

De kerfstok van verkeersrecidivisten

Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister



*Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer*



De kerfstok van verkeersovertreders

Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister

Onderzoeksrapport: nr. 2018-R-01-NL
D/2018/0779/4

Auteur: Ricardo Nieuwkamp & Peter Silverans
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum: 02/08/2019

Gelieve naar dit document te refereren als: Nieuwkamp, R, & Silverans, P. (2019). *De kerfstok van verkeersovertreders – Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister*. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Actif des récidivistes au volant
Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central.

This report includes a summary in English.

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

Dankwoord

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

- De medewerkers van Operationele Directie Criminologie van het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) in het bijzonder Luc Robert, Eric Maes en Benjamin Mine voor al hun hulp met de dataset.
- Martine Blom van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC), Onderzoeksafdeling Criminaliteit, Rechtshandhaving en Sancties (CRS), die optrad als externe reviewer en collega's: Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels en Anneleen Poll (Vias institute) die optraden als interne reviewer op basis van een draftversie van dit rapport. De enige eindverantwoordelijken van het rapport zijn uiteraard de auteurs.
- Onze collega Huong Nguyen voor het nalezen van de Engelse vertaling.

Inhoud

Dankwoord	3
Samenvatting	5
Summary	8
1. Inleiding	11
1.1 De relatie tussen verkeersveiligheid en recidive	11
1.2 De juridische benadering van recidive	11
1.3 De sociaalwetenschappelijke invulling van recidive	12
1.3.1 Doelen die het onderzoek naar recidive kunnen dienen	12
1.3.2 Gebruikte methodes om recidive in kaart te brengen	13
1.4 Belgisch onderzoek naar verkeersrecidivisten	15
1.4.1 Recidive als indicator voor de effectiviteit van Driver Improvement cursussen	16
1.4.2 Een eerste studie naar profielkenmerken van verkeersrecidivisten	16
1.4.3 Een essentiële stap: recidiveonderzoek in het Centraal Strafregister	17
2 Methode	18
3 Resultaten	20
3.1 De feiten	20
3.1.1 De referentieveroordeling in 1995	22
3.1.2 De antecedenten	22
3.1.3 De recidivefeiten	22
3.2 Alle verkeersfeiten	26
3.2.1 De personen	26
3.2.2 Sanctie	26
3.2.3 Aard van de feiten	30
3.2.4 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive	32
4 Conclusie en aanbevelingen	36
4.1 Samenvatting en discussie	36
4.2 Aanbevelingen	38
4.2.1 Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek	38
4.2.2 Aanbevelingen inzake aanpak recidivisten	39
5 Referenties	41
6 Bijlagen	43
6.1 Rijden onder invloed	43
6.2 Onverzekerd rijden	46
6.3 Rijden zonder inschrijving van het voertuig	49
6.4 Rijden zonder rijbewijs	52
6.5 Inbreuken technische eisen voertuig/zonder geldige keuring	56
6.6 Rijden spijts het vervallen recht tot sturen	58
6.7 Vluchtmisdrijf	61
6.8 Overige verkeersfeiten	64
6.9 Ongespecificeerde verkeersfeiten	65

Samenvatting

Doelstelling

Het doel van de studie was de populatie verkeersrecidivisten te analyseren op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister. In 2017 publiceerde Vias institute de eerste profielkenmerken van verkeersrecidivisten op basis van de Mammouth at Central Hosting (MaCH) database. Het gebruik van deze database kwam met belangrijke beperkingen. Daarom is er voor dit rapport gekozen om gebruik te maken van de gegevens in het Centraal Strafregister die eerder door het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) zijn verzameld. De onderzoeksvragen van deze studie luiden dan ook: welke profielen van verkeersrecidivisten kunnen worden bepaald aan de hand van de gegevens in het Centraal Strafregister; en welke factoren spelen een rol bij verkeersrecidive?

Methode

De gegevens in dit rapport hebben betrekking op 92.412 personen en 961.134 verkeersmisdrijven en maakt dit onderzoeksrapport de meest omvangrijke studie qua aantal verkeersrecidivisten in België. Er werd hiervoor gebruik gemaakt de gegevens uit het Centraal Strafregister voor alle personen die in 1995 werden veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Hun eerdere veroordelingen, sinds 01/01/1901, net zoals hun recidiveveroordelingen werden bestudeerd tot het moment van de data-extractie (november 2013) of het moment waarop zij overleden. Aan de hand de gehanteerde codes in het Centraal Strafregister, de gedragingen en de aantallen werden de verkeersmisdrijven ingedeeld in negen grote groepen om verschillende profielkenmerken in kaart te brengen. Voorts werd er voor deze verschillende groepen nagegaan welke factoren geassocieerd zijn met recidive voor verschillende verkeersmisdrijven aan de hand van een Cox regressieanalyse.

Een belangrijke beperking van de data uit het Centraal Strafregister is dat enkel de data worden gebruikt van de personen die zijn veroordeeld voor een verkeersgerelateerd misdrijf, met andere woorden het geeft geen totaaloverzicht van alle personen die de verkeersregels overtreden maar enkel de feiten die zijn geobserveerd en op het strafblad van de persoon zijn vermeld.

Resultaten

Van alle 136.530 personen die in 1995 zijn veroordeeld, betrof het in bijna zeven op tien (68%; n = 92.412) een veroordeling voor verkeersgerelateerde feiten. In de opvolgingsperiode – tot november 2013 – werden 52.301 personen (57%) opnieuw veroordeeld en meest kenmerkend, bijna acht op tien (79%; n = 41.381) recidivisten werd opnieuw veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Dat betekent dat 45% van de bestuurders later opnieuw veroordeeld voor een verkeersinbreuk. De recidivesnelheid tussen de veroordeling in 1995 en een nieuwe veroordeling is relatief hoog: na twee jaar is 48% van alle personen die in 1995 zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten opnieuw veroordeeld. Enerzijds is het kenmerkend dat personen veroordeeld voor inbreuken inzake het vervallen recht tot sturen het vaakst en het snelst recidiveren in vergelijking met andere veroordelingen. Anderzijds, worden de personen die zijn veroordeeld voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven en vluchtmisdrijf het minst vaak opnieuw veroordeeld en is tijd tot recidive het laagst voor de personen veroordeeld voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven en rijden onder invloed, een overzicht is weergegeven in onderstaande tabel.

Type feiten	Aandeel nieuwe veroordeling binnen opvolgingsperiode	Tijd tot recidive mediaan (dagen)	Aandeel recidive na één jaar	Aandeel recidive na vijf jaar	Aandeel recidive na tien jaar
Alle verkeersfeiten	56,6%	786	32,4%	70,7%	87,7%
Verkeer (ongespecificeerd)	52,4%	878	30,2%	68,3%	86,5%
Rijden onder invloed	60,4%	861	29,2%	70,9%	87,9%
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	75,6%	546	39,6%	79,1%	92,0%
Inschrijving van het voertuig	77,1%	508	41,9%	78,6%	91,9%
Rijden zonder rijbewijs	72,5%	601	38,4%	75,7%	90,5%
Inbreuken inzake de technische controle van voertuigen	76,0%	537	39,9%	78,2%	92,1%
Vervallen recht tot sturen	85,5%	302	55,0%	87,0%	95,8%
Vluchtmisdrijf	56,3%	764	31,7%	71,5%	87,5%
Overige verkeersgerelateerde feiten	67,1%	646	40,6%	75,5%	90,6%

Merk op: de meest gunstige cijfers zijn weergegeven in het **groen**, de meest ongunstige cijfers zijn weergegeven in het **rood**.

Onder de veroordeelden valt het grote aandeel mannen (84%) op. Mannen recidiveren ook vaker dan vrouwen (61% ten opzichte van 36%). Bij hun eerste veroordeling zijn de personen gemiddeld 26 jaar oud, 33 jaar oud bij de referentieveroordeling en hun eerste recidiveveroordeling op een leeftijd van 35 jaar. Van de personen die zijn veroordeeld voor inbreuken inzake het vervallen recht tot sturen, hervallen de mannen het vaakst en vrouwen hervallen het vaakst voor overige verkeersgerelateerde feiten. Het percentage recidive onder mannen en vrouwen is het laagst voor veroordelingen inzake ongespecificeerde verkeersmisdrijven en vluchtmisdrijf, een overzicht is weergegeven in onderstaande tabel.

Type feiten	Percentage mannen met recidive	Percentage vrouwen met recidive
Alle verkeersfeiten	60,6%	36,2%
Verkeer (ongespecificeerd)	56,8%	32,9%
Rijden onder invloed	61,5%	43,8%
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	77,8%	58,3%
Inschrijving van het voertuig	78,6%	62,1%
Rijden zonder rijbewijs	75,3%	49,9%
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	77,9%	58,7%
Vervallen recht tot sturen	86,9%	63,5%
Vluchtmisdrijf	59,7%	35,6%
Overige verkeersgerelateerde feiten	67,2%	67,9%

Merk op: de meest gunstige cijfers zijn weergegeven in het **groen**, de meest ongunstige cijfers zijn weergegeven in het **rood**.

Er werd ook nagegaan welke factoren geassocieerd kunnen worden met recidive aan de hand van een Cox regressieanalyse. De meest belangrijke resultaten zijn dat mannen 1,8 keer meer risico hebben om te hervallen dan vrouwen, dat het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot een verhoogde kans op recidive met een factor 1,6 in vergelijking met een boete, dat een straf opleggen met uitstel ook vaker leidt tot recidive met een factor 1,3 en tot slot dat gedrag uit het verleden een voorspeller is van gedrag in de toekomst wat betekent dat één antecedent het risico op recidive met een factor 1,06 verhoogt. Dat betekent dat in geval van 10 eerdere veroordelingen het risico met een factor 10,6 wordt verhoogd.

Conclusie en aanbevelingen

Op basis van de gegevens in dit rapport is een aantal eigenschappen van de verkeersrecidivisten in kaart gebracht voor verschillende soorten verkeersmisdrijven. Hiervoor werd niet enkel gekeken naar de persoonskenmerken maar ook naar de straffen en de factoren die samenhangen met een verhoogde kans op recidive. Deze gegevens laten toe om voor verschillende verkeersmisdrijven na te gaan welke factoren samenhangen met recidive en dus ook welke factoren moeten worden aangepakt om toekomstig recidive tot een minimum te beperken.

Een belangrijke bevinding is het feit dat wanneer iemand wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf, deze persoon 1,6 keer meer waarschijnlijk is om te recidiveren dan wanneer er een boete wordt opgelegd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat een gevangenisstraf waarschijnlijk enkel wordt uitgesproken voor de meest ernstige misdrijven en dat deze personen meer voorgaande veroordelingen hebben dan personen die een boete moesten betalen. De factoren die zijn onderzocht in de Cox regressie zijn vooral statische factoren die niet veranderd kunnen worden (zoals: geslacht, leeftijd, aantal eerdere veroordelingen). Deze factoren laten wel toe de risicogroepen in kaart te brengen en zoals uit de resultaten blijkt, zijn de profielen van daders als de kans op recidive verschillend tussen verschillende verkeersmisdrijven. Op basis van deze resultaten is het aangewezen onderzoek te verrichten naar de criminele carrières van verkeersrecidivisten. Nu we een eerste zicht hebben bekomen van de profielen van deze groep recidivisten en in de wetenschap dat verschillende soorten straffen hen niet afschrikt om nieuwe feiten te plegen, kan worden bekeken welke misdrijven zij hebben gepleegd en welke straffen werden opgelegd om na te gaan hoe deze carrières eventueel kunnen worden doorbroken.

Een tweede belangrijke aanbeveling is om verschillende justitiële databases (zoals MaCH en het Centraal Strafregister) toegankelijker te maken voor wetenschappelijk onderzoek. Het Belgisch recidiveonderzoek neemt mondjesmaat toe (Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015) maar om een beter inzicht te krijgen op (verkeers)recidive dienen de meest belangrijke databases makkelijker toegankelijk te zijn voor het wetenschappelijk onderzoek. Tot slot, heeft Vias institute recent het te verwachte effect van de invoering van een rijbewijs met punten en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer onderzocht (Silverans, Nieuwkamp, & Van den Berghe, 2018). De belangrijkste conclusie voor de aanpak van recidivisten is dat de pakkans moet worden verhoogd, op korte termijn zelfs moet worden verdubbeld. Het is daarom van belang om in te blijven zetten op effectieve en efficiënte handhaving.

Summary

Objective

The objective of the present study was to analyse the population of recidivist traffic offenders based on the data of the Belgian Central Criminal Registry. In 2017, Vias institute published the first profile of recidivist traffic offenders using the data from the Mammouth at Central Hosting (MaCH) database. The use of this database was prone to important limitations and therefore another database was used in this study. The data of this study were collected in an earlier phase by the National Institute of Criminalistics and Criminology (NICC). The research questions in this study were: which profiles of recidivist traffic offenders can be determined based on the Central Criminal Registry; and, what factors are linked to traffic recidivism?

Method

The data in this report relate to 92,412 drivers and 961,134 traffic offences, which makes this report the largest in quantity to date about recidivist traffic offenders in Belgium. The data originate from the Central Criminal Registry of all drivers convicted in 1995 for traffic offences. The data consists of their prior convictions, since 01/01/1901, together with their recidivism convictions until the date of the data extraction (November 2013) or the moment when they passed away. The applied codes in the Central Criminal Registry are the bases for the categorisation of nine types of traffic offences to determine various profiles of offenders. In addition, Cox regression was used to study factors related to recidivism of these nine categories of traffic offences.

An important limitation, with regard to the data obtained from the Central Criminal Registry, is that only data from the convicted traffic offenders can be used. In other words, the data do not provide insights about all drivers who violated the traffic rules. Thus, only the observed offences and the offences registered to the criminal record are available in this study.

Results

From all the drivers who were convicted in 1995, about seven out of ten (68%; $n = 92,412$) were convicted of traffic offences. In the follow-up period from 1995 until November 2013, 52,301 people (57%) were reconvicted. Most importantly, about eight out of ten (79%; $n = 4,381$) people were reconvicted of traffic offences. The time between the conviction in 1995 and reconviction in the follow-up period is quite short: recidivism rate is about 48% after two years. On the one hand, it is important to note that drivers who were initially convicted of driving while their drivers' licences were revoked, reoffend the fastest in comparison to the other traffic offences. On the other hand, drivers, who are the least inclined to reoffend, are those who were initially convicted of unspecified traffic offences and those convicted of a hit-and-run crash. The time between a reconviction is the lowest for drivers, who initially convicted of unspecified traffic offences and convictions for Driving While Intoxicated (DWI). An overview is presented in the Table below.

Type of offences	Recidivism within follow-up period	Time until reoffending (days)	Recidivism after one year	Recidivism after five years	Recidivism after ten years
All traffic offences	56,6%	786	32,4%	70,7%	87,7%
Traffic (unspecified)	52,4%	878	30,2%	68,3%	86,5%
Driving While Intoxicated	60,4%	861	29,2%	70,9%	87,9%
Infringements concerning compulsory insurance	75,6%	546	39,6%	79,1%	92,0%
Infringements concerning registration of the vehicle	77,1%	508	41,9%	78,6%	91,9%
Driving without a licence	72,5%	601	38,4%	75,7%	90,5%
Infringements concerning the roadworthiness inspection	76,0%	537	39,9%	78,2%	92,1%
Driving while the driver's licence is revoked	85,5%	302	55,0%	87,0%	95,8%
Hit-and-run accident	56,3%	764	31,7%	71,5%	87,5%
Other traffic offences	67,1%	646	40,6%	75,5%	90,6%

Note: most favourable numbers are displayed in green, most unfavourable numbers are displayed in red.

Among the offenders, the large share is men (84%); this result stands out. Men are more likely than women to be recidivists (61% and 36%, respectively). Convicted drivers are – on average – 26 years old at their first conviction, in 1995 they are – on average – 33 years old and they are 35 years old when they are reconvicted. Within the group of drivers convicted of driving while their licence was suspended, men reoffend most often. Females reoffend most often when they were convicted of other traffic offences in 1995. The recidivism percentages for both men and women are the lowest in the groups of unspecified traffic offences and hit-and-run crashes. An overview is presented in the table below.

Type of offences	Recidivism among men	Recidivism among women
All traffic offences	60,6%	36,2%
Traffic (unspecified)	56,8%	32,9%
Driving While Intoxicated	61,5%	43,8%
Infringements concerning compulsory insurance	77,8%	58,3%
Infringements concerning registration of the vehicle	78,6%	62,1%
Driving without a licence	75,3%	49,9%
Infringements concerning the roadworthiness inspection	77,9%	58,7%
Driving while the driver's licence is revoked	86,9%	63,5%
Hit-and-run crash	59,7%	35,6%
Other traffic offences	67,2%	67,9%

Note: most favourable numbers are displayed in green, most unfavourable numbers are displayed in red.

We have determined the factors associated with recidivism based on analysis using a Cox regression. Most importantly we observed that men are 1.8 times more likely to reoffend than females. With regard to the penalty we observed that a prison sentence more often leads to recidivism in comparison to paying a fine (1.6 times more likely), a suspended penalty leads more often to recidivism with a factor 1.3. Last, behaviour in the past is a predictor of future behaviour as it came to light that having one prior conviction increases the chances of recidivism 1.06 times. Thus, in case of 10 prior convictions, the risk increases by a factor 10.6.

Conclusion and recommendations

Based on the data in this report, several characteristics of recidivist traffic offenders appear to be related to various types of traffic offences. These characteristics were not solely based on the offender's demographics,

but also on the imposed penalty and the factors associated with an increased risk of recidivism. The data also allow the determination of the risk factors of recidivism for various traffic offences and the factors that need to be addressed to reduce recidivism to a minimum.

An important finding concerns the finding that when someone is convicted to a prison sentence: this person is 1.6 times more likely to reoffend than when he receives a fine as penalty. It needs to be noted that a prison sentence is most likely to be imposed for severe traffic offences and for repeat offenders. The factors related to an imposed risk on reoffending are static factors that cannot be altered (e.g., gender, age, number of prior convictions). The factors do allow to identify the target groups for various types of traffic offences. The data show that the target groups are somewhat different per type of traffic offence.

Based on the results, it is recommended to conduct research on the criminal careers of recidivist traffic offenders. As we have a preliminary idea about the profiles of recidivist traffic offenders and knowing that various penalties do not restrain them to commit new crimes, it should be studied what offences are committed and what corresponding penalties are imposed to determine how criminal careers can be halted.

A second important recommendation is to make various judicial databases (e.g., the MaCH and Central Criminal Registry) more accessible for scientific research. The Belgian research on recidivism slightly increases over time (Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015), but to get a more complete picture of traffic recidivism the databases should be more easily accessible. Lastly, recently Vias institute studied the expected effects of demerit point systems and other measures against recidivism in traffic (Silverans, Nieuwkamp, & Van den Berghe, 2018); the most important conclusion to tackle traffic recidivism is that the chance of getting caught should be increased, even doubled on the short term. It is therefore important to continuously invest in effective and efficient enforcement.

1. Inleiding

1.1 De relatie tussen verkeersveiligheid en recidive

In de Richtlijn 2015/413/EU wordt gesteld dat handhaving van de verkeersregels cruciaal is om het aantal doden en personen met letsels in verkeersongevallen terug te dringen. Het achterliggende idee is dat personen die meerdere verkeersovertredingen begaan ook vaker betrokken zijn in verkeersongevallen, al blijkt die relatie complexer te zijn dan op het eerste zicht wordt gedacht (Goldenbeld, Reurings, Norden, & van Stipdonk, 2011; Sloomans, 2012). Het belangrijkste doel van verkeershandhaving is dan ook om bij te aan de verhoging van de verkeersveiligheid. Verkeershandhaving heeft betrekking op het geheel aan maatregelen en middelen om te voorkomen dat de verkeersregels worden overtreden door de naleving van deze regels af te dwingen (Adriaensen, Kluppels, & Goldenbeld, 2015). Er is in dat kader sprake van verkeerstoezicht (op niveau van de politie), vervolging (op niveau van het parket) en de bestraffing (op niveau van de rechtbank). Het eindpunt van de verkeershandhaving is het opleggen van een straf waarbij een straf verschillende doelen kan dienen zoals: het afschrikken van bestuurders om de regels te overtreden, als vergelding wanneer de regels toch worden overtreden en ter stimulatie van gedragsverandering van de dader (Adriaensen et al., 2015). Niet alle bestuurders passen hun gedrag aan naar aanleiding van een opgelegde straf en gaan later opnieuw in de fout. In dat geval spreekt men over een recidivist, waarmee wordt bedoeld dat iemand hervallen is in ongewenst gedrag (Wartna, 2009).

In 2011 beval de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid: [...] 'een integrale benadering aan en concrete maatregelen om veelplegers op een doeltreffende manier te bestraffen' (SGVV, 2011, p.20). Helaas is er internationaal weinig informatie beschikbaar hoe deze bestuurders best worden aangepakt (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009) maar een eerste noodzakelijke stap is het identificeren van deze groep bestuurders om vervolgens specifieke maatregelen te kunnen treffen. Om de verkeersrecidivisten in kaart te brengen verrichtte Vias institute afgelopen jaar een eerste verkennende analyse naar het profiel van de verkeersrecidivisten (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017). Dit rapport bouwt verder op deze vergaarde kennis. In het kader van de bestudering van recidive is het van belang om een onderscheid te maken tussen de sociaal wetenschappelijke en de juridische benadering van het begrip recidive (Robert, Maes, & Mine, 2017). De belangrijkste elementen van beide benaderingen worden in het onderstaande beschreven.

