

HET RIJVERBOD ALS AUTONOME STRAF

MIJN AUTO, MIJN VRIJHEID?

Aantal woorden: 46.062

Charlotte Persiau

Studentennummer: 01400404

Promotor: Prof. dr. Tom Vander Beken

Commissaris: H. Lauwereys

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

Academiejaar: 2018 – 2019

VOORWOORD

Hier zit ik dan, vol ongeloof mijn laatste woorden te typen van mijn masterproef dat het sluitstuk vormt van mijn vijf jaar lang durende opleiding aan de Rechtenfaculteit van Gent. Het waren vijf intense, maar ook heel leerrijke en amusante jaren die ik zal meedragen voor de rest van mijn leven.

Dat het schrijven van mijn masterproef mij bloed, zweet en tranen heeft bezorgd, moet ik ontkennen. Op enkele stressvolle momenten na, heb ik steeds met plezier aan mijn masterproef gewerkt doordat het onderwerp, het rijverbod als autonome straf, mij erg interesseerde. Ik ben dan ook dankbaar aan Prof. Dr. De Ruyver om mij dit onderwerp toe te kennen.

Door onverwachte omstandigheden diende ik mijn masterproef uiteindelijk te schrijven bij Prof. Dr. Vander Beken. Hoewel ik bij het kiezen van mijn uiteindelijke promotor dus geen vrije keuze had, had ik al snel door dat Prof. Dr. Vander Beken een uitstekende promotor zou zijn bij het vervolledigen van mijn masterproef. Voor het feit dat ik hem steeds kon contacteren indien dit nodig was, ben ik hem zeer dankbaar.

Ook mijn ouders verdienen een speciale vermelding. Vooraleerst wil ik hen bedanken voor de mogelijkheid die ik kreeg om deze studie aan te vangen. Daarnaast ben ik hen heel dankbaar om mij steeds te voorzien van vers en gezond eten. Ook voor het feit dat zij deze masterproef nalazen, wil ik hen bedanken.

Daarnaast moet ik ook mijn tweelingbroer Floris, met wie ik een leuke tijd heb gehad in Gent, vernoemen. Het was leuk om samen aan ons avontuur in Gent te beginnen en af en toe tijd voor elkaar vrij te maken. Ook dit maakte mijn studententijd tot hoe ik het ervaren heb: een heel drukke, maar fantastische periode.

Tot slot verdient ook mijn vriend Sam een speciale vermelding. Hij stond steeds klaar indien ik een luisterend oor nodig had en nam zorgvuldig de tijd om deze masterproef na te lezen, waarvoor dank.

Veel leesplezier gewenst.

Charlotte Persiau

SAMENVATTING

Het rijverbod is tot op heden een bijkomende straf en dus geen autonome straf. Dit brengt met zich mee dat het rijverbod nooit op zichzelf en dus steeds naast een hoofdstraf dient te worden uitgesproken. Daarnaast kan zij ook enkel worden opgelegd indien de persoon een overtreding begaat op de Wegverkeerswet en zij kan dus geenszins worden opgelegd voor niet-verkeersgerelateerde misdrijven. Hiertoe werden in het verleden nochtans verschillende wetsvoorstellen ingediend. Hier werd echter geen gehoor aan gegeven.

De laatste jaren is een tendens ontstaan waarbij gezocht werd naar alternatieve straffen om tegemoet te komen aan de problematiek van de gevangenisstraf. Vooral de resocialisatie vormt hierbij een grote drijfveer om de gevangenisstraf zo veel als mogelijk als *ultimum remedium* te beschouwen. Delinquenten bevinden zich namelijk in een sociaal, familiaal en professioneel isolement gedurende de gevangenschap. Vertrekkende vanuit deze problematiek, doen de autonome probatie, het elektronisch toezicht en de werkstraf hun intrede als autonome straf. Hoewel al deze straffen mooie alternatieven vormen voor deze vaak bekritiseerde straf, toch volstaan zij niet om dit probleem volledig op te lossen. Het is dus enigszins vreemd dat het rijverbod vandaag geen autonome straf is. Critici geven aan dat enige link tussen het misdrijf en de straf ontbreekt wanneer een rijverbod wordt opgelegd binnen het strafwetboek. Nochtans ontbreekt dit spiegelend karakter bij zeer veel straffen die vandaag binnen het Wetboek van Strafrecht zijn ingeschreven.

De commissie die heeft gewerkt aan een hervorming van het Wetboek van Strafrecht, is van oordeel dat het rijverbod een gepaste bijkomende straf kan vormen binnen het Strafwetboek met de vereiste dat een motorrijtuig gediend heeft of bestemd was tot het plegen van het misdrijf of het verzekeren van de vlucht nadat het misdrijf reeds gepleegd was. Ook in de nabije toekomst zal het idee dus geen uitwerking krijgen. Of het rijverbod als bijkomende straf wordt geïntroduceerd binnen het Wetboek van Strafrecht, zal de volgende legislatuur moeten uitwijzen.

Onze buurlanden voorzien wel in een rijverbod voor niet-verkeersgerelateerde overtredingen. Duitsland is hierbij koploper doordat het rijverbod binnen het strafrecht kan worden opgelegd als hoofdstraf en het feit dat hierbij geen enkele vereiste voorhanden is dat er enige link moet zijn met een voertuig, deze voorwaarde werd in 2017 namelijk geschrapt. Ook het Nederlandse en het Franse rechtsstelsel voorzien in de mogelijkheid om een rijverbod op te leggen voor niet-verkeersgerelateerde overtredingen, maar in Nederland bestaat wel de vereiste dat men het "feit heeft gepleegd met een motorrijtuig dat hij ten tijde van het feit bestuurde of deed besturen".

INHOUD

INLEIDING	1
Onderzoeksopzet.....	1
Onderzoeksvragen en onderzoeksmethode.....	2
DEEL I: HUIDIG KADER	5
Hoofdstuk I: Quid verval van het recht tot sturen?.....	6
Afdeling 1: Historiek	6
Afdeling 2: Verval van het recht tot sturen als straf.....	7
Onderafdeling 1: Definitie en wettelijke bepalingen.....	7
Het verplicht op te leggen verval van het recht tot sturen	8
Het facultatief op te leggen verval van het recht tot sturen	9
Onderafdeling 2: Duur en plaats	10
Onderafdeling 3: Modaliteiten	11
Herstelexamens en herstelonderzoeken	11
Beperken rijverbod tot bepaalde categorieën voertuigen.....	12
De duur	12
Weekendrijverbod	13
Afdeling 3: Verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel.....	14
Onderafdeling 1: Definitie en wettelijke bepalingen.....	14
Onderafdeling 2: Modaliteiten	15
Afdeling 4: Verstrenging Wegverkeerswet.....	15
Onderafdeling 1: Wet 21 april 2007.....	16
Onderafdeling 2: Wet 9 maart 2014	17
Hoofdstuk II: Wetsvoorstellen	19
Afdeling 1: Wetsvoorstel uitbreiding artikel 31 Sw.	19
Afdeling 2: Wetsvoorstel nieuw artikel 526 <i>bis</i> Sw.	19
Afdeling 3: Wetsvoorstellen tot invoeren verval van het recht tot sturen binnen het Strafwetboek	20
Onderafdeling 1: Toepassingsgebied.....	20
Onderafdeling 2: Duur.....	21
Onderafdeling 3: Procedure	21
Onderafdeling 4: Ratio legis.....	21
Onderafdeling 5: Kritiek	22
Hoofdstuk III: Hervorming strafrecht.....	24
Afdeling 1: Algemeen	24
Afdeling 2: Visie van de minister van justitie Koen Geens	24
Afdeling 3: Visie van de commissie ter hervorming van het strafrecht	26

Afdeling 4: Ontwerp Boek I Strafwetboek	27
Hoofdstuk IV: Huidig straffenarsenaal	28
Hoofdstuk V: De uitzonderingen	30
Afdeling 1: Misdrijf familieverlating	30
Onderafdeling 1: Toepassingsvoorwaarden misdrijf familieverlating	30
Onderafdeling 2: Ratio legis.....	31
Onderafdeling 3: Kritiek vanuit de rechtsleer.....	31
Afdeling 2: Enkele slordigheden in de Wegverkeerswet	32
Afdeling 3: Wet openbare Dronkenschap	33
Hoofdstuk VI: Recht op mobiliteit	34
Afdeling 1: Algemeen	34
Afdeling 2: Recht op sturen in de Belgische rechtsorde.....	34
Afdeling 3: Recht op mobiliteit in de Europese/Internationale rechtsorde	34
Afdeling 4: Conclusie.....	35
Hoofdstuk VII: Conclusie.....	36
DEEL II: HEDENDAAGSE VISIE OP DE STRAF	37
Hoofdstuk I: Algemeen.....	37
Afdeling 1: Wat is een straf?	37
Afdeling 2: Wat is een hoofdstraf en een bijkomende straf?	38
Afdeling 3: Relevantie onderscheid bijkomende straf en hoofdstraf	39
Afdeling 4: Wat is een optimale straf?	40
Hoofdstuk II: De strafdoelen.....	43
Afdeling 1: Algemeen	43
Afdeling 2: De retributieve en de utilitaristische strafdoelen.....	44
Afdeling 3: De strafdoelen uiteengezet.....	45
Onderafdeling 1: Leedtoevoeging	45
Algemeen.....	45
Wat met het rijverbod?	46
Onderafdeling 2: Preventie	46
Individuele/bijzondere preventie	46
Algemene/collectieve preventie.....	47
Wat met het rijverbod?	47
Onderafdeling 3: Bescherming van de maatschappij	48
Algemeen.....	48
Wat met het rijverbod?	49
Onderafdeling 4: Rechtsherstel.....	49
Algemeen.....	49
Wat met het rijverbod?	49

Onderafdeling 5: Rehabilitatie.....	50
Algemeen.....	50
Wat met het rijverbod?	50
Afdeling 4: België: geen eenduidigheid over de strafdoelen	51
Onderafdeling 1: Geen wettelijk kader	51
Onderafdeling 2: Nagestreefde strafdoelen hervorming strafrecht	55
Afdeling 5: Het rijverbod: modern leed?.....	55
Hoofdstuk III: Denkmodellen doorheen de tijd.....	58
Afdeling 1: Algemeen	58
Afdeling 2: Het Ancien Régime.....	59
Afdeling 3: De verlichting en de klassieke leer.....	59
Afdeling 4: Het positivisme en het sociaal verweer	60
Afdeling 5: Het nieuw sociaal verweer.....	60
Afdeling 6: Het hedendaags eclecticisme	61
Afdeling 7: Vandaag?	61
Hoofdstuk IV: Spiegelstraffen.....	65
Afdeling 1: Algemeen	65
Afdeling 2: Wat is een spiegelstraf?	65
Afdeling 3: Ontstaan spiegelstraf.....	66
Afdeling 4: Effectiviteit spiegelstraf	67
Afdeling 5: Vereiste voor straffen in onze maatschappij?.....	67
Afdeling 6: Verbod op disproportionele straffen	69
Hoofdstuk V: Vergelijking met het elektronisch toezicht, de probatie en de werkstraf.....	72
Afdeling 1: Algemeen	72
Onderafdeling 1: Kaderen in tijd en ruimte	72
Onderafdeling 2: Wat zijn alternatieve straffen?.....	74
Afdeling 2: Werkstraf	76
Onderafdeling 1: Quid werkstraf?	76
Onderafdeling 2: Doelstellingen	76
Afdeling 3: Het elektronisch toezicht.....	77
Onderafdeling 1: Quid elektronisch toezicht?.....	77
Onderafdeling 2: Doelstellingen	78
Afdeling 4: Autonome probatie	79
Onderafdeling 1: Quid probatie?	79
Onderafdeling 2: Doelstellingen	80
Afdeling 5: Gelijkenissen in de doelstellingen	80
Onderafdeling 1: De problematiek van de (korte) gevangenisstraffen	80
Onderafdeling 2: Gevangenisstraffen en re-integratie	83

Afdeling VI: Kritiek op het invoeren van nieuwe alternatieve straffen	85
Onderafdeling 1: Algemeen	85
Onderafdeling 2: Kritiek op de autonome probatie	85
Onderafdeling 3: Kritiek op het elektronisch toezicht.....	87
Onderafdeling 4: Kritiek op de werkstraf	87
Afdeling VII: Waarom het rijverbod dan niet?.....	88
Onderafdeling 1: Algemeen	88
Onderafdeling 2: Rijverbod versus werkstraf.....	89
Onderafdeling 3: Rijverbod versus autonome probatiestraf.....	90
Onderafdeling 4: Rijverbod versus elektronisch toezicht	91
DEEL III: RECHTSVERGELIJKEND	93
Hoofdstuk I: Nederland	93
Afdeling 1: Rijverbod binnen het wegverkeerrecht.....	93
Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht	94
Hoofdstuk II: Duitsland.....	96
Afdeling 1: Algemeen	96
Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht	96
Onderafdeling 1: Wetswijziging 2017	96
Algemeen.....	96
Toepassingsvoorwaarden na wetswijziging 2017	98
Doelstellingen wetswijziging	99
Onderafdeling 3: Vergelijking met België	101
Hoofdstuk III: Frankrijk	102
Afdeling 1: Indeling strafbare feiten <i>Code Pénal</i>	102
Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht	102
Onderafdeling 1: Les contraventions.....	102
Onderafdeling 3: Les délits	103
Onderafdeling 4: Les délits et les crimes.....	104
CONCLUSIE	105
BIBLIOGRAFIE.....	109

INLEIDING

Onderzoeksopzet

De rechter de mogelijkheid bieden een verval van het recht tot sturen op te leggen voor een diefstal: absurd idee of effectieve straf?

1. In het begin van de twintigste eeuw ziet het verval van het recht tot sturen het daglicht. Het is logisch dat de wetgever deze straf niet invoerde bij de introductie van het strafwetboek in 1867, aangezien de auto toen nog niet was uitgevonden. Vanuit de idee om het aantal verkeersslachtoffers fors te doen dalen, voert de wetgever een nieuwe bijkomende straf in om overtredingen op de Wegverkeerswet te sanctioneren. Zij kan op dat moment enkel worden opgelegd als bijkomende straf en slechts voor overtredingen begaan op de Wegverkeerswet.

Het belang van het rijverbod binnen het wegverkeersrecht valt niet te onderschatten. Aan de hand van statistieken blijkt dat het verval van het recht tot sturen, na de geldboete, de meest opgelegde straf was in 2012. Het ging met name om 101.071 opgelegde rijverboden. De ratio hierachter schuilt in het feit dat de meeste overtredingen in België begaan, zich kaderen binnen het wegverkeerscontentieux¹. Het is evident dan ook een heel populaire straf wanneer personen de Wegverkeerswet overtreden. De vraag kan gesteld worden of deze populariteit zich ook zou voordoen wanneer de rechter de mogelijkheid wordt geboden het rijverbod op te leggen voor niet-verkeersgerelateerde overtredingen.

2. In de jaren negentig wordt een eerste initiatief genomen om het rijverbod los te koppelen van de verkeersovertredingen². Er wordt een wetsvoorstel ingediend tot het omvormen van het verval van het recht tot sturen als hoofdstraf. Ook in 2008³ en 2011⁴ wordt een wetsvoorstel ingediend, maar telkenmale resulteerde dit niet in een wetswijziging van artikel 7 Strafwet, dat de lijst van hoofdstraffen voor natuurlijke personen opsomt. Het is in hoefde van sommige personen dan ook een ridicuul idee om de mogelijkheid te bieden aan de rechter om een verval

¹ J. ROZIE, "Naar de vrijheidsstraf als ultimum remedium: een weg bezaaid met wolfijzers en schietgeweren", NC 2015, 3.

² Wetsvoorstel 31 januari 1994 houdende herinvoering van art. 35 in het Strafwetboek, inzake de ontzetting uit het recht tot besturen van een motorvoertuig, 31 januari 1994, *Parl. St.* Senaat 1993-94, nr. 971/1.

³ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.St.* Kamer 2008-09, nr. 52-1489/001.

⁴ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t.* Kamer 2011-12, nr. 53- 1827/001.

van het recht tot sturen op te leggen voor misdrijven die op zich niets met het verkeer te maken hebben.

Stel het u even voor: u pleegt een diefstal, komt voor de correctionele rechter te staan en die beslist vervolgens om u een rijverbod op te leggen. Is dit idee om het rijverbod los te koppelen van de Wegverkeerswet en het als hoofdstraf in te voeren in het Strafwetboek, eventueel voor misdrijven die niets met het verkeer op zich te maken hebben, dan echt zo absurd dat er geen twijfel mogelijk is dat dit ooit zal worden ingeschreven in de lijst van hoofdstraffen in artikel 7 Strafwet? Of is het rijverbod net een geschikte straf voor misdrijven die op zich niets met het verkeer te maken hebben?

3. Nochtans werd artikel 7 Sw., dat de lijst van hoofdstraffen binnen het strafrecht omvat, in de laatste twee decennia enorm uitgebreid. Zowel de werkstraf, de autonome probatie als het elektronisch toezicht werden nieuwe, autonome straffen waardoor de lijst van hoofdstraffen op enkele jaren tijd meer dan verdubbelde. Dit vanuit de idee om de gevangenisstaf zo veel als mogelijk als *ultimum remedium* te beschouwen, gelet op de vele negatieve gevolgen die samenhangen met het opleggen van deze straf. Hoewel men enorm streeft naar een beperking van het opleggen van deze straf waar mogelijk, heeft het rijverbod nog geen plaats gekregen in het Strafwetboek. Het zou nochtans perfect kunnen voldoen aan deze problematiek. Een nieuwe, frisse wind binnen het Strafwetboek lijkt dan ook welgekomen. Hoewel het idee al 20 jaar speelt, is er vandaag dus nog geen uitvoering aan gegeven.

4. Het is alleszins zo dat er zowel voor- als tegenstanders zijn van dit idee. Eensgezindheid over het feit of een rijverbod nu een gepaste straf kan zijn voor overtredingen buiten de Wegverkeerswet om, en dus voor overtredingen die op zich niets met het verkeer te maken hebben, zal er nooit zijn. Op zich hoeft dat ook niet, want ook op andere straffen die de laatste jaren zijn ingevoerd als hoofdstraf, is kritiek gekomen.

Onderzoeksvragen en onderzoeksmethode

5. De hoofdvraag die zich situeert binnen deze masterproef is de volgende: "Kan het rijverbod in de toekomst een nieuwe hoofdstraf vormen binnen het Strafwetboek?". Voor het beantwoorden van deze vraag is het noodzakelijk zich eerst een goed beeld te vormen van wat een rijverbod vandaag concreet inhoudt. Binnen deze masterproef zal in deel I dan ook een uiteenzetting volgen over wat het rijbewijs nu precies inhoudt, welke voorstellen reeds gedaan werden omtrent het invoeren van het rijverbod binnen het strafwetboek en welke invulling de commissie tot hervorming van het strafrecht geeft aan het al dan niet invoeren van

het rijverbod in het kader van een nieuw Wetboek van Strafrecht. Hierbij is een juridisch dogmatische literatuurstudie⁵ gevoerd.

6. Daarnaast zal in deel II bekeken worden of onze visie op wat een straf moet zijn en de functies die een straf dient te bezitten, verenigbaar zijn met het idee het rijverbod als autonome straf te introduceren. Enkel zo kan bekeken worden of het rijverbod in de toekomst mogelijks een nieuwe hoofdstraf kan vormen. Verder zal ook dienen te worden onderzocht of het principe van de spiegelstraffen wenselijk is en of dit een vereiste is voor het invoeren van nieuwe straffen binnen ons strafwetboek. Er zal ook gekeken worden naar andere straffen die de voorbij jaren, in tegenstelling tot het rijverbod, wél als autonome straf zijn ingevoerd. Enkel zo kan worden geconcludeerd of het rijverbod als autonome straf mogelijk is of niet. Ook hier werd de informatie vervaardigd uit een juridisch dogmatische literatuurstudie⁶.

7. Daarnaast zal ook de bijvraag worden gesteld of onze buurlanden reeds voorzien in een rijverbod, kaderend binnen het strafwetboek. In deel III zal dan ook bekeken worden of het rijverbod daar wel een plaats vindt binnen het strafwetboek en of dit dan als bijkomende- of als hoofdstraf is. De keuze is hierbij gevallen op Nederland, Frankrijk en Duitsland. Dit omdat zij allen het rijverbod hanteren binnen het strafwetboek, maar zij dit niet allen op dezelfde manier invullen. Dit kan een voorbeeld vormen en inspiratie bieden voor onze Belgische wetgever. Voor het bestuderen van dit deel werd gebruik gemaakt van de dogmatische rechtsvergelijkende methode⁷. Er zal bekeken worden of de wetgever de mogelijkheid in het strafwetboek heeft voorzien om het rijverbod op te leggen als straf en in welke omstandigheden dit kan.

⁵ Deze juridisch dogmatische literatuurstudie werd gevoerd door de in België bestaande juridische databanken te consulteren en boeken, verzamelwerken en tijdschriften te raadplegen in de rechtsbibliotheek van Gent.

⁶ Deze juridisch dogmatische literatuurstudie werd gevoerd door de in België bestaande juridische databanken te consulteren en boeken, verzamelwerken en tijdschriften te raadplegen in de rechtsbibliotheek van Gent.

⁷ Deze rechtsvergelijkende studie werd gevoerd door de in het buitenland bestaande juridische databanken te consulteren zijnde Legifrance, Dalloz en Lextenso voor wat betreft Frankrijk, Kluwer Navigator, Legal intelligence, Jure.nl en Recht.nl voor wat betreft Nederland en Dejure.Org voor wat betreft Duitsland.

