium", *British Journal of Criminology* 2008, 468-481.

ROBERTS, J., "The role of criminal record in the sentencing process", *Crime and justice* 1997, 303-362.

ROSS, H.L., "Are DWI Sanctions Effective?", *Alcohol, Drugs and Driving* 1992, 61-69.

SAGBERG, F. en INGEBRIGTSEN, R., "Effects of a penalty point system on traffic violations", *Accident Analysis & Prevention* 2018, 71-77.

SCHEERS, M., "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", *T.Pol./JJ.Pol.* 2010, 5-9.

SCHERER, J.N., SILVELLO, D., VOLPATO, V.L., ROGLIO, V.S., FARA, L., ORNELL, F., VON DIEMEN, L., KESSLER, F.P., PECHANESKY, F., "Predictive factors associated with driving under the influence among Brazilian drug-using drivers", *Accident Analysis & Prevention* 2019, 256-262.

TASSONI, G., CIPPITELLI, M., MIRTELLA, D., FROLDI, R., OTTAVIANI, F., ZAMPI, M., CINGOLANI, M., "Driving under the effect of drugs: hair analysis in order to evaluate recidivism", *Forensic Science International* 2016, 125-128.

VAN KERCKVOORDE, J., "Straftoemeting bij rijden onder invloed", *Panopticon* 1981, 575-590.

VAN VLIJRDEN, K., *Jongeren en alcohol in het verkeer. Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2005, 36-37.

VAN WINGERDEN, S. en WERMINK, H., "Een normatieve kijk op de rol van daderkenmerken bij straftoemetingsbeslissingen", *TREMA* 2015, 6-15.

VAN WINGERDEN, S., "Minimumstraffen en de dovemansoren van de wetgever", *Proces* 2011, 322-333.

WANG, Z., ZHANG, Y., ZHOU, P., SHI, J., WANG, Y., LIU, R. en JIANG, C., "The underestimated drink driving situation and the effects of zero tolerance laws in China", *Traffic Injury Prevention* 2015, 429-434.

WESEMANN, P., “Risque pénal et sécurité routière”, *Déviance et société* 1984, 123-136.

WIGNY, L.C., “Droit pénal et circulation routière”, *Déviance et société* 1984, 115-122.

WILLIS, C., LYBRAND, S. en BELLAMY, N., “Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism”, *Cochrane Database of Systematic Reviews* 2004, CD004168

ZAMECNIK, P., GABRHEL, V., KURECKOVA, V. en REZAC, P., “7 Years of experience with demerit point system in the Czech Republic: is it effective?”, *Advances in human aspects of transportation (AISC)* 2016, 269-278.

Verzamelwerken

ARNOU, P., “Herhaling (artikel 29 Wegverkeerswet)” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU, S. VAN OVERBEKE en S. VANDROMME (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2007, 1-12.

BRUGGEMAN, I., “Wet betreffende de politie over het wegverkeer. Artikel 38 t/m 41” in X, *Postal - Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2015, 115-183.

BRUGGEMAN, I., “Wet betreffende de politie over het wegverkeer. Artikel 28 t/m 29ter” in X, *Postal - Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2015, 15-46.

DE KEIJSER, J.W., “Doelen van straf. Morele theorieën als grondslag voor een legitieme strafrechtspleging” in B. VAN STOKKEM (ed.), *Straf en herstel. Ethische reflecties over sanctiedoeleinden*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2004, 50-54.

DE VOS, R., “1 augustus 1899. De eerste Belgische verkeerswetgeving. Een aanhef voor een volwaardige verkeersrechtbank?” in G. BENOIT, F. LIEVENS en L. LOUSBERG (eds.), *Bevoegdheden van de Vrederechters en Politierechters*, Brugge, die Keure, 1892-1992, 403-409.

DUPONT, L., “Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie”, in R. DECLERCQ, J. DE PEUTER en A. DE NAUW (eds.), *Strafrecht voor rechtspractici*, Leuven, Acco, 1985, 113-162.

FRANSEN, H., “Herhaling” in X, *Postal Memorialis. Lexicon Strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2017, H80/01-H80/54.

HEMMERECHTS, K. en PAUWELS, L., “Recidivemetingen: een beschrijving en evaluatie van kengetallen” in L. PAUWELS, S. DE KEULENAER, S. DELTENRE, E. DEVROU, H. ELFFERS, J. FORCEVILLE, R. KERKAB, E. MAES, D. MOONS, S. PLEYSIER, P. PONSAERS en E. VAN DAEL (eds.), *Criminografische ontwikkelingen II: van (victim)-survey tot penitentiaire statistiek*, Antwerpen/Appeldoorn, Maklu, 2010, 93-112.

LAMBERT, P., “Vluchtmisdrijf” in X, *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2013, 325-375.

MOORE, M., “The Moral Worth of Retribution” in A. VON HIRSCH en A. ASHWORTH, *Principled Sentencing. Readings on Theory and Policy*, Oxford, Hart Publishing, 1998, 179-219.

OST, G., MEESMAN, U., SLOOTMANS, F. en POLL, A., “Medisch/psychologisch onderzoek bij verval van het recht tot sturen. Belgische procedure vergeleken met voorbeelden uit andere landen” in X, *Verkeersrecht*, Brussel, Larcier, 2014, 109-136.

ROBERT, L., MAES, E. en MINE, B., “Over ezels en stenen. Enkele observaties over recidive” in K. BEYENS en S. SNACKEN (eds.), *Straffen: een penologisch perspectief*, Antwerpen, Maklu, 2017, 165-168.

ROBERTS, J., “First-offender Sentencing Discounts: Exploring the Justifications” in J. ROBERTS en A. VON HIRSCH (eds.), *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2010, 17-37.

ROBERTS, J., “First-offender Sentencing Discounts: Exploring the Justifications” in J. ROBERTS en A. VON HIRSCH (eds.), *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2010, 17-37.

STERKENS, M., “Overtreding van de reglementen” in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 39-69.

STERKENS, M., “Vluchtmisdrijf” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, 101-134.

STERKENS, M., “Vluchtmisdrijf” in M. DE BUSSCHER, L. BREWAEYS, P. LENVAIN, M. STERKENS, G. MEYNS (eds.), *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Kluwer, 2018, 55-112.

VANDERHEIDEN, K., “Opschorting, uitstel en probatie” in X, *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2016, 349-369.

VANDROMME, S., “Herhaling: algemeen strafrecht” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 141-168.

VANDROMME, S., “Herhaling: bijzondere strafwetten” in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (eds.), *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2003, 169-201.

VON HIRSCH, A., “Proportionate sentences: A desert perspective” in A. ASHWORTH, A. VON HIRSCH en J. ROBERTS (red.), *Principled sentencing: Readings on theory and policy*, Portland, Hart Publishing, 2009, 115-125.

Onlinebronnen

Regeerakkoord van 9 oktober 2014, 212, te consulteren via www.premier.be/nl/regeerakkoord.

X, “Memorandum 2019”, *Vias Institute* 2019, www.vias.be/publications/Memorandum%202019/Memorandum_2019_NL.pdf.

X, “Verhoudingsgewijs steeds meer ongevallen met vluchtmisdrijf”, *Vias Institute* 2018, <https://www.vias.be/nl/newsroom/verhoudingsgewijs-steeds-meer-ongevallen-met-vluchtmisdrijf/>.