1.2 De juridische benadering van recidive

In de juridische context is naast het hervallen in ongewenst en strafbaar gedrag ook de termijn waarbinnen dit gebeurt van belang. Op 9 maart 2014 werd een wet¹ aangenomen die verkeersrecidive scherper heeft gedefinieerd. Deze wet is op 1 januari 2015 in werking getreden (De Roy, 2014). Hiervoor was er sprake van recidive wanneer een persoon een identiek verkeersmisdrijf beging binnen een periode van drie jaar². Tegenwoordig wordt de periode van drie jaar voor alle verkeersmisdrijven gehanteerd, maar nu heeft recidive niet louter betrekking op identieke feiten maar kunnen verschillende zware (verkeers)misdrijven tot de classificatie van recidive leiden, bijvoorbeeld: worden veroordeeld voor rijden onder invloed van alcohol en later voor het plegen van vluchtmisdrijf.³

Behalve de verruiming van het begrip werden ook minimale straffen bepaald in geval van recidive (De Roy, 2014). Het verval van het recht tot sturen wordt verplicht in combinatie met het betalen van een boete en het

¹ Gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 april 2014 betreffende een wijziging van de wet van 16 maart 1968 inzake de politie over het wegverkeer. Voor een meer gedetailleerde uitleg zie de memorie van toelichting, *Parl. St.* Kamer 2012-13, nr. 2880/001, art. 8 (<http://www.dekamer.be/FLWB/pdf/53/2880/53K2880001.pdf>). In de loop van de tekst wordt naar deze wet verwezen als de wet van 9 maart 2014

² Met uitzondering van een aantal overtredingen zoals: spookrijden op de autosnelweg: *BS* 3 januari 2012, *err.* *BS* 2 februari 2012

³ Voor een volledig overzicht zie: art 38. §6 Wegverkeerswet na de wijziging door art 9.4° van de wet van 9 maart 2014 en De Roy, 2014, p. 9

afleggen van de vier herstelexamens (theoretisch, praktisch, medisch en psychologisch). De duur van het verval van het recht tot sturen is afhankelijk van het aantal recidivefeiten binnen de opvolgingsperiode van drie jaar. In geval van één nieuw feit, bedraagt de duur van het verval minimaal drie maanden; is de persoon binnen de drie jaar voor een tweede keer in herhaling dan wordt voor dat feit de termijn van het verval verdubbeld tot zes maanden; vanaf drie nieuwe feiten wordt de termijn opgetrokken tot negen maanden (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). Per nieuw feit start weer een nieuwe opvolgingsperiode. Het opleggen van een verval dient er vooral toe de maatschappij te beschermen tegen deze bestuurders. Pas wanneer de bestuurder de vier examens succesvol heeft afgerond en nadat de termijn van het rijverbod is verstreken, kan de bestuurder in het recht tot sturen worden hersteld (De Roy, 2014). Het effect van de invoering van deze wijziging is waarneembaar in het aantal opgelegde medische en psychologische herstelexamens. Tussen 2013 en 2015 steeg het aantal examens lichtjes (van 35.841 naar 38.734), in 2017 liep het aantal herstelexamens al op tot 55.514 examens (De Decker, 2017).

1.3 De sociaalwetenschappelijke invulling van recidive

1.3.1 Doelen die het onderzoek naar recidive kunnen dienen

Zoals hierover werd vermeld, is de termijn waarbinnen nieuwe feiten plaatsvinden van belang voor het bepalen of er sprake is van recidive. In de sociaalwetenschappelijke context is de termijn waarbinnen de nieuwe feiten worden geregistreerd minder van belang. Hier is men geïnteresseerd in de vraag of de persoon opnieuw is veroordeeld. Met andere woorden, in de sociaalwetenschappelijke context maakt het niet uit of de nieuwe veroordeling is uitgesproken binnen drie jaar of tien jaar om van recidive te spreken. Uiteraard is in het onderzoek de tijd tussen de veroordelingen een interessant gegeven maar deze tijd doet geen afbreuk aan de classificatie van recidive. In deze sociaalwetenschappelijke context kunnen recidivecijfers vooral gebruikt worden om vier mogelijke doelen te dienen:

- om een daderprofiel op te stellen;
- om de criminele carrière in kaart te brengen;
- om de oorzaken van criminaliteit te bepalen;
- en om de effectiviteit van een interventie te meten (Wartna, 2009).

In het kader van deze studie zijn we vooral geïnteresseerd in het gebruik van recidivecijfers voor het opstellen van daderprofielen. Klassiek wordt in een dergelijke opzet een groep primair gestraften vergeleken met een groep recidivisten om een profiel van hen op te stellen. Uit internationale onderzoek (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001; Møller, Haustein, & Prato, 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff, Spradlin, & Eby, 2001) is een profiel ontstaan van de verkeersrecidivist als zijnde:

- vooral blanke mannen;
- ongeveer 40 jaar oud;
- niet getrouwd;
- geen kinderen;
- laag inkomen;
- geen hoge diploma's
- behorend tot de arbeidsklasse.

Recent heeft Vias institute op basis van gerechtelijke dossiers eveneens een profiel proberen te schetsen van de Belgische verkeersrecidivist (Nieuwkamp et al., 2017). De kenmerken van de Belgische verkeersrecidivist komen redelijk goed overeen met de kenmerken die hierboven zijn geschetst uit internationaal onderzoek. De selectie van dergelijke dossiers kampt echter met belangrijke beperkingen. Daartoe is het van belang om kort in te gaan op de mogelijke methodes om recidive vast te stellen.

1.3.2 Gebruikte methodes om recidive in kaart te brengen

Ruwweg zijn er twee manieren om recidive in kaart te brengen: aan de hand van zelf-rapportages en gebruikmakend van officiële statistieken. Bij zelf-rapportages wordt aan een groep personen gevraagd of zij zich binnen een bepaalde periode schuldig hebben gemaakt aan bepaald gedrag. Een belangrijke beperking bij dergelijke bevragingen, is het risico op sociaalwenselijke antwoorden. Uit de resultaten van onderzoek is bovendien komen vast te staan dat recidivisten geneigd zijn om defensief en sociaalwenselijk te antwoorden (Lajunen & Summala, 2003). Hierdoor worden de resultaten dusdanig vertekend dat de schattingen van recidive een serieuze over- of onderrapportage is van het totaal aantal misdrijven.

Officiële statistieken en de pakkans

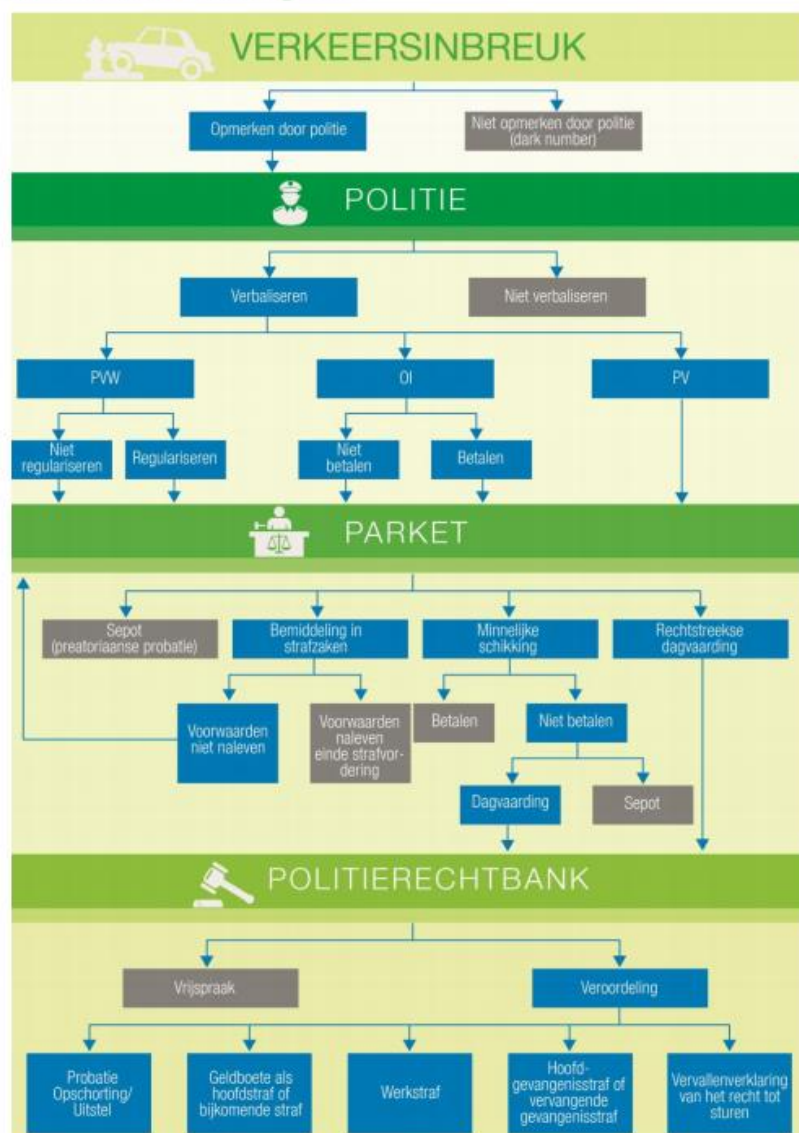
Een tweede methode maakt gebruik van de officiële statistieken van geregistreerde (verkeers)misdrijven. Voor deze methode is men direct afhankelijk van de pakkans voor verkeersmisdrijven (Silverans et al., 2018). Er kan daarbij een onderscheid worden gemaakt tussen de objectieve en de subjectieve pakkans. De objectieve pakkans heeft betrekking op het aantal keren dat een bestuurder is staande gehouden voor een politiecontrole tijdens een bepaalde periode. De objectieve pakkans in België wordt op dit moment geschat tussen de 13 en 19% (Nieuwkamp & Meesmann, 2016; Silverans et al., 2018; Sloomans, 2017; Torfs, Meesmann, Van den Berghe, & Trotta, 2016). Dat percentage ligt lager dan het gewogen Europese gemiddelde van 28%.

De subjectieve pakkans heeft dan weer betrekking op hoe groot de mensen de kans achten om gecontroleerd te worden. Deze subjectieve kans wordt zowel bepaald door de objectieve pakkans als door het subjectieve gevoel – dat bijvoorbeeld kan worden versterkt door BOB-campagnes en flitsmarathons. De pakkans is van belang om rekening mee te houden aangezien wanneer een overtreding of misdrijf niet wordt waargenomen het ook niet kan worden opgenomen in de officiële statistieken. Deze registratie biedt echter geen garantie dat het misdrijf ook daadwerkelijk in de statistieken terecht komt. Robert en zijn collega's (2017) beschrijven dit proces als volgt:

“De strafrechtsbedeling werkt als een filter met meerdere lagen. Hoe dieper men doordringt in de filter, hoe meer selectiviteit mogelijk is. De politie is daarbij de eerste filter, maar niet alle door de politie gekende strafbaar gestelde feiten zullen een vervolg krijgen en aan het parket gemeld worden; niet alle zaken zullen door het parket vervolgd worden (o.a. seponeringen); niet alle vervolgte zaken zullen tot een veroordeling leiden; niet alle veroordelingen leiden tot opsluiting” (Robert et al., 2017, p. 168).

Dit proces is schematisch weergegeven in Figuur 1.

Figuur 1: Schema van de handhavingsketen



Bron: BIVV, intern document

Figuur 1: Schema van de handhavingsketen. Bron: (Slootmans, 2017).

Dark en grey number

Met andere woorden, gelet op de pakkans en de registratie van de overtredingen of misdrijven in de databases wordt een belangrijk deel van de gepleegde feiten niet opgenomen in de statistieken. Het is daartoe van belang stil te staan bij het "dark number" (misdrijven die niet worden vastgesteld, bijvoorbeeld: bestuurders die sneller rijden dan toegelaten op plaatsen waar geen controle heeft plaatsgevonden) en het "grey number" (misdrijven die wel zijn geregistreerd maar geen dader geïdentificeerd kon worden, bijvoorbeeld: een auto die geflitst is maar waarvan het kenteken niet leesbaar is) (Robert et al., 2017). Het *dark number* van verkeersmisdrijven zal vermoedelijk veel hoger liggen dan het *grey number*. Dat kan verklaard worden aangezien de meeste verkeersmisdrijven haaldelicten zijn (i.e., er is geen direct slachtoffer van het misdrijf en het misdrijf wordt voornamelijk waargenomen en geregistreerd) en minder brengdelicten zijn (i.e., op basis van de verklaring van een slachtoffer, wordt de melding geregistreerd) (Blom & Wartna, 2016).

Het *dark number* is recent in kaart gebracht in België voor de vier misdrijven waarbij de meeste verkeersdoden te betreuren zijn (Scheers, 2012): het rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder het dragen van de gordel, te snel rijden en het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur (Pelssers, Silverans, & Schoeters, 2018; Silverans et al., 2018). De gehanteerde methode is identiek als die werd gebruikt voor het bepalen van het *dark number* van verkeersmisdrijven in Noorwegen (Elvik, 2010). Deze cijfers tonen aan dat een groot aantal mensen zich schuldig maakt aan verkeersonveilig gedrag zonder dat dit gedrag wordt gedetecteerd. Het behoeft geen verdere uitleg dat wanneer het gedrag niet wordt gedetecteerd het ook niet kan worden geregistreerd. Dat is eveneens een belangrijke beperking bij het onderzoek naar recidive gebruikmakend van officiële statistieken.

Voorts moet men er zich van bewust zijn dat de verworven resultaten afhankelijk zijn van de gekozen definitie (bijvoorbeeld: arrestatie, veroordeling of opsluiting), de juridische versus de sociaalwetenschappelijke definitie, de gehanteerde opvolgtermijn en de inclusiecriteria van recidive (telt bijvoorbeeld een verkeersovertreding mee waarvoor een onmiddellijke inning of minnelijke schikking werd betaald?) die wordt gekozen. Uit de resultaten van onderzoek blijkt dat het percentage recidivisten verandert naargelang de criteria die worden gebruikt voor dezelfde groep personen te bestuderen (Andersen & Skardhamer, 2014). Voor de personen die in 2005 zijn gearresteerd in Noorwegen geldt dat 28.9% opnieuw is gearresteerd na één jaar, na vier jaar bedraagt dit percentage 48.5%. Voor de veroordeelden geldt dat 52.2% opnieuw is gearresteerd na vier jaar en waarvan 72.0% opnieuw is veroordeeld na vier jaar. Dit voorbeeld illustreert dat de cijfers behoorlijk kunnen uiteenlopen naargelang de gekozen opvolgtermijn, type referentie (arrestatie, veroordeling, gevangenschap) en opvolgtermijn. Daarom dat het van belang is om in studies duidelijk te stellen welke groep personen werd gekozen, welke criteria worden gehanteerd om recidive te bepalen alsook welke opvolgtermijn wordt gekozen.

Soorten vormen van recidive

Het moge duidelijk zijn dat zowel het gebruik van zelfrapportages en officiële statistieken hun voor- en nadelen kennen. Wanneer de te bestuderen groep personen en de opvolgtermijn zijn bepaald, kan men nagaan of er sprake is van recidive volgens vooropgestelde criteria. Eens is komen vast te staan of er al dan niet sprake is van recidive, kan er met betrekking tot verkeersrecidive een onderscheid worden gemaakt tussen specifiek, speciaal en algemeen recidive. Onder specifiek recidive wordt een terugval verstaan in hetzelfde gedrag waarvoor de dader was veroordeeld, bijvoorbeeld: opnieuw worden veroordeeld voor het rijden onder invloed van alcohol. Wanneer iemand initieel werd veroordeeld voor bijvoorbeeld het rijden onder invloed van alcohol en later wordt veroordeeld voor bijvoorbeeld het plegen van vluchtmisdrijf, spreken we van speciaal recidive. Voor speciaal recidive is het referentiekader van belang. In dit voorbeeld heeft het kader betrekking op verkeersfeiten en is de initiële veroordeling niet gelijk aan het recidivefeit maar vallen ze wel onder dezelfde noemer van verkeersfeiten. Tot slot spreekt men van algemeen recidive wanneer de nieuwe feiten niet specifiek of speciaal zijn, met andere woorden, daar geldt iedere terugval in strafbaar gedrag. In bovenstaand voorbeeld kan het bijvoorbeeld zijn gaan dat de persoon later werd veroordeeld voor het toebrengen van opzettelijke slagen en verwondingen.

1.4 Belgisch onderzoek naar verkeersrecidivisten

Uit een Europese inventaris van recidivestudies uit 2006 bleek dat er destijds in België geen nationale recidivestudies waren, wat een uitzondering was in vergelijking met de andere West-Europese landen (Wartna & Nijssen, 2006). In 2003 werd in België wel een studie uitgevoerd om de effectiviteit van alternatieve straffen te onderzoeken met recidive als uitkomstmaat (Van Laar et al., 2003; cf. infra) maar dit betrof geen nationale studie. Het duurde tot 2015 tot er een nationale recidivestudie wordt uitgevoerd. Zelfs na publicatie van deze studie blijkt het nog steeds slecht gesteld met het aantal studies in België omtrent recidive (Robert et al., 2015). In het vervolg worden de drie belangrijkste Belgische recidive studies beschreven.

1.4.1 Recidive als indicator voor de effectiviteit van Driver Improvement cursussen

Het eerste onderzoek in België naar verkeersrecidive dateert van 2003. Daarin werd het effect onderzocht van het volgen van een *driver improvement* (DI) cursus. In deze studie werden recidivecijfers dus gebruikt als indicator om de effectiviteit van een interventie te meten. In deze studie werd gebruik gemaakt van twee groepen: één experimentele groep van bestuurders die onder invloed van alcohol had gereden en een DI-cursus hiervoor volgde bij het BIVV en een controlegroep die eveneens onder invloed van alcohol had gereden maar werden veroordeeld tot een klassieke straf (zoals het betalen van een boete eventueel in combinatie met een rijverbod). In deze studie gold het al dan niet recidiveren als belangrijkste uitkomstmaat. Aangezien dit eerste evaluatieonderzoek plaatsvond kort na de totstandkoming van dergelijke DI-cursussen in België was het aantal deelnemers beperkt en werden enkel mannen bestudeerd. Uit de resultaten blijkt dat er geen statistisch verschil was tussen beide groepen. Wel was er sprake van de tendens dat de DI-groep het beter leek te doen dan de controlegroep wanneer er gekeken wordt naar de gemiddelde scores. Voorts blijkt uit de resultaten dat de personen die een DI-cursus hebben gevolgd pas na een langere periode recidiveren dan de personen die een klassieke straf ondergingen.

Er dient wel onderstreept te worden dat het evalueren van DI-cursussen louter op basis van recidivecijfers niet alles zegt. Andere zaken, zoals verkeersinzicht bijvoorbeeld, worden daarbij niet meegenomen. Uit internationaal meta-analyseonderzoek is gebleken dat dergelijke cursussen wel effectief zijn om het risico op recidive te beperken (Slootmans, Martensen, Kluppels & Meesmann, 2017). Een nieuwe evaluatiestudie met grotere groepen deelnemers kan wellicht een duidelijker beeld schetsen van de effectiviteit van DI-cursussen met recidive als uitkomstmaat in België.

1.4.2 Een eerste studie naar profielkenmerken van verkeersrecidivisten

Recent publiceerde Vias institute een rapport naar de eerste profielkenmerken van verkeersrecidivisten (Nieuwkamp et al., 2017). Hiervoor werd gebruikt gemaakt van de MaCH database. Deze database wordt door de politieparketten gebruikt om recidivisten te identificeren. Het blijkt dat deze databank bijzonder geschikt is om recidivisten op individueel niveau te bepalen. Aan de hand van het rijksregisternummer kan in het systeem worden opgezocht of de beklaagde eerder is veroordeeld of niet, en wanneer en voor welke feiten de beklaagde eerder werd veroordeeld. Het bleek echter niet mogelijk om via een omgekeerde beweging lijsten te genereren van de recidivisten. Hierdoor bleven de opzoekingen erg beperkt. Hoewel het mogelijk was om alle personen die minimaal tweemaal in de databank voorkomen te identificeren, was het niet mogelijk enkel de recidivisten te selecteren. Met andere woorden, wanneer iemand tweemaal werd vrijgesproken bijvoorbeeld, kwam deze persoon eveneens in deze selectie voor. Alhoewel de MaCH databank is bedoeld om opzoekingen te verrichten op het gehele grondgebied, was het met de zoekfunctie enkel mogelijk personen te identificeren binnen één politieparket, namelijk de locatie waar de opzoeking werd verricht.

Ondanks deze beperkingen werd de leeftijd en het geslacht in kaart gebracht van de personen die een onmiddellijke inning hadden betaald en of tegen wie een vonnis werd uitgesproken in de periode 2012 – 2015 van de parketten van Mechelen en Leuven. Het gaat om 6.539 personen (63% mannen; gemiddelde leeftijd: 43 jaar) die een onmiddellijke inning betaalden en 23.725 personen tegen wie een vonnis werd uitgesproken. Bijna drie op vier personen (76%) was mannelijk en gemiddeld waren zij 39 jaar oud. Uit de selectie personen tegen wie een vonnis is uitgesproken werden willekeurig 220 dossiers gekozen. Deze dossiers werden in meer detail bestudeerd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in slechts 132 dossiers kon worden vastgesteld dat het recidivedossiers betroffen. In de andere gevallen was de beklaagde wel veroordeeld in het bestudeerde dossier maar bleek niet uit het strafblad dat er antecedenten waren. Dat kan mogelijk worden verklaard door een achterstand bij het verwerken van de vonnissen in het Centraal Strafregister. Voor de zekerheid werden deze dossiers daarom uitgesloten van verdere analyse.

Op basis van de analyse van de 132 dossiers werd vastgesteld dat de recidivisten vooral mannen zijn (82,6%), gemiddeld 39 jaar oud, ongehuwd (47,7%) en de Belgische nationaliteit bezitten (84,1%). Gemiddeld bestond hun strafblad uit zeven voorgaande veroordelingen en 12 feiten waarvoor zij veroordeeld waren. Acht op tien voorgaande feiten waren eveneens verkeersgerelateerde feiten. Twee op tien van de mannen en vrouwen had meer dan 10 voorgaande veroordelingen (Nieuwkamp et al., 2017). Hoewel dit

profiel redelijk goed overeenkomt met de profielen van verkeersrecidivisten in het buitenland, kunnen de beperkingen van de selectie niet worden onderschat. De kans is reëel dat deze profielen kunnen wijzigen wanneer we meer informatie zouden hebben over alle personen die zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten of een onmiddellijke inning hebben betaald voor het gehele grondgebied van België en wanneer er een langere opvolgingsperiode wordt gehanteerd.