DEEL I: HUIDIG KADER

8. Vooraleer in te gaan op het feit waarom een rijverbod vandaag nog geen autonome straf is, is het belangrijk om zich een goed beeld te kunnen vormen van wat het rijverbod nu concreet inhoudt. We kunnen deze straf namelijk niet aftoetsen aan de bestaande visie op hoe een straf er nu concreet dient uit te zien en of dit idee te rijmen valt met de functies die een straf dient te bezitten, zonder daarbij grondig te bekijken wat deze straf precies is.

Om deze redenen zal eerst uitgebreid besproken worden wat het rijverbod vandaag is. Vervolgens zal een blik geworpen worden op de wetsvoorstellen die reeds betrachtten het rijverbod om te zetten in een autonome straf. Daarna volgt een blik op het voorontwerp van het nieuwe Boek I van het Strafwetboek, dat het rijverbod als bijkomende straf in het Strafwetboek wenst in te schrijven. Dan volgt nog een uiteenzetting over het huidige straffenarsenaal in België: welke straffen bestaan er reeds vandaag in ons Strafwetboek?

Tot slot wordt een blik geworpen op 'de uitzonderingen', met name wetsartikelen die toelaten het rijverbod op te leggen als hoofdstraf. Het gaat hier onder andere om het misdrijf familieoverlating, waarbij deze mogelijkheid wel bestaat en enkele slordigheden in de Wegverkeerswet, die de wetgever reeds heeft ingezien en door enkele wetswijzigingen uit de wet heeft gehaald, maar waarbij het tot voor kort dus wel mogelijk was het rijverbod als autonome straf op te leggen.

Hoofdstuk I: Quid verval van het recht tot sturen?

Afdeling 1: Historiek

9. Het verval tot het recht van sturen als straf werd ingevoerd in het Belgisch wegverkeersrecht door de wet van 1 augustus 1924⁸, waarbij de wet van 1 augustus 1899 werd gewijzigd⁹. Nadat de straf zijn intrede had gedaan, is zij meerdere keren gewijzigd voor wat betreft de inhoud, de toepassingsvoorwaarden en de draagwijdte.

Het was het hoge aantal verkeersongevallen dat de drijfveer van de wetgever vormde om een nieuwe maatregel in te voeren met het oog op het verbieden aan roekeloze en onbekwame weggebruikers om een voertuig te besturen op de openbare weg¹⁰. De op dat moment geldende straffen waren volgens specialisten niet effectief genoeg om het aantal verkeersslachtoffers fors te doen dalen¹¹. Ironisch genoeg zou het op dat moment nog 43 jaar duren alvorens de rijbewijsplicht zijn intrede deed¹².

10. Nadat de wet van 1 augustus 1924 zijn intrede had gedaan, ontstond discussie omtrent het juridisch karakter van het verval van het recht tot sturen. Sommigen waren van mening dat het steeds om een straf ging, terwijl anderen de mening waren toegedaan dat dit steeds een beveiligingsmaatregel diende te zijn. Deze discussie zou eigenlijk nooit mogen hebben plaatsvinden aangezien de voorbereidende werken meermaals de term 'strafbepaling' aanhalen, wat geenszins wijst op een beveiligingsmaatregel, maar dus wel op een straf¹³.

11. Het verval van het recht tot sturen wordt soms ook omschreven als de intrekking van een rijbewijs. Dit kan voor verwarring zorgen met het begrip 'onmiddellijke intrekking van het rijbewijs'. Dit laatste wordt niet opgelegd door de rechter, maar bevolen door het Openbaar Ministerie en is dus geen rechterlijke uitspraak. Deze twee dienen dan ook strikt van elkaar onderscheiden te worden.

⁸ Wet van 1 augustus 1924 houdende wijziging aan de Wet van 1 augustus 1899 op de Politie van het Wegverkeer, *BS* 30 augustus 1924.

⁹ Wet van 1 augustus 1899 houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer, *BS* 25 augustus 1899.

¹⁰ A. DE GEEST, "De ontzetting van het recht om een voertuig te besturen", *RW* 1951, nr. 5, 193.

¹¹ Projet de Loi portant modification de la loi du 1er août 1899 sur la police du roulage, *Parl. St. Senaat*, 1923-24, nr. 101, 1.

¹² P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1999, 241.

¹³ A. DE GEEST, "De ontzetting van het recht om een voertuig te besturen", *RW* 1951, nr. 5, 193.

Afdeling 2: Verval van het recht tot sturen als straf

Onderafdeling 1: Definitie en wettelijke bepalingen

12. Het verval van het recht tot sturen is een door de rechter opgelegde straf, bestaande uit een tijdelijk of definitief verbod tot het besturen op de openbare weg van de door de rechter nader aangeduide vervoersmiddelen¹⁴. Zij geldt enkel voor natuurlijke personen, en kan dus nooit worden opgelegd aan een rechtspersoon¹⁵. Aangezien zij geen hoofdstraf is, dient zij dus steeds bij de hoofdstraf te worden opgelegd die voor het specifieke misdrijf werd vooropgesteld. Aangezien zij altijd bijkomstig is aan de hoofdstraf, vindt zij geen toepassing indien de opschorting van de uitspraak van veroordeling wordt gelast¹⁶.

13. Het verval van het recht tot sturen vindt haar grondslag in artikel 38 van de Wegverkeerswet¹⁷. Dit wetsartikel bevat het verbod om voor een welbepaalde periode een voertuig te besturen. Daarnaast wordt ook in andere bijzondere wetgeving voorzien in het verval van het recht tot sturen, het gaat met name om artikel 10 Besluitwet Openbare dronkenschap¹⁸ en artikel 24 Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen van 1989¹⁹.

14. Het verbod heeft enkel betrekking op het besturen van een vervoersmiddel. Het verval van het recht tot sturen heeft dus geenszins betrekking op het gebruiken van bepaalde voertuigen in het verkeer of de aanwezigheid van de betrokkene in voertuigen van een bepaalde categorie²⁰. Zolang hijzelf niet de bestuurder is van het voertuig gedurende de periode dat hem een rijverbod is opgelegd, overtreedt hij de wet niet.

15. Het verval gaat in op de vijfde dag na de dag waarop het openbaar ministerie de kennisgeving aan de veroordeelde heeft gedaan. Zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen zijn niet inbegrepen in deze termijn²¹. Personen die veroordeeld worden tot een rijverbod, dienen eigenhandig het rijbewijs in te leveren ter griffie van de bevoegde politierechtbank. Hiervoor heeft de veroordeelde aldus vier werkdagen de tijd.

¹⁴ P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1999, 222.

¹⁵ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 53.

¹⁶ Cass. 1 april 1980, *Pas.*, 1980, I, 954.

¹⁷ Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

¹⁸ Besluitwet van 14 November 1939, betreffende de beteugeling van de dronkenschap, *BS* 18 november 1939.

¹⁹ Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.

²⁰ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 25.

²¹ Artikel 40, eerste lid Wegverkeerswet.

16. De wet voorziet enerzijds in een aantal gevallen waarbij de wetgever de mogelijkheid wordt geboden het verval van recht tot sturen op te leggen als bijkomende straf²². Zij beschikt hier dus over een grote vrijheid om in concreto na te gaan of het rijverbod de meest gepaste straf is. Daarnaast voorziet zij ook in een limitatieve opsomming van de overtredingen waarbij de wetgever verplicht is het verval van het recht tot sturen op te leggen²³. Hij bezit hierbij logischerwijze geen discretionaire bevoegdheid om na te gaan wat de meest geschikte straf voor de delinquent in zijn specifieke situatie zou zijn, daar de wetgever het hem verplicht oplegt.

17. Opvallend is het feit dat ook aan personen die niet over een rijbewijs beschikken, toch een verval van het recht tot sturen kan worden opgelegd. Het verval gaat hier dan wel pas in op de dag dat de persoon in kwestie in het bezit komt van een rijbewijs, anders zou het niet als een straf kunnen beschouwd worden, daar het de betrokkene niet raakt omdat hij nooit gerechtigd is een voertuig te besturen²⁴.

Het verplicht op te leggen verval van het recht tot sturen

18. De Wegverkeerswet somt, zoals eerder vermeld, de overtredingen op waarbij de rechter verplicht is het rijverbod op te leggen. De rechter heeft hier dus niet de vrijheid om na te gaan of de straf *in concreto* doeltreffend kan zijn. Het gaat met name om de combinatie van het plegen van onopzettelijke slagen en verwondingen met de dood tot gevolg en één van onderstaande overtredingen begaan op de Wegverkeerswet:

- Een overtreding van de tweede, derde of vierde graad²⁵.
- Snelheidsovertredingen met meer dan 40 kilometer per uur of meer dan 30 kilometer per uur in het geval het zich voordoet in de bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, erf of woonerf²⁶.
- Rijden onder invloed van alcohol met een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht of 0,8 gram per liter bloed, of het weigeren van het zich onderwerpen aan een test of het weigeren zijn rijbewijs af te geven²⁷.
- Sturen in staat van dronkenschap of een vergelijkbare situatie²⁸.
- Rijden onder invloed van andere stoffen die een invloed hebben op de rijvaardigheid²⁹.

²² Art. 38, §1 Wegverkeerswet.

²³ Art. 38, §2 Wegverkeerswet.

²⁴ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 53.

²⁵ Art. 29, §1 Wegverkeerswet; Art. 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet.

²⁶ Art. 29, §3 Wegverkeerswet; Art. 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet.

²⁷ Art. 34, §2 Wegverkeerswet; Art. 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet.

²⁸ Art. 35 Wegverkeerswet; Art. 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet.

²⁹ Art. 37bis, §1 Wegverkeerswet; Art. 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet.

19. Vanzelfsprekend is hier geen motivatieplicht aan de orde, daar de rechter de keuze niet wordt geboden het rijverbod wel dan niet op te leggen.

Het facultatief op te leggen verval van het recht tot sturen

20. De Wegverkeerswet bevat, zoals eerder vermeld, daarnaast de gevallen waarin de mogelijkheid wordt geboden aan de rechter het verval van recht tot sturen op te leggen³⁰. Het gaat met name om de volgende overtredingen op de Wegverkeerswet:

- Het sturen onder invloed van alcohol³¹.
- Het uitdagen van personen onder invloed van alcohol tot het sturen van een voertuig of deze persoon een voertuig toevertrouwen³².
- Sturen onder invloed van andere stoffen die een invloed hebben op de rijvaardigheid³³.
- Technische middelen gebruiken die het vervolgen op opsporen van verkeersmisdrijven bemoeilijkt of verhindert³⁴.
- Een veroordeling wegens een verkeersongeval dat te wijten is aan het persoonlijke toedoen van de dader en de veroordeling wordt uitgesproken wegens doding of verwonding³⁵.
- Een veroordeling wegens de tweede of de derde graad³⁶.
- Het overschrijden van de maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur en hoogstens 40 kilometer per uur of meer dan 20 kilometer per uur en hoogstens 30 kilometer per uur in een bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, erf of woonerf³⁷.
- Een veroordeling wegens enige overtreding op de Wegverkeerswet en de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen drie jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld³⁸.
- Besturen van een voertuig zonder geldig rijbewijs³⁹.
- Plegen van vluchtmisdrijf⁴⁰.
- Herhaling van vluchtmisdrijf⁴¹.

³⁰ Artikel 38, §1 Wegverkeerswet.

³¹ Art. 34 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 1° Wegverkeerswet.

³² Art. 37 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 1° Wegverkeerswet.

³³ Art. 37bis, §1 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 1° Wegverkeerswet.

³⁴ Art. 62bis Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 1° Wegverkeerswet.

³⁵ Art. 38, §1, 2° Wegverkeerswet.

³⁶ Art. 29, §1 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 3° Wegverkeerswet.

³⁷ Art. 29, §3 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 3°bis Wegverkeerswet.

³⁸ Art. 38, §1, 4° Wegverkeerswet.

³⁹ Art. 30, 1 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 5° Wegverkeerswet.

⁴⁰ Art. 33, §1 Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 5° Wegverkeerswet.

⁴¹ Art. 33, §3, 1° Wegverkeerswet; Art. 38, §1, 5° Wegverkeerswet.

21. Wanneer de rechter een facultatief verval als straf oplegt, dient hij deze beslissing bijzonder te motiveren⁴² daar hij over een discretionaire bevoegdheid beschikt om in concreto na te gaan welke straf de meest geschikte is. In het geval van een overtreding van artikel 29, §3 Wegverkeerswet *juncto* artikel 38, §1, 3^o*bis* Wegverkeerswet dient de rechter echter ook omstandig te motiveren waarom hij geen rijverbod oplegt⁴³.

Onderafdeling 2: Duur en plaats

22. Het verval van het recht tot sturen geldt enkel op de openbare weg en bedraagt ten minste acht dagen tot ten hoogste vijf jaar⁴⁴. Uitzonderlijk kan de vervallenverklaring betrekking hebben op een periode van meer dan vijf jaar of zelfs levenslang. Dit is met name het geval wanneer de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtredingen bedoeld in artikel 38, §1, 1^o en 5^o Wegverkeerswet, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen en voor het geval bedoeld in artikel 38, §1, 4^o Wegverkeerswet. De duur wordt steeds bepaald door de rechter binnen de wettelijk vastgestelde grenzen.

Het begrip openbare weg houdt elke weg in die tot het openbaar verkeer te land voor iedereen openstaat⁴⁵. Het gaat hier dus niet enkel om autowegen in de klassieke zin van het woord, maar ook om bijvoorbeeld parkings van shoppingcentra.

23. Hierbij kan verwezen worden naar het Europees verdrag inzake de internationale gevolgen van verval van het recht om een motorvoertuig te besturen⁴⁶. Vanuit een consensus onder de Europese lidstaten dat alle personen die meermaals ernstige wanbedrijven plegen, in het licht van de nationale veiligheid aan deze personen het recht moet worden ontnomen om met de wagen te rijden, wordt dit verdrag opgesteld. Een verdragsstaat die namelijk een rijverbod oplegt aan een bepaalde persoon die zijn gewoonlijke verblijfplaats niet in die verdragsstaat heeft, zal de verdragsstaat waar hij dit wel heeft inlichten over zijn beslissing. De staat waar de persoon zijn gewone verblijfplaats heeft, heeft dan de mogelijkheid een eigen rijverbod op te leggen. Het gaat dus niet om het overnemen van het rijverbod dat werd opgelegd door een andere staat. België heeft dit verdrag echter niet ondertekend⁴⁷.

⁴² Art. 163, 195 en 211 Sv; R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 31.

⁴³ Art. 29, §3, laatste lid Wegverkeerswet.

⁴⁴ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 30.

⁴⁵ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 33.

⁴⁶ Europees verdrag inzake de internationale gevolgen van verval van het recht om een motorvoertuig te besturen Brussel op 3 juni 1976, CETS, nr. 088.

⁴⁷ P. DE HERT, M. HOLVOET, J.VAN CAENEGHEM, K. WEIS, *Handboek Internationaal en Europees strafrecht*, Antwerpen, Intersentia, 268.

Daarnaast bestond ook de EU-overeenkomst betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid⁴⁸ dat tot doel had te voorkomen dat veel bestuurders de buitenlandse rijontzegging ontlopen. Wie in België namelijk een rijverbod opgelegd kreeg, maar woonachtig is in een andere staat, ontsnapte aan de tenuitvoerlegging van de straf. Het is wel zo dat de overeenkomst zich enkel richt op bijzonder ernstige overtredingen en in veel gevallen de overtreder van de Wegverkeerswet ontsnapte aan de tenuitvoerlegging van de straf. Deze overeenkomst is echter opgeheven ingevolge een verordening⁴⁹ omwille van de reden dat slechts zeven lidstaten deze overeenkomst hebben geratificeerd. Bovendien legden enkel het Verenigd Koninkrijk en Ierland een verklaring af waardoor de overeenkomst enkel tussen hen geldig was. Nadat ook het Verenigd Koninkrijk afstand nam van de toepassing van deze overeenkomst, had deze zijn nut volledig verloren.

Onderafdeling 3: Modaliteiten

24. De rechter kan alleen die modaliteiten koppelen aan het rijverbod die de wetgever heeft voorzien in de Wegverkeerswet. Het gaat met name om de herstelexamens en herstelonderzoeken, de beperking van het rijverbod tot bepaalde categorieën voertuigen, het bepalen van de duur van het rijverbod en het beperken van het verval tot weekends en feestdagen, het zogenaamde “weekendrijverbod”.

Herstelexamens en herstelonderzoeken

25. Aan de rechter wordt ten alle tijde de mogelijkheid geboden het herstel in het recht tot sturen afhankelijk te maken van het slagen in een of meer van de volgende onderzoeken: een theoretisch onderzoek, een psychologisch onderzoek, een geneeskundig onderzoek en een psychologisch onderzoek⁵⁰. Deze testen moeten aantonen of de betrokken bestuurder opnieuw zijn plaats kan innemen in het verkeer. Het Grondwettelijk Hof heeft geoordeeld dat deze maatregelen geen strafrechtelijke sanctie, maar preventieve beveiligingsmaatregelen uitmaken⁵¹.

26. In beginsel moeten deze onderzoeken tijdens de periode van het rijverbod worden uitgeoefend, zodanig dat geen langer verbod moet worden ondergaan dan oorspronkelijk was

⁴⁸ Overeenkomst opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid van 17 juni 1998, *Pb.C.* 216/2, 10 juli 1998.

⁴⁹ Verordening (EU) 2016/94 van het Europees parlement en de raad van 20 januari 2016 tot intrekking van bepaalde handelingen van het Schengenacquis op het gebied van politieke en justitiële samenwerking in strafzaken, *Publicatieblad van de Europese Unie* 22 februari 2016.

⁵⁰ Art. 38, §3, eerste lid Wegverkeerswet.

⁵¹ GwH 15 juni 2017.

opgelegd⁵². *De facto* zijn de herstelonderzoeken en herstelexamens vaak niet afgerond voor het einde van de duur van het rijverbod waardoor de oorspronkelijk opgelegde termijn overschreden wordt.

Beperken rijverbod tot bepaalde categorieën voertuigen

27. De rechter kan het rijverbod beperken tot een bepaalde categorie/welbepaalde categorieën van voertuigen⁵³. Het gaat hier wel om een gunst en geenszins om een recht wat impliceert dat de rechter dus nooit verplicht is deze gunst toe te kennen aan de veroordeelde. Wanneer de rechter niets bepaalt, geldt het verval van het recht tot sturen voor alle categorieën van motorvoertuigen.

28. Het rijverbod kan enkel worden vrijgesteld voor categorieën voertuigen, andere dan de categorie waarmee u de overtreding beging⁵⁴. Ter illustratie: begaat u een overtreding met een voertuig categorie B, dan zal u als vrachtwagenchauffeur, wanneer u deze gunst opgelegd krijgt, niet gehinderd zijn uw werk uit te oefenen daar u enkel een verbod voor het besturen van voertuigen van categorie B opgelegd krijgt. De rechter is dan wel niet in de mogelijkheid een vrijstelling op te leggen voor de voertuigen categorie B, daar u met deze categorie een overtreding beging die het rijverbod tot gevolg had. Voor bijvoorbeeld categorie C is de rechter dan wel in de mogelijkheid u een vrijstelling op te leggen opdat u niet belemmerd wordt uw beroepsactiviteiten uit te oefenen.

29. De categorieën van voertuigen zijn bepaald bij koninklijk besluit⁵⁵. Het gaat hier dus niet om het aanduiden van de categorieën rijbewijzen, maar wel de categorieën voertuigen. Het verbod houdt geenszins in dat men geen passagier meer kan zijn van deze voertuigen, het houdt enkel een verbod in om als bestuurder het voertuig te gebruiken.

30. De rechter kan deze gunst wel enkel opleggen wanneer aan de veroordeelde niet reeds herstelexamens en herstelonderzoeken zijn opgelegd. Ook wanneer reeds de verplichting van een alcoholslot werd opgelegd, kan deze gunst geen uitwerking krijgen⁵⁶.

De duur

31. De rechter die het verval uitspreekt, wordt ook het recht toegekend de duur ervan te bepalen. Zoals eerder gezien, bedraagt de duur van het verval ten minste acht dagen en ten

⁵² L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", VAV 2016, afl. 3, 4-24.

⁵³ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 26.

⁵⁴ Art. 45, lid 2 Wegverkeerswet.

⁵⁵ Art. 2 koninklijk besluit betreffende het rijbewijs, BS 30 april 1998.

⁵⁶ Art. 45, lid 1 Wegverkeerswet.

hoogste vijf jaar⁵⁷, in uitzonderlijke gevallen kan het rijverbod zelfs definitief worden opgelegd. Indien op grond van de Wegverkeerswet echter verplicht een rijverbod dient te worden opgelegd, bedraagt deze ten minste drie maanden⁵⁸.

Weekendrijverbod

32. Op gemotiveerd verzoek kan de politierechtbank ook een 'weekendrijverbod' opleggen, dit wil zeggen dat het rijverbod enkel wordt opgelegd in weekends en feestdagen⁵⁹. Het rijverbod gaat dan pas in vanaf vrijdagavond 20.00 uur tot zondagavond 20.00 uur voor wat de weekends betreft en voor de feestdagen de dag voor de wettelijke feestdag, 20.00 uur tot 20.00 uur van de wettelijke feestdag zelf.

33. De rechter kan deze gunst niet toekennen indien hij reeds herstelproeven of een alcoholslot oplegde⁶⁰. Deze gunst kan ook enkel uitwerking krijgen wanneer het gaat om een relatief korte periode van verval. Het gaat hier dan ook niet om een recht, maar om een gunst. De rechter kan dus nooit verplicht worden om het weekendrijverbod toe te kennen aan een persoon die een rijverbod moet ondergaan.

34. Deze modaliteit werd ingevoerd om te voldoen aan de mogelijke economische nadelen die een rijverbod met zich meebrengt en dan vooral in het kader van de professionele bezigheden van de delinquent. Wie voor zijn professionele bezigheden namelijk zijn wagen nodig heeft, loopt het risico zijn job te verliezen, wat zware gevolgen met zich meedraagt. Daarnaast kunnen zij ook aan het Openbaar Ministerie een verzoek richten om het rijverbod uit te stellen naar bijvoorbeeld een vakantieperiode, om zo de economische nadelen optimaal te kunnen verhinderen.