1.4.3 Een essentiële stap: recidiveonderzoek in het Centraal Strafrechtregister

In 2015 publiceerde het NICC de meest omvangrijke studie tot dan toe over de recidivisten in België (Mine & Robert, 2015; Robert, Mine, & Maes, 2015). De onderzoekers maakten daarvoor gebruik van de gegevens in het Centraal Strafrechtregister. Er werd voor alle in 1995 veroordeelden ($N = 136.530$) nagegaan of zij na hun veroordeling tot eind 2013 opnieuw zijn veroordeeld. Met dat onderzoek werd de eerste echte aanzet gegeven om kennis te vergaren over Belgische recidivisten. Uit de data blijkt dat tussen de referentieveroordeling en de dataextractie 78.691 personen (58%) opnieuw was veroordeeld. Het type feiten bij de referentiebeslissing werd gegroepeerd in 24 brede groepen. Het hoogste recidivegehalte was waarneembaar voor de feiten diefstal met geweld (75.1%), inbreuken inzake de drugswetgeving (69.0%) en inbreuken inzake dronkenschap (69.0%). Aan de hand van een Cox regressieanalyse is bepaald welke factoren het vaakst gelinkt kunnen worden aan later recidive. Uit de resultaten blijkt dat mannen 1,757 keer waarschijnlijker zijn om te recidiveren dan vrouwen, dat hoe jonger de persoon is bij de referentieveroordeling, hoe hoger de kans op recidive en dat wanneer de straf met uitstel is verleend men eerder recidiveert in vergelijking met de personen die deze gunst niet is verleend.

Kenmerkend in deze studie is het grote aantal personen die zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten in 1995. Het gaat om 92.412 personen (68%) van wie 52.301 personen (57%) opnieuw zijn veroordeeld en waarvan 41.381 personen (79%) minimaal één keer opnieuw zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Deze data tonen aan dat verkeersrecidivisten gemiddeld niet vaker recidiveren dan de gehele populatie maar wel vaker opnieuw worden veroordeeld voor hetzelfde soort feiten. Dat maakt de dataset van het NICC bijzonder interessant om nader te bestuderen om de populatie verkeersrecidivisten verder in kaart te brengen. Het was ook de directe aanleiding voor deze studie. Daartoe is deze studie dan ook een product geworden van de samenwerking tussen Vias institute en het NICC. De centrale onderzoeksvragen van deze studie zijn dan ook: welke profielen van verkeersrecidivisten kunnen worden bepaald aan de hand van de gegevens in het Centraal Strafrechtregister en welke factoren spelen een rol bij verkeersrecidive?

2 Methode

Onderstaande gegevens hebben betrekking op de eerder verzamelde gegevens⁴ door het NICC uit het Centraal Strafregister. Deze gegevens hebben betrekking op alle veroordelingen in het referentiejaar 1995 voor verkeersgerelateerde feiten.⁵ Het gaat om 92.412 personen waarvoor eveneens werd nagegaan of deze personen eerdere veroordelingen op hun strafblad hadden geregistreerd (hierna: antecedenten) en/of deze personen zijn hervallen in strafbare gedragingen (hierna: recidivefeiten), met veroordelingen wordt bedoeld alle geregistreerde veroordelingen in het Centraal Strafregister dus geen betaalde onmiddellijke inningen of minnelijke schikkingen. Voor de recidivefeiten geldt dat de eerste veroordeling werd gekozen na de referentieveroordeling. In sommige gevallen kwam het voor dat de persoon op de dag van de referentieveroordeling meerdere keren werd veroordeeld, in dat geval werd de eerste veroordeling gekozen als referentieveroordeling en was de latere veroordeling de recidiveveroordeling. De combinatie van antecedenten, verkeersfeiten bij de referentiebeslissing en recidivefeiten omvat 961.134 feiten. Het aantal verkeersfeiten per persoon varieerde tussen 1 en 169. Recidive werd gedefinieerd als minimaal eenmaal opnieuw te zijn veroordeeld na de referentiebeslissing in 1995 voor een verkeersmisdrijf. De opvolgtermijn is variabel: deze termijn gold tot het moment van de data-extractie (november 2013) of tot het moment van overlijden. Wat de antecedenten betreft, dateert de eerste veroordeling uit het jaar 1946.

In deze studie worden de volgende aspecten onderzocht:

- de prevalentie van recidive (i.e., het percentage personen met ten minste één recidivedelict);
- de recidivesnelheid (i.e., het aantal dagen tussen verschillende veroordelingen);
- de recidive frequentie (i.e., het aantal recidivedelicten per persoon); en
- de recidiveomvang (i.e., het totaal aantal recidivedelicten in de complete dadergroep).

De data zijn geanalyseerd met SPSS (versie 21.0). De belangrijkste resultaten met betrekking tot de verkeersmisdrijven worden in dit rapport besproken. In het volgende deel wordt er allereerst dieper in gegaan op de feiten, vervolgens de straffen, dan de personen en tot slot de factoren die gerelateerd kunnen worden aan recidive.

Voor de analysemethodes werd gebruik gemaakt van een zogenaamde overlevingsduur-analyse – in dit geval een Cox regressie – dit is “[...] een speciale techniek die het mogelijk maakt overlevingsduurgegevens te analyseren, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat niet iedereen even lang geobserveerd wordt, en/of dat niet iedereen aan het eind van de observatieperiode de gebeurtenis heeft meegemaakt waarin we geïnteresseerd zijn” (Bijleveld & Commandeur, 2009). In dit geval was het de bedoeling om te bepalen hoe lang de personen recidivevrij blijven. Het tijdsverloop is het aantal dagen waarin een persoon wordt gevolgd en deze opvolging stopt op het moment dat er een nieuwe veroordeling is, de persoon overlijdt of wanneer de opvolgtermijn eindigt. In dit onderzoek worden dus alle personen vanaf hun referentieveroordeling in 1995 opgevolgd tot het moment van de data extractie op 13 november 2013.

Aangezien het een eerste verkennende analyse betrof, werden zoveel mogelijk interessante factoren – via de enter methode – in het model opgenomen. Dat houdt in dat alle factoren tegelijk in het model worden opgenomen en er wordt bekeken hoe goed het model met voorspellende factoren past bij de afhankelijke variabele (recidive: ja/nee) in vergelijking met het model zonder voorspellende factoren. Er kan eveneens worden nagegaan welke factoren de grootste voorspellende waarde hebben. Een belangrijke beperking in deze analyse is de geringe informatie over de persoonseigenschappen van de veroordeelden. Factoren zoals

⁴ De eerste auteur kreeg toegang tot de dataset bestaande uit gecodeerde gegevens. Dat houdt in dat de rechtstreekse identificatie van de personen niet mogelijk was aangezien enkel werd gewerkt met een dossiernummer waartoe de onderzoeker van Vias institute geen toegang had. Enkel door de combinatie van leeftijd, geslacht en informatie over de feiten zou het misschien mogelijk zijn om de identiteit van de persoon te bepalen. Er werd voor deze studie toestemming verleend door het Centraal Strafregister.

⁵ Deze selectie werd gemaakt aan de hand van de specifieke codes die in het Centraal Strafregister worden gehanteerd. De code bestaat uit zes cijfers en wordt gevolgd door een suffix code bestaande uit, minimaal, één letter en één cijfer. De codes: 220400 tot en met 220410 zijn indicatief voor verkeersfeiten.

afkomst, nationaliteit, beroep, persoonlijkheid, etc. zijn niet (op een valide manier) beschikbaar in het Centraal Strafregister.

Finaal werden de volgende categoriale factoren in het model opgenomen: geslacht, leeftijd bij de referentieveroordeling (12 groepen), de uitgesproken straf/maatregel bij de referentieveroordeling (10 groepen)⁶, het aantal feiten bij de referentieveroordeling (5 groepen), of de referentieveroordeling enkel van toepassing was op verkeersfeiten of ook andere feiten (8 groepen), of de straf met uitstel (geheel of gedeeltelijk) is uitgesproken en type rechtbank (6 groepen). Voorts werd ook het aantal antecedenten als continue variabele opgenomen. Vervolgens werd er nagegaan of er outliers waren die de resultaten mogelijk konden vertekenen. De outliers werden opgespoord via de DFBèta-waarden. Alle DFBèta-waarden groter dan .05 zijn uit de analyse gehouden aangezien het outliers betreft. Per analyse staat vermeld op hoeveel personen de analyse betrekking heeft, na exclusie van outliers.

Voor alle factoren die gelinkt kunnen worden aan recidive is de odds ratio (OR) berekend. Een OR van 1 duidt op een gelijke kans op recidive ten opzichte van de referentiecategorie. Steeds werd een categorie als referentiepunt gekozen en de andere categorieën werden met dit referentiepunt punt vergeleken, in de analyses is steeds duidelijk gemaakt welke categorie de referentiecategorie is. Een OR-waarde kleiner dan 1 duidt op een kleinere kans en een waarde groter dan 1 duidt op een grotere kans op recidive. Dit geldt voor alle factoren met uitzondering van het aantal antecedenten (continue variabele). Daar dient de OR te worden bekeken in functie van het aantal antecedenten, bijvoorbeeld wanneer de OR 1,056 bedraagt, wil dat zeggen dat iemand met één antecedent 1,056 keer meer kans heeft op recidive en dus iemand met 10 antecedenten $10 \times 1,056$ keer meer kans heeft op recidive dan iemand zonder antecedenten. Voorts dient de richting van de parameter te worden bekeken voor de richting van het effect. Wanneer de parameter positief is en significant dan is er een verhoogd risico op recidive in vergelijking met de referentiecategorie. Wanneer de parameter negatief is en significant is dan is er een verlaagd risico op recidive.

⁶ Voor alle analyses blijkt dat de waarde 'jeugdrechtbank' door SPSS is verwijderd aangezien deze waarde dezelfde is als voor 'jeugdmaatregel'. Door het weglaten van deze waarde is het aantal vrijheidsgraden van de analyse met één afgenomen.

3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de analyse eerst gegeven voor alle verkeersfeiten samen, waarna de belangrijkste verschillen tussen de gedragingen worden besproken. De uitgebreide analyse voor de negen groepen verkeersmisdrijven is opgenomen in de bijlage aan dit rapport.

3.1 De feiten

In totaal zijn er 961.134 verkeersgerelateerde feiten opgenomen in de database. Daarvan zijn 135.504 feiten (14,1%) gerelateerd aan de referentieveroordeling in 1995; 333.999 feiten (34,7%) hebben betrekking op de antecedenten en 491.631 op recidivefeiten (51,2%). Een overzicht van het soort verkeersfeiten is weergegeven in **Tabel 1**. In deze tabel is een onderscheid gemaakt tussen de brede groep van verkeersfeiten (bijvoorbeeld: rijden onder invloed, rijden zonder rijbewijs) en de specifieke gedragingen (bijvoorbeeld: intoxicatie aan het stuur, dronken sturen). Aangezien het te ver zou gaan om alle specifieke gedragingen in kaart te brengen, wordt in het vervolg van het rapport enkel gekeken naar de hoofdgedragingen en zullen enkel de resultaten worden toegelicht voor alle verkeersmisdrijven. Hierbij worden de belangrijkste verschillen tussen de gedragingen besproken; een volledige bespreking per verkeersmisdrijf is terug te vinden in de bijlage. Er wordt in eerste instantie een overzicht voorzien voor het soort verkeersfeiten voor de referentieveroordeling, antecedenten en recidivefeiten vervolgens gaan we dieper in op deze aspecten voor de negen brede groepen verkeersfeiten.

Soort feit	Specificatie	Aantal	Percentage
Verkeer (ongespecificeerd)		402.025	41,8
Rijden onder invloed	Intoxicatie aan het stuur	81.095	8,4
	Dronkenschap aan het stuur	50.321	5,2
	Weigeren om een (adem)test af te leggen	11.140	1,2
	Besturen van een voertuig in een toestand gelijk aan dronkenschap ten gevolge van verdovende middelen	808	0,1
	Subtotaal	143.364	14,9
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	Geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen	111.887	11,6
	Rijden in een voertuig dat niet is verzekerd, de bestuurder is niet de eigenaar van het voertuig	16.811	1,7
	Subtotaal	128.698	13,4
Inschrijving van het voertuig	Inbreuk betreffende de inschrijving van voertuigen	57.550	6,0
	Geen inschrijvingsplaat van het voertuig	9.067	0,9
	Geen bewijs van inschrijving van het voertuig	5.311	0,6
	Subtotaal	71.928	7,5
Rijden zonder rijbewijs	Rijden zonder rijbewijs, zonder houder te zijn	50.237	5,2
	Voertuig toevertrouwen aan een bestuurder zonder rijbewijs	4.305	0,4
	Niet respecteren gebruiksvoorwaarden van voorlopig rijbewijs	4.031	0,4
	Inbreuk inzake het rijbewijs/scholingsbewijs (algemeen)	3.770	0,4
	Rijden zonder rijbewijs, rijbewijs is ontnomen	1.699	0,2
	Subtotaal	64.042	6,7
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	Subtotaal	58.945	6,1
Vervallen recht tot sturen	Besturen voertuig of bestuurder hebben begeleid (met het oog op scholing) spijs een vervallenverklaring	21.382	2,2
	Inbreuk inzake de vervallenverklaring van het recht op sturen	19.856	2,1
	Zonder voorgeschreven onderzoek succesvol te hebben afgerond	3.730	0,4
	Subtotaal	44.968	4,7
Vluchtmisdrijf	(Algemeen)	41.205	4,3
	Na een ongeval dat slagen, verwondingen of de dood tot gevolg heeft gehad	2.380	0,2
	Subtotaal	43.585	4,5
Overige verkeersgerelateerde feiten		3.581	0,4
Totaal verkeersfeiten		961.134	100,0

Tabel 1: Aantal en soort verkeersfeiten opgedeeld per type inbreuk

3.1.1 De referentieveroordeling in 1995

In totaal zijn 92.412 personen veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten bij hun referentieveroordeling in 1995. Zij zijn destijds veroordeeld voor 135.504 verkeersfeiten; het aantal feiten is dus hoger dan het aantal veroordelingen. 25.569 personen (31,0%) werden voor meer dan één feit veroordeeld bij de referentieveroordeling. Het aantal feiten liep uiteen tussen één feit en 19 feiten met een gemiddelde van 1,47 feiten per veroordeling waarbij de mediaan op één feit ligt.

Wanneer de referentieveroordeling uit verkeersgerelateerde feiten bestaat, werd nagegaan welk type feit destijds werd gepleegd. De meesten werden veroordeeld voor verkeersfeiten die niet nader zijn gespecificeerd⁷ (50,8%), gevolgd door mensen die onder invloed hebben gereden (17,3%) en onverzekerde bestuurders (10,2%). **Tabel 2** geeft een overzicht weer van alle verkeersgerelateerde feiten bij de referentieveroordeling.

3.1.2 De antecedenten

De antecedenten hebben betrekking op de voorgaande veroordelingen en bijbehorende feiten. Deze antecedenten omvatten gezamenlijk 333.999 verkeersgerelateerde feiten. Een overzicht is weergegeven in **Tabel 3**. Meest voorkomend zijn: algemene verkeersfeiten (46,1%), rijden onder invloed (14,4%) en onverzekerde bestuurders (9,4%).

3.1.3 De recidivefeiten

De recidivefeiten hebben betrekking op alle verkeersgerelateerde feiten die na de referentieveroordeling in 1995 zijn gepleegd. Het betreffen 491.631 feiten en zijn weergegeven in **Tabel 4**. De meest voorkomende feiten zijn: algemene verkeersfeiten (36,4%); rijden onder invloed (14,6%); en onverzekerd rijden (17,0%).

⁷ Dat kan worden verklaard aangezien het Centraal Strafrechtregister pas recent de nomenclatuur van de MaCH database heeft overgenomen waardoor de verkeersmisdrijven meer specifiek zijn beschreven, zie daartoe Hoofdstuk 4 in de discussie.

Soort feit	Specificatie	Aantal	Percentage
Verkeer (ongespecificeerd)	Subtotaal	68.856	50,8
Rijden onder invloed	Intoxicatie aan het stuur	13.355	9,9
	Dronkenschap aan het stuur	8.317	6,1
	Weigeren om een (adem)test af te leggen	1.826	1,3
	Besturen van een voertuig in een toestand gelijk aan dronkenschap ten gevolge van verdovende middelen	6	0,0
	Subtotaal	23.504	17,3
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	Geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen	13.198	9,7
	Rijden in een voertuig dat niet is verzekerd, de bestuurder is niet de eigenaar van het voertuig	576	0,4
	Subtotaal	13.774	10,2
Inschrijving van het voertuig	Inbreuk betreffende de inschrijving van voertuigen	4.646	3,4
	Geen inschrijvingsplaat van het voertuig	578	0,4
	Geen bewijs van inschrijving van het voertuig	330	0,2
	Subtotaal	5.554	4,1
Rijden zonder rijbewijs	Rijden zonder rijbewijs, zonder houder te zijn	7.254	5,4
	Voertuig toevertrouwen aan een bestuurder zonder rijbewijs	733	0,5
	Niet respecteren gebruiksvoorwaarden van voorlopig rijbewijs	747	0,6
	Inbreuk inzake het rijbewijs/scholingsbewijs (algemeen)	264	0,2
	Rijden zonder rijbewijs, rijbewijs is ontnomen	429	0,3
	Subtotaal	9.427	7,0
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	Subtotaal	4.864	3,6
Vervallen recht tot sturen	Besturen voertuig of bestuurder hebben begeleid (met het oog op scholing) spijs een vervallenverklaring	783	0,6
	Inbreuk inzake de vervallenverklaring van het recht op sturen	1.007	0,7
	Zonder voorgeschreven onderzoek succesvol te hebben afgerond	120	0,1
	Subtotaal	1.910	1,4
Vluchtmisdrijf	(Algemeen)	7.201	5,3
	Na een ongeval dat slagen, verwondingen of de dood tot gevolg heeft gehad	254	0,2
	Subtotaal	7.455	5,5
Overige verkeersgerelateerde feiten		160	0,1
Totaal		135.504	100,0

Tabel 2: Verkeersfeiten in de referentieveroordeling uit 1995, uitgesplitst naar type inbreuk

Soort feit	Specificatie	Aantal	Percentage
Verkeer (ongespecificeerd)	Subtotaal	154.073	46,1
Rijden onder invloed	Intoxicatie aan het stuur	23.715	7,1
	Dronkenschap aan het stuur	19.538	5,8
	Weigeren om een (adem)test af te leggen	4.987	1,5
	Besturen van een voertuig in een toestand gelijk aan dronkenschap ten gevolge van verdovende middelen	8	0,0
	Subtotaal	48.248	14,4
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	Geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen	30.462	9,1
	Rijden in een voertuig dat niet is verzekerd, de bestuurder is niet de eigenaar van het voertuig	999	0,3
	Subtotaal	31.461	9,4
Inschrijving van het voertuig	Inbreuk betreffende de inschrijving van voertuigen	18.198	5,4
	Geen inschrijvingsplaat van het voertuig	3.510	1,1
	Geen bewijs van inschrijving van het voertuig	2.173	0,7
	Subtotaal	23.881	7,2
Rijden zonder rijbewijs	Rijden zonder rijbewijs, zonder houder te zijn	20.462	6,1
	Voertuig toevertrouwen aan een bestuurder zonder rijbewijs	1.975	0,6
	Niet respecteren gebruiksvoorwaarden van voorlopig rijbewijs	1.858	0,6
	Inbreuk inzake het rijbewijs/scholingsbewijs (algemeen)	1.749	0,5
	Rijden zonder rijbewijs, rijbewijs is ontnomen	414	0,1
	Subtotaal	26.458	7,9
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	Subtotaal	19.270	5,8
Vervallen recht tot sturen	Besturen voertuig of bestuurder hebben begeleid (met het oog op scholing) spijs een vervallenverklaring	6.647	2,0
	Inbreuk inzake de vervallenverklaring van het recht op sturen	5.601	1,7
	Zonder voorgeschreven onderzoek succesvol te hebben afgerond	1.184	0,4
	Subtotaal	13.432	4,0
Vluchtmisdrijf	(Algemeen)	15.960	4,8
	Na een ongeval dat slagen, verwondingen of de dood tot gevolg heeft gehad	601	0,2
	Subtotaal	16.561	5,0
Overige verkeersgerelateerde feiten		614	0,2
Totaal		333.999	100,0

Tabel 3: Verkeersgerelateerde antecedenten van veroordeelden uit 1995, uitgesplitst naar type inbreuk

Soort feit	Specificatie	Aantal	Percentage
Verkeer (ongespecificeerd)	Subtotaal	179.094	36,4
Rijden onder invloed	Intoxicatie aan het stuur	44.028	9,0
	Dronkenschap aan het stuur	22.466	4,6
	Weigeren om een (adem)test af te leggen	4.327	0,9
	Besturen van een voertuig in een toestand gelijk aan dronkenschap ten gevolge van verdovende middelen	794	0,2
	Subtotaal	71.612	14,6
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	Geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen	68.227	13,9
	Rijden in een voertuig dat niet is verzekerd, de bestuurder is niet de eigenaar van het voertuig	15.236	3,1
	Subtotaal	83.463	17,0
Inschrijving van het voertuig	Inbreuk betreffende de inschrijving van voertuigen	34.706	7,1
	Geen inschrijvingsplaat van het voertuig	4.979	1,0
	Geen bewijs van inschrijving van het voertuig	2.808	0,6
	Subtotaal	42.493	8,6
Rijden zonder rijbewijs	Rijden zonder rijbewijs, zonder houder te zijn	22.521	4,6
	Voertuig toevertrouwen aan een bestuurder zonder rijbewijs	1.597	0,3
	Niet respecteren gebruiksvoorwaarden van voorlopig rijbewijs	1.426	0,3
	Inbreuk inzake het rijbewijs/scholingsbewijs (algemeen)	1.757	0,4
	Rijden zonder rijbewijs, rijbewijs is ontnomen	856	0,2
	Subtotaal	28.157	5,7
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	Subtotaal	34.811	7,1
Vervallen recht tot sturen	Besturen voertuig of bestuurder hebben begeleid (met het oog op scholing) spijs	13.952	2,8
	Inbreuk inzake de vervallenverklaring van het recht op sturen	13.248	2,7
	Zonder voorgeschreven onderzoek succesvol te hebben afgerond	2.426	0,5
	Subtotaal	29.626	6,0
Vluchtmisdrijf	(Algemeen)	18.044	3,7
	Na een ongeval dat slagen, verwondingen of de dood tot gevolg heeft gehad	1.525	0,3
	Subtotaal	19.569	4,0
Overige verkeersgerelateerde feiten		2.805	0,6
Totaal		491.631	100,0

Tabel 4: Verkeersgerelateerde recidivefeiten van veroordeelden uit 1995, uitgesplitst naar type inbreuk

3.2 Alle verkeersfeiten

3.2.1 De personen

Van de in totaal 92.412 personen die bij hun referentieveroordeling zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten, zijn 11.157 personen (12,1%) overleden alvorens het einde van de follow-up periode was bereikt. De helft van hen was minimaal 58 jaar oud op het moment van overlijden (mediaan = 58; $SD = 16,5$).⁸

Voor 444 personen (0,5%) ontbreekt informatie over het geslacht, voor de overige personen is het merendeel van mannelijk (83,8%). Voor de veroordeelden geldt dat 60,6% (46.692 van 77.039) van de mannen een recidiveveroordeling hebben en 36,2% (5.401 van 14.929) van de vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 3039,19$; $p < .001$; Phi = $-.18$; $p < .001$.

De mediaanleeftijd van de veroordeelden bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die in 1995 voor het eerst zijn veroordeeld) bedraagt 26 jaar ($SD = 13,24$; minimum = 12; maximum = 94). De mediaanleeftijd bij de referentieveroordeling was 33 jaar ($SD = 12,82$; minimum = 13; maximum = 94). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidiveveroordeling bedraagt 35 jaren ($SD = 11,54$; minimum = 15; maximum = 92).

3.2.2 Sanctie

Er is eveneens nagegaan wel soort straf is opgelegd bij de referentieveroordeling, of deze straf geheel of gedeeltelijk met uitstel werd verleend en of zij opnieuw zijn veroordeeld. De soort straf is ingedeeld tien grote groepen zoals is weergegeven in **Tabel 6**.

Een overzicht van het type rechtbank en het type misdrijf is weergegeven in **Tabel 8**. Zoals te verwachten valt, is het merendeel van de personen (82%) enkel veroordeeld voor verkeersfeiten die vooral door de politierechtbank werden uitgesproken (90%). In geval van een combinatie van verkeersgerelateerde, en niet-verkeersgerelateerde feiten was de meest voorkomende combinatie verkeer en geweldsmisdrijven (zoals verkeersagressie; 17%). In onderstaande tekst worden de resultaten opgesplitst naar negen types verkeersmisdrijven (cf. infra), het overzicht van het type rechtbank en type feiten wordt in onderstaande opsplitsing niet gemaakt. Meest kenmerkende verschillen ten opzichte van het geheel van verkeersmisdrijven is dat het hoogste aantal uitspraken door de politierechtbank werden uitgesproken voor algemene verkeersfeiten (91%) en enkel verkeersmisdrijven het vaakst voorkwamen bij rijden spijs verval (97%) en overige verkeersfeiten (99%).

⁸ Berekend op basis van de gegevens van 11118 personen, van 60 personen was niet bekend op welke leeftijd zij zijn overleden.

Type feiten	Percentage mannen met recidive	Percentage vrouwen met recidive	Mediaanleeftijd 1ste veroordeling	Mediaanleeftijd referentie-veroordeling	Mediaanleeftijd 1ste recidive-veroordeling
Alle verkeersfeiten	60,6%	36,2%	26	33	35
Verkeer (ongespecificeerd)	56,8%	32,9%	27	33	36
Rijden onder invloed	61,5%	43,8%	27	36	38
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	77,8%	58,3%	21	28	31
Inschrijving van het voertuig	78,6%	62,1%	21	27	30
Rijden zonder rijbewijs	75,3%	49,9%	20	22	26
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	77,9%	58,7%	22	30	32
Vervallen recht tot sturen	86,9%	63,5%	20	32	33
Vluchtmisdrijf	59,7%	35,6%	26	34	35
Overige verkeersgerelateerde feiten	67,2%	67,9%	26	32	34

Tabel 5: Overzicht van de belangrijkste verschillen tussen de verkeersmisdrijven

Merk op: de meest gunstige cijfers zijn weergegeven in het **groen**, de meest ongunstige cijfers zijn weergegeven in het **rood**.

	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage ¹	Aantal	Percentage ²	Aantal	Percentage ³
Opschorting	437	0,5	0	0,0	230	52,6	0	0,0
Gevangenisstraf	79	0,1	38	48,1	66	83,5	31	81,6
Boete	53.672	58,1	16.753	31,2	27.462	51,2	7.275	43,4
Gevangenisstraf & boete	418	0,5	249	59,6	311	74,4	175	70,3
Jeugdmaatregel	42	0,0	1	2,4	38	90,5	0	0,0
Internering	5	0,0	0	0,0	3	60,0	0	0,0
Gevangenisstraf & andere	55	0,1	30	54,5	47	85,5	23	76,7
Boete & andere	36.025	39,0	12.888	35,8	22.858	63,5	7.417	57,5
Gevangenisstraf, boete & andere	1.673	1,8	1.077	64,4	1.283	76,7	768	71,3
Overige straf/ maatregel	6	0,0	0	0,0	3	50,0	0	0,0
Totaal	92.412	100	31.036	33,6	52.301	56,6	15.689	50,6

Tabel 6: Overzicht van het aantal en soort straf voor alle verkeersgerelateerde veroordelingen aangevuld met het aantal recidivisten

¹: percentage berekend over het subtotaal van de betreffende straf/ maatregel van de referentieveroordeling in 1995. Bijvoorbeeld, voor de gevangenisstraf geldt dat 79 personen hiertoe werden veroordeeld, van dit subtotaal werd in 38 gevallen de straf met uitstel verleend ($= (38/79) * 100\% = 48.1\%$).

²: percentage berekend voor het subtotaal van de betreffende straf/ maatregel van de recidiveveroordeling ten opzichte van de referentieveroordeling in 1995. Bijvoorbeeld, voor de jeugdmaatregel geldt dat 38 personen hiertoe werden veroordeeld voor hun recidive veroordeling en reeds bij hun referentieveroordeling waren dit er 42 personen ($= (38/42) * 100\% = 90.5\%$).

³: percentage berekend over het subtotaal van de betreffende straf/ maatregel van de recidiveveroordeling ten opzichte van de referentieveroordeling in 1995 wat de straf/ maatregel met uitstel betreft. Bijvoorbeeld, voor de gevangenisstraf werden 31 straffen met uitstel verleend ten opzichte van de 38 gevangenisstraffen met uitstel in 1995 ($= (31/38) * 100\% = 81.6\%$).

Type feiten	Recidive – aantal nieuwe veroordelingen				Antecedenten – aantal voorgaande veroordelingen				
	Eén nieuwe veroordeling	Aandeel 80% recidivisten	Aandeel 90% recidivisten	Aandeel 95% recidivisten	Geen	Eén	Aandeel 20% antecedenten	Aandeel 10%	Aandeel 5%
Alle verkeersfeiten	30,8%	7 of minder	12 of meer	17 of meer	51,3%	34,8%	5 of meer	10 of meer	16 of meer
Verkeer (ongespecificeerd)	33,1%	7 of minder	11 of meer	16 of meer	54,8%	37,4%	5 of meer	10 of meer	14 of meer
Rijden onder invloed	34,1%	5 of minder	8 of meer	12 of meer	41,1%	33,0%	6 of meer	10 of meer	15 of meer
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	21,2%	10 of minder	15 of meer	20 of meer	40,6%	25,8%	8 of meer	14 of meer	19 of meer
Inschrijving van het voertuig	21,0%	10 of minder	16 of meer	21 of meer	41,6%	24,0%	9 of meer	15 of meer	22 of meer
Rijden zonder rijbewijs	22,6%	10 of minder	15 of meer	20 of meer	59,6%	37,3%	6 of meer	11 of meer	17 of meer
Inbreuken inzake de technische eisen van voertuigen	21,1%	10 of minder	15 of meer	20 of meer	38,3%	23,8%	8 of meer	15 of meer	23 of meer
Vervallen recht tot sturen	12,9%	14 of minder	21 of meer	27 of meer	1,8%	11,4%	17 of meer	24 of meer	32 of meer
Vluchtmisdrijf	32,2%	7 of minder	11 of meer	16 of meer	49,7%	35,2%	6 of meer	10 of meer	15 of meer

Tabel 7: Overzicht van de belangrijkste verschillen tussen de verkeersmisdrijven.

Merk op: de meest gunstige cijfers zijn weergegeven in het **groen**, de meest ongunstige cijfers zijn weergegeven in het **rood**.

Type rechtbank/ soort feit	Politie	Correctioneel	Overige	Totaal (%)
Enkel verkeer	69.476	6.531	164	76.171 (82,4)
Verkeer en geweld	13.460	2.173	22	15.655 (16,9)
Verkeer en overige feiten	15	523	45	583 (0,6)
Totaal (%)	82.951 (89,8)	9.227 (10,0)	231 (0,2)	92.409
<i>Merk op:</i> de getallen in deze tabel stellen het aantal personen voor, de percentages zijn enkel weergegeven voor de totalen en staan tussen haakjes vermeld.				

Tabel 8: Overzicht van het type rechtbank en type feiten weergegeven voor alle verkeersmisdrijven

3.2.3 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen in het geheel op hun strafblad zijn vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. Een overzicht van de belangrijkste verschillen tussen de verkeersmisdrijven is weergegeven in **Tabel 7**. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 3 ($SD = 8,7$, minimum = 1 en maximum = 160). Iets minder van één derde van de personen ooit veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten (30,8%) is slechts éénmaal veroordeeld. Bijna de helft van alle veroordeelden (43,4%) heeft drie of meer veroordelingen op het strafblad geregistreerd en bijna één op vier personen (23,6%) heeft zeven of meer veroordelingen. Eén op tien heeft meer dan 15 veroordelingen (9,9%); 5% van het cohort heeft meer dan 22 veroordelingen ($n = 404$) waarvan 62 personen 50 of meer veroordelingen hebben en 15 personen 100 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

Antecedenten

Iets meer dan de helft (51,3%) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 34,8% maar één voorgaande veroordeling, 18,4% heeft er twee en 10,7% heeft er drie. Ongeveer een kwart van hen (23,6%) heeft vijf of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (10,5%) heeft tien of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,8%) heeft 16 of meerdere voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 206.761 voorgaande feiten.

Recidivefeiten

De recidivefrequentie – het percentage daders met minimaal één nieuwe veroordeling – is (56,6%). De mediaan van deze frequentie bedraagt 1 ($SD = 5,56$) waarbij het minimum 0 is en het maximum 111. In totaal zijn er door 52.301 recidivisten 265.338 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling; dit wordt ook wel de totale omvang van recidive genoemd. Onder de recidivisten heeft 30,8% maar één nieuwe veroordeling, 17,1% twee nieuwe veroordelingen en 11,0% drie nieuwe veroordelingen. Twee op tien van de veroordeelden (19,4%) heeft meer dan zeven nieuwe veroordelingen op het strafblad staan na de referentieveroordeling. Ongeveer één op tien (9,5%) van hen heeft 12 of meer nieuwe veroordelingen en 5% van hen heeft 17 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid – de mediaan van het aantal dagen tussen de referentieveroordeling en de eerstvolgende veroordeling – bedraagt 786 dagen (minimum 0 dagen⁹ en maximum van 6791 dagen). Na slechts één jaar na de referentieveroordeling is reeds 18,3% van alle veroordeelden (of 32,4% van de recidivisten) opnieuw veroordeeld. Na twee jaar is 27,2% van hen hervallen (of 48,1% van de recidivisten), na drie jaar 33,1% (of 58,5% van de recidivisten), na vier jaar 37,2% (of 65,7% van de recidivisten), na vijf jaar 40,1% (of 70,7% van de recidivisten) en na zes jaar 42,5% (of 74,9% van de recidivisten – bijna $\frac{3}{4}$ van alle personen met een nieuwe veroordeling). Na tien jaar heeft bijna de helft (49,8%) van alle veroordeelden een nieuwe veroordeling (of 87,7% van alle recidivisten). Een overzicht is weergegeven in **Tabel 9**. In **Tabel 10** valt op dat personen die zijn veroordeeld voor het rijden zonder rijbewijs in 1995, het vaakst en het snelst recidiveren ten opzichte van de andere veroordelingen. De personen veroordeeld voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven recidiveren het minste en het traagst.

⁹ Dit heeft betrekking op veroordelingen die op dezelfde dag zijn uitgesproken als de referentiebeslissing.

Aantal jaar tot een nieuwe veroordeling	Aantal recidivisten	Percentage van het totaal	Cumulatief percentage Totaal	Percentage van de recidivisten	Cumulatief percentage recidivisten
Na 1 jaar	16.932	18,3	18,3	32,4	32,4
Na 2 jaar	8.220	8,9	27,2	15,7	48,1
Na 3 jaar	5.442	5,9	33,1	10,4	58,5
Na 4 jaar	3.746	4,1	37,2	7,2	65,7
Na 5 jaar	2.641	2,9	40,1	5,0	70,7
Na 6 jaar	2.197	2,4	42,5	4,2	74,9
Na 7 jaar	1.928	2,1	44,6	3,7	78,6
Na 8 jaar	1.698	1,8	46,4	3,2	81,8
Na 9 jaar	1.629	1,8	48,2	3,1	85,0
Na 10 jaar	1.457	1,6	49,8	2,8	87,7
Na 11 jaar	1.235	1,3	51,1	2,4	90,1
Na 12 jaar	876	0,9	52,0	1,7	91,8
Na 13 jaar	863	0,9	52,9	1,7	93,4
Na 14 jaar	937	1,0	53,9	1,8	95,2
Na 15 jaar	841	0,9	54,8	1,6	96,8
Na 16 jaar	698	0,8	55,6	1,3	98,2
Na 17 jaar	549	0,6	56,2	1,0	99,2
Na 18 jaar	342	0,4	56,6	0,7	99,9
Na meer dan 18 jaar	70	0,1	56,6	0,1	100,0
Total aantal recidivisten	52.301	56,6		100,0	
Algemeen totaal	92.412	100,0			

Tabel 9: Overzicht van de tijd tussen de referentieveroordeling en minimaal één nieuwe veroordeling uitgedrukt in jaren

Type feiten	Aandeel nieuwe veroordeling binnen opvolgingsperiode	Tijd tot recidive mediaan (dagen)	Aandeel recidive na één jaar	Aandeel recidive na vijf jaar	Aandeel recidive na tien jaar
Alle verkeersfeiten	56,6%	786	32,4%	70,7%	87,7%
Verkeer (ongespecificeerd)	52,4%	878	30,2%	68,3%	86,5%
Rijden onder invloed	60,4%	861	29,2%	70,9%	87,9%
Inbreuken omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	75,6%	546	39,6%	79,1%	92,0%
Inschrijving van het voertuig	77,1%	508	41,9%	78,6%	91,9%
Rijden zonder rijbewijs	72,5%	601	38,4%	75,7%	90,5%
Inbreuken inzake de technische controle van voertuigen	76,0%	537	39,9%	78,2%	92,1%
Vervallen recht tot sturen	85,5%	302	55,0%	87,0%	95,8%
Vluchtmisdrijf	56,3%	764	31,7%	71,5%	87,5%
Overige verkeersgerelateerde feiten	67,1%	646	40,6%	75,5%	90,6%

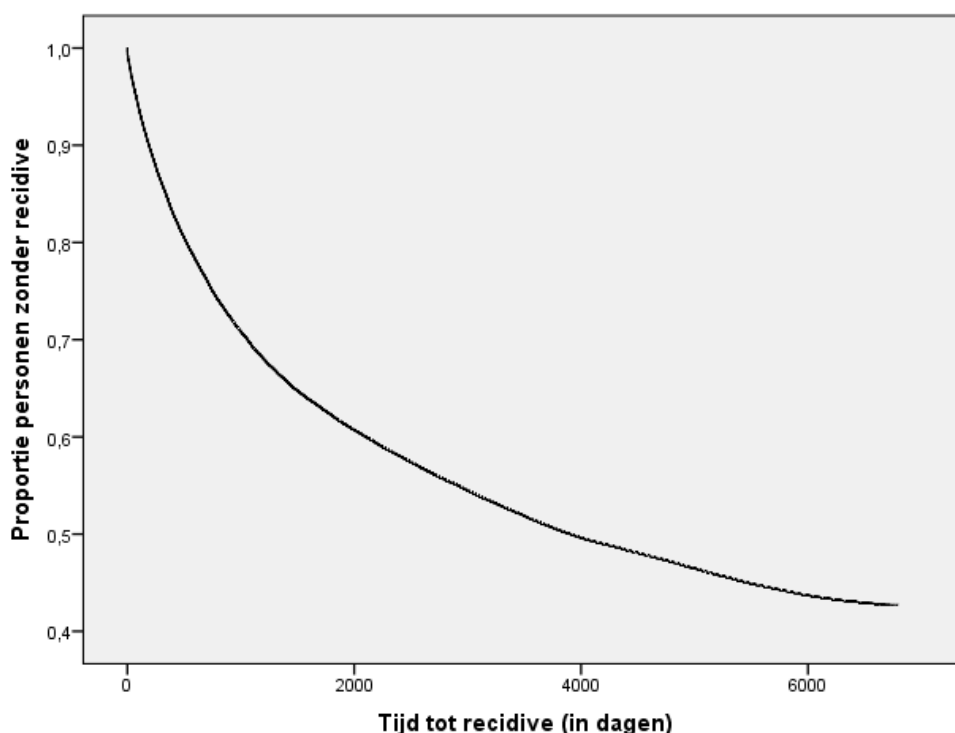
Tabel 10: Overzicht van de belangrijkste verschillen tussen de verkeersmisdrijven

De meest gunstige cijfers zijn weergegeven in het **groen**, de meest ongunstige cijfers zijn weergegeven in het **rood**.

Er kan eveneens worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 grote groepen, van deze zonder antecedenten tot deze met meer dan 25 antecedenten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(df = 14): 13637.36; p < .001$, Cramer's $V = .38$. Dat betekent dat er een substantiële kans is dat iemand recidiveert wanneer deze persoon al eerder is veroordeeld. Welke andere factoren geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive wordt in de volgende paragraaf besproken.

3.2.4 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Zoals werd vermeld in Hoofdstuk 2 van dit rapport, zijn acht factoren in de Cox regressieanalyse opgenomen na te gaan welke factoren geassocieerd kunnen worden met een verhoogde kans op recidive, de afhankelijke variabele in dit model. Na verwijdering van de outliers, zijn 91.028 personen weerhouden voor de analyse waarvan 51,4% geen antecedenten heeft. Dit fit van het model is met deze factoren beter dan het model zonder deze factoren: $\chi^2(27) = 27224.52, p < .001$. Uit Figuur 2 blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 30%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 40%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 40% blijft recidivenvrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In Tabel 8 staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren.



Figuur 2: tijd tot recidive voor alle verkeersmisdrijven

De meest belangrijke resultaten hebben betrekking op het geslacht en soort straf dat is opgelegd. Mannen lopen 1,80 (1/553) keer meer kans op recidive dan vrouwen. Dit is ook in lijn met eerder criminologisch onderzoek dat aantoont dat mannen vaker worden gearresteerd dan vrouwen (88% *versus* 12%), ook vaker worden veroordeeld (95% *versus* 5%) (van Swaaningen, 2001), en ook vaker recidiveren dan vrouwen (McConaghy & Levy, 2016; Sampson & Laub, 2003). Wanneer de persoon is veroordeeld tot een gevangenisstraf bij de referentieveroordeling, loopt deze persoon 2,25 keer meer kans op recidive dan iemand wiens straf werd opgeschort. Deze resultaten sluiten aan bij internationale bevindingen dat na een gevangenisstraf vaak wordt gerecidiveerd (Beijersbergen, Dirkzwager, & Nieuwbeerta, 2016), in de Verenigde Staten van Amerika is het bijvoorbeeld zo dat twee derde van de gevangenen binnen drie jaar opnieuw zijn gearresteerd en de helft van hen opnieuw is opgesloten binnen die periode (Durose, Cooper, & Snyder, 2014). Daarbij moet worden opgemerkt dat in België dergelijke cijfers lager uitvallen, "slechts" 44% van de in vrijheid gestelde gevangenen zijn tussen januari 2003 en januari 2006 opnieuw veroordeeld tot een gevangenisstraf in de opvolgingsperiode tot augustus 2011 (Robert & Maes, 2012). Wanneer we gevangenisstraf als referentiestraf nemen dan zien we dat opschorting, boete en boete & andere straf¹⁰ significant minder vaak tot recidive leiden. Wanneer een boete als referentie wordt gekozen zien we dat het opleggen van een gevangenisstraf tot 1,62 keer vaker tot recidive leidt (1/619), een boete en een andere straf 1,36 keer vaker tot recidive (1/737). Wanneer iemands straf deels of geheel met uitstel werd verleend, had deze persoon 1,27 keer meer kans op recidive dan wanneer de straf niet met uitstel werd verleend.

Met betrekking tot de leeftijd, hebben 18 tot 20-jarigen evenveel kans op recidive als personen jonger dan 18 (de referentiecategorie), naarmate de leeftijd stijgt, neem de kans op recidive langzaam af. Deze bevinding is in lijn met de bevindingen uit criminologisch onderzoek dat er een piek in de criminaliteit waar te nemen is vanaf de adolescentie en vervolgens geleidelijk afneemt: dit wordt ook wel de *age-crime curve* genoemd

¹⁰ Hierbij kan gedacht worden aan het opleggen van een rijverbod. Hoewel deze 'andere' straf niet is gespecificeerd in het databestand, is geweten dat bij de veroordeling van een verkeersmisdrijf het opleggen van een boete vaak gepaard gaat met het opleggen van een rijverbod (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017).

(Dirkzwager et al., 2018; Hirschi & Gottfredson, 1983; Troonbeeckx, 2017). Wanneer iemand is veroordeeld voor de combinatie van een verkeers- en een geweldmisdrijf is de kans op recidive kleiner dan wanneer iemand enkel is veroordeeld voor een verkeersmisdrijf. Dit kan worden verklaard door het grote aantal mensen die veroordeeld worden binnen de populatie. Zoals gezegd, is bijna zeven op de tien personen van alle personen veroordeeld in 1995, veroordeeld voor verkeersfeiten. De kans op recidive voor nieuwe verkeersfeiten is daarom ook groot gelet op de hoge frequentie verkeersmisdrijven in de populatie. De kans op recidive neemt echter toe naarmate het aantal feiten bij de referentie hoger ligt. Deze bevindingen sluiten wederom aan bij internationale resultaten dat hoe hoger het aantal voorgaande veroordelingen, hoe groter de kans op recidive is (Beijersbergen et al., 2016). Tot slot leidt een veroordeling door de correctionele rechtbank minder vaak tot recidive dan een veroordeling door de politierechtbank.