35. Interessant hierbij is een arrest⁶¹ van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de mogelijkheid van het opleggen van een rijverbod, beperkt tot de weekdays. De eiser in kwestie was een persoon die zijn auto nodig had in het weekend, aangezien in het weekend zijn beroepsbezigheden plaatsvonden. Hij vond de bepaling die enkel de modaliteit van het weekendrijverbod oplegt, zonder te voorzien in een uitzondering voor personen die werken in het weekend, dan ook discriminatoir. Het Grondwettelijk Hof grijpt terug naar de ratio achter deze regel met name het bevorderen van de verkeersveiligheid: op weekends en feestdagen

⁵⁷ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 30.

⁵⁸ Art. 38, §2 Wegverkeerswet.

⁵⁹ Art. 38, §2bis Wegverkeerswet.

⁶⁰ N. DE NIL, P. TRAEEST, "Actualia wegverkeersrecht: de wet 9 maart 2014 tot wijziging van de wegverkeerswet en de toepassing van Antigoon in het wegverkeersrecht" in BERNAUW K, CHICHOYAN D., DE NIL N., DEGUEL F., DUBUISSON B., LELEU Y.H., SHCMITZ N., TRAEET P., WUYTS T., *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters 2015/Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police 2015*, Brugge, Die Keure, 76.

⁶¹ GwH 2 juni 2016, nr. 88/2016.

is er namelijk een verhoogd risico op verkeersongevallen. Die ratio strookt niet met een rijverbod beperkt tot weekdays wat met zich meebrengt dat deze gunst vooralsnog geen uitbreiding krijgt⁶².

Afdeling 3: Verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel

Onderafdeling 1: Definitie en wettelijke bepalingen

36. De Wegverkeerswet biedt daarnaast de mogelijkheid om het verval van het recht tot sturen op te leggen als beveiligingsmaatregel. Opdat hiervan sprake kan zijn, moet cumulatief aan de volgende voorwaarden voldaan worden:

- Het verval van het recht tot sturen wordt uitgesproken naar aanleiding van een veroordeling of opschorting van straf of internering;
- Er is een overtreding begaan van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval dat aan het persoonlijk toedoen van de dader te wijten is;
- De persoon is geestelijk en/of lichamelijk ongeschikt bevonden om een motorvoertuig te besturen⁶³.

De Wegverkeerswet geeft aldus aan dat er steeds sprake moet zijn van een veroordeling opdat men het verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel kan opleggen of dat hij betrokken moet zijn bij een ongeval dat aan zijn toedoen te wijten is. Wanneer er geen veroordeling of ongeval heeft plaatsgevonden, kan dus in geen geval een verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel worden uitgesproken. Ingevolge de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid⁶⁴ is hier wel verandering in gekomen: de wet biedt deze mogelijkheid nu ook bij opschorting van straf of internering.

37. Het verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel gaat, in tegenstelling tot het verval van het recht tot sturen, in vanaf de uitspraak van de beslissing indien deze op tegenspraak verliep, en vanaf de betekening indien zij bij verstek was gewezen⁶⁵.

⁶² R. VASSEUR, "Onderbroken verval tot sturen blijft beperkt tot weekends en feestdagen", *Juristenkrant* 2016, afl. 331, 16.

⁶³ Art. 42 Wegverkeerswet.

⁶⁴ Wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS*. 15 maart 2018.

⁶⁵ Art. 43 Wegverkeerswet; R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 42.

Onderafdeling 2: Modaliteiten

38. De enige modaliteit die in het kader van het rijverbod als beveiligingsmaatregel kan worden opgelegd, is het feit dat de beveiligingsmaatregel een tijdelijk of een definitief karakter kan vertonen. Het verbod kan dus gelden voor de duur van de ongeschiktheid en kan zelfs definitief zijn. Het verval van het recht tot sturen als beveiligingsmaatregel kan wel enkel definitief worden opgelegd wanneer blijkt dat de ongeschiktheid blijvend is. Er bestaat dus geenszins de mogelijkheid om, zoals bij het verval van het recht tot sturen als straf, een weekendrijverbod op te leggen (wat logisch is, aangezien het hier om een beveiligingsmaatregel gaat en geen straf) of het verval afhankelijk te maken van onderzoeken, noch om de categorieën voertuigen aan te duiden. De rechter heeft hier dus een veel beperktere mogelijkheid om modaliteiten te koppelen aan het rijverbod, dit in tegenstelling tot het rijverbod als straf, waar de rechter diverse modaliteiten kan koppelen aan het rijverbod (zie *supra*).

39. Wel bepaalt de Wegverkeerswet dat de veroordeelde een herziening kan vragen via een aan het Openbaar Ministerie gericht verzoekschrift voor het gerecht dat het verval heeft uitgesproken, weliswaar pas vanaf zes maanden te rekenen vanaf de dag van de uitspraak van het vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan⁶⁶. Het herstel van het recht tot sturen kan hier, in tegenstelling tot het verval van het recht tot sturen als straf, niet afhankelijk worden gemaakt van het slagen in de door de rechter bepaalde onderzoeken.

Afdeling 4: Verstrenging Wegverkeerswet

40. Verkeersveiligheid is een gegeven dat hoog in het vaandel wordt gedragen door zowel beleidsmakers, politici als de wetgever. Wie de actualiteit bijhoudt, zal merken dat verkeersongevallen jammer genoeg geen uitzondering zijn op onze Belgische wegen.

41. Wanneer we een aantal cijfers bekijken, merken we meteen dat België het binnen Europa niet al te best doet. Uit een onderzoek, gepubliceerd in 2003, blijkt dat er zich sinds de jaren zeventig een dalende tendens voordoet wanneer we het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de Europese wegen bekijken. Deze euforie moet echter meteen getemperd worden: het aantal verkeersslachtoffers in Europa blijft veel te hoog. Het aantal Europeanen dat minstens eenmaal in zijn leven gehospitaliseerd wordt naar aanleiding van een verkeersongeval, is maar liefst drieëndertig procent.

⁶⁶ Art. 44 Wegverkeerswet.

Wanneer we België even apart nemen, blijkt dat wanneer we het aantal afgelegde kilometers in acht nemen samen met het aantal verkeersslachtoffers, we in 2003 op de laatste plek eindigen in vergelijking met alle toenmalige Europese landen⁶⁷. Een regionale doelstelling in 2011 om een halvering van het aantal verkeersdoden in België te bekomen ten opzichte van de periode 1998-1999-2000 werd ook niet gehaald, niettemin was er wel een positieve daling voor wat betreft het aantal verkeersdoden⁶⁸. Vanuit deze verontrustende vaststelling is het dan ook logisch dat een globale doelstelling opgesteld wordt om tegen 2020 het aantal dodelijke slachtoffers op Belgische wegen te halveren⁶⁹.

Uit een onderzoek van Statbel blijkt dat het aantal dodelijke slachtoffers wel degelijk fors is gedaald de laatste jaren. Waar er in 2005 nog sprake was van 1.131 dodelijke slachtoffers in het verkeer, zien we dat in 2017 nog 'slechts' sprake is van 615 verkeersslachtoffers⁷⁰. Toch zal het volgens het verkeersinstituut VIAS moeilijk worden de doelstelling van maximaal 420 verkeersdoden in het verkeer tegen 2020 te behalen⁷¹.

42. Ook de wetgever beseft maar al te goed dat België nog steeds achterop bengelt in vergelijking met veel andere Europese landen voor wat betreft verkeersveiligheid. Het verval van het recht tot sturen is dan ook al meermaals gewijzigd, wat steeds een verstrenging, en dus geenszins een versoepeling van de wet met zich meebracht, mede in het doel van het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers. De laatste jaren is de Wegverkeerswet dan ook meerdere keren gewijzigd. Regelmatig wordt het verval van het recht tot sturen daarbij onder handen genomen.

Onderafdeling 1: Wet 21 april 2007

43. In 2007⁷² beslist de wetgever om jonge bestuurders strenger te straffen voor bepaalde verkeersinbreuken. De verstrenging bestaat erin dat de bestuurder die sedert minder dan twee jaar zijn rijbewijs heeft en een overtreding van de Wegverkeerswet begaat dat tot een verval van het recht tot sturen kan leiden, veroordeeld wordt tot een verval van het recht tot sturen

⁶⁷ Steunpunt verkeersveiligheid, *naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen. Een rechtseconomische en beleidsmatige analyse van de lessen uit de veiligste landen*, <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/RA-2003-11.pdf>.

⁶⁸ Steunpunt Verkeersveiligheid en Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, *Jaarrapport verkeersveiligheid 2011: analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2011*, https://uhdspace.uhasselt.be/dspace/bitstream/1942/15896/1/jaarrapport_verkeersveiligheid_LR.pdf.

⁶⁹ Memorie van toelichting bij het wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl. St. Kamer 2017-18*, nr. 2868/1, 5.

⁷⁰ Statbel, *615 doden op Belgische wegen in 2017*, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>.

⁷¹ Knack, *Aantal verkeersdoden daalt, maar te traag*, <https://www.knack.be/nieuws/belgie/aantal-verkeersdoden-daalt-maar-te-traag/article-normal-972973.html>.

⁷² Wet van 21 april 2007 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer, *BS 26 juli 2007*.

en het afleggen van een theoretisch of praktisch examen. Dit kadert binnen het belang van de bestuurder en het algemeen belang. Uitzonderingen hierop zijn de verkeersongevallen waarbij slechts lichtgewonden vielen en de overtredingen van de tweede graad⁷³.

44. De wetgever is van oordeel dat attitude en gedrag, in tegenstelling tot kennis en vaardigheid, niet te testen vallen op een rijexamen. Het is daarom de periode vlak na het verkrijgen van het rijbewijs die moet uitwijzen of de bestuurder een veilige rijstijl hanteert⁷⁴. Wie als jonge bestuurder de Wegverkeerswet binnen een korte periode na het behalen van het rijbewijs overtreedt, en deze overtreding kan gepaard gaan met een rijverbod, heeft dus bewezen dat hij deze veilige rijstijl nog niet heeft ontwikkeld en dient dus verplicht zijn rijbewijs terug in te leveren voor een periode beslist door de rechter, aldus de redenering van de wetgever.

Onderafdeling 2: Wet 9 maart 2014

45. Ingevolge de wet van 9 maart 2014⁷⁵ wordt voorzien in een speciaal herhalingsregime voor recidivisten, dit in het kader van een strengere bestraffing van verkeersdelinquenten. De wetgever wil hiermee het aantal verkeersdoden gevoelig doen dalen. Wie zich in staat van herhaling bevindt voor een combinatie van een aantal zware misdrijven (zoals vluchtmisdrijf, rijden onder invloed, rijden zonder rijbewijs, ...), mag zich vanaf 1 januari 2015 verwachten aan een rijverbod, dat de wetgever vanaf dan verplicht moet opleggen. Wie één van deze inbreuken pleegt binnen de drie jaar krijgt een rijverbod van minstens drie maanden, wie twee inbreuken begaat krijgt een rijverbod van minstens zes maanden en wie drie inbreuken binnen de drie jaar begaat, mag zich verwachten aan een rijverbod van minstens negen maanden⁷⁶.

Daarnaast is de rechter hierbij ook verplicht het terugkrijgen van het rijbewijs afhankelijk te maken van het slagen in het praktisch en theoretisch rijexamen en de psychologische en medische proeven.

46. De wet van 9 maart 2014 voorziet daarnaast ook in de verlaging van het strafbare alcoholgehalte voor professionele bestuurders, een ruimere mogelijkheid tot herroeping van uitstel en opschorting, ruimere bevoegdheden voor de officier van gerechtelijke politie,

⁷³ C. DE ROY, "Over de verzwarende van de straf voor de beginnende bestuurder", VAV 2013, afl.4, 42-44.

⁷⁴ Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *Parl. St.* Kamer 2006-07, nr. 2836/001, 3.

⁷⁵ Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 30 april.

⁷⁶ Art. 38, §6 Wegverkeerswet.

47. Daarnaast zijn er de voorbije jaren nog talrijke andere wijzigingen doorgevoerd⁷⁷ in de Wegverkeerswet: zowel in 2003⁷⁸, in 2012⁷⁹ (waarbij strengere straffen worden opgelegd voor personen die het rijbewijs niet inleveren en personen die herhaaldelijk blijven rijden ondanks een opgelegd rijverbod⁸⁰) als in 2013⁸¹ werden wetten aangenomen die strekten tot wijziging van het wegverkeersrecht. De Wegverkeerswet fluctueert dus constant.

⁷⁷ C. DE ROY, "Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014", *RW* 2014-15, nr. 1, 3.

⁷⁸ Wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

⁷⁹ Wet van 22 april 2012 betreffende de invoering van het bevel tot betalen na inbreuken op de wetgeving inzake het Wegverkeer, *BS* 25 juni 2012; Wet van 18 juli 2012 tot wijziging van de wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer betreffende de inlevering van het rijbewijs bij het verval van het recht op sturen, *BS* 12 februari 2013; Wet van 18 juli 2012 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft het rijden spijs verval van het recht tot sturen, *BS* 12 februari 2013.

⁸⁰ X., "Rijverbod", *NJW* 2013, afl. 277, 158.

⁸¹ Wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten, *BS* 28 juni 2013; Wet van 15 juli 2013 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft de termijn bij een vervangend verval van het recht tot sturen, *BS* 31 januari 2014.

Hoofdstuk II: Wetsvoorstellen

48. Het idee om het rijverbod in te voeren als autonome straf, is niet nieuw. In de afgelopen jaren zijn er verschillende wetsvoorstellen ingediend die trachtten het rijverbod een plaats te geven in artikel 7 Sw. en het zo als hoofdstraf te introduceren binnen het Strafwetboek. Daarnaast is het voorstel om een nieuw artikel 526*bis* in het Strafwetboek in te voeren ook noemenswaardig, omdat men het beschadigen van automatisch werkende toestellen strafbaar wil stellen met een rijverbod. Het rijverbod zou hierdoor een gepaste straf zijn voor een overtreding begaan op de strafwet. De link met het wegverkeer wordt hierbij uiteraard niet volledig losgekoppeld. Dit ligt in de lijn met de visie van de commissie tot hervorming van het strafwetboek, die ervoor opteert enige band met het verkeer te behouden (zie *infra*). Volledigheidshalve wordt ook vermeld dat men daarnaast getracht heeft het verval van het recht tot sturen toe te voegen aan artikel 31 e.v. Sw.. Allen kenden geenszins succes.

Afdeling 1: Wetsvoorstel uitbreiding artikel 31 Sw.

49. In 1997 wordt een wetsvoorstel⁸² ingediend dat ertoe strekte het besturen van een motorvoertuig toe te voegen aan de lijst van artikel 31 en volgende Strafwetboek. De opsteller van dit voorstel is namelijk van oordeel dat het recht om een auto te besturen een voorrecht is dat kan worden ontnomen aan zware delinquenten. De auto dient ook vaak als werkinstrument voor wat betreft de moderne crimineel⁸³. Aldus moet de wetgever het recht op het besturen van een motorvoertuig invoeren in de lijst van burgerlijke en politieke rechten waarvan iemand kan/moet worden ontzet. Dit wetsvoorstel is echter geen wet geworden. Ook in 2011 betracht men dit opnieuw te bekomen, alweer zonder succes⁸⁴.

Afdeling 2: Wetsvoorstel nieuw artikel 526*bis* Sw.

50. In 2004 wordt een voorstel ingediend om een nieuw artikel 526*bis* Sw. in te voeren dat het beschadigen, vernietigen of onbruikbaar maken van automatisch werkende toestellen en

⁸² Wetsvoorstel houdende invoering van de straf van de ontzetting van het recht om een motorvoertuig, een vaartuig of een vliegtuig te besturen, *Parl. St. Kamer* 1996-97, nr. 957/1.

⁸³ Wetsvoorstel houdende invoering van de straf van de ontzetting van het recht om een motorvoertuig, een vaartuig of een vliegtuig te besturen, *Parl. St. Kamer* 1996-97, nr. 957/1, 1.

⁸⁴ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 1827/001, 5.

verkeerstekens strafbaar moet stellen⁸⁵. Hieraan zou men als straf een verval van het recht tot sturen verbinden. In feite is dit een inbreuk dat geen overtreding is van de Wegverkeerswet maar wel van de Strafwet (te denken valt bijvoorbeeld aan brandstichting van andermans roerende goederen⁸⁶), maar die toch enigszins een link vertoont met het verkeer op zich. Het was zinloos om bepalingen hieromtrent op te nemen in de verkeerswet aangezien het vaak gaat om wanbedrijven en misdrijven die enkel voor de correctionele rechter kunnen worden voorgedragen, waarbij de correctionele rechter enkel als beroepsinstantie verkeersmisdrijven kan behandelen⁸⁷. Men koppelt het dus niet volledig los van het verkeerscontentieux daar het geen overtreding van de Wegverkeerswet met zich meebrengt, maar er wel een duidelijke link met het verkeer bestaat. Het idee bestaat dus wel degelijk, maar is voorlopig nog niet ten uitvoer gelegd.

Afdeling 3: Wetsvoorstellen tot invoeren verval van het recht tot sturen binnen het Strafwetboek

51. Reeds in de jaren negentig⁸⁸ wordt een eerste wetsvoorstel ingediend dat het idee om een rijverbod in te voeren als hoofdstraf (en bijkomende straf) vooropstelt. Ook in 2008⁸⁹ en 2011⁹⁰ worden wetsvoorstellen ingediend om het verval van het recht tot sturen te kunnen hanteren zowel als bijkomende straf als hoofdstraf voor overtredingen begaan op de strafwet. Zij zou dan, net zoals de geldboete, over een dubbel karakter beschikken.

Onderafdeling 1: Toepassingsgebied

52. Volgens de opstellers van het wetsvoorstel moeten alle wanbedrijven⁹¹ in aanmerking komen om als straf een verval van het recht tot sturen opgelegd te krijgen. Enige link met het wegverkeer wordt hier niet vereist. Misdaden worden hier niet beoogd.

⁸⁵ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op de bestraffing van de vernietiging, de beschadiging of het onbruikbaar maken van verkeerstekens of onbemande automatisch werkende toestellen, *Parl. St. Kamer*, 2003-04, nr. 0703/001, 1.

⁸⁶ Art. 512 Sw.

⁸⁷ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op de bestraffing van de vernietiging, de beschadiging of het onbruikbaar maken van verkeerstekens of onbemande automatisch werkende toestellen, *Parl. St. Kamer*, 2003-04, nr. 0703/001, 6.

⁸⁸ Wetsvoorstel van 31 januari 1994 houdende herinvoering van art. 35 in het Strafwetboek, inzake de ontzetting uit het recht tot besturen van een motorvoertuig, *Parl. St. Senaat* 1993-94, nr. 971/1.

⁸⁹ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl. St. Kamer* 2008-09, nr. 1489/001.

⁹⁰ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl. St. Kamer* 2011-12, nr. 1827/001.

⁹¹ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl. St. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 5.

Onderafdeling 2: Duur

53. De duurtijd van het verval van het recht tot sturen als hoofdstraf kent een plafondstraf van maximaal vijf jaar en zou voor minstens acht dagen dienen te worden opgelegd⁹², waarmee bedoeld wordt op de correctionele gevangenisstraf. Het gaat dus enkel om wanbedrijven die in aanmerking komen voor het opleggen van een verval van het recht tot sturen. Men gaat aldus uit van de straf *in abstracto*, zoals ze door de wet is omschreven. Alle (gecorrectionaliseerde) misdaden worden zo uitgesloten. Men acht het namelijk geen gepaste hoofdstraf voor zeer zware overtredingen van de strafwet⁹³.

Onderafdeling 3: Procedure

54. Procedureel gezien kan het rijverbod ambtshalve worden gelast door het Openbaar Ministerie of kan het gevraagd worden door de beklaagde zelf⁹⁴. De rechter zal hierna moeten oordelen over de opportuniteit van deze straf. Wanneer een rijverbod wordt opgelegd maar niet wordt nageleefd, blijven de in de Wegverkeerswet voorziene vervangende straffen (de vervangende gevangenisstraf, geldboete of immobilisering van het voertuig) van toepassing.

Onderafdeling 4: Ratio legis

55. Grote drijfveer om het rijverbod te introduceren binnen het strafwetboek vormt de overbevolking van de gevangenis, wat geen ongekend probleem is (zie *infra*). Dit brengt met zich mee dat korte gevangenisstraffen zelden tot nooit worden uitgevoerd. Het gaat zelfs zo ver, dat celstraffen tot zes maanden niet worden uitgesproken en straffen tot drie jaar automatisch worden herleid naar een derde van de oorspronkelijk opgelegde straf. Dit brengt een groot gevoel van straffeloosheid teweeg bij een groot deel van de bevolking volgens de indieners van het wetsvoorstel. Ze worden dus wel door de rechter opgelegd, maar niet uitgevoerd.

56. Het is ook zo dat het rijverbod niet enkel een geschikt alternatief vormt voor de gevangenisstraf, ook voor de geldboete is dit een uitstekend alternatief indien men te maken heeft met economisch welgestelde delinquenten die niet wakker liggen van het betalen van een geldsom. Als dit alternatief niet bestaat, worden zij niet voldoende gestraft.

⁹² Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 6.

⁹³ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 5.

⁹⁴ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 8.

57. Daarnaast is de gevangenisstraf nefast voor de resocialisatie van de persoon in kwestie. Ze verliezen hun job en hebben het daarna bovendien een pak moeilijker opnieuw een werkgever te vinden die willend is hen aan te nemen. Hierdoor zal men verder marginaliseren.