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,592	,553	***	0,533 – 0,574
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,059	1,060	n.s.	0,963 – 1,168
21-25 jaar	-0,087	,917	*	0,837 – 1,005
26-30 jaar	-0,217	,805	***	0,734 – 0,883
31-35 jaar	-0,287	,750	***	0,684 – 0,823
36-40 jaar	-0,372	,690	***	0,628 – 0,758
41-45 jaar	-0,516	,597	***	0,542 – 0,657
46-50 jaar	-0,700	,497	***	0,450 – 0,549
51-55 jaar	-0,949	,387	***	0,347 – 0,432
56-60 jaar	-1,276	,279	***	0,246 – 0,317
61-65 jaar	-1,395	,248	***	0,213 – 0,288
Ouder dan 65 jaar	-1,711	,181	***	0,154 – 0,212
Type feiten (Ref. = verkeer)				
Verkeer + geweld	-0,660	,517	***	0,473 – 0,565
Verkeer + eigendom	0,112	1,118	n.s.	0,929 – 1,346
Verkeer + geweld + eigendom	0,074	1,076	n.s.	0,738 – 1,569
Aantal verschillende types feiten (Ref. = 1 type feit)				
2 types feiten	0,147	1,158	***	1,066 – 1,259
3 types feiten	0,285	1,329	***	1,088 – 1,623
4 types feiten	0,289	1,335	*	0,917 – 1,944
5 of meer types feiten	0,395	1,484	*	0,941 – 2,340
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Gevangenisstraf	0,812	2,252	***	1,534 – 3,307
Boete	0,332	1,394	***	1,172 – 1,658
Gevangenis + boete	0,688	1,991	***	1,567 – 2,528
Boete + andere	0,506	1,659	***	1,395 – 1,973
Gevangenis + boete + andere	0,842	2,321	***	1,923 – 2,802
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,241	1,273	***	1,241 – 1,306
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,123	,885	***	0,849 – 0,922
Antecedenten	0,055	1,056	***	1,055 – 1,057
Merk op: * $p < ,05$, ** $p < ,01$, *** $p < ,001$, n.s. = niet significant verschillend				

Tabel 11: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn

4 Conclusie en aanbevelingen

Dit rapport kwam tot stand door een vruchtbare samenwerking tussen Vias institute en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC). Meer specifiek kon de studie voortbouwen op de verzamelde gegevens uit het Centraal Strafregister door het NICC, en meer in het bijzonder de verkeersrecidivisten bestuderen. In de periode van 1 januari 1995 tot 13 november 2013 werden 92.412 personen en 961.134 verkeersmisdrijven bestudeerd. Daarmee is deze studie naar aantallen toe de grootste in België met betrekking tot verkeersrecidivisten. Het betreft een verkennend onderzoek, waarbij de data exploratief werden onderzocht. Op basis van de gehanteerde codes in het Centraal Strafregister in combinatie met de aantallen en de aard van de feiten, werden de verkeersmisdrijven ingedeeld in negen grote groepen. Dat heeft toegelaten om voor verschillende verkeersmisdrijven in kaart te brengen, welke misdrijven het vaakst tot recidive leiden hebben en welke factoren daarmee samenhangen.

4.1 Samenvatting en discussie

Meer dan de helft (57%) van de personen die bij de referentieveroordeling in 1995 werden veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten, hebben in de opvolgingsperiode tot november 2013 minimaal één keer gerecidiveerd. Na twee jaar is bijna de helft (48%) van hen opnieuw veroordeeld. Ongeveer de helft van de in 1995 veroordeelden (49%) had minimaal één eerdere veroordeling op het strafblad geregistreerd. Wanneer alle veroordelingen in samenhang worden bekeken (antecedenten, referentieveroordeling en recidive) hebben de meeste personen drie veroordelingen aan het einde van de opvolgingsperiode op hun strafblad staan.

Onder de veroordeelden valt het grote aandeel mannen (84%) op. Mannen blijken ook vaker te recidiveren dan vrouwen (61% ten opzichte van 36%). De veroordeelden zijn ook relatief jong: hun mediaanleeftijd bij hun referentieveroordeling is 33 jaar en hun mediaanleeftijd voor hun eerste recidiveveroordeling ligt op 35 jaar. Aan de hand van een Cox regressieanalyse werd nagegaan welke factoren het vaakst geassocieerd kunnen worden met recidive. De meest belangrijke resultaten zijn dat mannen 1,8 keer meer kans hebben om te hervallen dan vrouwen, dat het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot verhoogde kans op recidive met een factor 1,6 in vergelijking met een boete. Hierbij dient te worden benadrukt dat een gevangenisstraf eerder uitzonderlijk wordt opgelegd voor verkeersmisdrijven en naar alle waarschijnlijkheid heeft deze persoon al eerdere overtredingen en/of veroordelingen op zijn conto heeft staan. Dat blijkt ook uit **Tabel 12**, wanneer we puur kijken naar de enkelvoudige straffen (i.e., zonder combinaties) dan is de mediaan van antecedenten aanmerkelijk hoger dan voor de boetes.

	Aantal personen	Gemiddelde	Standaard-deviatie	Mediaan	Minimum	Maximum
Opschorting	437	0,53	1,60	0	0	15
Gevangenisstraf	79	4,20	5,09	3	0	29
Boete	5.372	1,92	4,69	0	0	122
Gevangenisstraf & boete	418	4,62	7,06	2	0	42
Jeugdmaatregel	42	0,26	0,45	0	0	1
Internering	5	5,80	8,26	2	0	20
Gevangenisstraf & andere	6	5,00	10,79	1	0	27
Boete & andere	55	7,91	9,54	5	0	46
Gevangenisstraf, boete & andere	36.025	2,47	4,92	1	0	116
Overige straf/maatregel	1.673	7,00	10,59	3	0	115
Totaal	92.412					

Tabel 12: Samenhang tussen de soort straf en het aantal antecedenten

Verder leidt het opleggen van een straf met uitstel ook vaker tot recidive met een factor 1,3. Algemeen geldt verder dat de beste voorspeller van gedrag in de toekomst het gedrag uit het verleden is, wat betekent dat één antecedent het risico op recidive met een factor 1,06 verhoogd. Dat betekent in geval van 10 eerdere veroordelingen, dit risico met een factor 10,6 wordt verhoogd.

Bovengenoemde resultaten hebben betrekking op alle verkeersmisdrijven bij de referentieveroordeling. Er zijn belangrijke verschillen met betrekking tot deze cijfers binnen de negen groepen verkeersmisdrijven. Zo is het enerzijds kenmerkend dat personen veroordeeld voor inbreuken inzake het vervallen recht tot sturen het vaakst en het snelst recidiveren in vergelijking met andere veroordelingen. Anderzijds worden de personen die zijn veroordeeld voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven en vluchtmisdrijf het minst vaak opnieuw veroordeeld en is de tijd tot recidive het laagst voor de personen veroordeeld voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven en rijden onder invloed. Het aandeel recidivisten met slechts één nieuwe veroordeling is het hoogst onder de personen die in 1995 zijn veroordeeld voor rijden onder invloed. 95% van alle mensen veroordeeld voor rijden onder invloed heeft 12 of minder nieuwe veroordelingen terwijl 95% van zij die zijn veroordeeld voor inbreuken inzake het vervallen recht tot sturen 27 of minder nieuwe veroordelingen hebben. Wat het geslacht van de recidivisten betreft, is het aandeel mannen dat recidiveert het hoogst onder de mannen (87%) ten opzichte van de vrouwen (64%) voor inbreuken inzake het vervallen recht tot sturen. Het percentage recidive onder mannen en vrouwen is het laagst voor veroordelingen inzake ongespecificeerde verkeersmisdrijven en vluchtmisdrijf. Het kleinste verschil tussen mannen en vrouwen – met betrekking tot de recidivepercentages wordt geobserveerd voor veroordelingen voor rijden onder invloed (62% mannen en 44% vrouwen).

Er zijn verschillende beperkingen bij deze studie. Vooreerst hebben deze gegevens louter betrekking op de veroordelingen die in het Centraal Strafregister staan geregistreerd. Deze data hebben enkel betrekking op de top van de ijsberg aangezien enkel de veroordeelden in dit onderzoek zijn opgenomen. Wanneer men de sepotdossiers, minnelijke schikkingen of onmiddellijke inningen van deze personen ook in ogenschouw zou nemen, zou er een meer compleet beeld ontstaan – al is ook dat beeld niet volledig omdat door de lage pakkans. Hierdoor blijft de detectie van het merendeel van de strafbare gedragingen onvoldoende waardoor niet alle strafbare gedragingen zijn opgenomen in de registers. Voorts is 40% van de data geclassificeerd als algemene verkeersfeiten. Hierdoor is de draagwijdte van de studie enerzijds beperkt maar heeft de data nog steeds betrekking op 66.648 veroordelingen en is daarmee nog steeds de grootste studie in absolute aantallen.

Een tweede beperking bij het gebruik van de data uit het Centraal Strafregister – en eveneens de data uit de MaCH database – is dat de beschikbare informatie over de achtergrondkenmerken summier zijn in vergelijking

de inlichtingenbulletins¹¹. Desalniettemin geven deze bulletins ook geen volledig beeld over de persoon, zo ontbreekt in de dossiers informatie over hun persoonlijkheid. Ten derde, werd de referentieveroordeling in 1995 als uitgangspunt gekozen. Dat bracht ook beperkingen met zich mee aangezien een groot aantal verkeersfeiten niet nader gespecificeerd was destijds in het Centraal Strafregister. Wanneer de gedragingen specifiekere waren geregistreerd, waren de groepen groter geweest in de meer specifieke analyses.

4.2 Aanbevelingen

4.2.1 Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek

Onderzoek naar recidive kan vier mogelijke doelen dienen (Wartna, 2009) waarvan het opstellen van een profiel één van de mogelijke doelen is. In dit onderzoek werd verder gewerkt op de verzamelde gegevens uit het Centraal Strafregister om dergelijke profielkenmerken te schetsen. De details in deze database zijn minder rijk dan de informatie die gevonden kan worden in de inlichtingenbulletins maar op basis van het grote aantal personen, en de codes voor verkeersmisdrijven in deze database is er geprobeerd om verschillende kenmerken in kaart te brengen voor de negen grote verkeersmisdrijven. Op basis van deze profielen valt vooral op dat rijden spijs verval de grootste kans op recidive kent. Deze bevinding kan van belang zijn voor beleidsmakers om na te denken hoe we ervoor kunnen zorgen dat eens dat het rijbewijs is afgenomen, de bestuurder geen andere (verkeers)misdrijven kan plegen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan handhaving waarbij het kenteken van het voertuig/de voertuigen van een bestuurder wiens rijbewijs is ingetrokken wordt gekoppeld aan de ANPR-camera's om via een mobiele controle na te gaan of de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs. Het is van belang om hier aandacht aan te besteden aangezien het intrekken van het rijbewijs kan gezien worden als één van de laatste maatregelen om de maatschappij te beschermen tegen gevaarlijke bestuurders. Nu blijkt dat deze bestuurders snel en vaak recidiveren is het maar de vraag of de maatschappij daadwerkelijk wordt beschermd?

Zoals hierboven werd vermeld, werd de classificatie van verkeersmisdrijven uit 1995 gehanteerd waardoor 40% van de verkeersfeiten niet nader omschreven was. Het sterkt tot de aanbeveling om alle verkeersfeiten zorgvuldig te documenteren om de draagwijdte te vergroten. Op basis van deze classificatie werden de verdere analyses verricht. De vaststelling van recidive betrof een dichotome vaststelling (wel of geen recidive) zonder rekening te houden met de aard van het recidivedelict, er kon dus niet worden nagegaan of er sprake was van specifiek of speciaal recidive. Om hierover uitspraken te doen was een omzetting van het databestand noodzakelijk en zijn deze resultaten door een gebrek aan tijd niet in de analyses opgenomen. Een dergelijke omzetting en bestudering van de data is wel degelijk interessant aangezien blijkt dat 79% van alle personen die in 1995 zijn veroordeeld op een gegeven moment zijn veroordeeld wegens een verkeersfeit (of een eerdere veroordeling voor verkeersmisdrijven of recidive voor een verkeersmisdrijf). Bovendien blijkt eveneens dat 20.6% van alle personen met meer dan één veroordeling uitsluitend zijn veroordeeld voor verkeersfeiten op basis van alle feiten (antecedenten, referentie en recidive) op hun strafblad.

Deze gegevens tonen aan dat veroordelingen voor verkeersmisdrijven wijdverspreid zijn binnen de populatie veroordeelden en dat er eveneens een subgroep van "specialisten" bestaat die louter verkeersmisdrijven plegen. Dat gegeven benadrukt de rijkheid van de dataset. Zoals eerder werd vermeld is in deze verkennende analyse rekening gehouden met de aard van de referentieveroordeling voor de analyses. In de wetenschap dat ongeveer 21% van alle veroordeelden in 1995 enkel verkeersmisdrijven heeft begaan is het interessant om deze groep specialisten verder te onderzoeken. Daarbij kan eveneens in kaart worden gebracht op welk moment zij zijn begonnen met welke feiten. Deze resultaten kunnen dan worden vergeleken met klassieke criminologische theorieën wanneer welke groep begint en met welke feiten (Moffit, 1993). Mogelijk kan hierbij de criminele carrière beter in kaart worden gebracht en kan men naar de toekomst toe rekening houden met

¹¹ Het inlichtingenbulletin is een document dat wordt aangetroffen in een strafrechtelijk dossier en wordt afgeleverd door de gemeente waar de persoon ten tijde van de vervolging staat ingeschreven. Het bulletin bevat twee bronnen van informatie. Enerzijds worden de socio-demografische kenmerken van de persoon opgesomd (b.v. geslacht, leeftijd, beroep, burgerlijke staat) anderzijds bevat het ook het strafblad van de persoon. Op het strafblad staan alle eerder veroordelingen vermeld, inclusief de datum van de veroordeling en het aantal en het type feiten waarvoor de beklaagde is veroordeeld (Nieuwkamp, Slootmans, & Silverans, 2017).

deze carrières om ze te doorbreken door middel van aangepaste straffen of maatregelen op een dergelijke manier op een positieve wijze bij te dragen aan de verkeersveiligheid.

Behalve voor het opstellen van een daderprofiel kunnen recidivecijfers worden gebruikt om de effectiviteit van een maatregel of interventie te evalueren. Hierbij kan worden gedacht aan het evalueren van de recente verplichting om een alcoholslot op te leggen aan alle betrapte bestuurders vanaf 1,8 promille of 1,2 promille voor bestuurders die al eerder zijn veroordeeld voor rijden onder invloed.¹²

In het algemeen zouden justitiële databases makkelijker toegankelijk moeten zijn voor wetenschappelijk onderzoek. Zoals eerder door Vias institute werd opgemerkt (Nieuwkamp et al., 2017) is de MaCH database niet gebruiksvriendelijk voor wetenschappelijk onderzoek. Deze opmerking geldt in mindere mate voor het Centraal Strafregister maar ook daar hebben de collega's van het NICC veel werk gehad aan data cleaning. Dergelijke toegang is essentieel voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek om beter zicht te krijgen op (verkeers)recidive. Voorts, dient te worden afgeraden te werken met de generieke code 'verkeer' in het Centraal Strafregister en de aard van de feiten beter in kaart te brengen. Sinds 2015 is de MaCH nomenclatuur gekoppeld aan de registratie van verkeersmisdrijven in het Centraal Strafregister. Het verdient daarom de aanbeveling om huidige studie na verloop van een aantal jaar te herhalen.

4.2.2 Aanbevelingen inzake aanpak recidivisten

De laatstgenoemde aanbeveling voor toekomstig onderzoek geldt uiteraard ook voor de aanpak van recidivisten.

Recent heeft Vias institute het te verwachte effect van de invoering van een rijbewijs met punten en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer onderzocht (Silverans et al., 2018). De belangrijkste conclusie voor de aanpak van recidivisten is dat de pakkans moet worden verhoogd, op korte termijn zelfs moet worden verdubbeld. Het is daarom van belang om te blijven inzetten op effectieve en efficiënte handhaving. Voorts is ook de koppeling tussen verschillende justitiële databanken van belang om de overtredingen, veroordelingen en intrekkingen van het rijbewijs makkelijk aan de veroordeelde te koppelen.

Een belangrijke bevinding in deze studie is het feit dat wanneer iemand wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf, deze persoon 1,6 keer meer waarschijnlijk is om te recidiveren dan wanneer er een boete wordt opgelegd. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat een gevangenisstraf enkel wordt uitgesproken bij de meest ernstige misdrijven en zij meer antecedenten hebben dan wanneer een boete wordt opgelegd. Op basis hiervan dient in toekomstig onderzoek te worden bepaald welke straffen beter kunnen worden opgelegd om toekomstig recidive tot een minimum te beperken en hoe de criminele carrières kunnen worden doorbroken. Voorts weten we op basis van de *age-crime curve* dat daders na verloop van tijd minder vaak worden betrapt bij het plegen van misdrijven of zelfs volledig zijn gestopt met het plegen van misdrijven. Op basis hiervan kan onderzoek worden gedaan naar zogenaamde beschermende factoren – factoren die personen kunnen weerhouden om nieuwe feiten te plegen – en meer in het bijzonder de drie W's: woning; werk; en wederhelft (Weerman, de Keijser, & Huisman, 2015). Er bestaan echter belangrijke verschillen tussen mannen en vrouwen ten aanzien van deze factoren. Bijvoorbeeld, een partner hebben is voor een man een beschermde factor maar niet voor vrouwen (Weerman et al., 2015). Hoewel deze beschermende factoren de kans op recidive kunnen verminderen, is het van belang om deze factoren beter in kaart te brengen en de verschillende effecten te bestuderen in functie van de socio-demografische kenmerken van de daders. In het bijzonder moet er gekeken worden naar het effect van deze beschermende effecten op het voorkomen van verkeersmisdrijven, aangezien in dit rapport werd aangetoond dat 79% van alle veroordeelden ooit is veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten en verkeersovertredingen en misdrijven wijdverspreid zijn in de samenleving.

In het verlengde hiervan is Vias institute begonnen met de opstart van een studie om de oorspronkelijke studie van Van Laar et al. (2003) te herhalen om een antwoord te bieden op de vraag hoe effectief

¹² Zie: <https://www.vias.be/nl/newsroom/het-alcoholslot-vermindert-de-kans-op-recidive-met-ten-minste-75/>

alternatieve straffen zijn anno 2018 maar ook om na te gaan welke profielen veroordeelden het meest gebaat zijn bij een dergelijke cursus en voor welke personen eerder een klassieke straf raadzaam is. Op deze manier kan er worden gewerkt naar een *what works* principe waardoor de politierechters mogelijk kunnen inschatten welke straf mogelijk het meest geschikt is voor de beklaagde die voor hen terechtstaat.

5 Referenties

- Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Themadossier verkeersveiligheid nr. 3: Handhaving van verkeersregels*. Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, Brussel, België.
- Andersen, S. N., & Skardhamer, T. (2014). *Pick a number. Mapping recidivism measures and their consequences*. Oslo, Norway: Statistics Norway Research department.
- Beijersbergen, K. A., Dirkzwager, A. J. E., & Nieuwbeerta, P. (2016). Reoffending After Release: Does Procedural Justice During Imprisonment Matter? *Criminal Justice and Behavior*, 43, 63–82.
- Bijleveld, C. C. J. H., & Commandeur, J. J. F. (2009). *Multivariate analyse. Een inleiding voor criminologen en andere sociale wetenschappers*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.
- Blom, M., & Wartna, B. S. J. (2016). Rijders onder invloed in beeld. Wat we kunnen leren van justitiestatistieken. In E. Devroe, E. De Raedt, H. Elffers, & D. Schaap (Eds.), *Metten is weten. Cahiers Politiestudies* (pp. 129–143). Maklu, Antwerpen/Apeldoorn.
- C'De Baca, J., Miller, W. R., & Lapham, S. (2001). A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism. *Journal of Substance Abuse Treatment*, 21, 207–215. [https://doi.org/10.1016/S0740-5472\(01\)00204-5](https://doi.org/10.1016/S0740-5472(01)00204-5)
- De Decker, M. (2017, February). Rijverboden aan de lopende band. *De Standaard*.
- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad*, 3–19.
- Dirkzwager, A., Nieuwbeerta, P., Beijersbergen, K., Bosma, A., Cuyper, R., Doekhie, J., ... Wermink, H. (2018). Cohort Profile: the Prison Project—a Study of Criminal Behavior and Life Circumstances Before, During, and After Imprisonment in the Netherlands. *Journal of Developmental and Life-Course Criminology*, 4, 120–135.
- Durose, M. R., Cooper, A. D., & Snyder, H. N. (2014). Recidivism of prisoners released in 30 states in 2005: Patterns from 2005 to 2010. Washington, DC: Bureau of Justice Statistics of the U.S. Department of Justice.
- Elvik, R. (2010). *Changes over time in the risk of apprehension for traffic law violations*. Oslo, Norway: Institute of Transport Economics.
- Goldenbeld, C., Reurings, M. C. B., Norden, Y., & van Stipdonk, H. L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*. SWOV, Leidschendam, Nederland.
- Hirschi, T., & Gottfredson, M. (1993). Age and the Explanation of Crime. *American Journal of Sociology*, 89(3), 552–584.
- Kuiken, M., Barten, M., & Fokkema, J. (2009). *Aanpak van notoire verkeersovertreders: Een verkenning*. Delft.
- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 97–107. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00008-1](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00008-1)
- McConaghy, M., & Levy, M. P. (2016). The Impact of Gender and Early Delinquency on Reoffending: A Life History Perspective. *Victims & Offenders*, 11, 251–284. <https://doi.org/10.1080/15564886.2014.976352>.
- Mine, B., & Robert, L. (2015). *Recidive na een rechterlijke beslissing. Nationale cijfers op basis van het Centraal Strafregister*. Brussels, Belgium.
- Moffit, T. E. (1993). Adolescence-limited and life-course-persistent antisocial behavior: a developmental taxonomy. *Psychological Review*, 100, 674–701.
- Møller, M., Haustein, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 83, 125–131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.07.015>
- Nieuwkamp, R., & Meesmann, U. (2016). Meer controle nodig op rijden onder invloed van alcohol. Overzicht van resultaten inzake handhaving uit ESRA-bevraging 2015. *Verkeersspecialist*, 232, 8–10.
- Nieuwkamp, R., Sloomans, F., & Silverans, P. (2017). *Verkeersrecidive nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26, 179–195. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2005.11.006>
- Pelssers, B. (2017). *Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014*.

- Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête.* Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, Brussel, België.
- Pelssers, B., Silverans, P., & Schoeters, A. (2018). Dark number and the relation between infringements and penalties. In *Transport Research Arena* (pp. 1–10). Vienna.
- Robert, L., & Maes, E. (2012). *Wederopsluiting na vrijlating uit de gevangenis*. Brussel, NICC. Collectie van de onderzoeksrapporten & onderzoeksnota's n° 27.
- Robert, L., Maes, E., & Mine, B. (2017). Over ezels en stenen. Enkele observaties over recidive. In K. Beyens & S. Snacken (Eds.), *Straffen: Een penologisch perspectief* (pp. 165–180). Antwerpen: Maklu.
- Robert, L., Mine, B., & Maes, E. (2015). Recidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers over recidiveprevalentie op basis van het Centraal Strafregister. *Panopticon*, 36, 173–189.
- Robert, L., Pauwels, L., Van der Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 36, 151–157.
- Sampson, R., & Laub, J. (2003). Life-course desisters? Trajectories of crime among delinquent boys followed to age 70. *Criminology*, 41(3), 555–592.
- Scheers, M. (2012). De 3 “killers” in het verkeer. In L. Pauwels, S. De Keulenaar, S. Deltenre, E. Devroe, H. Elffers, J. Forceville, ... E. Van Dael (Eds.), *Criminografische ontwikkelingen II: van (victim)-survey tot penitentiaire statistiek* (pp. 57–70). Maklu.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum verkeersveiligheid.
- Slootmans, F. (2012). Het verband tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. *Het Politiejournaal*, april, 16–19.
- Slootmans, F. (2017). *Statistisch Rapport 2017. Handhaving: controle en sancties*. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Streff, F. M., Spradlin, H. K., & Eby, D. W. (2001). *Repeat Alcohol Offenders: A Review of the Literature*. University of Michigan, USA.
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Belgian Road Safety Institute BRSI, Brussel.
- Troonbeeckx, S. (2017). *An agency graded theory of crime. An integrated explanation of the onset and endphase of youth crime*. Onuitg. Doctoraatsthesis Criminologische wetenschappen. Leuven: KU Leuven. Faculteit Rechtsgeleerdheid.
- Van Laar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., & Goossens, F. (2003). Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? *Panopticon*, 4, 365–390.
- van Swaaningen, R. (2001). Het verklaren van criminaliteit: van micro naar macro. Kritische criminologie. In E. Lissenberg, S. Van Ruller, & R. Van Swaaningen (Eds.), *Tegen de regels* (pp. 251–273). Nijmegen: Ars Aequi libri.
- Wartna, B. S. J. (2009). *In de oude fout*. Retrieved from <http://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/recidive-in-nederland.aspx>
- Wartna, B. S. J., & Nijssen, L. (2006). *National studies on recidivism. An inventory of large-scale recidivism research in 33 European countries*. Den Haag.
- Weerman, F. M., de Keijser, J. W., & Huisman, W. (2015). Woning, werk, wederhelft: Wat is waar van een oude wijsheid? *Delikt En Delinkwent*, 45, 545–553.

6 Bijlagen

In deze bijlage worden de resultaten opgesplitst naar één van de negen grote categorieën verkeersfeiten zoals oa. weergegeven in **Tabel 1** per type verkeersmisdrijf worden de resultaten besproken. Hiervoor werden alle verkeersfeiten geselecteerd per veroordeelde varieerde het aantal feiten bij de veroordeling in 1995 tussen 1 en 19 feiten. Deze feiten werden vervolgens dichotoom ingedeeld in de negen grote categorieën. Dat betekent, enerzijds wanneer een persoon werd veroordeeld voor vijfmaal rijden onder invloed er maar één feit werd weerhouden aangezien het dezelfde gedraging betreft. Anderzijds, wanneer een persoon werd veroordeeld voor rijden onder invloed en vluchtmisdrijf dat beide feiten werden weerhouden aangezien het verschillende gedragingen betreffen. De volgende resultaten hebben betrekking op de personen die zijn veroordeeld voor één van de feiten in de negen categorieën, hierbij is geen rekening gehouden met de mogelijke combinaties, dat zou voor dit rapport te ver rijken. Met betrekking tot de Cox regressie, werd deze voor de negen categorieën herhaald. Hierbij werden de factoren: aantal feiten en type feiten uit de regressie weggelaten aangezien de toevoeging van deze factoren de data vertekende. Eveneens werden ook andere factoren uit het model gelaten, dit staat per type verkeersfeit gespecificeerd.

6.1 Rijden onder invloed

6.1.1 De personen

In totaal werden 16.488 personen veroordeeld voor rijden onder invloed in 1995 waarvan 3.304 personen (20.0%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 55,8 jaar oud¹³ ($SD = 13,1$; minimum = 19; maximum = 97).

Voor 64 personen (0,4%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 61,5% (9.479 van 15.409) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 43,8% (445 van 1015) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 124,39$; $p < .001$; $\Phi = -.09$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 27 jaren ($SD = 12,36$; minimum = 12; maximum = 84). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 36 jaren ($SD = 11,53$; minimum = 16; maximum = 84). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 38 jaren ($SD = 11,08$; minimum = 17; maximum = 86).

6.1.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 3 ($SD = 7,4$, minimum = 1 en maximum = 111). 23% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Meer dan de helft van alle veroordeelden (51,6%) heeft drie of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en meer dan drie op vier personen (76,7%) heeft zeven of minder veroordelingen. Eén op tien (9,4%) heeft meer dan 14 veroordelingen; 4,9% van het cohort heeft meer dan 20 veroordelingen ($n = 903$) waarvan 53 personen 50 of meer veroordelingen hebben en één persoon 111 veroordelingen op diens strafblad heeft staan.

De antecedenten

Minder dan de helft (41,1%; $n = 6.778$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 33,0% maar één voorgaande veroordeling, 19,7% heeft er twee en 11,6% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (18,5%) heeft zes of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,5%) heeft tien of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,8%) heeft 15 of meerdere voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 42.843 feiten.

¹³ Gebaseerd op de gegevens van 3298 personen, voor de overige 6 personen zijn geen gegevens beschikbaar.

De recidivisten

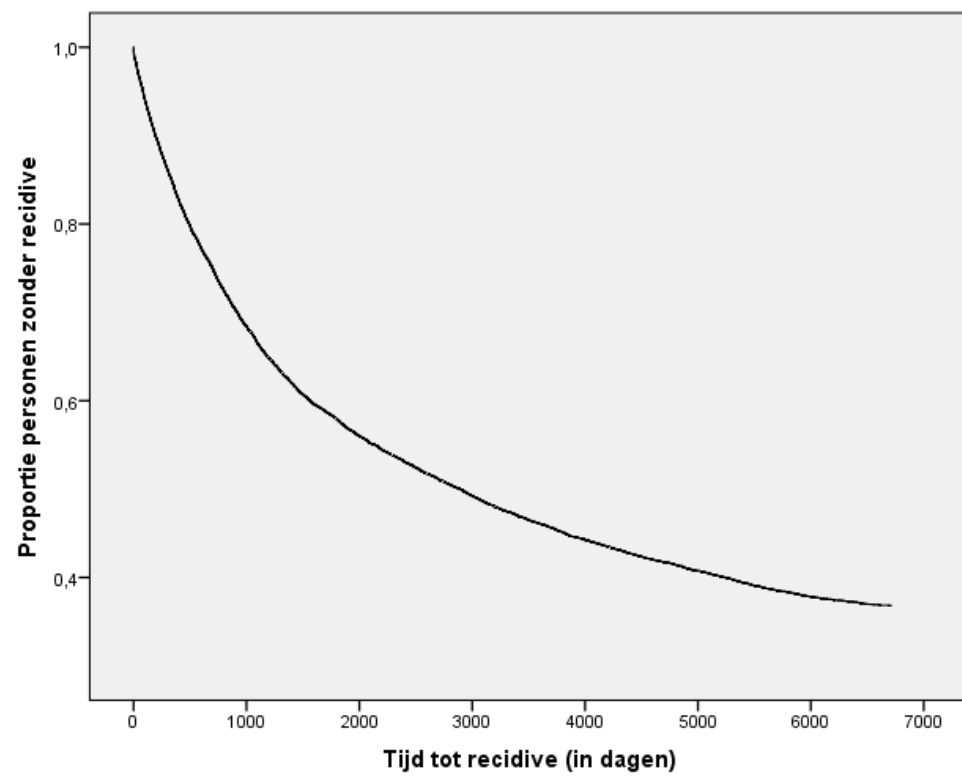
De recidivefrequentie is 60,4% waarvan de mediaan 1 ($SD = 4.08$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 58. In totaal zijn er door 9.954 recidivisten 38.711 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling, dit wordt ook wel de totale omvang van recidive genoemd. Onder de recidivisten, heeft 34,1% maar één nieuwe veroordeling, 20,0% twee nieuwe veroordelingen en 12,1% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (80,3%) veroordeelden hebben vijf of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 19,7% van hen meer dan vijf nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (10,4%) van hen heeft acht of meer nieuwe veroordelingen en 94,8% van hen heeft 12 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid bedraagt 861 dagen (minimum = 0, maximum = 6.714). Na maximum één jaar is 29,2% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 45,2% hervallen, na drie jaar 57,2%, na vier jaar 65,6% en na vijf jaar 70,9%. Na 11 jaar is negen op de tien (90,2%) opnieuw veroordeeld en na 14 jaar is 95,4% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 1859.30; p < .001$, Cramer's $V = .34$.

6.1.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid en de aard van de feiten uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 16.244 personen. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(19) = 3389,27$ $p < .001$. Uit **Figuur 3** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 30%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 45%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 40% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 13** de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,51 (1/,663)) keer hoger dan vrouwen. Tot 50 jaar blijft het risico vergelijkbaar met de referentiegroep en vanaf 51 jaar neemt het risico langzaam af. In vergelijking met een opschorting van de straf, leiden een boete plus een andere straf en een gevangenisstraf, boete en een andere straf tot een hoger risico op recidive. Wanneer een gevangenisstraf en boete als referentie wordt gekozen, valt op dat enkel het betalen van een boete tot een minder groot risico op recidive leidt (0,64 keer minder, oftewel: bij het uitspreken van een straf bestaande uit een gevangenisstraf en boete is de kans op recidive 1,57 keer hoger). Verder leidt het (deels) uitstellen van de straf tot een hoger risico op recidive in vergelijking met anderen die deze gunst niet werd verleend.



Figuur 3: tijd tot recidive voor rijden onder invloed

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,411	0,663	***	0,585 – 0,752
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,422	1,525	n.s.	0,734 – 3,170
21-25 jaar	0,213	1,238	n.s.	0,603 – 2,538
26-30 jaar	0,121	1,129	n.s.	0,551 – 2,315
31-35 jaar	0,083	1,087	n.s.	0,530 – 2,229
36-40 jaar	0,010	1,010	n.s.	0,492 – 2,072
41-45 jaar	-0,150	0,860	n.s.	0,419 – 1,767
46-50 jaar	-0,288	0,750	n.s.	0,365 – 1,542
51-55 jaar	-0,551	0,576	*	0,279 – 1,191
56-60 jaar	-0,754	0,471	**	0,226 – 0,982
61-65 jaar	-1,103	0,332	***	0,155 – 0,709
Ouder dan 65 jaar	-1,211	0,298	***	0,136 – 0,651
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Boete	0,067	1,070	n.s.	0,617 – 1,856
Gevangenis + boete	0,521	1,684	n.s.	0,779 – 3,641
Boete + andere	0,431	1,538	*	0,896 – 2,640
Gevangenis + boete + andere	0,648	1,913	**	1,100 – 3,324
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,196	1,217	***	1,152 – 1,284
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,056	0,946	n.s.	0,868 – 1,030
Antecedenten	0,057	1,058	***	1,055 – 1,062
<i>Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend</i>				

Tabel 13: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor rijden onder invloed

6.2 Onverzekerd rijden

6.2.1 De personen

In totaal werden 11.933 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 1.271 personen (10,7%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 49 jaar oud¹⁴ ($SD = 14,4$; minimum = 18; maximum = 91).

Voor 85 personen (0,7%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 77,8% (8.238 van 10.595) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 58,3% (730 van 1.253) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 231,41$; $p < .001$; $\Phi = -.14$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 21 jaren ($SD = 8,66$; minimum = 12; maximum = 80). Op het moment van de referentiebeslissing

¹⁴ Gebaseerd op de gegevens van 1267 personen, voor de overige 4 personen zijn geen gegevens beschikbaar.

was de mediaan van hun leeftijd 28 jaren ($SD = 10,49$; minimum = 13; maximum = 85). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 31 jaren ($SD = 10,37$; minimum = 15; maximum = 82).

6.2.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 6 ($SD = 10,39$, minimum = 1 en maximum = 95). 15,3% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (49,6%) heeft vijf of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en drie op vier personen heeft 12 veroordelingen. Eén op tien heeft 22 of meer veroordelingen; 5,1% van het cohort heeft meer dan 30 veroordelingen ($n = 666$) waarvan 106 personen 50 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Iets meer dan vier op tien (40,6%; $n = 4.842$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 25,8% maar één voorgaande veroordeling, 15,5% heeft er twee en 11,1% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (20,2%) heeft acht of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,2%) heeft 14 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (5,1%) heeft 19 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 41.120 feiten.

De recidivisten

De recidivefrequentie is 75,6% waarvan de mediaan 2 ($SD = 6,96$) bedraagt en waarbij het minimum 0 bedraagt en het maximum 69. In totaal zijn er door 9.018 recidivisten 58.776 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling (de totale omvang van recidive). Onder de recidivisten, heeft 21,2% maar één nieuwe veroordeling, 14,4% twee nieuwe veroordelingen en 11,1% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (80,7%) veroordeelden hebben 10 of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 19,3% van hen meer dan 10 nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,9%) van hen heeft 15 of meer nieuwe veroordelingen en 94,9% van hen heeft 20 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

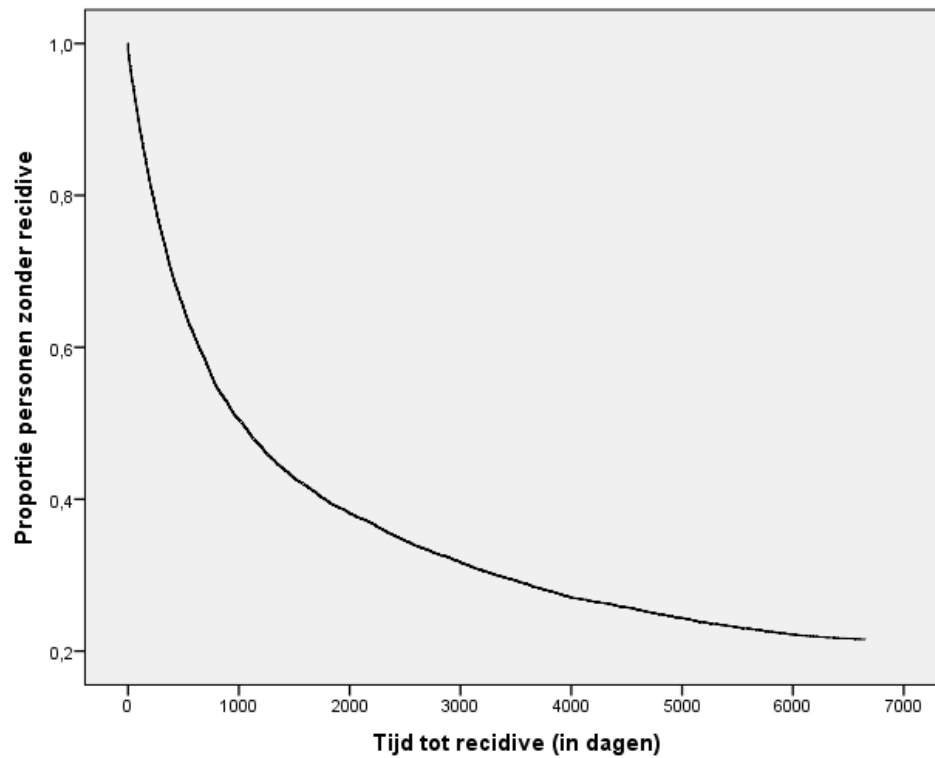
De recidivesnelheid bedraagt 546 dagen (minimum = 0, maximum = 6.653). Na maximum één jaar is 39,6% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 57,8% hervallen, na drie jaar 68,1%, na vier jaar 74,6% en na vijf jaar 79,1%. Na negen jaar zijn negen op de tien (90,0%) opnieuw veroordeeld en na 12 jaar is 94,8% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 927.43$; $p < .001$, Cramer's $V = .38$.

6.2.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid en de aard van de feiten uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 11.652 personen. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(20) = 2004,50$ $p < .001$. Uit **Figuur 4** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 50%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 60%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 20% blijft recidivenvrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 14** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,46 (1,682)) keer hoger dan vrouwen. De personen tussen 18 en 25 jaar hebben het hoogste risico op recidive, vanaf 36 jaar neemt het risico langzaam af. Met betrekking tot de bestraffing, valt op dat alle straffen leiden tot een hoger risico in vergelijking met opschorting van de straf. In vergelijking met het opleggen van enkel een boete, lijden de andere straffen (met uitzondering van de

opschorting van de straf tot een verhoogd risico op recidive): gevangenis (1,86 keer meer risico, $p < .001$); gevangenis en boete (1,24 keer meer risico, $p = .009$); boete en een andere straf (1,14 keer meer risico, $p < .001$); en gevangenis, boete en andere straf (1,45 keer meer risico, $p < .001$). Voorts, leidt het (deels) uitstellen van de straf tot een hoger risico op recidive in vergelijking met anderen die deze gunst niet werd verleend.



Figuur 4: tijd tot recidive voor onverzekerd rijden

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,383	0,682	***	0,616 – 0,755
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,165	1,179	***	1,022 – 1,361
21-25 jaar	0,223	1,250	***	1,087 – 1,437
26-30 jaar	0,101	1,106	n.s.	0,958 – 1,277
31-35 jaar	-0,002	0,998	n.s.	0,861 – 1,158
36-40 jaar	-0,202	0,817	**	0,698 – 0,956
41-45 jaar	-0,223	0,800	**	0,675 – 0,948
46-50 jaar	-0,462	0,630	***	0,519 – 0,764
51-55 jaar	-0,608	0,544	***	0,429 – 0,691
56-60 jaar	-1,361	0,256	***	0,180 – 0,366
61-65 jaar	-1,620	0,198	***	0,120 – 0,327
Ouder dan 65 jaar	-0,913	0,401	***	0,225 – 0,715
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Gevangenis	1,138	3,122	***	2,028 – 4,804
Boete	0,516	1,675	***	1,337 – 2,098
Gevangenis + boete	0,730	2,074	***	1,541 – 2,793
Boete + andere	0,642	1,900	***	1,524 – 2,369
Gevangenis + boete + andere	0,890	2,436	***	1,902 – 3,119
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,285	1,330	***	1,248 – 1,419
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	0,005	1,005	n.s.	0,933 – 1,083
Antecedenten	0,050	1,051	***	1,047 – 1,055
<i>Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend</i>				

Tabel 14: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor onverzekerd rijden

6.3 Rijden zonder inschrijving van het voertuig

De personen

In totaal werden 4.929 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 448 personen (9,1%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 48 jaar oud ($SD = 14,0$; minimum = 18; maximum = 94).

Voor 22 personen (0,4%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 78,6% (3.528 van 4.488) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 62,1% (260 van 419) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 59,68$; $p < .001$; $\Phi = -.11$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 21 jaren ($SD = 8,06$; minimum = 12; maximum = 77). Op het moment van de referentiebeslissing

was de mediaan van hun leeftijd 27 jaren ($SD = 10,17$; minimum = 13; maximum = 83). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 30 jaren ($SD = 10,11$; minimum = 16; maximum = 87).

Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 6 ($SD = 11,60$, minimum = 1 en maximum = 160). 15,4% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (48,2%) heeft vijf of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en ongeveer drie op vier personen (75,4%) heeft 13 veroordelingen. Eén op tien (10,2%) heeft 24 of meer veroordelingen; 5,1% van het cohort heeft meer dan 33 veroordelingen ($n = 264$) waarvan 66 personen 50 of meer veroordelingen hebben en twee personen meer dan 100 veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Iets meer dan vier op tien (41,6%; $n = 2.051$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 24,0% maar één voorgaande veroordeling, 14,1% heeft er twee en 11,2% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (19,7%) heeft negen of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,7%) heeft 15 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,9%) heeft 22 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 18.369 voorgaande feiten.