58. Verder wordt nog verwezen naar de slogan “mijn auto, mijn vrijheid” om aan te tonen dat het hier wel degelijk om een straf gaat. Het bezitten van een auto wordt in onze hedendaagse maatschappij als enorm belangrijk beschouwd.

59. Het verval van het recht tot sturen kan daarnaast ook dienen als alternatief voor de werkstraf, die in 2002 autonoom werd⁹⁵.

60. Tot slot wordt nog rechtsvergelijkend verwezen naar de Franse *Nouveau Code pénal*, waar de mogelijkheid van het opleggen van een rijverbod als autonome straf reeds bestaat bij bepaalde correctionele veroordelingen, en het Duitse *Fahrverbot*⁹⁶.

61. Concreet zou artikel 7 Sw. aangevuld worden met een nieuw lid volgens dewelke in correctionele zaken de ontzetting van het recht op besturen van een motorvoertuig kan worden opgelegd door de rechter. Daarnaast wordt boek I, hoofdstuk II aangevuld met een nieuwe afdeling *Vter.* de ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig⁹⁷. Dit laatste is niet meer mogelijk omdat de werkstraf deze afdeling heeft ingenomen door zijn intrede als hoofdstraf binnen het strafwetboek in 2002.

Onderafdeling 5: Kritiek

62. Enige vorm van kritiek is hier toch op zijn plaats. Uit de wetsvoorstellen kan worden afgeleid dat het invoeren van een rijverbod als hoofdstraf eerder moet dienen als geschikt alternatief voor de gevangenisstraf, dan dat de indieners van het voorstel beogen een nieuwe passende straf voor correctionele misdrijven in te voeren. Het rijverbod dient hier eerder als praktische oplossing voor de talrijke nadelen die de gevangenisstraf met zich meedraagt⁹⁸. Men kan stellen dat er vooral gezocht is naar argumenten die duidelijk de problematiek van de gevangenisstraf met zich meedragen om zo het invoeren van het verval van het recht tot sturen als hoofdstraf te kunnen verantwoorden. Het vertrekken vanuit de problematiek van een andere straf, om een nieuwe hoofdstraf te rechtvaardigen, is een slechte basis voor het invoeren van een wetsartikel wanneer deze niet bijkomend grondig gemotiveerd wordt door argumenten die deze nieuwe hoofdstraf tot passende straf maken voor correctionele

⁹⁵ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 3.

⁹⁶ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 4.

⁹⁷ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 8.

⁹⁸ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 49.

misdrijven. Dit wil niet zeggen dat het rijverbod geen goed alternatief kan vormen voor correctionele misdrijven, maar wel dat de indieners van het voorstel meer de focus hadden moeten leggen op de voordelen die deze straf met zich kan meebrengen in het kader van overtredingen op het strafwetboek.

Hoofdstuk III: Hervorming strafrecht

Afdeling 1: Algemeen

63. Om tot een vervanging van ons meer dan 150 jaar oude Strafwetboek te komen, dat dateert van 1867, richtte minister van justitie Koen Geens in 2015 een commissie op tot hervorming van het strafrecht en het strafprocesrecht⁹⁹. Zij zijn belast met de taak om een voorstel te doen tot hervorming van het Strafwetboek. Het strafwetboek is namelijk niet meer aangepast aan de noden van onze hedendaagse maatschappij en bovendien leest het negentiende-eeuws taalgebruik zeer moeilijk, waardoor het voor veel mensen moeilijk hanteerbaar is¹⁰⁰.

64. Dit voorontwerp wordt goedgekeurd op 20 januari 2017 door de ministerraad en vervolgens voorgelegd ter advies aan de Raad van State. Op 27 maart 2017 volgt een advies van deze instantie en wordt het ontwerp overgezonden aan de Hoge Raad voor de Justitie. Zij keurden het ontwerp van boek I op 21 juni 2017 goed¹⁰¹. Ook Boek II werd ondertussen goedgekeurd, dat complementair is aan Boek I. Ondertussen is het wetsvoorstel tot een nieuw strafwetboek ingediend in het parlement¹⁰². De volgende legislatuur zal echter moeten uitmaken of dit wetsvoorstel wordt gestemd tot wet.

Afdeling 2: Visie van de minister van justitie Koen Geens

65. Onze huidige minister van Justitie, Koen Geens, is goed op weg om een van de meest besproken ministers van Justitie van de laatste decennia te worden. Reeds verschillende wetboeken en wetten werden onder leiding van onze minister van justitie al flink gewijzigd.

66. In zijn uiteenzetting betreffende de sprong die hij beschouwt als laatste stap om het strafrecht grondig te hervormen¹⁰³, geeft de minister aan dat naast de vrijheidsstraf, twee nieuwe vormen van bestraffing moeten worden ingevoerd. Hij wil hierbij betrachten dat de vrijheidsstraf enkel nog als *ultimum remedium* wordt opgelegd, gelet op de nadelige gevolgen

⁹⁹ M.B. van 30 oktober 2015 houdende oprichting van de Commissies tot hervorming van het strafrecht en van het strafprocesrecht, B.S. 29 december 2015; D. VANDERMEERSCH, J. ROZIE, J. DE HERDT, M. DEBAUCHE, M. TAEYMANS, "La proposition d'avant-projet de nouveau Livre Ier du Code pénal", *Journal des tribunaux* 2017, 129.

¹⁰⁰ K. HENDRICKX, "Nieuw Strafwetboek in duidelijk Nederlands?", *TVW* 2019/1, 25.

¹⁰¹ Hoge Raad voor de justitie, *Advies over het voorontwerp van Strafwetboek – Boek I*, 2017.

¹⁰² Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001.

¹⁰³ K. GEENS, Beleidsnota, *De sprong naar het recht van morgen. Hercodificatie van de basiswetgeving*, 2016, <https://www.koengeens.be/policy/hercodificatie>.

die deze straf met zich meebrengt (zie *infra*). Bijgevolg moet volgens Geens het straffenarsenaal worden uitgebreid waarbij nieuwe autonome sancties een evenwicht moeten brengen in de strafrechtelijke sanctionering. Hierbij denkt de minister aan een uitgebreidere mogelijkheid om een verval van het recht tot sturen op te leggen¹⁰⁴.

67. De minister van Justitie geeft daarbij een concreet voorbeeld. Stel dat u een diefstal pleegt, dan hangen er u als delinquent enkele jaren gevangenisstraf boven het hoofd. Rekening houdende met onder andere de persoonlijkheid van de dader, diens levenssituatie, de mate van het leed aan de maatschappij, spijt en bereidheid tot herstel van het materiële en morele leed, ... kan de rechter oordelen dat een gevangenisstraf in concreto niet de beste straf is. Een werkstraf, een behandeling of begeleiding of dergelijke kunnen dan door de rechter als alternatief voor de gevangenisstraf worden opgelegd. Maar heeft de delinquent bijvoorbeeld een voertuig gebruikt om de goederen te stelen en ze vervolgens te vervoeren, dan zou de rechter de mogelijkheid moeten krijgen om hem een verval van het recht tot sturen op te leggen¹⁰⁵.

68. Het idee om een rijverbod te introduceren in het Strafwetboek als autonome straf wordt dus duidelijk aangehaald door de minister. Daarnaast knipt hij de band die er is met de straf en het wegverkeer in zijn concreet voorbeeld wel niet volledig door, daar er sprake is van een diefstal waarbij gebruik wordt gemaakt van een auto. Er bestaat in dit voorbeeld dus nog een zekere band tussen het misdrijf van het rijverbod en de straf, namelijk diefstal met gebruik van een voertuig. De visie van de minister op hoe een straf eruit dient te zien neigt dus te gaan naar de idee van de spiegelstraf, dat wil zeggen dat er een zekere link moet zijn tussen de straf en de overtreding van de wet (zie *infra*).

69. De minister stelt dat sommige correctionele inbreuken inderdaad geen verkeersmisdrijven zijn in de strikte zin, maar dat ze wel in verband kunnen worden gebracht met verkeerszaken. Een voorbeeld hiervan is de diefstal of gebruiksdiefstal van voertuigen¹⁰⁶, zoals de minister reeds aangaf. Een rijverbod in deze context (en dus buiten het verkeerscontentieux om) klinkt niet zo vreemd, aangezien er toch een zekere link is met verkeerszaken.

70. Hieruit kan dus worden afgeleid dat de minister geenszins de bedoeling heeft de mogelijkheid te scheppen het rijverbod op te leggen voor overtredingen die op zich geen enkele link vertonen met het verkeer. Een veralgemening van het rijverbod in het Strafwetboek voor alle misdrijven wordt dus geenszins beoogd door de minister.

¹⁰⁴ K. GEENS, Beleidsnota, *De sprong naar het recht van morgen. Hercodificatie van de basiswetgeving*, 2016, 13, <https://www.koengeens.be/policy/hercodificatie>.

¹⁰⁵ K. GEENS, Beleidsnota, *De sprong naar het recht van morgen. Hercodificatie van de basiswetgeving*, 2016, 15, <https://www.koengeens.be/policy/hercodificatie>.

¹⁰⁶ Art. 461 Sw.

Afdeling 3: Visie van de commissie ter hervorming van het strafrecht

71. Op 8 november 2017 wordt in de kamer de problematiek van het invoeren van het rijverbod als hoofdstraf besproken¹⁰⁷. Mevrouw Lahaye-Battheu geeft te kennen dat op dat moment enkel de mogelijkheid bestaat het rijverbod op te leggen voor overtredingen begaan op de Wegverkeerswet. Volgens haar zou het nochtans een zinvolle straf kunnen zijn in andere zaken die niets met verkeerszaken te maken hebben. Het zou voor de correctionele rechters dan mogelijk zijn om een rijverbod uit te spreken in bijvoorbeeld drugszaken.

72. Mevrouw Lahaye-Battheu herinnert de minister eraan dat dit een van de pistes was die hij bewandelde in zijn aankondiging met betrekking tot de grote hervorming van het strafrecht, of 'de sprong' zoals de minister het zelf noemt. Zij vraagt zich dan ook af of deze piste is aangehouden in de besprekingen die plaatsvinden in de expertgroepen die bezig zijn met de voorbereiding van een nieuw Strafwetboek¹⁰⁸.

73. De minister geeft hierop te kennen dat vanuit een gediversifieerde en adequate strafrechtelijke reactie een aantal nieuwe bijkomende straffen worden toegevoegd aan het ontwerp van boek I van het Strafwetboek. Binnen de commissie ter hervorming van het Strafrecht hanteren de experts het principe van de spiegelstraf. Dit houdt in dat het misdrijf een zekere band moet hebben met de straf, het moet er een weerspiegeling van zijn. Men komt tot een voorstel om een algemeen verval van het recht tot sturen op te leggen, maar enkel wanneer het motorrijtuig gediend heeft of bestemd was tot het plegen van het misdrijf of het verzekeren van de vlucht nadat het misdrijf reeds gepleegd was¹⁰⁹. Zo kan zij een accurate, nieuwe, bijkomende straf vormen.

74. De banden met de Wegverkeerswet worden zo wel doorgeknipt, maar het moet nog steeds gaan om een misdrijf dat in zekere zin wel een band heeft met een voertuig. Vandaag de dag kan onder meer aan volgende strafbare gedragingen gedacht worden: ontvoering van minderjarigen, mensenhandel, handel in verdovende middelen, gewapenderhand gepleegde diefstallen, ... Bovendien spreekt men hier enkel over het rijverbod als bijkomende straf, en hebben de experts dus geenszins de bedoeling het rijverbod als autonome straf in te voeren. De visie van de commissie is dus minder verregaand dan wat de minister initieel beoogde. Volgens hem kan het rijverbod een nieuwe autonome sanctie vormen. Wel beogen beide (zowel de commissie als de minister) een link met het verkeer aldus te behouden.

¹⁰⁷ *Hand.* Commissie voor Justitie, 2017-18, 8 november 2017, 14.

¹⁰⁸ *Vr. en Antw.* Kamer 2017-18, 8 november 2017 (Vr. nr. 21411 S. LAHAYE-BATTHEU).

¹⁰⁹ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St.* Kamer, nr. 3651/001, 189.

Afdeling 4: Ontwerp Boek I Strafwetboek

75. Verandert het ontwerp van boek I nu iets aan het verval van het recht tot sturen? Wanneer we het ontwerp doornemen merken we dat, in het streven naar een gediversifieerde en adequate strafrechtelijke reactie, het voorontwerp twee nieuwe bijkomende straffen toevoegt¹¹⁰. Het verval van het recht tot sturen zou een van deze twee nieuwe bijkomende straffen worden binnen het Strafwetboek en zo losgetrokken worden van het verkeerscontentieux. Nieuw artikel 35 Sw., dat in het ontwerp de bijkomende straffen voor natuurlijke personen opsomt, zal nu dus het rijverbod hanteren in het Strafwetboek¹¹¹. Het gaat hier wel om bijkomende straffen toepasselijk op de misdaden en wanbedrijven. Er wordt dus niet geopteerd om het rijverbod als autonome straf in te voeren. Ondertussen is het wetsvoorstel¹¹² ingediend binnen het parlement. De volgende legislatuur zal uitwijzen of het rijverbod effectief zijn plaats krijgt in de lijst van bijkomende straffen binnen het Wetboek van Strafr.

¹¹⁰ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 115.

¹¹¹ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Brugge, Die Keure, 2017, 115.

¹¹² Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001.

Hoofdstuk IV: Huidig straffenarsenaal

76. Het rijverbod is tot op heden een bijkomende straf, en geen hoofdstraf. Het onderscheid tussen hoofdstraffen en bijkomende straffen valt af te leiden uit het strafwetboek¹¹³. Artikel 7 Sw. somt de hoofdstraffen en bijkomende straffen voor natuurlijke personen op. De hoofdstraffen voor rechtspersonen zijn opgesomd in artikel 7*bis* Strafwet. Het verval van het recht tot sturen kan nooit worden opgelegd aan een rechtspersoon¹¹⁴, bijgevolg is het uitgesloten dat zij ooit plaats neemt in de lijst van hoofdstraffen van artikel 7*bis* Sw. Dit is hier dan ook geheel irrelevant en zal aldus niet besproken worden

77. Voor 2002 (en na 1996¹¹⁵) kende het strafrecht slechts twee hoofdstraffen, het ging met name om de vrijheidsberovende straffen en de geldboete. In 2002 wordt de werkstraf aan deze lijst toegevoegd¹¹⁶ en in 2014 volgen de probatiestraf en het elektronisch toezicht¹¹⁷, die wel pas in 2016 in werking zouden treden. Deze laatste twee vormen een alternatief voor de gevangenisstraf in correctionele zaken en politiezaken. In de periode van 2002 tot 2014 is het aantal hoofdstraffen voor natuurlijke personen dus meer dan verdubbeld. Vandaag bestaan er aldus vijf hoofdstraffen: de vrijheidsberovende straffen, de geldboete, de werkstraf, het elektronisch toezicht en de probatie¹¹⁸.

78. Wat de bijkomende straffen betreft, somt artikel 7 Sw. de volgende straffen op: de ontzetting uit bepaalde politieke en burgerlijke rechten en de terbeschikkingstelling van de strafuitvoeringsrechtbank voor wat betreft correctionele en zaken en criminele zaken en de geldboete en de bijzondere verbeurdverklaring voor wat betreft criminele zaken, correctionele zaken en politiezaken. Deze opsomming is geenszins limitatief daar er zowel in bijzondere strafwetgeving als in boek I en II van de Strafwet voorzien wordt in andere bijkomende straffen, zo vermeldt het artikel niets over de bekendmaking, de afzetting, het beroepsverbod, de exploitatiesluiting¹¹⁹, ...

¹¹³ Art. 7 Sw.

¹¹⁴ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 53.

¹¹⁵ In 1996 wordt de doodstraf afgeschaft in België; Wet 10 juli 1996 tot afschaffing van de doodstraf en tot wijziging van de criminele straffen, *BS* 1 augustus 1996.

¹¹⁶ Wet van 17 april 2002 tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken, *BS*, 7 mei 2002.

¹¹⁷ Wet van 7 februari 2014 tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *BS* 28 februari 2014; Wet 10 april 2014 tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek en tot wijziging van het Wetboek van strafvordering en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 19 april 2014.

¹¹⁸ Art. 7 Sw.

¹¹⁹ M. DE BUSSCHER, J. MEESE, D. VAN DER KELEN, J. VERBIST, *Duiding strafrecht*, Brussel, Larcier, 2015, 13.

79. Volledigheidshalve moet nog worden vermeld dat de geldboete kan worden opgelegd als hoofdstraf en als bijkomende straf. Het is de enige straf die dit dubbel karakter bevat. In criminele zaken vormt zij telkens een bijkomende straf waar zij bij wanbedrijven en overtredingen wel een autonome straf kan vormen¹²⁰. Wel moet worden opgemerkt dat de rechter geen geldboete als bijkomende straf kan opleggen wanneer reeds een geldboete als hoofdstraf werd opgelegd.

¹²⁰ A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2008, 144.

Hoofdstuk V: De uitzonderingen

80. Hoewel het rijverbod dus nog niet als autonome of bijkomende straf is ingeschreven in het Strafwetboek, bestonden er tot voor kort verschillende mogelijkheden waarbij het verval van het recht tot sturen uitzonderlijk wel als straf binnen het strafwetboek kan worden opgelegd of als hoofdstraf binnen het wegverkeersrecht. Een aantal beperkte uitzonderingen hierop zijn het misdrijf familieverlating¹²¹, dat sinds 2014 als bijkomende sanctie een rijverbod kent, en enkele artikels in de Wegverkeerswet waarbij het verval van het recht tot sturen uitzonderlijk wel als hoofdstraf kan worden opgelegd¹²². Daarnaast bestaat ook een mogelijkheid in de Wet Openbare Dronkenschap om een verval van het recht tot sturen op te leggen, waarbij er dus een mogelijkheid is geboden het verval op te leggen los van de wegverkeerswet. Het gaat hier dus enerzijds over de intrede van het verval in het strafwetboek en anderzijds over het rijverbod als hoofdstraf binnen het wegverkeerrecht.

Afdeling 1: Misdrijf familieverlating

Onderafdeling 1: Toepassingsvoorwaarden misdrijf familieverlating

81. Het misdrijf familieverlating vindt sinds 2014 zijn wettelijke grondslag in artikel 391 *bis* Sw. Het opleggen van een rijverbod in het kader van familieverlating beoogt het opleggen van een rijverbod als bijkomende straf, en dus niet als hoofdstraf. Daarnaast is de straf ook steeds facultatief en kan de correctionele rechtbank dus geenszins gedwongen worden het verval uit te spreken naast de gevangenisstraf of geldboete wanneer iemand zich schuldig maakt aan het misdrijf¹²³.

82. Om onder de toepassing van dit wetsartikel te vallen, moet er cumulatief voldaan zijn aan vier constitutieve bestanddelen¹²⁴:

- er bestaat een wettelijk beschermde onderhoudsplicht;
- er is sprake van een definitieve rechterlijke beslissing;
- de persoon in kwestie is reeds twee maanden in verzuim zijn onderhoudsgelden te betalen;

¹²¹ Wet van 12 mei 2014 houdende wijziging van de wet van 21 februari 2013 tot oprichting van een dienst voor alimentatievorderingen bij de FOD Financiën en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op een effectieve invordering van onderhoudsschulden, *BS* 30 mei 2014.

¹²² Oud artikel 49/1 Wegverkeerswet en artikel 37/1, §1 Wegverkeerswet.

¹²³ B. DE SMET, "Geen onderhoudsgeld betalen, rijbewijs inleveren", *RW* 2014-15, afl. 10, 397.

¹²⁴ B. DE SMET, "Familieverlating" in X., *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, 2016, 1-83.

- er moet sprake zijn van een algemeen opzet.

Onderafdeling 2: Ratio legis

83. Opvallend is toch wel het feit dat vanaf 2014 het verval van het recht tot sturen hier wordt opgelegd met betrekking tot een misdrijf dat geen enkele link vertoont met het verkeerscontentieux. Waar het rijverbod *in se* nog niet losgekoppeld is van verkeerszaken, biedt de wetgever de correctionele rechter hier wel de mogelijkheid het rijverbod op te leggen als bijkomende straf in deze specifieke situatie. De vraag is dan ook waarom bij deze straf wel geopteerd werd een rijverbod als autonome straf in te voeren, dat duidelijk breekt met de idee van de spiegelstraf.

84. Wanneer we kijken naar de redenen die de wetgever aanhaalt om hier een uitzondering te voorzien en het rijverbod wel mogelijk te maken voor niet-verkeersgerelateerde misdrijven, zien we dat de opstellers van het wetsvoorstel van oordeel waren dat dit een efficiënt middel is om tegemoet te komen aan de problematiek van de korte gevangenisstraffen, aangezien deze zelden tot nooit worden uitgevoerd¹²⁵. Dit is echter een motivatie die niet specifiek gericht is op het rijverbod, daar de probatie en de werkstraf ook zijn opgericht, mede om tegemoet te komen aan deze problematiek. Ook worden gevangenisstraffen wegens familieverlating bijna nooit uitgesproken, en wanneer dit toch gebeurt worden ze zelden uitgevoerd¹²⁶. Bijgevolg dringt een uitbreiding van het straffenarsenaal zich op¹²⁷.

85. Daarnaast moet het rijverbod dienen als extra drukingsmiddel¹²⁸ om personen ertoe aan te zetten de alimentatie wel degelijk te betalen. Men wil hiermee namelijk tegemoetkomen aan de problematiek van armoede die zich vaak bij echtscheidingen voordoet.

86. Verder wordt ook nog een rechtsvergelijkend element gehanteerd: in de Verenigde Staten is het ook mogelijk een rijverbod op te leggen bij familieverlating en daar bleek het een efficiënt middel te zijn¹²⁹.

Onderafdeling 3: Kritiek vanuit de rechtsleer

87. Nu kan wel de vraag gesteld worden waarom het rijverbod dan nog niet is opgenomen in artikel 7 Sw. Er zijn namelijk talrijke andere wanbedrijven die ook, net zoals de familieverlating, slechts aanleiding geven tot een geldboete of een korte gevangenisstraf. Hier zou dan ook de

¹²⁵ B. DE SMET, "Geen onderhoudsgeld betalen, rijbewijs inleveren", *RW* 2014-15, afl. 10, 397;

¹²⁶ *Hand. Senaat*, 5-2476/1, 23.

¹²⁷ B. DE SMET, "Geen onderhoudsgeld betalen, rijbewijs inleveren", *RW* 2014-15, afl. 10, 397.

¹²⁸ *Hand. Senaat* 2013-14, 6 februari 2014, nr. 5-2476/1, 24.

¹²⁹ *Hand. Senaat* 2013-14, 6 februari 2014, nr. 5-2476/1, 24.

redenering kunnen worden doorgetrokken dat ook deze straffen onvoldoende afschrikwekkend zijn¹³⁰.

88. De orde van Vlaamse Balies is niet positief over het invoeren van een rijverbod voor het misdrijf familieverlating. Zij is van mening dat dit niet redelijk verantwoord is. Volgens hen is het feit dat familieverlating strafbaar is, al afschrikwekkend genoeg¹³¹.

89. Anderen zijn dan weer van mening dat de straf een “draconische, irrelevante en extra conflictualiserende” maatregel is en dat deze straf dus beter maar snel wordt afgeschaft¹³².

90. Daarnaast wordt in de rechtsleer beweerd dat deze keuze niet op basis van objectieve elementen kan worden verantwoord. Bovendien is deze alternatieve straf louter tot stand gekomen om een extra drukkingsmiddel te bezitten in het geval de onderhoudsplichtige zou nalaten in de toekomst zijn verbintenissen uit te voeren. Het is daarbij vreemd dat de wetgever geen herzieningsprocedure voorziet voor de teruggave van het rijbewijs nadat de onderhoudsplichtige de schade heeft vergoed¹³³.

91. Het invoeren van het verval van het recht tot sturen in deze specifieke situatie kan dus rekenen op flink wat kritiek. Het zal dus hoogstwaarschijnlijk nog niet meteen een vaste plaats krijgen in de lijst van straffen van artikel 7 Sw., aangezien het binnen deze enkele situatie al op enorm veel tegenstand stoot. Hieruit blijkt de grote afkeer van velen tegenover straffen die *in se* niets met het misdrijf zelf te maken hebben.

Afdeling 2: Enkele slordigheden in de Wegverkeerswet

92. Het verval van het recht tot sturen betreft traditioneel een bijkomende straf, dit wil zeggen dat de rechter deze straf enkel kan opleggen als zij ook een hoofdstraf oplegt. Hierop bestond wel een uitzondering¹³⁴: het oude artikel 49/1 Wegverkeerswet bood wel degelijk de mogelijkheid om een verval als hoofdstraf op te leggen. De wetgever heeft deze fout ingezien en bepaalt dat artikel 7 van het Strafwetboek het rijverbod niet als hoofdstraf bepaalt. De zin “of met één van deze straffen alleen” die in het oude wetsartikel stond en het mogelijk maakte het rijverbod op te leggen als hoofdstraf, werd dan ook niet toepasbaar verklaard¹³⁵. Het was

¹³⁰ B. DE SMET, “Geen onderhoudsgeld betalen, rijbewijs inleveren”, *RW* 2014-15, afl. 10, 397-398.

¹³¹ X., “Alimentatievorderingen, familieverlating en Rijverbod”, *Juristenkrant* 2014, afl. 287, 14.

¹³² J. NOLF, “DAVO: nu ook dienst voor afname van rijbewijzen?”, *Juristenkrant* 2014, afl. 287, 12.

¹³³ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 243.

¹³⁴ C. DE ROY, “Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014”, *RW* 2014, 13.

¹³⁵ Wetsvoorstel tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie

dus duidelijk niet de bedoeling van de wetgever hier te voorzien in de mogelijkheid het rijverbod op te leggen als hoofdstraf.

93. Dezelfde onzorgvuldigheid deed zich ook voor in artikel 37/1, §1 Wegverkeerswet, al had de wetgever dit nog niet door op het moment dat hij artikel 49/1 Wegverkeerswet aanpaste. Ook hier heeft dit geleid tot een wetswijziging, waarbij men zeer duidelijk maakte dat krachtens het strafrecht het verval steeds als bijkomende straf dient te worden opgelegd in combinatie met een gevangenisstraf of een geldboete¹³⁶. Dit was nogmaals een signaal van de wetgever om duidelijk te maken dat het niet de bedoeling is het rijverbod autonoom op te leggen, zelfs niet binnen het Wegverkeersrecht alleen.

94. De wetgever heeft dus zeker niet de bedoeling gehad de rechter de mogelijkheid te bieden het verval van het recht tot sturen, zij het nog maar in beperkte mate, te kunnen opleggen als een hoofdstraf. Nu de wetgever deze onzorgvuldigheden heeft aangepast, kan het verval van het recht tot sturen enkel nog als een bijkomende straf binnen het wegverkeerrecht worden opgelegd.

Afdeling 3: Wet openbare Dronkenschap

95. De combinatie van de artikelen 3 en 10 Besluitwet Openbare dronkenschap¹³⁷ maakt het mogelijk om een verval van het recht tot sturen op te leggen aan een persoon die een "... bezigheid verricht welke voorzichtigheid of bijzondere voorrichten vereist teneinde gevaar te vermijden voor hemzelf of voor anderen". Het gaat hier dus om situaties die ruimer zijn dan louter verkeerssituaties, toch kan dit niet aanzien worden als een echte eerste invoering van het rijverbod voor andere dan verkeersmisdrijven, daar dit geval betrekking heeft op inbreuken die tot de politierechtbank behoren¹³⁸. Ook hier wordt de knoop met het wegverkeer dus niet volledig doorgeknipt.

over het wegverkeer, wat de bestraffing van het rijden spijs verval betreft, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53-2826/001, 4.

¹³⁶ Wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 2880/001, 6.

¹³⁷ Besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap, *BS* 18 november 1939.

¹³⁸ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 49.

Hoofdstuk VI: Recht op mobiliteit

Afdeling 1: Algemeen

96. Een relevante vraag die kan worden gesteld in het kader van deze masterproef is het feit of er een recht op mobiliteit bestaat waarmee rekening moet worden gehouden in de discussie omtrent het al dan niet invoeren van het rijverbod als autonome straf. Een verval van het recht tot sturen heeft logischerwijze tot gevolg dat de persoonlijke mobiliteit van de betrokkene wordt ingeperkt. In tegenstelling tot de gevangenisstraf, gaat het hier niet om een vrijheidsbenemende straf, omdat de bestuurder wel nog steeds de mogelijkheid bezit zich te verplaatsen. Enige beperking hierop is het feit dat de delinquent niet als bestuurder mag plaatsnemen in de categorieën van voertuigen waarvoor hem een rijverbod werd opgelegd. Hij heeft dus nog steeds het recht zich op de openbare weg te bevinden en om als weggebruiker deel te nemen aan het verkeer, maar zal dit voor de categorieën voertuigen waarvoor het rijverbod geldt dus niet mogen doen als bestuurder, wel als passagier¹³⁹.

Afdeling 2: Recht op sturen in de Belgische rechtsorde

97. Het louter voldoen aan de vaardigheids- en geldigheidsvoorwaarden die vereist zijn om een rijbewijs te verkrijgen, volstaan op zich niet om zich te kunnen beroepen op een recht tot sturen. Het is een precair recht dat door de overheid eventueel kan worden opgelegd. Het is geenszins een fundamenteel recht, een grondrecht of een mensenrecht en het is dus geen recht dat ieder natuurlijke persoon dient te bezitten. Wat wel een fundamenteel recht is, is het recht op veiligheid¹⁴⁰. Het recht tot sturen, dat een precair recht is, mag dus geenszins afbreuk doen aan dit fundamentele recht van veiligheid¹⁴¹.

Afdeling 3: Recht op mobiliteit in de Europese/Internationale rechtsorde

98. Ook in de internationale en Europese context is slechts in beperkte mate sprake van een recht op mobiliteit. In bepaalde verdragsteksten is sprake van een recht om zich te verplaatsen¹⁴², dit houdt echter geenszins in dat hieruit een recht moet worden afgeleid op het

¹³⁹ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 23-24.

¹⁴⁰ Art. 5 EVRM.

¹⁴¹ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 23-24.

¹⁴² Artikel 21 VWEU; artikel 3, lid 2 VEU.

gebruik van bepaalde vervoermiddelen als bestuurder. Men bedoelt dat er een recht op vrijheid van reizen, verkeer of beweging moet bestaan¹⁴³.

99. Zowel de Universele Verklaring van de rechten van de Mens¹⁴⁴, het Protocol nr. 4 bij het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens¹⁴⁵ en het Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke rechten¹⁴⁶ maken gewag van dit recht.

100. Waar echter wel eensgezindheid over bestaat, is het feit dat eenieder krachtens internationale regels een recht op veiligheid en dus ook verkeersveiligheid bezit. Ook hier wordt deze bepaling niet op dergelijke wijze geïnterpreteerd dat uit het recht op veiligheid een recht tot sturen van een motorvoertuig moet worden afgeleid¹⁴⁷.

Afdeling 4: Conclusie

101. Er bestaat dus geen enkel recht op mobiliteit, zowel in de Belgische als in de Europese rechtsorde, dat inhoudt dat men de mogelijkheid moet hebben bestuurder van een voertuig te kunnen zijn. De invulling van al deze precaire vormen van een recht op mobiliteit worden allen zodanig geïnterpreteerd dat ze geenszins geschonden worden wanneer een persoon het recht wordt ontnomen een bepaald(e) voertuig(en) te besturen door middel van het opleggen van een verval van het recht tot sturen. Zelfs al mocht de interpretatie duiden op een recht op het besturen van een voertuig, dan is het nog steeds zo dat het recht op veiligheid deze inperking zou verantwoorden.

¹⁴³ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 24.

¹⁴⁴ Art. 13 UVRM.

¹⁴⁵ Art. 2 protocol nr. 4 EVRM.

¹⁴⁶ Art. 12 BUPO/IVBPR.

¹⁴⁷ R. BEIRINCKX, *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 24.

Hoofdstuk VII: Conclusie

102. Het huidig Belgisch wettelijk kader biedt nog geen mogelijkheid om een verval van het recht tot sturen op te leggen als hoofdstraf, dit zowel binnen het wegverkeersrecht als binnen het strafrecht. Meerdere wetsvoorstellen die reeds het parlement passeerden en trachtten het rijverbod in te voeren binnen het strafwetboek, werden niet omgezet in wet.

103. Ook binnen de commissie tot hervorming van het Strafrecht houdt men vast aan de idee van de spiegelstraffen¹⁴⁸, wat ervoor zorgt dat ook in de nabije toekomst, door een hervorming van het Strafwetboek, deze mogelijkheid niet zal worden ingevoerd daar het rijverbod als hoofdstraf geenszins als spiegelstraf kan worden bestempeld (zie *infra*). Men beoogt enkel om het rijverbod als bijkomende straf in te voeren en men vereist dat enige link met het wegverkeer voorhanden blijft.

104. Ook de enkele wetsartikelen die de mogelijkheid uitzonderlijk toelieten¹⁴⁹, zijn intussen aangepast waardoor ook hier deze mogelijkheid verdwenen is. Het misdrijf familieverlating biedt de mogelijkheid nog wel, waardoor het verval buiten het wegverkeerrecht om kan worden opgelegd¹⁵⁰, maar wordt vaak bekritiseerd in de rechtsleer.

105. Er zal dus moeten bekeken worden of dit idee mogelijks in de toekomst gerealiseerd kan worden en waarom het rijverbod vandaag nog niet wordt omgezet in een autonome straf. Vooralsnog kan het rijverbod dus enkel als bijkomende straf functioneren binnen het wegverkeerrecht en als bijkomende straf binnen het strafwetboek maar enkel voor wat betreft het misdrijf van familieverlating.

¹⁴⁸ Art. 49/1 Wegverkeerswet; art. 37/1, §1 Wegverkeerswet.

¹⁴⁹ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 189.

¹⁵⁰ Wet van 12 mei 2014 houdende wijziging van de wet van 21 februari 2013 tot oprichting van een dienst voor alimentatievorderingen bij de FOD Financiën en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op een effectieve invordering van onderhoudsschulden, *BS* 30 mei 2014.

DEEL II: HEDENDAAGSE VISIE OP DE STRAF

Hoofdstuk I: Algemeen

106. Zoals in deel I uiteengezet werd, biedt ons huidig wettelijk kader nog geen mogelijkheid om het rijverbod op te leggen als hoofdstraf. In de nabije toekomst is enkel de omzetting van het rijverbod als bijkomende straf binnen het Strafwetboek een wenselijk initiatief dat door de invoering van het nieuwe Boek I van het Strafwetboek wordt beoogd.

107. Het is aldus wenselijk na te gaan of de idee om een rijverbod als autonome straf in te voeren, wel verenigbaar is met hoe een straf er in ons rechtstelsel dient uit te zien. Hanteert zij de functies die een straf moet bezitten? Wat is de visie op hoe een straf er vandaag moet uitzien? Is het noodzakelijk vast te klampen aan de idee van de spiegelstraffen? Enkel door dit te bekijken zal het mogelijk zijn inzicht te krijgen op de vraag: “waarom is het rijverbod tot op heden, ondanks de meermaals ingediende wetsvoorstellen, nog steeds geen autonome straf en is het een idee dat mogelijks in de toekomst wel uitwerking kan krijgen?”

108. Als eerste zal bekeken worden wat een strafrechtelijke straf nu concreet inhoudt. Verder zullen de functies van de straffen aan bod komen en zal er gekeken worden of het rijverbod deze functies als autonome straf kan vervullen. Daarnaast wordt ook ingegaan op de spiegelstraffen. Aangezien het rijverbod vandaag in ons wetboek als een spiegelstraf kan worden bestempeld, zal bekeken moeten worden of er in ons rechtstelsel belang wordt gehecht aan het opleggen van spiegelstraffen, dan wel of dit geen vereiste is bij het invoeren van nieuwe straffen.

Afdeling 1: Wat is een straf?

109. Het Strafwetboek definieert nergens het begrip “straf”. Bijgevolg zijn we aangewezen op rechtspraak en rechtsleer om het begrip af te bakenen. In de rechtspraak wordt zij meestal gedefinieerd op de volgende wijze¹⁵¹: “een leed, door de wet bepaald, en door de rechterlijke macht opgelegd als een sanctie voor een misdrijf”. Centraal in deze definitie komt naar voren

¹⁵¹ F. VERBRUGGEN en R. VERSTRAETEN, *Strafrecht & strafprocesrecht voor bachelors, II*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu, 2014, p. 342, nr. 1458.

dat het een leedtoevoegend karakter heeft en dan het een stigmatiserend effect met zich meebrengt¹⁵².

110. Het feit dat het verval van het recht tot sturen een strafrechtelijke straf is, en geen administratieve sanctie, heeft belangrijke implicaties: zij kan nooit administratief afgehandeld worden, zij moet dus steeds door de rechter worden opgelegd. Administratieve straffen en tuchtstraffen kunnen wel door de overheid of door tuchtorganen worden opgelegd.

111. Daarnaast hebben strafrechtelijke straffen steeds een wettelijk karakter, zij dient dus overeenkomstig het legaliteitsbeginsel vermeld te worden in de wet, alvorens zij kan worden opgelegd. Enkel de wet heeft de mogelijkheid om een strafrechtelijke straf in te voeren.

112. Tot slot onderscheidt een strafrechtelijke straf zich van een niet-strafrechtelijke straf door het feit dat zij persoonlijk en individueel is¹⁵³. Dit wil zeggen dat de straffen slechts kunnen worden opgelegd aan de personen die het misdrijf gepleegd hebben. Dit principe ligt vervat in artikel 39 Sw¹⁵⁴. Elke mededader en medeplichtige dient aldus een afzonderlijke straf opgelegd te krijgen.

113. Een straf heeft daarnaast steeds een dubbele functie: enerzijds is zij repressief, anderzijds is zij preventief¹⁵⁵. Als eerste speelt altijd de preventieve rol van de straf: de straf dient als dreiging om mensen ervan te weerhouden bepaalde misdrijven te plegen. Slechts als deze functie faalt, speelt de repressieve functie: de dader die een misdrijf pleegt, moet gestraft worden voor zijn daden. Daarnaast zijn er nog meerdere functies die een straf kan/dient te bezitten wat verschilt naargelang de tijdsperiode waarin men leeft (zie *infra*).

Afdeling 2: Wat is een hoofdstraf en een bijkomende straf?

114. Naast de indeling van de straffen in criminele, correctionele en politieke straffen en de indeling in de oorspronkelijk opgelegde straf en de vervangende straf, bestaat er een onderscheid tussen de hoofdstraffen en de bijkomende straffen. Dit onderscheid is hier relevant daar het rijverbod op dit moment een bijkomende straf is en dus moet worden

¹⁵² C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2014, 393.

¹⁵³ F. VERBRUGGEN, R. VERSTRAETEN, *Strafrecht en strafprocesrecht voor bachelors*, Intersentia, 2018, 11^e editie, 336.

¹⁵⁴ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2014, 394-395.

¹⁵⁵ N. STROOBANTS en K. VANDERHEIDEN, "Straffen" in X., *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2017, 160/22.

nagegaan wat de gevolgen zouden kunnen zijn, mocht het als hoofdstraf in ons strafwetboek worden ingeschreven.

115. In de rechtsleer wordt de hoofdstraf omschreven als een straf die zelfstandig kan worden opgelegd en die de aard van het misdrijf overeenkomstig de drieledige indeling van artikel 1 Sw. bepaalt¹⁵⁶. Hoewel het dus nergens in het strafwetboek is ingeschreven, wordt wel aanvaard dat een hoofdstraf een straf is die autonoom kan worden opgelegd¹⁵⁷. Zij kan dus nooit in combinatie met een andere hoofdstraf worden opgelegd. Een bijkomende straf is een straf die enkel bij een hoofdstraf kan worden opgelegd¹⁵⁸. Zij kan, in tegenstelling tot een hoofdstraf, nooit autonoom worden opgelegd¹⁵⁹. De hoofdstraf bepaalt dus ook de zwaarte van het misdrijf, met name gaat het om een overtreding, wanbedrijf of een misdaad. Dit heeft een rechtstreeks gevolg op de termijn van verjaring die dient te worden gerespecteerd.

116. Het is daarnaast uitgesloten dat voor eenzelfde misdrijf twee hoofdstraffen worden opgelegd. Vanzelfsprekend mag bij de hoofdstraf wel steeds een bijkomende straf worden opgelegd. Deze dient soms facultatief, soms verplicht opgelegd te worden.

117. Een rijverbod is tot op heden een bijkomende straf, en geen hoofdstraf. Zij kan dus nooit autonoom worden opgelegd, maar dient steeds samen met een hoofdstraf te worden uitgesproken. Zij kan ook enkel worden opgelegd in de door de wet bepaalde gevallen en is facultatief of verplicht (zie *supra*)¹⁶⁰.

Afdeling 3: Relevantie onderscheid bijkomende straf en hoofdstraf

118. Nergens in ons Strafwetboek vindt men een wettelijke verankering voor het eigenlijke onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen¹⁶¹, het is slechts een creatie van jurisprudentie en doctrine. Evenmin zijn wetsartikelen te vinden die een algemene oplijsting

¹⁵⁶ B. SPRIET, "Recente ontwikkelingen inzake straffen: werkstraf en bijzondere verbeurdverklaring", in *Straf(proces)recht 2003-2004*, Brugge, Die Keure, 2004, 72.

¹⁵⁷ J. ROZIE, 'Is het onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen nog gefundeerd?' in *Het strafrecht bedreven. Liber Amicorum: Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 753.

¹⁵⁸ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2006, 359.

¹⁵⁹ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2014, 399.

¹⁶⁰ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 115.

¹⁶¹ J. ROZIE, 'Is het onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen nog gefundeerd?' in *Het strafrecht bedreven. Liber Amicorum: Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 753.

van de in het huidige Belgische Strafrecht bestaande bijkomende straffen en hoofdstraffen opnemen.

119. Bijkomende straffen hebben vaak een link met de bijzondere materie waarvoor ze van toepassing zijn, ze vertonen vaak een grote verscheidenheid. Het is wel zo dat bijkomende straffen vaak een gebrek aan onderlinge coherentie vertonen op het vlak van de strafmaat en de minimumvoorwaarden waaraan moet worden voldaan, of de inwerkingtreding ervan¹⁶². Duidelijk is wel dat ze gelet op het voorgaande slechts zelden in de schaduw van de hoofdstraf staan. Ze wordt dan ook zelden als bijkomend beschouwd door de delinquent.

120. Hoewel de hoofdstraf traditioneel de zwaarte van de globale bestraffing bepaalt, en de bijkomende straf dus geacht wordt minder zwaar te zijn dan de hoofdstraf, is dit vandaag totaal voorbijgestreefd¹⁶³. Het onderscheid tussen de hoofdstraf en de bijkomende straf heeft vandaag op zich niets meer te maken met de zwaarte van de straf. Het is goed mogelijk dat een persoon een bijkomende straf als zwaardere straf ervaart dan de opgelegde hoofdstraf. Bijkomende straffen kunnen delinquenten namelijk zeer zwaar raken zowel in hun economische activiteiten, hun vermogen als hun sociale positie.

121. In de rechtsleer wordt soms bepaald dat hoofdstraffen de eigenlijke bestraffing uitmaken en bijkomende straffen slechts veelal in directe relatie tot de hoofdstraf staan¹⁶⁴. Zij moeten hierbij dan facultatief of verplicht worden opgelegd. Sommigen gaan zelfs zo ver dat ze beweren dat bijkomende straffen geen echte straffen zijn¹⁶⁵. Vanuit deze visie, wanneer een bijkomende straf niet beschouwd kan worden als een gepaste rechtstreekse bestraffing, verliest het opleggen van een bijkomende straf dan niet zijn nut? Men kan zich bovendien ook de vraag stellen of het wel gerechtvaardigd is een straf op te leggen die niet noodzakelijk lijkt¹⁶⁶.