De recidivisten

De recidivefrequentie is 77,1% waarvan de mediaan 2 ($SD = 7,43$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 85. In totaal zijn er door 3.801 recidivisten 26.073 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 21,0% maar één nieuwe veroordeling, 14,2% twee nieuwe veroordelingen en 10,2% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (79,0%) veroordeelden hebben 10 of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 21,0% van hen meer dan 10 nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,7%) van hen heeft 16 of meer nieuwe veroordelingen en 94,8% van hen heeft 21 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

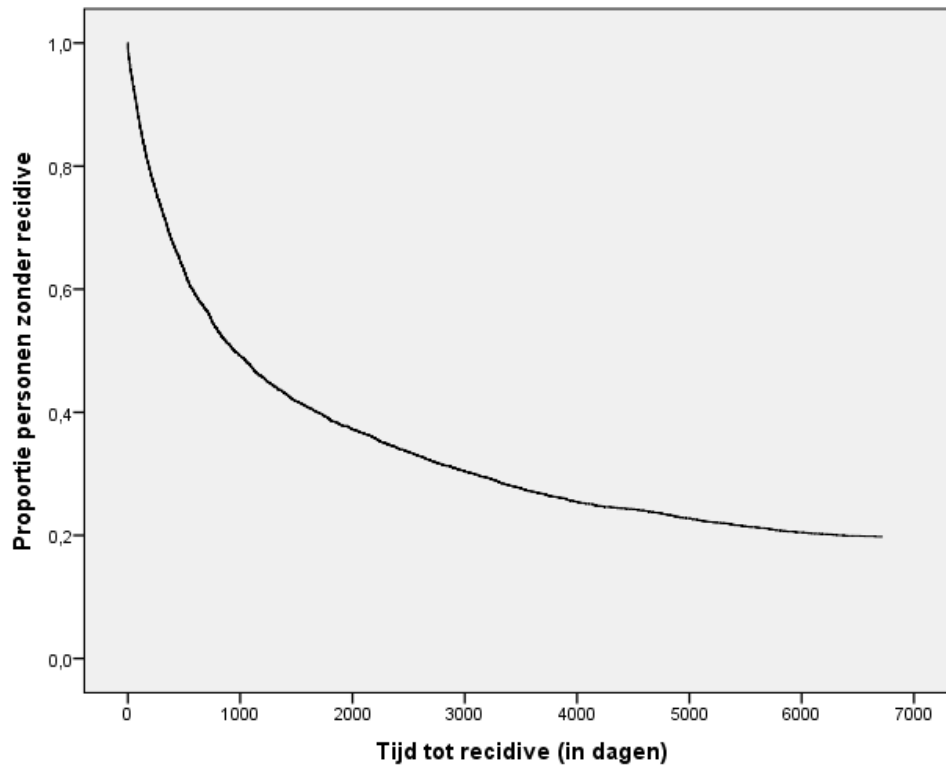
De recidivesnelheid bedraagt 508 dagen (minimum = 0, maximum = 6.714). Na maximum één jaar is 41,9% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 58,6% hervallen, na drie jaar 68,1%, na vier jaar 74,3% en na vijf jaar 78,6%. Na negen jaar zijn negen op de tien (89,7%) opnieuw veroordeeld en na 12 jaar is 94,8% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 467.66$; $p < .001$, Cramer's $V = .31$.

Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid en de aard van de feiten uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 4.853 personen waarvan 41,6% geen antecedenten had. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(19) = 942,91$ $p < .001$. Uit **Figuur 5** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 50%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 20.00 dagen (ongeveer 60%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 20% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 15** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,51 (1/662)) keer hoger dan vrouwen. De personen tussen 20 en 35 jaar hebben het hoogste risico op recidive, vanaf 46 jaar neemt het risico langzaam af. Met betrekking tot de bestraffing, valt op dat alle straffen leiden tot een hoger risico in vergelijking met opschorting van de straf. In vergelijking met het opleggen van enkel een boete, leidt een

opschorting tot een afname in het risico terwijl de gevangenisstraffen leiden tot een verhoging in het risico (gevangenis en boete 1,40 keer meer risico, $p = ,029$; en gevangenis, boete en een andere straf tot 1,36 keer meer risico, $p < ,001$).



Figuur 5: tijd tot recidive voor rijden zonder inschrijving van het voertuig

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,412	0,662	***	0,560 – 0,784
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,115	1,122	n.s.	0,920 – 1,368
21-25 jaar	0,330	1,391	***	1,145 – 1,690
26-30 jaar	0,225	1,252	**	1,024 – 1,531
31-35 jaar	0,161	1,175	*	0,955 – 1,445
36-40 jaar	-0,070	0,932	n.s.	0,742 – 1,171
41-45 jaar	-0,152	0,859	n.s.	0,666 – 1,108
46-50 jaar	-0,239	0,787	*	0,595 – 1,042
51-55 jaar	-0,352	0,704	*	0,488 – 1,015
56-60 jaar	-1,094	0,335	***	0,190 – 0,591
61-65 jaar	-0,353	0,703	n.s.	0,350 – 1,411
Ouder dan 65 jaar	-0,823	0,439	n.s.	0,137 – 1,409
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Boete	0,905	2,472	***	1,491 – 4,100
Gevangenis + boete	1,241	3,460	***	1,837 – 6,516
Boete + andere	0,929	2,532	***	1,531 – 4,187
Gevangenis + boete + andere	1,216	3,373	***	1,967 – 5,785
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,403	1,497	***	1,351 – 1,659
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	0,049	1,051	n.s.	0,925 – 1,194
Antecedenten	0,042	1,042	***	1,037 – 1,048
<i>Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend</i>				

Tabel 15: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor rijden zonder inschrijving van het voertuig

6.4 Rijden zonder rijbewijs

6.4.1 De personen

In totaal werden 9.280 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 636 personen (6,9%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 43 jaar oud¹⁵ ($SD = 15,4$; minimum = 18; maximum = 90).

Voor 74 personen (0,8%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 75,3% (6.178 van 8.202) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 49,9% (501 van 1.004) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 82,45$; $p < .001$; $\Phi = -.13$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die

¹⁵ Gebaseerd op de gegevens van 632 personen, voor de overige 4 personen zijn geen gegevens beschikbaar.

leeftijd 20 jaren ($SD = 7,85$; minimum = 12; maximum = 90). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 22 jaren ($SD = 9,30$; minimum = 13; maximum = 90). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 26 jaren ($SD = 9,08$; minimum = 15; maximum = 76).

6.4.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 4 ($SD = 9,20$, minimum = 1 en maximum = 89). Ongeveer twee op tien (21,5%) is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (53,8%) heeft vier of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en drie op vier personen (74,0%) heeft negen veroordelingen. Eén op tien (9,4%) heeft 19 of meer veroordelingen; één op vijf van het cohort heeft meer dan 26 veroordelingen ($n = 505$) waarvan 53 personen 50 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Bijna zes op tien (59,6%; $n = 5.529$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 37,3% maar één voorgaande veroordeling, 16,3% heeft er twee en 10,2% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (21,3%) heeft zes of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,9%) heeft 11 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,8%) heeft 17 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 17.727 feiten.

De recidivisten

De recidivefrequentie is 72,5% waarvan de mediaan 2 ($SD = 6,82$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 76. In totaal zijn er door 6.727 recidivisten 43.256 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 22,6% maar één nieuwe veroordeling, 14,7% twee nieuwe veroordelingen en 10,3% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (81,3%) veroordeelden hebben 10 of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 18,7% van hen meer dan 10 nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,2%) van hen heeft 15 of meer nieuwe veroordelingen en 94,8% van hen heeft 20 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

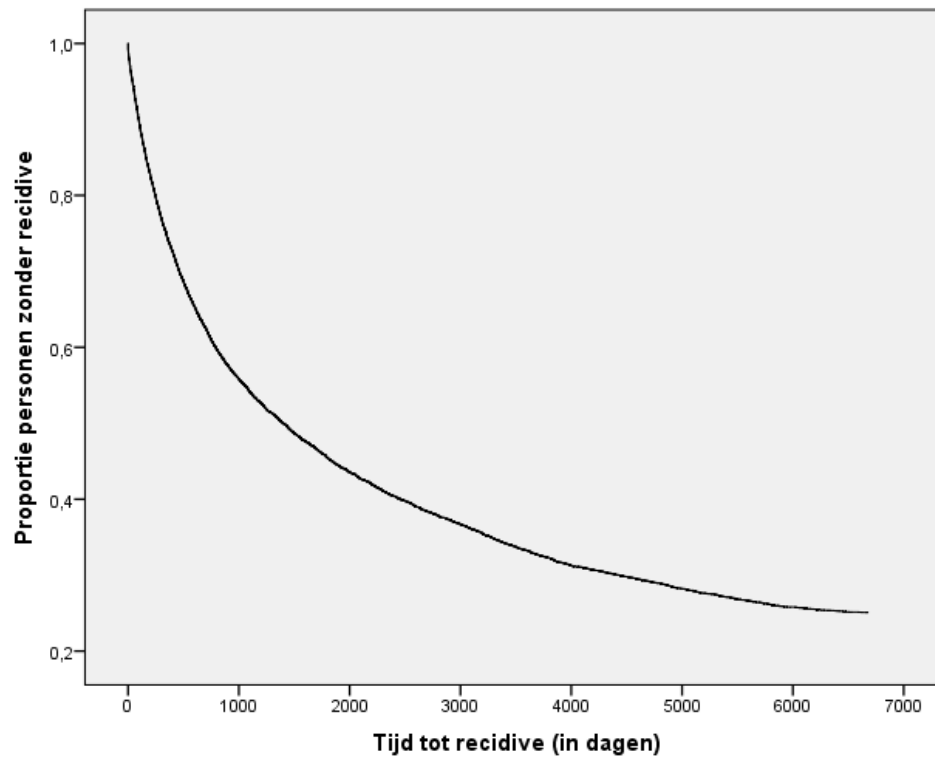
De recidivesnelheid bedraagt 601 dagen (minimum = 0, maximum = 6.675). Na maximum één jaar is 38,4% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 55,0% hervallen, na drie jaar 64,2%, na vier jaar 70,7% en na vijf jaar 75,7%. Na 10 jaar zijn negen op de tien (90,5%) opnieuw veroordeeld en na 13 jaar is 95,3% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 611.55$; $p < .001$, Cramer's $V = .26$.

6.4.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid en de aard van de feiten uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 9.050 personen waarvan 59,6% geen antecedenten had. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(19) = 1852,20$ $p < .001$. Uit **Figuur 6** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 40%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 60%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 25% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 16** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,71 (1/586)) keer hoger dan vrouwen. De personen tussen 18 en 25 jaar oud hebben het hoogste risico om te hervallen en vanaf 31 jaar neemt het risico langzaam af. Met betrekking tot de bestraffing, valt op dat alle straffen leiden tot een hoger risico in vergelijking met opschorting van de straf. In vergelijking met het opleggen van enkel een boete,

lijden alle straffen – met uitzondering van een opschorting van de straf – tot een hoger risico op recidive. In het bijzonder leiden de gevangenisstraffen leiden tot een verhoging in het risico (gevangenis en boete 1,59 keer meer risico, $p < .001$; en gevangenis, boete en een andere straf tot 1,41 keer meer risico, $p < .001$). Voorts, leidt het (deels) uitstellen van de straf tot een hoger risico op recidive in vergelijking met anderen die deze gunst niet werd verleend.



Figuur 6: tijd tot recidive voor rijden zonder rijbewijs

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,534	0,586	***	0,519 – 0,662
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,137	1,147	**	1,024 – 1,286
21-25 jaar	0,156	1,169	**	1,037 – 1,318
26-30 jaar	-0,094	0,910	n.s.	0,794 – 1,043
31-35 jaar	-0,176	0,839	**	0,725 – 0,971
36-40 jaar	-0,362	0,696	***	0,581 – 0,834
41-45 jaar	-0,521	0,594	***	0,476 – 0,740
46-50 jaar	-0,590	0,554	***	0,427 – 0,719
51-55 jaar	-1,062	0,346	***	0,233 – 0,514
56-60 jaar	-2,207	0,110	***	0,061 – 0,197
61-65 jaar	-1,672	0,188	***	0,093 – 0,380
Ouder dan 65 jaar	-2,472	0,084	***	0,025 – 0,280
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Boete	0,634	1,885	***	1,428 – 2,487
Gevangenis + boete	1,097	2,994	***	1,979 – 4,531
Boete + andere	0,746	2,109	***	1,604 – 2,774
Gevangenis + boete + andere	0,980	2,664	***	1,950 – 3,638
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,372	1,450	***	1,353 – 1,554
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,031	0,970	n.s.	0,863 – 1,090
Antecedenten	0,063	1,065	***	1,059 – 1,072
Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend				

Tabel 16: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor rijden spijs verval

6.5 Inbreuken technische eisen voertuig/zonder geldige keuring

6.5.1 De personen

In totaal werden 4.685 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 470 personen (10,0%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en zij waren destijds gemiddeld 52 jaar oud ($SD = 14,72$; minimum = 18; maximum = 92).

Voor 24 personen (0,5%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 77,9% (3.284 van 4.213) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 58,7% (263 van 448) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 82,45$; $p < .001$; $\Phi = -.13$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 22 jaren ($SD = 9,51$; minimum = 12; maximum = 87). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 30 jaren ($SD = 11,20$; minimum = 13; maximum = 87). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 32 jaren ($SD = 11,08$; minimum = 16; maximum = 76).

6.5.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgingstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 6 ($SD = 11,27$; minimum = 1 en maximum = 95). 14,7% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (48,4%) heeft vijf of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en drie op vier personen (75,9%) heeft 13 veroordelingen. Eén op tien (9,9%) heeft 24 of meer veroordelingen; 5,1% van het cohort heeft meer dan 33 veroordelingen ($n = 250$) waarvan 58 personen 50 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Ongeveer vier op tien (38,3%; $n = 1.793$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 23,8% maar één voorgaande veroordeling, 14,9% heeft er twee en 11,5% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (19,9%) heeft acht of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (10,2%) heeft 15 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,9%) heeft 23 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 18.725 feiten.

De recidivisten

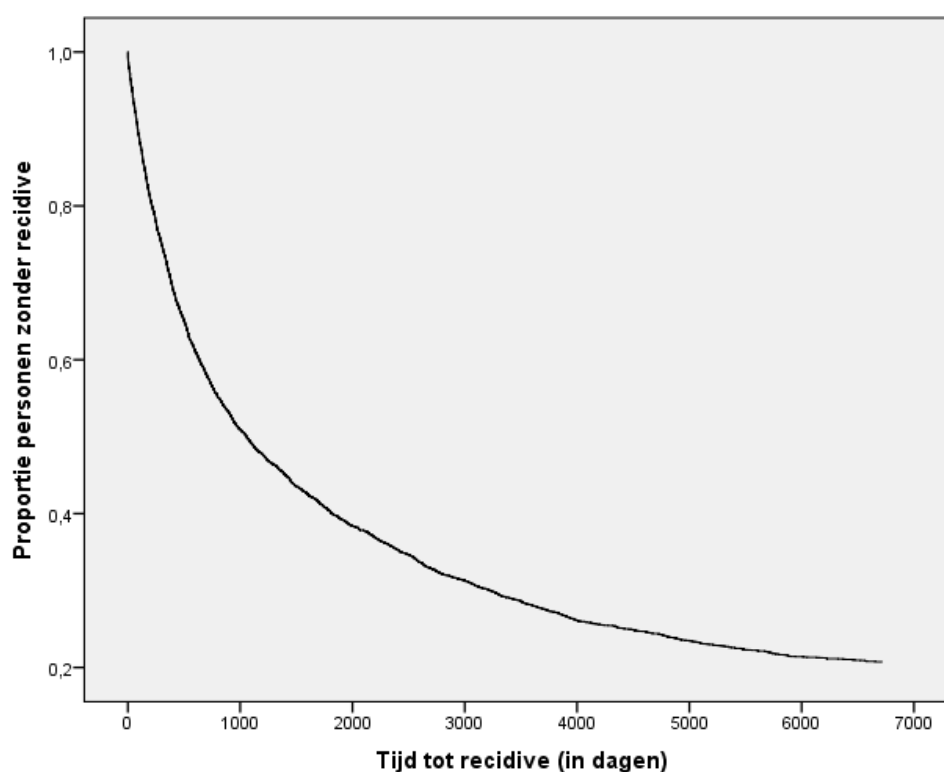
De recidivefrequentie is 76% waarvan de mediaan 2 ($SD = 6,90$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 76. In totaal zijn er door 3.561 recidivisten 22.858 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 21,1% maar één nieuwe veroordeling, 15,2% twee nieuwe veroordelingen en 11,4% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (80,9%) veroordeelden hebben 10 of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 19,1% van hen meer dan 10 nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,7%) van hen heeft 15 of meer nieuwe veroordelingen en 95,1% van hen heeft 20 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid bedraagt 537 dagen (minimum = 0, maximum = 6.714). Na maximum één jaar is 39,9% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 57,5% hervallen, na drie jaar 67,1%, na vier jaar 73,4% en na vijf jaar 78,2%. Na negen jaar zijn negen op de tien (90,0%) opnieuw veroordeeld en na 12 jaar is 95,1% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 404.54$; $p < .001$, Cramer's $V = .29$.

6.5.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid, de aard van de feiten en de soort straf uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 4.612 personen waarvan 38,4% geen antecedenten had. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(15) = 935,94$ $p < .001$. Uit **Figuur 7** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 45%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 60%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 20% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 17** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,48 (1/,677) keer hoger dan vrouwen. De personen tussen 21 en 25 jaar hebben het hoogste risico op recidive, vanaf 36 jaar neemt het risico langzaam af. Voorts, leiden het (deels) uitstellen van de straf en veroordeeld worden door de politierechtbank tot een hoger risico op recidive.



Figuur 7: tijd tot recidive voor inbreuken inzake de technische staat van het voertuig of het rijden zonder geldige keuring

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,390	0,677	***	0,572 – 0,801
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	0,086	1,090	n.s.	0,849 – 1,398
21-25 jaar	0,208	1,232	*	0,963 – 1,575
26-30 jaar	0,012	1,012	n.s.	0,789 – 1,298
31-35 jaar	-0,077	0,926	n.s.	0,720 – 1,191
36-40 jaar	-0,251	0,778	*	0,597 – 1,013
41-45 jaar	-0,419	0,658	***	0,497 – 0,871
46-50 jaar	-0,487	0,615	***	0,455 – 0,830
51-55 jaar	-0,724	0,485	***	0,338 – 0,695
56-60 jaar	-1,309	0,270	***	0,164 – 0,445
61-65 jaar	-0,424	0,654	*	0,389 – 1,100
Ouder dan 65 jaar	-0,877	0,416	**	0,217 – 0,799
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,442	1,556	***	1,393 – 1,738
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	0,157	1,170	**	1,029 – 1,332
Antecedenten	0,046	1,047	***	1,042 – 1,053

Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend

Tabel 17: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor de inbreuken inzake de technische staat van het voertuig of het rijden zonder geldige keuring

6.6 Rijden spijs het vervallen recht tot sturen

6.6.1 De personen

In totaal werden 1.742 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 320 personen (18,4%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 49 jaar oud¹⁶ ($SD = 12,8$; minimum = 21; maximum = 85).

Voor 9 personen (0,5%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 86,9% (1.416 van 1.629) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 63,5% (66 van 104) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 43,45$; $p < .001$; $\Phi = -.16$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 20 jaren ($SD = 6,94$; minimum = 12; maximum = 68). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 32 jaren ($SD = 10,11$; minimum = 17; maximum = 81). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 33 jaren ($SD = 9,97$; minimum = 18; maximum = 72).

6.6.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgingstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 16 ($SD = 16,18$, minimum = 1 en maximum = 160). Slechts 1,0% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. De helft van alle

¹⁶ Gebaseerd op de gegevens van 319 personen, voor één personen waren er geen gegevens beschikbaar.

veroordeelden heeft 15 veroordelingen op het strafblad geregistreerd en drie op vier personen (75,2%) heeft 27 veroordelingen. Eén op tien heeft 41 of meer veroordelingen; 5,1% van het cohort heeft meer dan 50 veroordelingen ($n = 94$) waarvan vijf personen 100 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Slechts 1,8% ($n = 32$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 11,4% maar één voorgaande veroordeling, 9,9% heeft er twee en 7,7% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (19,9%) heeft 17 of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,9%) heeft 24 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,9%) heeft 32 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 18.659 voorgaande feiten.

De recidivisten

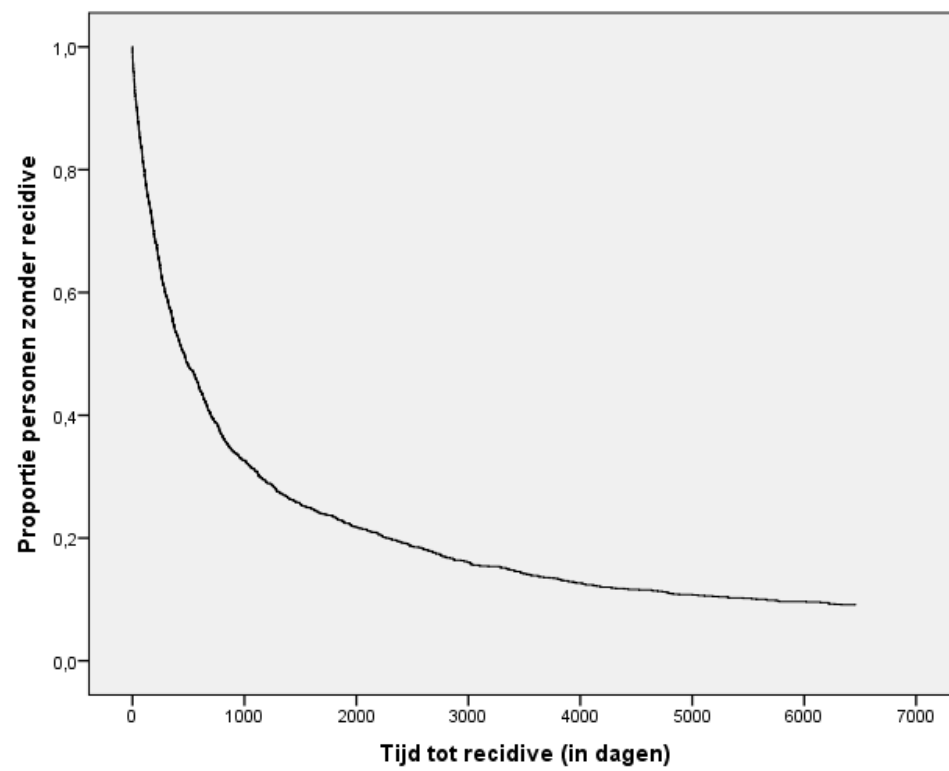
De recidivefrequentie is 85,5% waarvan de mediaan van deze frequentie 5 ($SD = 9,20$) bedraagt waarbij het minimum 0 is en het maximum 85. In totaal zijn er door 1.489 recidivisten 13.687 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 12,9% maar één nieuwe veroordeling, 9,4% twee nieuwe veroordelingen en 8,1% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (79,8%) veroordeelden hebben 14 of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 20,2% van hen meer dan 14 nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,9%) van hen heeft 21 of meer nieuwe veroordelingen en 95,0% van hen heeft 27 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid bedraagt 302 dagen (minimum = 0, maximum = 6.458). Na maximum één jaar is 55,0% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 71,5% hervallen, na drie jaar 79,4%, na vier jaar 84,4% en na vijf jaar 87,0%. Na zeven jaar zijn negen op de tien (91,4%) opnieuw veroordeeld en na 10 jaar is 95,8% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 260.24; p < .001$, Cramer's $V = .39$.