Afdeling 4: Wat is een optimale straf?

122. Nu besproken is geweest wat een straf daadwerkelijk inhoudt, kan zich de vraag worden gesteld hoe een optimale straf eruit dient te zien. Vraag is daarbij uiteraard of het rijverbod als

¹⁶² E. FRANCIS, "De verwittiging voor bijkomende straffen: naar meer coherentie?", in *Amicus Curiae. Libera Amicorum Marc De Swaef*, Antwerpen, Intersentia, 2013, 153.

¹⁶³ E. FRANCIS, "De verwittiging voor bijkomende straffen: naar meer coherentie?", in *Amicus Curiae. Libera Amicorum Marc De Swaef*, Antwerpen, Intersentia, 2013, 151.

¹⁶⁴ *Les Nouvelles, Droit pénal*, I, 145-156, nr. 587 en 590.

¹⁶⁵ A. CHAVEAU en F. HELIE, *Théorie du Code Pénal*, 2^e ed., Brussel, Bruylant, 1858, I, 85.

¹⁶⁶ J. ROZIE, 'Is het onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen nog gefundeerd?' in *Het strafrecht bedreven. Liber Amicorum: Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 754.

autonome straf in dit plaatje past. Opdat de rechter een doeltreffende en billijke straf kan opleggen, dient het straffenarsenaal te worden gediversifieerd. Dit ook op het vlak van de alternatieve straffen, opdat de vrijheidsstraf als *ultimum remedium* kan gelden. Met het oog op een optimale wetgeving moet het strafrecht aldus een aangepast handhavingsmechanisme aanreiken dat ook rekening houdt met de doelstellingen van de straf.

123. In reeds lang vervlogen tijden zag Beccaria de optimale straf als “... de minimale straf die toch effect sorteert. De beste preventie voor de criminaliteit is immers niet de wreedheid van de straf, maar wel het feit dat het onmogelijk is haar te ontlopen”¹⁶⁷.

124. Vandaag zien we dat het ontwerp van het nieuwe Boek I van het Strafwetboek ervan uitgaat dat bestraffing gepaard dient te gaan met accuraatheid, coherentie en eenvoudigheid, dit moeten de drie bouwstenen zijn bij het uitwerken van een optimaal bestraffingskader¹⁶⁸. De accuraatheid moet hierbij de rechtszekerheid garanderen. Coherentie dient om het mogelijk te maken de rechtsregel vlot toe te passen op concrete situaties. Het feit dat de regel eenvoudig dient te zijn is noodzakelijk daar iedereen de wet moet toepassen¹⁶⁹. Een optimale straf is volgens hen “een straf die voor alle actoren van de samenleving billijk en effectief (in de zin van doeltreffend) is”¹⁷⁰.

125. Daarnaast gaat men er ook vanuit dat de optimale straf een straf is die voorzienbaar en begrijpelijk is. Hiermee wordt bedoeld dat het feit of een burger een straf al dan niet als rechtvaardig beschouwd, grotendeels afhangt van het feit of de procedure die de rechterlijke uitspraak is voorafgegaan correct is verlopen en slechts in secundaire orde draait het om de uitkomst van de procedure¹⁷¹. Begrijpelijkheid houdt geenszins in dat de bestraffing rechtvaardig dient te zijn, wel dat de delinquent de inhoud van de straf kan begrijpen, met name waarom de straf hem werd opgelegd¹⁷².

¹⁶⁷ Cesare Beccaria, “*Dei delitti e delle pene (Over misdaden en straffen)*”, 1764, recente vertaling van J.M. Michiels in D. VERHOFSTADT (ed.), *250 jaar over misdaden en straffen*, Antwerpen/Amsterdam, Houtekiet, 2014.

¹⁶⁸ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001, 4.

¹⁶⁹ J. DEBAUCHE, D. DE HERDT, J. ROZIE, M. TAEYMANS, D. VANDERMEERSCH, “Het voorstel van voorontwerp van nieuw Boek I Strafwetboek. Na 150 jaar eindelijk tijd om ‘de sprong’ te wagen ...” in *NC* 2017, afl. 1., 2.

¹⁷⁰ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001, 6.

¹⁷¹ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 33.

¹⁷² D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 35.

126. De optimale straf is ook een straf die niet enkel vanuit de maatschappij als rechtsvaardig wordt beschouwd maar die ook aangepast is aan de persoonlijke situatie van de beklaagde. Aan het uitgangspunt van de individualisering van de bestraffing wordt niet geraakt. Vanuit deze redenering dient men aldus een gediversifieerd sanctiepalet te bekomen waarbij de rechter telkenmale de mogelijkheid heeft de straf te individualiseren¹⁷³.

¹⁷³ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 35.

Hoofdstuk II: De strafdoelen

Afdeling 1: Algemeen

127. Een strafdoel probeert te achterhalen met welk doel een straf moet worden opgelegd. Zij dient een antwoord te bieden op de vraag waarom men moet straffen en hoeveel men moet straffen. Zij moet onderscheiden worden van de straftheorieën: zij geven namelijk aan waarom de maatschappij een straf mag opleggen. De strafdoelen gaan ervan uit dat het straffen op zich een vanzelfsprekendheid is en richten zich dus op het 'waarom' en het 'hoeveel', in tegenstelling tot de strafrechtstheorieën¹⁷⁴.

128. Afhankelijk van de strafdoelen die men in een welbepaalde periode hanteert, kan men een uiteenlopend straffenarsenaal bekomen. De vraag waarom daders gestraft moeten worden kan namelijk op verschillende manieren beantwoord worden: afkeuring vertonen tegenover het foutief gestelde gedrag, uit wraak, ter bescherming van de maatschappij, om gevaarlijke personen uit de maatschappij te ontnemen, om de dader te verbeteren, ter ontmoediging van andere personen om hetzelfde strafbaar gedrag te stellen, om te verhinderen dat de dader in de toekomst over gaat tot het stellen van strafbaar gedrag, om het slachtoffer te vergoeden,

129. Het is dan ook logisch dat doorheen de jaren bepaalde strafdoelen dus meer aanwezig waren dan dat ze dat vandaag zijn en omgekeerd. Dit brengt uiteraard met zich mee dat ook de focus op bepaalde straffen toen groter was dan het vandaag is en *vice versa*. Het is dan ook belangrijk na te gaan wat de functies zijn die een straf dient te respecteren in ons huidig rechtstelsel. In het licht hiervan kan gekeken worden of het rijverbod eventueel aan deze functies kan voldoen wanneer zij een hoofdstraf zou worden. Hierbij zal ook een korte historiek worden meegegeven van welke strafdoelen in welke tijdsperiode de bovenhand namen. Van oudsher wordt wel aanvaard dat de drie belangrijkste strafdoelen de vergelding, de algemene en de individuele preventie zijn¹⁷⁵.

¹⁷⁴ S. RAATS, *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 153.

¹⁷⁵ A. KERCKHOFS, "Een adequaat vervolgingsstelsel inzake drukpersmisdrijven", *NC* 2016, speciaal nummer april 2016, 82.

Afdeling 2: De retributieve en de utilitaristische strafdoelen

130. Klassiek wordt een onderscheid gemaakt tussen twee categorieën van strafdoelen: de utilitaristische en de retributieve. De eerste categorie legt de nadruk op een toekomstig voordeel van de bestraffing, de tweede categorie richt zich eerder op de vergelding, zonder rekening te houden met toekomstige gedragsbeïnvloeding.

131. Bij de retributieve strafdoelen gaat men ervan uit dat de pleger van het misdrijf het verdient om gestraft te worden. Het straffen van delinquenten is intrinsiek goed en hoeft niet in vraag gesteld te worden. Men gaat ervan uit dat vergelding slechts dan kan als men vertrekt vanuit een mensbeeld dat de mens een rationeel handelend individu is dat beschikt over een vrije wil¹⁷⁶. Het strafdoel dat hier centraal staat is dan ook de vergelding. Het straffen op zich van plegers van misdaden is goed en hiervoor is geen verdere rechtvaardiging nodig¹⁷⁷.

132. Bij het utilitaristische vertrekt men van de idee dat men de straf moet beschouwen als een noodzakelijk kwaad. Het straffen is nodig om criminaliteit te verminderen en ter bevordering van het algemeen nut¹⁷⁸. In tegenstelling tot de retributieve strafdoelen, waar vergelding centraal staat, wordt hier de voorkeur gegeven aan de individuele en algemene preventie, de resocialisering en de neutralisering. Centraal staat hier de preventie van recidive en de gevaarlijkheid van de dader. Waar de retributieve strafdoelen louter focussen op vergelding, dient hier een hoger doel te worden nagestreefd¹⁷⁹.

133. Sinds de jaren negentig komt daar nog een derde categorie bij, namelijk de restoratieve strafdoelen, die de focus leggen op de straf als middel om de door het misdrijf veroorzaakte schade te herstellen¹⁸⁰. Hierbij dient het aangedane leed, veroorzaakt door het misdrijf, te worden gecompenseerd, zowel voor wat betreft de morele schade als de materiële schade die de delinquent veroorzaakt heeft.

¹⁷⁶ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 156.

¹⁷⁷ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straffoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 171.

¹⁷⁸ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 157.

¹⁷⁹ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straffoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 175-176.

¹⁸⁰ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 155.

Afdeling 3: De strafdoelen uiteengezet

Onderafdeling 1: Leedtoevoeging

Algemeen

134. De leedtoevoeging is een strafdoel dat al van oudsher aanwezig is in ons strafrecht. Over de vraag hoe dit strafdoel moet worden ingevuld, zijn de meningen in de rechtsleer echter wel verdeeld. Waar sommigen stellen dat leed altijd aanwezig dient te zijn, zijn anderen de mening toegedaan dat dit slechts een subsidiaire rol moet spelen.

135. Volgens DE PEUTER is straffen een noodzakelijk kwaad, samenleven zou onmogelijk worden wanneer regels niet kunnen worden afgedwongen bij het niet naleven van de wet. Zonder straffen werkt het strafrecht niet want dan is het niet afschrikwekkend¹⁸¹. Een straf kan volgens hem niet bestaan zonder dat ook een leedtoevoegend karakter aanwezig is. Zij verbinden dus een zeer grote waarde aan het leedtoevoegend karakter van een straf. Dit ligt in de lijn met wat de rechtspraak doet¹⁸².

136. Verder kan ook verwezen worden naar de definitie die GARRAUD aan de straf geeft: “La peine, c’est le mal que le pouvoir inflige à l’individu, déclaré par jugement, coupable d’une infraction¹⁸³”.

137. Professor DE RUYVER meent dat alle bestaande straffen gekenmerkt worden door leed en dat ook nieuwe straffen dit kenmerk met zich meedragen¹⁸⁴. Dit ligt in de lijn van de rechtspraak¹⁸⁵. Dit is uiteraard een zeer brede definitie. Via deze definiëring is leed een vorm

¹⁸¹ J. DE PEUTER, “Het leed als hoofdcomponent van de straf” in X., *Liber Amicorum Jules D’Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 84.

¹⁸² P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 130.

¹⁸³ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 131.; R. GARRAUD, *Traité théorique et pratique du droit pénal français*, I, nr. 314 aangehaald door J. DE PEUTER, “Het leed als hoofdcomponent van de straf” in H. D’HAENENS e.a., *Liber Amicorum Jules D’Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 70.

¹⁸⁴ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 132.

¹⁸⁵ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 130.

van ongemak met een nooit zeker te bepalen mix van zowel subjectieve als objectieve elementen¹⁸⁶.

138. DE NAUW meent dat dit strafdoel vandaag in belang heeft ingeboet en dat zij plaats dient te maken voor de resocialisering van de delinquent en de beveiliging van de maatschappij¹⁸⁷.

139. DE HERT en GUTWIRTH zijn de mening toegedaan dat eerst moet gekeken worden of een materiële bestraffing *in se* wel nodig is¹⁸⁸. Pas in tweede instantie dient men zich te focussen op de strafvraag, nadat al is vastgesteld dat een bestraffing noodzakelijk is.

Wat met het rijverbod?

140. Het is wel degelijk zo dat, gelet op het belang van vrijheid en mobiliteit in onze moderne maatschappij, een rijverbod als autonome straf wel degelijk als een leed zou ervaren worden. Het geeft een gevoel van onafhankelijkheid en vrijheid dat, wanneer het ons zou worden ontnomen, beschouwd kan worden als een leed, denk maar aan de slogan: ‘mijn auto, mijn vrijheid’, dat illustreert hoe belangrijk onze maatschappij het vindt te kunnen gaan en staan waar men wil.

141. Er is dus geen discussie mogelijk dat een rijverbod wel degelijk een leedtoevoegend karakter met zich meedraagt. Ook rechtspractici zijn de mening toegedaan dat een rijverbod een zeer strenge en repressieve straf kan zijn¹⁸⁹. Wel wordt dit strafdoel in de criminele politiek vaak verworpen, maar ze blijft toch spelen ten aanzien van ernstige misdaden¹⁹⁰.

Onderafdeling 2: Preventie

Individuele/bijzondere preventie

142. De individuele of bijzondere preventie houdt in dat de straf een ontradend karakter moet hebben ten aanzien van de individuele delinquent. Het moet hem afschrikken om het misdrijf nogmaals te plegen en de straf wordt aanzien als waarschuwing wat hem te wachten staat

¹⁸⁶ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 135.

¹⁸⁷ A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2008, 135.

¹⁸⁸ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 147.

¹⁸⁹ W. VAN LEUVENHAEGE, *Straffen bij de vleet. Een kwalitatief onderzoek naar de visie van rechtspractici betreffende het straffenarsenaal*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2015, <https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:002213435?i=0&q=straffen+bij+de+vleet>, 107.

¹⁹⁰ A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Overzicht van het Belgisch Algemeen Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2015, 124.

indien hij recidive pleegt¹⁹¹. Deze preventie legt dus de nadruk op de delinquent zelf, zonder rekening te houden met de maatschappij. Het is de delinquent die het inzicht moet krijgen door de straf, hij moet als het ware door de straf de wil hebben niet nogmaals het misdrijf te plegen.

143. Uit onderzoek blijkt dat dit strafdoel niet heel efficiënt is. Het is namelijk zo dat de grootte van de straf niet zozeer een impact heeft op het feit of een individu een misdrijf pleegt of niet. Wat wel een rol speelt, is het feit of de pakkans groot is of niet. Individuele overtreders laten zich dus niet erg leiden door de straf die op het misdrijf staat, wel op de grootte van de pakkans¹⁹². In dit opzicht dient dus niet al te veel rekening te worden gehouden met dit strafdoel, daar het maar een beperkte invloed heeft op het gedrag van het individu.

Algemene/collectieve preventie

144. De algemene of collectieve preventie heeft tot doel andere potentiële daders af te schrikken om het misdrijf zelf te plegen. Men focust hier dus niet op de dader zelf, maar op andere personen die mogelijks zinnens zijn een misdrijf te plegen¹⁹³. Doordat men straffen koppelt aan een welbepaald gedrag, zou een normale rationele persoon geneigd moeten zijn deze strafbare daad niet te stellen. We vertrekken hier dus van de rationele persoon die in staat is de voor- en de nadelen van het stellen van strafbaar gedrag naast elkaar af te wegen. Het is hierbij wel van belang dat de voordelen die een dader kan halen uit het plegen van een strafbaar feit, kleiner zijn dan de nadelen die hij ondervindt wanneer hij de straf ondergaat die opgelegd wordt bij dat welbepaalde misdrijf¹⁹⁴. Een rationeel individu zal het strafbaar gedrag immers wel stellen indien de voordelen de nadelen overschrijden.

Wat met het rijverbod?

145. Wat de preventie betreft, kunnen er toch een paar vragen gesteld worden bij het rijverbod als autonome straf. Het is hypothetisch mogelijk dat een persoon weinig of geen gebruik maakt van een personenwagen. Personen die dagelijks gebruik maken van het openbaar vervoer, of zich niet veel buitenshuis bevinden, zullen geen (groot) nadeel ondervinden van een rijverbod en zich dus mogelijks niet laten afschrikken. Op individueel niveau zullen ze niet geraakt worden omdat ze geen tot weinig last ondervinden van de straf. Het zal hen dus ook niet weerhouden van het plegen van recidive. Op collectief niveau zullen ze dan ook niet aangezet worden het misdrijf niet te plegen, omwille van dezelfde reden.

¹⁹¹ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 159.; K. HANOULLE, *Internering en toerekeningsvatbaarheid*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 109.

¹⁹² D. HESSING en P. VAN KOPPEN, "Straffen" in X., *Het recht van binnen. Psychologie van het recht*, Deventer, Kluwer, 2002, 955-956.

¹⁹³ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 158.

¹⁹⁴ A. ASHWORTH, "Sentencing" in M. MAGUIRE, R. MORGAN en R. REINER (eds.), *The Oxford Handbook of Criminology*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 993.

146. Toch moet rekening gehouden worden met het feit dat nog steeds het merendeel van de bevolking belang hecht aan zijn eigen auto en vrijheid, en dat dit strafdoel dus maar in beperkte mate zijn nut zal verliezen, enkel bij de groep van personen die geen of weinig gebruik maakt van zijn auto of zelfs niet in het bezit is van een auto. In deze gevallen zal het dan aan de rechter zijn om geen rijverbod op te leggen, indien vaststaat dat de delinquent niet over een auto beschikt of er weinig gebruik van maakt. In onze hedendaagse maatschappij heeft het merendeel van de bevolking een wagen, wat met zich meebrengt dat voor het merendeel van de bevolking het strafdoel van de preventie dus wel aanwezig zal zijn. Uit een onderzoek blijkt namelijk dat 81% van de gezinnen één of meerdere wagens bezitten¹⁹⁵, dus in het merendeel van de gevallen zal dit strafdoel zijn functie wel degelijk kunnen vervullen.

147. Voor personen die een auto nodig hebben voor het werk, zal dit strafdoel wel ten volle tot uitwerking kunnen komen. Zij kunnen dan namelijk, wanneer ze een rijverbod opgelegd zouden krijgen, ook mogelijks hun job verliezen. Zij lopen dus een veel groter risico dan personen die voor het beroepsbezigheden niet afhankelijk zijn van hun auto.

148. Het is aldus deels afhankelijk van in welke situatie personen zich bevinden, of het strafdoel van de preventie tot uitwerking kan komen of niet. In tegenstelling tot andere straffen, zoals de gevangenisstraf, waarbij dit strafdoel nagenoeg voor iedereen werkt daar het voor (bijna) iedereen een negatief effect met zich meebrengt. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld de werkstraf of het elektronisch toezicht, daar ze voor iedereen een ernstig nadeel teweegbrengen.

Onderafdeling 3: Bescherming van de maatschappij

Algemeen

149. De bescherming van de maatschappij, ook wel de neutralisering of onschadelijkmaking genoemd, houdt in dat men de maatschappij wil beschermen door incapacitatie of het onschadelijk maken van de delinquent. Dit wil zeggen dat de veroordeelde gedurende de uitvoering van zijn straf in de onmogelijkheid is schade aan te richten in de maatschappij¹⁹⁶. Dit heeft naast een negatieve betekenis, ook een positieve betekenis gekregen onder invloed van het sociaal verweer: men moet het de delinquent op langere termijn mogelijk maken te resocialiseren in de maatschappij¹⁹⁷.

¹⁹⁵ Instituut voor Mobiliteit (IMOB), <https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg03/ovg03-analyse-a1.pdf>.

¹⁹⁶ K. HANOUILLE, *Internering en toerekeningsvatbaarheid*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 110.

¹⁹⁷ A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2010, 136.

Wat met het rijverbod?

150. Dit strafdoel is verbonden met de vrijheidsstraf. Vanzelfsprekend oefent het rijverbod deze functie niet uit. De persoon blijft gaan en staan waar hij wil, hij kan dit enkel niet doen als bestuurder van een personenwagen. Hij is dus perfect in staat nieuwe misdrijven te plegen in de maatschappij.

151. Dit strafdoel is er enkel voor de zwaarste misdrijven die bestraft worden met een lange gevangenisstraf. Zoals in het wetsontwerp¹⁹⁸ tot invoering van het rijverbod als autonome straf wordt vermeld, is het rijverbod als autonome straf niet wenselijk voor zware misdrijven, dit net omdat het niet tegemoet kan komen aan het strafdoel van de bescherming van de maatschappij. Dit strafdoel kan hier dus niet worden uitgeoefend, maar dit is dus geenszins de bedoeling daar het samenhangt met lange, vrijheidsberovende straffen waarvoor de wetgever de mogelijkheid niet zou hebben het rijverbod op te leggen.

Onderafdeling 4: Rechtsherstel

Algemeen

152. Rechtsherstel als strafdoel is ontstaan in de jaren negentig en houdt in dat de straf de door het misdrijf veroorzaakte schade moet vergoeden. Een aantal nieuwe straffen, zoals de verbeurdverklaring van de vermogensvoordelen, hebben duidelijk dit strafdoel in zich. Ook de werkstraf en nieuwe vormen van buitengerechtelijke afdoening zoals de strafrechtelijke bemiddeling beogen die functie te vervullen¹⁹⁹. Dit strafdoel is niet zo belangrijk, omdat het nog niet is ingebed in ons strafrechtsdenken²⁰⁰. Het kan hierbij zowel gaan om genoegdoening aan de maatschappij, aan het slachtoffer als aan een God, wat vandaag uiteraard volledig voorbijgestreefd is²⁰¹. Het gaat daarbij ook om zowel de morele als de materiële schade waaraan herstel moet worden geboden.

Wat met het rijverbod?

153. Het rijverbod kan niet aanzien worden als straf die de door het misdrijf veroorzaakte schade zou vergoeden. Zeker wanneer het verbod zou worden opgelegd voor een misdrijf dat

¹⁹⁸ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.St.* Kamer 2008-09, nr. 52-1489/001; Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t.* Kamer 2011-12, nr. 53- 1827/001, 5.

¹⁹⁹ A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2008, 152.

²⁰⁰ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straffoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 183.

²⁰¹ J. MONBALLYU, *Zes eeuwen strafrecht*, Leuven, Acco, 126-128.

in se niets te maken heeft met het verkeer op zich, valt moeilijk in te zien hoe zij kan bijdragen tot rechtsherstel.

Onderafdeling 5: Rehabilitatie

Algemeen

154. Rehabilitatie houdt in dat men focust op resocialisatie en behandeling van de delinquent met het oog op het beïnvloeden van de persoonlijkheid van de delinquent opdat men niet zou revindiceren.

155. De behandeling van de delinquent moet ervoor zorgen dat de delinquent op individueel niveau als het ware 'genezen' wordt van zijn ziekte. De straf moet dan ook inhouden dat de genezing bevorderd wordt door behandeling van een expert. Voorbeelden van straffen die dit teweeg brengen zijn de alcohol- en drugbehandeling, psychotherapie²⁰², ...

156. Resocialisatie daarentegen houdt rekening met het feit dat de delinquent terug moet keren in de maatschappij. Men wil verdere schade beperken en recidive voorkomen. De straf moet de dader de mogelijkheid geven zich weer in de maatschappij te re-integreren. Men wil hierbij van de delinquent echt een beter persoon maken²⁰³.

157. Voor de zwaarste misdrijven is het uiteraard niet mogelijk rekening te houden met dit strafdoel. De bescherming van de maatschappij zal dan de bovenhand nemen. Er bestaat immers geen recht op rehabilitatie²⁰⁴ waardoor de gevangenisstraf opleggen voor deze delinquenten geen problemen met zich meebrengt.

Wat met het rijverbod?

158. Doordat de dader zijn contacten kan behouden met zijn familie, vrienden, werkgever, ... bij het opgelegd krijgen van een rijverbod als autonome straf, is het zelfs niet nodig in te spelen op resocialisatie als deel van de rehabilitatie. De persoon blijft vanzelfsprekend zijn leven leiden, zoals hij dat deed voor hij deze straf opgelegd kreeg. De problematiek van re-integratie wordt hier dus vermeden. Deze functie is dus optimaal bij het rijverbod, omdat er geen risico is dat de persoon niet goed re-integreert in de maatschappij na het voltrekken van zijn straf en weer terechtkomt in het criminele milieu. In een maatschappij waarbij het vermijden van korte gevangenisstraffen zo veel als mogelijk beoogd wordt gelet op de nefaste gevolgen zoals de

²⁰² S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 162.

²⁰³ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straffoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 180.

²⁰⁴ EHRM 26 april 2016, Murray/Nederland, §103.

moeilijke resocialisatie van de delinquent in de maatschappij, komt deze straf dan ook als geroepen.

159. Wat betreft de behandeling van de delinquent moet men minder positief zijn. Het opgelegd krijgen van een rijverbod als autonome straf gaat niets bijbrengen aan de ‘genezing’ van de delinquent, hier komt duidelijk geen expert aan te pas.

Afdeling 4: België: geen eenduidigheid over de strafdoelen

Onderafdeling 1: Geen wettelijk kader

160. Wanneer we kijken naar een historisch overzicht, dan blijkt dat België verschillende strafdoelen met elkaar combineert. De vergeldingsgedachte en de algemene en preventieve functie heeft men geërfd uit het klassieke schuldstrafrecht. Het doel van de bescherming van de maatschappij komt voort uit de leer van het sociaal verweer, waarbij aandacht werd besteed aan geestesgestoorden en bijzondere groepen van daders. De resocialisatie van de delinquent komt voort zowel uit het sociaal verweer als uit het klassieke strafrecht, zij het met een andere invulling van dit strafdoel²⁰⁵.

161. Tot op heden bestaat er geen wettelijke bepaling die aangeeft welke functies een straf dient te bezitten opdat het een correcte straf zou zijn. Aangezien het overlaten van de straftoemeting aan professionelen geen garantie is op consistentie²⁰⁶, is dit idee nochtans wel wenselijk. Dit brengt met zich mee dat de rechter à la carte het strafdoel kan uitkiezen dat hij wenselijk acht. In de rechtsleer wordt dit fenomeen door ASHWORTH ook wel het ‘*cafeteria system*’ genoemd.

162. Rechters zijn aldus compleet vrij te kiezen welk doel men wil nastreven. Dit heeft een nefast gevolg voor de consistentie binnen de straftoemeting²⁰⁷. Het is wenselijk een wetsartikel in te voeren binnen het strafwetboek dat deze strafdoelen opsomt omdat de rechter zich dan meer bewust is van de keuze die hij maakt²⁰⁸. Het Hof van Cassatie laat nochtans toe aan de rechter om bij het opleggen van de straf rekening te houden met strafdoelen zonder dat hij hierbij verplicht is aan te geven met welke strafdoelen hij dan wel rekening hield²⁰⁹. Maar zelfs als zij dit doen, kan uit de vonnissen en arresten maar moeilijk worden afgeleid welke

²⁰⁵ K. HANOULLE, *Internering en toerekeningsvatbaarheid*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 107.

²⁰⁶ J. ROZIE, “Op zoek naar meer eenvormigheid in de straftoemeting: van maatpak naar confectiepak”, *RW* 2005-06, nr. 38, 1481.

²⁰⁷ S. RAATS, *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 154.

²⁰⁸ J. ROZIE, “Naar de vrijheidsstraf als ultimum remedium: een weg bezaaid met wolfijzers en schietgeweren”, *NC* 2015, 10.

²⁰⁹ Cass. 5 juni 2007, AR P.03.1655.N.

strafdoelen de rechter gehanteerd heeft bij het opleggen van de desbetreffende straf²¹⁰. Of dit een efficiënte manier van werken is, is nog maar de vraag.

163. Nochtans zijn er wel al voorstellen geweest om de strafdoelen in te schrijven in de wet. De Raad van Europa deed reeds aanbevelingen²¹¹ waarin het aangaf dat het invoeren van strafdoelen binnen de wet de consistentie binnen de straftoemeting zou vergroten. Het is hierbij niet zo dat één primair strafdoel moet worden aangeduid, verschillende strafdoelen kunnen met elkaar worden gecombineerd. Tussen de verschillende doelen dient dan een volgorde te worden aangebracht zodat een rechter inzicht heeft welk doel prioritair dient te worden nagestreefd. De Raad van Europa legt wel de uitdrukkelijke vereiste op dat er geenszins sprake mag zijn van disproportionele straffen en dat er ruimte moet zijn voor de rehabilitatie van de delinquent. Daarnaast moeten strafdoelen er ook op gericht zijn om het aantal opgelegde vrijheidsberovende straffen terug te dringen²¹². Aan deze aanbeveling is in België nog geen gevolg gegeven.

164. Ook de Commissie Strafvueroeringsrechtbanken, externe rechtspositie van gedetineerden en straftoemeting (hierna: de commissie Holsters) deed reeds voorstellen om de strafdoelen wettelijk te verankeren binnen het strafwetboek. Volgens de commissie Holsters kan de rechter, bij het wettelijk verankeren van de strafdoelen, precies inschatten wat de maatschappij van de straf verwacht en kan hierdoor de straf worden opgelegd die het best aan deze verwachtingen beantwoord²¹³. De commissie Holsters opteerde voor vier strafdoelen, namelijk:

- De maatschappelijke afkeuring;
- Het bevorderen van probleemoplossing en herstel van de door het misdrijf berokkende schade;
- Het bevorderen van sociale integratie;
- De bescherming van de maatschappij²¹⁴.

165. Zoals uit de opsomming blijkt, worden de strafdoelen preventie en retributie niet meegenomen in dit voorstel. Retributie diende volgens de commissie niet expliciet te worden

²¹⁰ J. ROZIE, "Tegenspraak in de bestrafing", *NC* 2014, 91, nr. 2.

²¹¹ COUNCIL OF EUROPE, Recommendation No. R(92)17 of the Committee of Ministers to Member States concerning Consistency in sentencing, 19 October 1992, 4p.; COUNCIL OF EUROPE, Recommendation No. R(2000)22 of the Committee of Ministers to Member States on Improving the Implementation on the European Rules on Community Sanctions and Measures, 29 November 2000, 6p; COUNCIL OF EUROPE, Recommendation No. R(92)17 of the Committee of Ministers to Member States concerning Consistency in sentencing, 19 October 1992, 2.

²¹² S. RAATS, *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 168-169.

²¹³ Eindverslag van de Commissie "Strafvueroeringsrechtbanken, externe rechtspositie van gedetineerden en straftoemeting", Deel II Straftoemeting, 22.

²¹⁴ Eindverslag van de Commissie "Strafvueroeringsrechtbanken, externe rechtspositie van gedetineerden en straftoemeting", Deel II Straftoemeting, 22-25.

opgenomen, omdat leed inherent is aan elke straf. Reden voor het niet opnemen van de preventie is het feit dat de zwaarte van de straf geen ontradend effect heeft op toekomstige delinquenten daar misdrijven vaak impulsief worden gepleegd en daders zelden de gevolgen van hun gedrag kunnen inschatten. Het is een fictie uit te gaan van een zogenaamde *homo economicus* die rationeel de kosten en baten van een overtreding op de strafwet afweegt. Daarnaast wordt deze doelstelling door geen enkele criminologische of rechtspsychologische studie ondersteund²¹⁵.

166. De commissie hanteert zeer duidelijk een herstelrechtelijke invulling van de strafdoelen²¹⁶. Ze zet enorm in op een maximalistische herstelbenadering en wenst dat het herstelrecht niet langer een vrijblijvend alternatief vormt voor het strafrecht, maar deel gaat uitmaken van de basisstructuur van het strafrecht. De commissie gaat er namelijk vanuit dat het strafrecht gericht moet zijn op herstel van materiële én morele schade en op de intermenselijke relaties alsook orde en rust in de maatschappij. Het herstelgerichte strafrechtssysteem dient hierbij de sociale re-integratie en rehabilitatie te bewerkstelligen²¹⁷. Ook dit voorstel werd door de Belgische wetgever (nog) niet in het Strafwetboek geïntroduceerd²¹⁸.

167. Daarnaast deed ook professor LEGROS een voorstel om de strafdoelen een wettelijke verankering te geven. Hij wou hierbij de retributie als dominant strafdoel naar voor brengen²¹⁹. Daarnaast biedt hij de rechter ook de mogelijkheid rekening te houden met de strafdoelen neutralisering en rehabilitatie. Ook in de rechtsleer is men van mening dat het wenselijk is deze strafdoelen in de wet te schrijven²²⁰.

168. Toch bestaat er, zoals eerder vermeld, tot op heden dus nog geen wettelijke basis om te bepalen welke strafdoelen wenselijk zijn bij het opleggen van de straf. Enige uitzondering hierop is de terbeschikkingstelling van de strafuitvoeringsrechtbank, waarbij de straf moet worden opgelegd met het oog op de neutralisering van de delinquent²²¹.

²¹⁵ H. PENNE, P. VANDENBRUWAENE, *Mercuriale: Strafwetgeving: het kneusje van de strafketen*, https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/pgantwerpen_2018.pdf, 6.

²¹⁶ S. VAN DUYSK en V. FRANSSSEN, "Holsters op maat voor de bestraffing van ondernemingen? Eerst goed mikken, dan pas schieten" in F. DERUYCK, M. DE SWAEF, J. ROZIE, M. ROZIE, P. TRAEEST, R. VERSTRAETEN, *De wet voorbij*, Intersentia, 2010, 511-536, 514.

²¹⁷ Y. VAN DEN BERGHE, "Het Belgisch strafrecht: veel aandacht voor de vrijheidsbeneming en vrijheidsbeperking", *NC 2019*, 6.

²¹⁸ Y. VAN DEN BERGHE, "Het Belgisch strafrecht: veel aandacht voor de vrijheidsbeneming en vrijheidsbeperking", *NC 2019*, 5-6.

²¹⁹ S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 170.

²²⁰ H. DOMINICUS, "Alternatieve sancties en vormen van afdoening. Beleidsontwikkelingen en knelpunten" in D. VAN DAELE en I. VAN WELZENIS, *Actuele thema's uit het strafrecht en de criminologie*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 42-43.

²²¹ Artikel 34bis Strafwetboek; S. RAATS, *Consistente straffoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 169.

169. Nochtans wordt er in veel andere landen wel geopteerd om de strafdoelen in te schrijven in de wet. Zo heeft men in Frankrijk een wetsartikel geschreven waarbij de nadruk wordt gelegd op de vergelding en de rehabilitatie²²². De rechter dient rekening te houden met al deze bevoegdheden waardoor in de praktijk toch weer een grote discretionaire ruimte ontstaat voor de rechter aangezien hij voorrang kan verlenen aan bepaalde strafdoelen.

170. Ook in de Verenigde Staten werd een wettelijke bepaling opgenomen die bepaalt welke strafdoelen dienen te worden gehanteerd bij de keuze van bestraffing. Hierbij wordt, krachtens artikel 18, §3553 (a) U.S. Code de voorkeur gegeven aan de retributie, de neutralisering, de preventie en de rehabilitatie²²³.

171. In andere landen heeft men er wel voor geopteerd om één dominant strafdoel in de wet te schrijven²²⁴: artikel 29 Zweeds Strafwetboek, hoofdstuk 29-30 Deens Strafwetboek en hoofdstuk 6-7 van het Fins Strafwetboek schrijven met name, in tegenstelling tot België, 1 dominant strafdoel voor in de strafwet. Dit heeft tot gevolg dat de discretionaire ruimte van de rechter enorm wordt ingeperkt en bovendien bevordert het de consistentie van de straftoemeting.

172. Men moet wel opletten met het feit dat een loutere opsomming van strafdoelen, zonder er enige consequentie in te verwerken, geen gunstiger effect heeft dan wanneer men helemaal geen wetsartikel voorziet waarin de strafdoelen worden opgenomen. Het is namelijk zo dat dit tot gevolg heeft dat de strafdoelen kunnen conflicteren en de strafrechter nog naar alle vrijheid een primair strafdoel kan kiezen. Men dient hierbij dus best een dominant strafdoel aan te duiden. Het is dus wenselijk de strafdoelen op te nemen in de wet, maar men dient er consequentie aan te verbinden²²⁵.

173. Een zekere hiërarchie inbrengen tussen de verschillende strafdoelen kan helpen om te bekijken aan welk strafdoel in de eerste plaats tegemoet dient te komen. Hierdoor kan men vermijden dat de rechter à la carte een strafdoel uitkiest dat hij of zij wenselijk acht.

174. Een straf dient, zoals eerder vermeld, dus doorgaans de volgende strafdoelen te vervullen: vergelding of retributie, algemene of collectieve preventie, bijzondere of individuele preventie, de bescherming van de maatschappij en rechtsherstel²²⁶. Waar vroeger de nadruk

²²² Artikel 130-1 Code Pénal.

²²³ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straftoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 190-191.

²²⁴ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straftoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 190-191.

²²⁵ S. RAATS, *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straftoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 187-197.

²²⁶ A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Overzicht van het Belgisch Algemeen Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2015, 122.

lag op de straf als leed ter vergelding van de schuld, ligt vandaag naar moderne opvatting de focus op de resocialisering van de delinquent en de beveiliging van de maatschappij²²⁷. Wel wordt in het algemeen aangenomen dat ons Belgisch Strafwetboek nog vaak gekenmerkt wordt door vergelding en preventie. Vandaag spelen er dus ook andere strafdoelen mee.

Onderafdeling 2: Nagestreefde strafdoelen hervorming strafrecht

175. Het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek, dat in maart 2019 is ingediend in het parlement, gaat uit van het feit dat strafrecht geen synoniem mag zijn voor vergelding. Een sanctie is steeds leedtoevoegend doch mag dit niet de primaire insteek zijn. Tevens moet men inzetten op de strafdoelen rehabilitatie en het herstellen van de toestand in de situatie hoe deze bestond voor het plegen van het misdrijf. Ten aanzien van bepaalde veroordeelden (van zwaarwichtige feiten) kunnen deze strafdoelen niet gevolgd worden, waardoor de bescherming van de maatschappij op de voorgrond komt. Bij het bepalen van de straffen dient men aldus rekening te houden met de volgende strafdoelen: het uiten van maatschappelijke afkeer²²⁸, herstel van het sociaal evenwicht en herstel van de schade²²⁹, veroorzaakt door het misdrijf, maatschappelijke rehabilitatie²³⁰, en re-integratie van de dader²³¹. Bij bepaalde zwaarwichtige overtredingen van de strafwet dient dan de bescherming van de maatschappij voorop te staan. Dit uit zich dan in het opleggen van een gevangenisstraf²³². Men haalde hier inspiratie bij artikel 16 van het voorontwerp van de Commissie Holsters, doch is dit artikel slechts overgenomen mits het aanbrengen van enkele aanpassingen geïnspireerd op het Franse recht²³³.

Afdeling 5: Het rijverbod: modern leed?

176. Hoewel het leedtoevoegend karakter van de straf vandaag voorbijgestreefd lijkt te zijn, is hierover geen eensgezindheid binnen de rechtsleer. Verschillende auteurs houden toch vast

²²⁷ A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2008, 151.

²²⁸ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 111.

²²⁹ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 112.

²³⁰ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 114.

²³¹ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 114.

²³² Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 6.

²³³ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 111.

aan de idee dat een straf leedtoevoeging met zich moet meedragen, al doen ze dat vanuit verschillende redeneringen.

177. Vanuit de afkeer tegen progressieve straffen, zijnde straffen die geen vernederende straffen zijn maar opvoedende maatregelen die de persoonlijkheid van de overtreder gaaf laten, streeft DE PEUTER voor het behoud van het leedtoevoegend karakter van een straf. Hij gaat hierbij uit van het feit dat hem aan de universiteit geleerd is dat de straf een leed is met toepassing van de strafwet. Verder staat hij zijn redenering bij met de definitie die GARRAUD aan de straf geeft: “*La peine, c’est le mal que le pouvoir inflige à l’individu, déclaré par jugement, coupable d’une infraction*”²³⁴.

178. De argumenten die DE PEUTER aanhaalt zijn eerst en vooral pedagogisch, met name omdat hij het zo op de universiteit heeft geleerd. Daarnaast zijn zij ook historisch, met onder andere vermeldingen naar de Maya’s en Napoleon (om aan te tonen dat er al eeuwenlang leedtoevoegend gestraft wordt), en criminologisch: DE PEUTER gaat ervan uit dat het strafrecht niet kan werken zonder leedtoevoeging omdat de afschrikking dan ontbreekt. Hoewel hij de mening is toegedaan dat het feit dat de dader van een misdrijf bedreigd wordt met een kwaad om te voorkomen dat hij niet zou recidiveren en opdat mogelijke misdrijven worden afgeschrikt op zich al een kwaad is, is dit wel een noodzakelijk kwaad²³⁵.

179. Het is dan ook niet verwonderlijk dat DE PEUTER een voorstander is van het rijverbod, dat hij wil veralgemenen tot buiten het wegverkeersrecht. Deze straf lijkt hem optimaal omdat het rijverbod een afschrikkend leed kan meebrengen voor de moderne mens. De moderne mens vindt zijn auto belangrijk. Leed kan volgens hem alle vormen aannemen, zolang deze component bij de straf maar aanwezig is. Men vertrekt vanuit de idee wat de moderne mens belangrijk vindt, want enkel op deze manier kan er sprake zijn van leed. Vanuit deze redenering is DE PEUTER ook voorstander van de gevangenisstraf, omdat de moderne mens vrijheid

²³⁴ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, “Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht” in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 131.; R. GARRAUD, *Traité théorique et pratique du droit pénal français*, I, nr. 314 aangehaald door J. DE PEUTER, “Het leed als hoofdcomponent van de straf” in H. D’HAENENS e.a., *Liber Amicorum Jules D’Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 70.

²³⁵ J. DE PEUTER, “Het leed als hoofdcomponent van de straf” in H. D’HAENENS e.a., *Liber Amicorum Jules D’Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 70.

belangrijk vindt²³⁶. Men kan stellen dat dit past in het wetsvoorstel tot hervorming van het strafrecht daar de ultieme doelstelling het creëren van een eigentijds strafwetboek is²³⁷.

180. Ook DE RUYVER en VANDE WYNGAERT houden vast aan de idee van het leedtoevoegend karakter van de straf. Bij DE RUYVER komt dit idee niet vanuit een soort geloof in de noodzaak aan leedtoevoeging binnen het strafrecht, zoals bij DE PEUTER aan de orde is, maar wel vanuit de praktijk. Wanneer hij het huidig straffenarsenaal bestudeert, merkt hij namelijk op dat ze allemaal door het leed worden gekenmerkt, ook de relatief nieuwe straffen. Volgens hem is er dus enkel en alleen leed omdat de praktijk het zo uitwijst²³⁸.

181. VANDE WYNGAERT beklemtoont het belang van de leedtoevoeging om het strafrecht te kunnen onderscheiden van het publieke handhavingssysteem. Het kan een verklaring bieden voor de veelheid aan handhavingssystemen die vandaag bestaan. Volgens haar is een van de centrale kenmerken van een straf het leedtoevoegend karakter. Wanneer de overheid grijpt naar leedtoevoegende sancties is er aldus sprake van strafrecht²³⁹.

182. In dit opzicht kan het opleggen van het rijverbod als autonome straf ook perfect passen in de doelstelling tot modernisering van het strafwetboek, zoals beoogd wordt in het Regeerakkoord van 2014²⁴⁰. Zoals eerder vermeld, gaat het wetsvoorstel tot hervorming van het strafrecht ervan uit dat leedtoevoeging eigen is aan straf, doch mag dit niet de primaire insteek zijn²⁴¹. Als leed inherent is aan elke straf, dan kan men maar beter leed voorzien dat de moderne mens vandaag echt raakt: zijn mobiliteit.