6.6.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid, de aard van de feiten en de soort straf uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 1.685 personen waarvan 1,8% geen antecedenten had. De fit van het model is met deze factoren beter dan het model zonder deze factoren: $\chi^2(15) = 376,90$ $p < .001$. Uit **Figuur 8** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel recidiveert (ongeveer 55%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 80%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 10% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 18** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,85 (1/,541)) keer hoger dan vrouwen. Pas vanaf een leeftijd van 46 jaar neemt het risico op recidive langzaam af.



Figuur 8: tijd tot recidive voor rijden spijs verval

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,615	0,541	***	0,389 – 0,753
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	-0,298	0,742	n,s,	0,162 – 3,397
21-25 jaar	-0,122	0,885	n,s,	0,198 – 3,945
26-30 jaar	-0,345	0,708	n,s,	0,159 – 3,162
31-35 jaar	-0,494	0,610	n,s,	0,136 – 2,729
36-40 jaar	-0,711	0,491	n,s,	0,109 – 2,202
41-45 jaar	-0,633	0,531	n,s,	0,118 – 2,394
46-50 jaar	-1,224	0,294	*	0,064 – 1,344
51-55 jaar	-0,971	0,379	n,s,	0,080 – 1,796
56-60 jaar	-1,893	0,151	**	0,030 – 0,763
61-65 jaar	-1,802	0,165	*	0,026 – 1,027
Ouder dan 65 jaar	-2,025	0,132	*	0,016 – 1,091
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,174	1,190	*	0,981 – 1,443
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,026	0,974	n,s,	0,767 – 1,238
Antecedenten	0,039	1,040	***	1,034 – 1,046
Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend				

Tabel 18: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor rijden spijs verval

6.7 Vluchtmisdrijf

6.7.1 De personen

In totaal werden 7.081 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 1.316 personen (18,6%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 60 jaar oud¹⁷ ($SD = 17,0$; minimum = 19; maximum = 10).

Voor 39 personen (0,6%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 59,7% (3.626 van 6.071) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 35,6% (346 van 971) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 197,61$; $p < .001$; $\Phi = -.17$; $p < .001$. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 26 jaren ($SD = 15,29$; minimum = 12; maximum = 91). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 34 jaren ($SD = 14,58$; minimum = 14; maximum = 91). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 35 jaren ($SD = 12,00$; minimum = 15; maximum = 92).

6.7.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 3 ($SD = 7,81$, minimum = 1 en maximum = 116). Ongeveer drie op tien (29,7%) is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (46,0%) heeft twee of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en

¹⁷ Gebaseerd op de gegevens van 1312 personen, voor de overige 4 personen zijn geen gegevens beschikbaar.

drie op vier personen (76,6%) heeft 7 veroordelingen. Eén op tien (9,2%) heeft 15 of meer veroordelingen; 5,2% van het cohort heeft meer dan 21 veroordelingen ($n = 402$) waarvan 21 personen 50 of meer veroordelingen had en één persoon meer dan 100 veroordelingen op het strafblad heeft staan.

De antecedenten

Ongeveer de helft (49,7%; $n = 3.516$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 35,2% maar één voorgaande veroordeling, 17,8% heeft er twee en 10,4% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (20,1%) heeft zes of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,9%) heeft 10 of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (4,9%) heeft 15 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 15.807 feiten.

De recidivisten

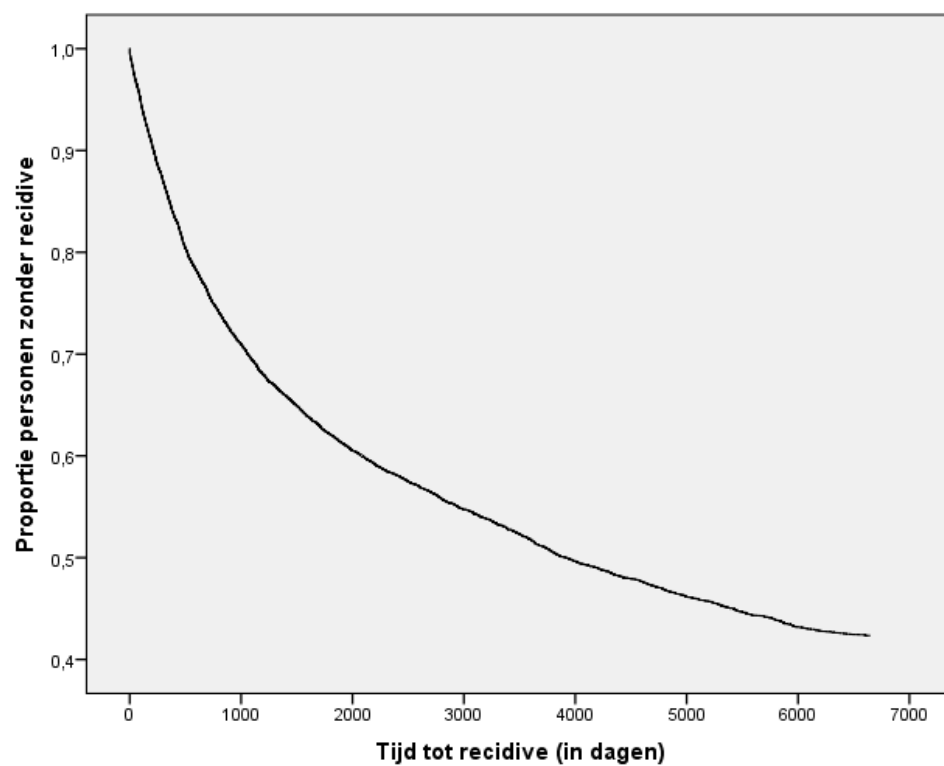
Ongeveer de helft van hen (56,3%) heeft in de opvolgingsperiode minimaal één nieuw feit gepleegd. De recidivefrequentie is 56,3% waarvan de mediaan 1 ($SD = 5,02$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 73. In totaal zijn er door 3.984 recidivisten 18.813 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 32,2% maar één nieuwe veroordeling, 16,9% twee nieuwe veroordelingen en 10,6% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (82,5%) veroordeelden hebben zeven of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 17,5% van hen meer dan zeven nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,3%) van hen heeft 11 of meer nieuwe veroordelingen en 95,1% van hen heeft 16 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid bedraagt 764 dagen (minimum = 0, maximum = 6.644). Na maximum één jaar is 31,7% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 48,9% hervallen, na drie jaar 59,1%, na vier jaar 66,1% en na vijf jaar 71,5%. Na 11 jaar zijn negen op de tien (90,1%) opnieuw veroordeeld en na 14 jaar is 95,2% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14): 928.09; p < .001$, Cramer's $V = .36$.

6.7.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid, de aard van de feiten en de soort straf uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De analyse heeft betrekking op 6.949 personen waarvan 49,6% geen antecedenten had. De fit van het model is met deze factoren beter dan het model zonder deze factoren: $\chi^2(15) = 1926,56,50$ $p < .001$. Uit **Figuur 9** blijkt dat de personen, in vergelijking met de andere verkeersfeiten, een relatief gestaag patroon van recidive vertonen: de eerste 1.000 dagen ongeveer 25%, vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 40%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 40% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 19** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,77 (1,565)) keer hoger dan vrouwen. Vanaf de leeftijd van 31 jaar neemt het risico op recidive langzaam af. Voorts, leidt het worden veroordeeld door een correctionele rechtbank tot een hoger risico (1,09 keer hoger, $p = 0,37$) en het (deels) uitstellen van de straf tot een hoger risico op recidive (1,23 keer hoger) in vergelijking met anderen die deze gunst niet werd verleend.



Figuur 9: tijd tot recidive voor vluchtmisdrijven

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,570	0,565	***	0,488 – 0,655
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	-0,103	0,902	n,s,	0,532 – 1,527
21-25 jaar	-0,370	0,691	n,s,	0,413 – 1,155
26-30 jaar	-0,383	0,682	n,s,	0,407 – 1,142
31-35 jaar	-0,518	0,596	*	0,355 – 1,000
36-40 jaar	-0,593	0,553	**	0,328 – 0,930
41-45 jaar	-0,748	0,473	***	0,280 – 0,801
46-50 jaar	-1,048	0,350	***	0,205 – 0,599
51-55 jaar	-1,208	0,299	***	0,173 – 0,516
56-60 jaar	-1,452	0,234	***	0,131 – 0,417
61-65 jaar	-1,523	0,218	***	0,115 – 0,413
Ouder dan 65 jaar	-2,147	0,117	***	0,062 – 0,218
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,204	1,226	***	1,126 – 1,335
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,086	0,917	*	0,825 – 1,020
Antecedenten	0,078	1,081	***	1,075 – 1,088
Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend				

Tabel 19: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor vluchtmisdrijf

6.8 Overige verkeersfeiten

6.8.1 De personen

In totaal werden 158 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995 waarvan 48 personen (11,4%) zijn overleden voor het bereiken van de opvolgingsperiode en waren destijds gemiddeld 50 jaar oud ($SD = 10,0$; minimum = 29; maximum = 70).

Voor twee personen (1,3%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 67,2% (86 van 128) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 67,9% (19 van 28) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is niet statistisch verschillend. Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 26 jaren ($SD = 10,82$; minimum = 16; maximum = 69). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 32 jaren ($SD = 10,18$; minimum = 18; maximum = 69). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 34 jaren ($SD = 10,04$; minimum = 19; maximum = 71).

6.8.2 Aard van de feiten

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgingstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 4 ($SD = 9,32$, minimum = 1 en maximum = 61). 15,8% van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Ongeveer de helft van alle veroordeelden (51,3%) heeft vier of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en drie op vier personen (75,3%) heeft 10 veroordelingen. Eén op tien (10,1%) heeft 18 of meer veroordelingen; 5,1% van het cohort heeft meer dan 23 veroordelingen ($n = 9$) waarvan twee personen 50 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Ongeveer vier op tien (36,1%; $n = 57$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere veroordelingen voor de referentieveroordeling. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 35,6% maar één voorgaande veroordeling, 13,9% heeft er twee en 7,9% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (20,8%) heeft zeven of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,9%) heeft negen of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (5,0%) heeft 11 of meer voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 474 feiten.

De recidivisten

De recidivefrequentie is 67,1% waarvan de mediaan 2 ($SD = 5,73$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 36. In totaal zijn er door 106 recidivisten 601 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling. Onder de recidivisten, heeft 22,6% maar één nieuwe veroordeling, 15,1% twee nieuwe veroordelingen en 11,3% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (83,0%) veroordeelden hebben acht of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 17,0% van hen meer dan acht nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien (9,4%) van hen heeft 13 of meer nieuwe veroordelingen en 95,3% van hen heeft 18 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

De recidivesnelheid bedraagt 646 dagen (minimum = 1, maximum = 5.622). Na maximum één jaar is 40,6% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 53,8% hervallen, na drie jaar 68,9%, na vier jaar 73,6% en na vijf jaar 75,5%. Na 10 jaar zijn negen op de tien (90,6%) opnieuw veroordeeld en na 11 jaar is 94,3% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(13): 19.76; p = ns$.

Het uitvoeren van een Cox regressie was weinig zinvol door het kleine aantal waarnemingen.

6.9 Ongespecificeerde verkeersfeiten

6.9.1 De personen

In totaal werden 67.051 personen veroordeeld voor algemene verkeersfeiten in 1995, 7.816 personen (11,7%) zijn voor het bereiken van de opvolgingsperiode echter overleden en waren destijds gemiddeld 60 jaar oud¹⁸ ($SD = 16,7$; minimum = 18; maximum = 101).

Voor 290 personen (0,4%) is er geen informatie over het geslacht bekend. Voor de anderen geldt dat 56,8% (31.056 van 54.643) van de mannen een recidive veroordeling hebben en 32,9% (3.987 van 12.118) vrouwen. Dit verschil tussen mannen en vrouwen is statistisch significant: $\chi^2(1) = 2.278,09; p < .001$; Phi = -.19; $p < .001$.

Wanneer we de leeftijd van de veroordeelden bekijken bij hun eerste veroordeling (dit is de referentieveroordeling bij degenen die destijds voor het eerst zijn veroordeeld), bedraagt de mediaan van die leeftijd 27 jaren ($SD = 13,64$; minimum = 12; maximum = 94). Op het moment van de referentiebeslissing was de mediaan van hun leeftijd 33 jaren ($SD = 13,08$; minimum = 13; maximum = 94). De mediaan van de leeftijd bij de eerste recidive veroordeling bedraagt 36 jaren ($SD = 11,64$; minimum = 15; maximum = 91).

6.9.2 Aard van de feiten

¹⁸ Gebaseerd op de gegevens van 7.786 personen, voor de overige 70 personen zijn geen gegevens beschikbaar.

Voor alle personen werd nagegaan hoeveel veroordelingen zijn in totaal op hun strafblad hadden vermeld na de opvolgstermijn. Dit aantal heeft betrekking op zowel de antecedenten, de referentieveroordeling als de recidivefeiten. De mediaan voor deze veroordelingen ligt op 2 ($SD = 8,0$, minimum = 1 en maximum = 145). Iets meer dan één derde van hen is slechts éénmaal veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten (34,8%). Meer dan de helft van alle veroordeelden (51,2%) heeft twee of minder veroordelingen op het strafblad geregistreerd en meer dan drie op vier personen (76,8%) heeft zes of minder veroordelingen. Eén op tien heeft meer dan 13 veroordelingen (90,1%); 5% van het cohort heeft meer dan 20 veroordelingen ($n = 355$) waarvan 56 personen 50 of meer veroordelingen hebben en 12 personen 100 of meer veroordelingen op hun strafblad hebben staan.

De antecedenten

Iets meer dan de helft (54,8%; $n = 36.737$) van de in 1995 veroordeelden voor verkeersgerelateerde feiten had nog geen eerdere verkeersgerelateerde veroordelingen. Van alle personen met eerdere veroordelingen, had 37,4% maar één voorgaande veroordeling, 18,9% heeft er twee en 10,7% heeft er drie. Ongeveer twee op tien (21,3%) heeft vijf of meer eerdere veroordelingen, ongeveer één op tien (9,1%) heeft tien of meerdere voorgaande veroordelingen en ongeveer één op twintig (5,3%) heeft 14 of meerdere voorgaande veroordelingen. Het totaal aantal antecedenten bedraagt 128.199 feiten.

De recidivisten

De recidivefrequentie is 52,4% waarvan de mediaan 1 ($SD = 5,22$) bedraagt en waarbij het minimum 0 is en het maximum 111. In totaal zijn er door 35.167 recidivisten 167.608 nieuwe feiten gepleegd na hun referentieveroordeling, dit wordt ook wel de totale omvang van recidive genoemd. Onder de recidivisten, heeft 33,1% maar één nieuwe veroordeling, 17,6% twee nieuwe veroordelingen en 11,1% drie nieuwe veroordelingen. Acht op tien (82,6%) veroordeelden hebben zeven of minder nieuwe veroordelingen wat betekent dat 17,4% van hen meer dan zeven nieuwe veroordelingen op het strafblad heeft geregistreerd na de referentieveroordeling. Eén op tien van hen heeft 11 of meer nieuwe veroordelingen en 95,1% van hen heeft 16 of meer nieuwe veroordelingen op het strafblad staan.

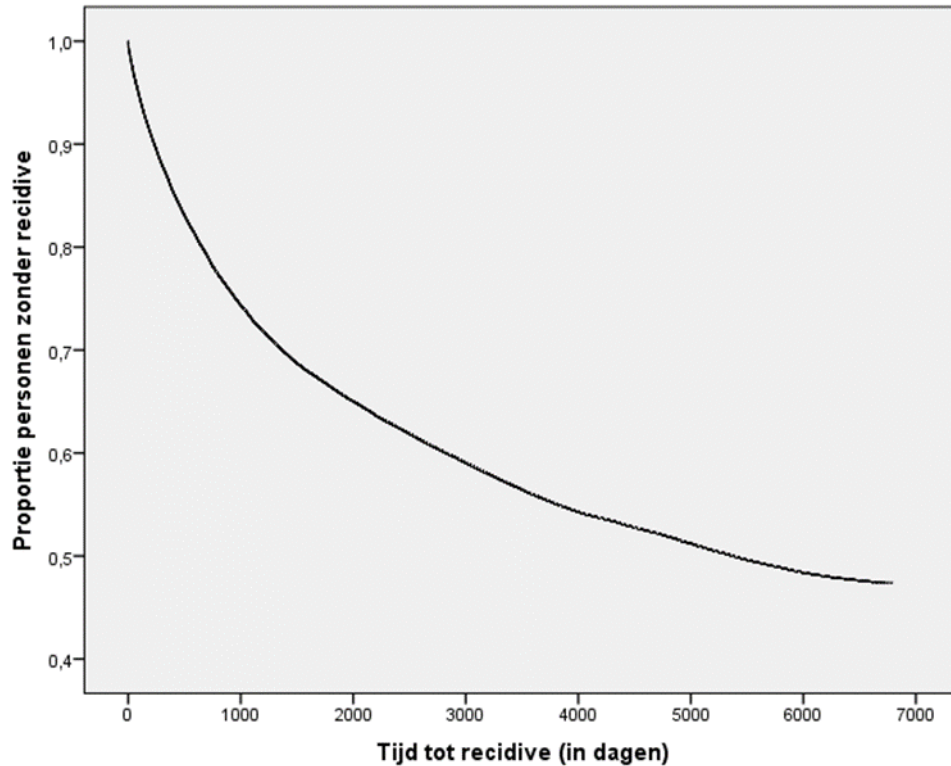
De recidivesnelheid bedraagt 878 dagen (minimum = 0, maximum = 6.791). Na maximum één jaar is 30,2% van de recidivisten opnieuw veroordeeld, na twee jaar is 45,5% hervallen, na drie jaar 55,8%, na vier jaar 63,2% en na vijf jaar 68,3%. Na 12 jaar is negen op de tien (90,8%) opnieuw veroordeeld en na 14 jaar is 94,6% van hen opnieuw veroordeeld.

Er kan wederom worden gekeken naar de relatie tussen antecedenten en recidiveveroordelingen. Met andere woorden: wat is de associatie tussen een eerdere veroordeling en een nieuwe veroordeling? Hiervoor is het aantal personen met eerdere veroordelingen verdeeld in 15 groepen, van zij zonder antecedenten en zij met meer dan 25 antecedenten. Er werd vervolgens nagegaan of er een associatie bestaat tussen het aantal antecedenten en recidive feiten. Er was sprake van een sterke associatie: $\chi^2(14)$: 1.0361.79; $p < .001$, Cramer's $V = .39$.

6.9.3 Factoren die geassocieerd worden met een verhoogde kans op recidive

Bij het uitvoeren van de Cox regressie, zijn de factoren met betrekking tot de hoeveelheid en de aard van de feiten uit de analyse gelaten aangezien deze factoren de resultaten vertekenden. De fit van het model is goed te noemen: $\chi^2(19) = 19.648,998$ $p < .001$. Na het verwijderen van de outliers heeft deze analyse betrekking op 66.157 personen. Uit **Figuur 10** blijkt dat de eerste 1.000 dagen relatief snel wordt gerecidiveerd (ongeveer 25%), vervolgens neemt de snelheid iets af tot ongeveer 2.000 dagen (ongeveer 35%) en daarna neemt de snelheid nog verder af. Ongeveer 50% blijft recidivevrij aan het einde van de opvolgingsperiode. In **Tabel 20** staan de factoren die zijn opgenomen in het model en in welke mate al dan niet recidiveren gelinkt is aan deze factoren. Het valt op dat mannen het hoogste risico hebben te hervallen (1,93 (1/518)) keer hoger dan vrouwen, wat de leeftijd betreft is tot 20 jaar blijft het risico vergelijkbaar met de referentiegroep en vanaf 21 jaar neemt het risico langzaam af. Gevangenisstraffen leiden tot het hoogste risico in vergelijking met de opschorting van de straf, eveneens geldt dat het aantal antecedenten voorspellend is voor toekomstig recidive. Wanneer men 'boete' als referentie neemt voor de straffen valt op dat opschorting leidt tot minder recidive, terwijl een gevangenisstraf en boete leidt tot meer recidive (1,73 keer meer, $p < .001$) net zoals een gevangenisstraf, boete en andere straf (1,91 keer meer, $p < .001$) maar ook voor het opleggen van boete en

een andere straf (1,27 keer meer $p < .001$). Voorts, leidt het (deels) uitstellen van de straf tot een hoger risico op recidive in vergelijking met anderen die deze gunst niet werd verleend. Het worden veroordeeld door de politierechtbank leidt ook tot een hoger risico dan een veroordeling door de correctionele rechtbank.



Figuur 10: tijd tot recidive voor ongespecificeerde verkeersmisdrijven

Factor	Parameter	Odds ratio	Significatie	99% betrouwbaarheidsinterval
Geslacht (ref. = man) – vrouw	-0,658	0,518	***	0,496 – 0,451
Leeftijd (ref. = jonger dan 18)				
18-20 jaar	-0,026	0,975	n.s.	0,859 – 1,106
21-25 jaar	-0,174	0,840	*	0,746 – 0,946
26-30 jaar	-0,268	0,765	***	0,679 – 0,861
31-35 jaar	-0,321	0,725	***	0,644 – 0,817
36-40 jaar	-0,390	0,677	***	0,600 – 0,764
41-45 jaar	-0,536	0,585	***	0,517 – 0,662
46-50 jaar	-0,703	0,495	***	0,436 – 0,562
51-55 jaar	-1,032	0,356	***	0,310 – 0,409
56-60 jaar	-1,324	0,266	***	0,228 – 0,310
61-65 jaar	-1,363	0,256	***	0,214 – 0,306
Ouder dan 65 jaar	-1,813	0,163	***	0,135 – 0,197
Type maatregel of straf (Ref. = opschorting)				
Boete	0,247	1,280	*	0,970 – 1,688
Gevangenis + boete	0,792	2,208	***	1,502 – 3,245
Boete + andere	0,488	1,630	***	1,235 – 2,150
Gevangenis + boete + andere	0,894	2,445	***	1,814 – 3,297
Uitstel of niet (Ref. = geen uitstel)	0,237	1,267	***	1,228 – 1,308
Type rechtbank (Ref. = politierechtbank)	-0,236	0,790	***	0,750 – 0,832
Antecedenten	0,058	1,059	***	1,058 – 1,061
Merk op: * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = niet significant verschillend				

Tabel 20: Overzicht van de Cox regressie resultaten van de factoren die van invloed op recidive kunnen zijn voor ongespecificeerde verkeersfeiten