²³⁶ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, "Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht" in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, et al., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 131-132.; J. DE PEUTER, "Het leed als hoofdcomponent van de straf" in H. D'HAENENS e.a., *Liber Amicorum Jules D'Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 86-88.

²³⁷ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001, 4.

²³⁸ P. DE HERT EN S. GUTWIRTH, "Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht" in A. DE NAUW, F. DERUYCK, M. ROZIE, e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 133.; B. DE RUYVER, "De alternatieve straffen: een modetrend of een volwaardig instrument?" in H. D'HAENENS e.a., *Liber Amicorum Jules D'Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 91-115.

²³⁹ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 2014, 393.

²⁴⁰ Regeerakkoord, 9 oktober 2014, https://www.premier.be/sites/default/files/articles/accord_de_Gouvernement_-_Regeerakkoord.pdf.

²⁴¹ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 6.

Hoofdstuk III: Denkmodellen doorheen de tijd

Afdeling 1: Algemeen

183. Het is zo dat het rijverbod sommige strafdoelen wel, en andere strafdoelen niet vervult. Dit is *in se* niet erg, omdat er nog steeds geen consensus bestaat over welke strafdoelen wel, en welke strafdoelen niet moeten meegenomen worden in de beslissing omtrent welke straffen dient op te leggen. Bij de hervorming van het strafrecht komt er mogelijks een wettelijke grondslag die nu een eerste keer zou bepalen wat de na te streven doelstellingen zijn (zie *supra*). Het zou ook foutief zijn te denken dat er sommige straffen bestaan die tegemoet kunnen komen aan al deze strafdoelen. Wat wel belangrijk is, is het feit of een bepaalde straf voldoet aan de in een bepaalde periode vooropgestelde of belangrijke geachte doelen.

184. Zoals eerder vermeld, is er vandaag, ondanks de aanbeveling van de holstercommissie en de Raad van Europa (zie *supra*), nog geen wettelijke basis die aangeeft wat de na te streven strafdoelen in onze huidige samenleving zijn. De doelstellingen blijken dan ook op een willekeurige manier door rechters te worden gebruikt, zij beschikken immers niet over een gemeenschappelijk referentiekader. Dit maakt het moeilijk na te gaan of een rijverbod als autonome straf coherent is met de vandaag belangrijk geachte doelstellingen.

185. Toch lijkt er doorheen de tijd een verschuiving te hebben plaatsgevonden van welke strafdoelen als meest belangrijk worden beschouwd²⁴². Naargelang de politieke en sociaaleconomische context waarin men leeft, wordt het strafrecht onvermijdelijk beïnvloed en dit heeft een rechtstreeks gevolg op de vigerende strafdoelen van die tijd. Dit zal een directe invloed hebben op het straffenarsenaal waarop een rechter beroep kan doen in een welbepaalde periode.

186. In wat volgt, wordt een historische achtergrond geschetst waarbij gekeken zal worden wat de visie op straffen doorheen de jaren inhield en welke strafdoelen daarbij dominant waren. Vervolgens zal getracht worden te bekijken welke strafdoelen vandaag de bovenhand nemen en of het rijverbod als autonome straf hiermee compatibel zou kunnen zijn.

²⁴² K. BEYENS, *Straffen als sociale praktijk. Een penologisch onderzoek naar straftoemeting*, Brussel, VUBPRESS, 2000, 245-287.

Afdeling 2: Het Ancien Régime

187. Tijdens het Ancien Régime stond het traditionalistisch-religieus denken centraal. Het strafrechtsdenken werd enorm beïnvloed door religie. De dominante strafdoelen in die periode zijn dan ook de retributie en de algemene afschrikking. Vaak werden wrede straffen uitgesproken en was er sprake van willekeur²⁴³.

Afdeling 3: De verlichting en de klassieke leer

188. Vanuit het streven naar verzet tegen de gruwel en de willekeur dat plaatsvond in het Ancien Régime, komt de verlichtingsbeweging op gang. Zij zet zich af tegen het strafrechtsdenken uit het Ancien Régime en wil een meer humaan strafrechtsdenken introduceren. Waar vergelding ten tijde van het Ancien Régime centraal stond, moet dit strafdoel hier aan belang inboeten. Ze blijft wel een belangrijk onderdeel van de straf, maar neemt een minder dominante rol in en wordt gehanteerd vanuit een ander gedachtegoed. De algemene preventie is een belangrijk strafdoel omdat men ervan uitgaat dat de delinquent zich onthoudt van strafbaar gedrag indien er een strafsancie op staat. Ook de bijzondere preventie vindt haar plaats binnen het strafrechtsdenken²⁴⁴.

189. Het introduceren van deze twee strafdoelen was het gevolg van het rationeel mensbeeld dat vanaf die periode gehanteerd werd. Men gaat ervan uit dat wanneer een rationeel mens toch de fout begaat een overtreding op de Strafwet te begaan, hij door het ondergaan van de straf in de toekomst geen overtredingen meer zal begaan. Het strafdoel van de resocialisering was hier nog niet aan de orde. Men ging er namelijk vanuit dat de verbetering van de delinquent automatisch zou plaatsvinden²⁴⁵.

²⁴³ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 17.

²⁴⁴ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 17.

²⁴⁵ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 17.

Afdeling 4: Het positivisme en het sociaal verweer

190. Vanuit de idee van de gedetermineerde mens dat ontstond uit het positivisme, dit wil zeggen de persoon die afhankelijk is van zijn sociaaleconomische context en zijn bio-psychologische context, wordt niet louter meer gekeken naar de persoon van de delinquent zelf. De nadruk verschuift van de persoon die uit vrije wil de wet overtreedt, naar de delinquent die gedetermineerd wordt door fysieke, sociale en economische factoren. Of een persoon een overtreding op de strafwet begaat, is dus niet louter afhankelijk van zichzelf maar ook van contextuele- en omgevingsfactoren. Een misdrijf is hierbij dus niet het gevolg van een bewuste keuze.

Het sociaal verweer zorgt ervoor dat de focus op de sociale gevaarlijkheid van de persoon wordt gebracht. Het is dus niet langer de schuldnotie, maar wel de gevaarnotie die op de voorgrond treedt²⁴⁶.

191. Met de opkomst van het positivisme in de tweede helft van de negentiende eeuw en het daaropvolgende sociaal verweer, verdwijnt de idee van vergelding. Volgens positivisten is dit immers zinloos. De collectieve preventie vonden zij slechts een illusie. De focus zal hier gelegd worden op de individuele preventie, die volgens positivisten het enige nuttige strafdoel was. De straf moet ervoor zorgen dat de persoon later geen misdrijven meer pleegt, louter dan de focus te leggen op de straf zelf. Ook de resocialisering, gekoppeld aan de individuele preventie, neemt hier een belangrijke plaats in²⁴⁷.

Afdeling 5: Het nieuw sociaal verweer

192. Het nieuw sociaal verweer tracht de tegenstrijdige visies van het positivisme en de klassieke leer met elkaar te verzoenen. Het nieuw sociaal verweer heeft ervoor gezorgd dat de individuele preventie opnieuw onder de aandacht komt. Daarnaast moeten straffen focussen op de verbetering van de delinquent en oorzaken van antisociaal gedrag opheffen. Er was dus ook heel veel aandacht voor de resocialisering van de delinquent in de

²⁴⁶ L. HUYBRECHTS, "Straffen" in F. VERBRUGGEN, R. VERSTRAETEN, D. VAN DAELE, EN B. SPRIET (eds.), *Strafrecht als roeping. Liber Amicorum Lieven Dupont*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2005, 424; E. MAES, *Van gevangenisstraf naar vrijheidsstraf. 200 jaar Belgisch gevangeniswezen*, Antwerpen, Maklu, 2009, 157; cursus Strafrechtelijk Beleid Ugent 2018-2019.

²⁴⁷ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 2014, 21.

maatschappij. Dit is vandaag de in België overwegend overheersende leer, enkele nuanceringen niet in acht genomen²⁴⁸.

Afdeling 6: Het hedendaags eclecticisme

193. Het grote geloof van de maatschappij in de maakbaarheid van de mens dat heerste tijdens het nieuw sociaal verweer, heeft duidelijk zijn limieten bereikt. Op het nieuw sociaal verweer is vanaf de jaren zestig heel wat kritiek gekomen. Verschillende uiteenlopende stromingen hebben de visie van het nieuw sociaal verweer bekritiseerd²⁴⁹. Een belangrijke visie hierbij is de herstelgerichte visie waarbij de focus wordt gelegd op het herstellen van de schade die door de delinquent is aangericht.

194. Een andere stroming, het neorealisme, legt dan weer de nadruk op vergelding en afschrikking en stelt deze strafdoelen voorop. Hiermee beoogt zij een terugkeer naar het Ancien Régime. De meest extreme visie moet toch wel die van het abolitionisme zijn, die zelfs pleit voor een totale afschaffing van het strafrecht. Het is duidelijk dat vanuit de kritiek op het nieuwe sociaal verweer zich verschillende zeer uiteenlopende denkpijlers hebben ontwikkeld.

Afdeling 7: Vandaag?

195. Strafdoelen evolueren dus doorheen de tijd in functie van maatschappelijke problemen die zich in een bepaalde periode voordoen. Wanneer een periode van terroristische aanslagen plaatsvindt, zal de nadruk bijvoorbeeld sterk op de bescherming van de maatschappij worden gelegd. De hierbij onderliggende politieke, maatschappelijke en filosofische visies slijpen daarbij meestal door in onze wetgeving en rechtspraak²⁵⁰. Zoals eerder aangegeven, worden van oudsher drie belangrijke strafdoelen aanvaard: de vergelding, de algemene en de individuele preventie zijn²⁵¹. Toch zijn dit lang niet alle strafdoelen die bestaan (zie *supra*). De vraag is nu welke strafdoelen vandaag de bovenhand nemen.

²⁴⁸ H. PENNE, P. VANDENBRUWAENE, "Strafuitvoering: het kneusje van de strafketen", *RW* 2018-19, nr. 31, 1204.

²⁴⁹ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 2014, 28-29.

²⁵⁰ H. PENNE, P. VANDENBRUWAENE, *Mercuriale: Strafuitvoering: het kneusje van de strafketen*, https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/pgantwerpen_2018.pdf, 5.

²⁵¹ A. KERCKHOFS, "Een adequaat vervolgingsstelsel inzake drukpersmisdrijven", *NC* 2016, speciaal nummer april 2016, 82.

196. Een interessante gedachtegang is deze van ROZIE, die stelt dat het leedtoevoegend karakter van de straf nooit het eerste mag zijn waar de strafrechter naar kijkt. Hij dient zich primair te richten op de resocialisatie en de rehabilitatie en het al dan niet symbolisch herstellen van de toestand zoals die bestond voor het plegen van het misdrijf²⁵². Voor bepaalde zodanig zwaarwichtige straffen gaat deze visie echter niet op en zal aldus de bescherming van de maatschappij voorop staan.

197. De laatste jaren zijn er verschillende straffen ingevoerd: in 2002 doet de werkstraf zijn intrede als hoofdstraf²⁵³, gevolgd door de autonome probatie en het elektronisch toezicht in 2014²⁵⁴. Deze laatste twee zullen wel pas in 2016 in werking treden. We moeten hierbij bekijken wat de drijfveer was om deze straffen in te voeren om zo te achterhalen welk(e) strafdoel(en) naar de voorgrond treden. Dit is nodig omdat er geen wettelijke bepaling is dat aangeeft welke strafdoelen in acht dienen te worden genomen (zie supra).

198. Al enkele jaren wordt ervoor gepleit de gevangenisstraf te behouden als *ultimum remedium*, en ze dus enkel op te leggen wanneer dit noodzakelijk is. Het is hierbij niet enkel het financiële nadeel en het capaciteitsprobleem dat een rol speelt (een gevangenisstraf kost de maatschappij veel geld en bovendien zijn er onvoldoende plaatsen binnen de gevangenisstrafmuren), maar ook de problematiek van de resocialisatie. Er kan gesteld worden dat de laatste decennia in de maatschappij het strafdoel van de resocialisatie sterk op de voorgrond treedt. In elk van de wetsvoorstellen van bovenstaande drie nieuwe hoofdstraffen²⁵⁵, wordt aangehaald dat de problematiek van de resocialisatie een grote drijfveer is om deze straffen in te voeren. Het is immers zo dat resocialisatie bij het elektronisch toezicht, de autonome probatie en de werkstraf optimaal kan spelen daar de persoon zich in zijn thuissituatie blijft bevinden en contacten met de werkgever, familie, vrienden, ... niet verloren gaan. Bij een gevangenisstraf speelt dit strafdoel logischerwijze geen enkele rol,

²⁵² J. ROZIE, "Tegenspraak in de bestrafing", *NC* 2014, nr. 2, 91.

²⁵³ Wet van 17 april 2002 tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken, *BS* 7 mei 2002.

²⁵⁴ Wet van 7 februari 2014 tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *BS* 28 februari 2014; Wet 10 april 2014 tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek en tot wijziging van het Wetboek van strafvordering en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 19 april 2014.

²⁵⁵ Wet van 7 februari 2014 tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *BS* 28 februari 2014; Wet 10 april 2014 tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek en tot wijziging van het Wetboek van strafvordering en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 19 april 2014; Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.St.* Kamer 2008-09, nr. 52-1489/001; Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t.* Kamer 2011-12, nr. 53-1827/001; Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl. St.* Kamer 2010-11, nr. 1042/001, 3.

omdat de persoon uit de samenleving wordt geïsoleerd. Dit maakt een terugkeer naar de maatschappij bijzonder moeilijk.

199. Aan de resocialisatie als strafdoel wordt dus veel belang gehecht. Ook in het wetsvoorstel tot invoeren van het rijverbod als autonome straf wordt dit argument van de resocialisatie aangehaald, wat begrijpelijk is aangezien het rijverbod een gunstig effect heeft op deze functie. Het zorgt ervoor dat, net zoals bij de werkstraf, het elektronisch toezicht en de autonome probatie, de delinquent zich voor zijn straf niet buiten zijn normale thuisomgeving dient te bevinden en contacten met zijn familie, werkgever en vrienden behouden blijven. Vertrekkende vanuit deze visie zou het rijverbod als autonome straf dus perfect in onze maatschappij passen.

200. Zoals eerder vermeld, acht de commissie Holsters belang aan vier strafdoelen, namelijk de maatschappelijke afkeuring, het bevorderen van probleemoplossing en herstel van de door het misdrijf berokkende schade, het bevorderen van sociale integratie en de bescherming van de maatschappij²⁵⁶. Zij laat hierbij de preventie en de leedtoevoeging terzijde. Dit is, zoals eerder vermeld, wel niet in wet omgezet. Het is dan ook logisch dat volop gezocht wordt naar alternatieven voor de gevangenisstraf, daar deze straf gericht is op de vergelding en de algemene en de bijzondere preventie, strafdoelen die vandaag niet meer de bovenhand nemen²⁵⁷.

201. De memorie van toelichting betreffende het voorontwerp van Boek I Strafwetboek geeft aan dat het strafrecht geenszins een vergelding mag zijn. Zij gaat er enerzijds van uit dat elke straf steeds een vergeldend karakter met zich meedraagt, maar anderzijds geeft zij aan dat dit nooit de primaire insteek mag zijn waarom een bepaalde straf wordt opgelegd. Het leedtoevoegend karakter wordt dus zowel door de Commissie Holsters als door het voorontwerp van Boek I Strafwetboek van tafel geveegd. Daarnaast worden in het voorontwerp ook de algemene en individuele preventie niet langer expliciet als strafdoel naar voor geschoven, maar de opstellers zijn wel van oordeel dat deze impliciet in andere strafdoelen vervat zitten²⁵⁸.

202. Als conclusie kunnen we stellen dat er vandaag geen eenduidigheid bestaat over welke strafdoelen nu wel en welke niet in acht dienen te worden genomen bij het opleggen van een straf. Een gebrek aan een wettelijke grondslag laat de rechters grote vrijheid omtrent het

²⁵⁶ Eindverslag van de Commissie “Strafuitvoeringsrechtbanken, externe rechtspositie van gedetineerden en straftoemeting”, Deel II Straftoemeting, 22.

²⁵⁷ DUPONT, L., “Proeve van een Voorontwerp van Beginselenwet gevangeniswezen en tenuitvoerlegging van vrijheidsstraffen”, in DUPONT, L. (ed.), *Op weg naar een beginselenwet gevangeniswezen*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1998, 134-136 en 178.

²⁵⁸ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De zin van de korte gevangenisstraf in vraag gesteld”, *RW* 2017-18, nr. 9, 328.

bepalen van de opgelegde straf, immers, wanneer zij de doelstellingen in overweging dienen te nemen alvorens een straf uit te spreken maar zij geen bepaling hebben waarop zij zich kunnen baseren, wordt hen een grote vrijheid opgelegd. Wel zien we de resocialisatie als strafdoel sterk op de voorgrond treden en het aftreden van de vergelding als strafdoel.

203. Wel wordt aangenomen dat een straf vandaag niet enkel meer leedtoevoegend en stigmatiserend dient te zijn. Er is zelfs discussie of het leedtoevoegende karakter wel aanwezig dient te zijn. Men moet ook rekening houden met het feit dat delinquenten na het volbrengen van de straf opnieuw in de maatschappij moeten kunnen functioneren. Dit gaat op wanneer bestraffing en isolatie niet de enige mogelijke middelen zijn ter bescherming van de maatschappij. De bestraffing moet gevolgd worden door de re-integratie. In de moderne opvatting is het aldus essentieel geworden dat resocialisering bij de bestraffing aanwezig is.

204. Wanneer we vaststellen dat de werkstraf, het elektronisch toezicht, de probatie en het autonoom rijverbod alle vier voldoen aan het strafdoel van de resocialisatie, moet wel de vraag gesteld worden waarom het rijverbod dan toch niet wordt omgezet in een autonome straf. Het rijverbod komt immers ook perfect tegemoet aan het probleem van de resocialisatie bij gevangenisstraffen. Bieden zij bijkomende voordelen die hen tot interessante straffen maken? Hanteren we het principe van de spiegelstraf waardoor een rijverbod niet wenselijk is voor niet-verkeersgerelateerde misdrijven? In de volgende hoofdstukken zal getracht worden hierop een antwoord te bieden.

Hoofdstuk IV: Spiegelstraffen

Afdeling 1: Algemeen

205. Wanneer een rijverbod zou worden omgezet als hoofdstraf en zo plaats neemt in de lijst van hoofdstraffen in artikel 7 Strafwet, zou het perfect mogelijk zijn een rijverbod op te leggen voor straffen die op zich niets met het wegverkeer te maken hebben. In de ogen van sommige personen is het dan ook een zeer vreemde gedachte dat een rijverbod kan worden opgelegd voor misdrijven los van het wegverkeerrecht. Een veel gehoorde kritiek is dan ook dat er nog een band moet bestaan tussen de opgelegde straf en het misdrijf²⁵⁹. Het zou hier dan allerminst gaan om een spiegelstraf, daar een spiegelstraf vereist dat de straf een link heeft met de begane overtreding. In wat volgt wordt bekeken welke voordelen een spiegelstraf met zich meebrengt en of men vasthoudt aan het principe van de spiegelstraffen.

Afdeling 2: Wat is een spiegelstraf?

206. Er is sprake van een spiegelstraf wanneer de aard van de uitgesproken straf in verhouding staat met het strafbare feit²⁶⁰. De wettelijk verankerde bestraffing of de tenuitvoerlegging van de straf moet op een of andere manier de aard van het onderliggende misdrijf gaan reflecteren²⁶¹. Het rijverbod in het kader van het wegverkeer is de dag van vandaag een perfect voorbeeld van wat een spiegelstraf nu net inhoudt: ze kan enkel worden uitgesproken wanneer men een overtreding op de Wegverkeerswet begaat²⁶². In deze context is het een zeer effectieve straf.

207. Wanneer men een rijverbod in het Strafwetboek als hoofdstraf zou invoeren dat kan worden opgelegd bij om het even welk misdrijf zonder dat er een link wordt vereist met een voertuig of het verkeer, gaat dit dus regelrecht in tegen het principe van de spiegelstraf. Het

²⁵⁹ W. VAN LEUVENHAEGE, *Straffen bij de vleet. Een kwalitatief onderzoek naar de visie van rechtspractici betreffende het straffenarsenaal*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2015, <https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:002213435?i=0&q=straffen+bij+de+vleet>, 107.

²⁶⁰ J. ROZIE en T. VANSWEEVELT, "Causaliteit in het Belgisch strafrecht. Over de kruisbestuiving tussen het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en het strafrecht", *NC* 2014, nr. 7, 465.

²⁶¹ J. ROZIE en T. VANSWEEVELT, "Causaliteit in het Belgische strafrecht. Over de kruisbestuiving tussen het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en het strafrecht", *NC* 2014, nr. 7, 464.

²⁶² Zoals eerder vermeld, bestaat het rijverbod ook binnen het misdrijf familieverlating (artikel 391 *bis* Sw.). Dit is een uitzondering die we hier echter niet in acht nemen.

hanteren van spiegelstraffen is dus een sterk argument tegen het veralgemenen van het rijverbod binnen het Strafwetboek zonder enige link met voertuigen of het verkeer.

Afdeling 3: Ontstaan spiegelstraf

208. Het fenomeen van de bestraffing door middel van spiegelstraffen is zeker niet nieuw: de Codex Hammurabi, de oudste bewaarde rechtstekst²⁶³, maakt gewag van spiegelstraffen, zij het in een sterk verschillende vorm dan diegene die wij vandaag kennen. Het welgekende talio-principe, oftewel oog om oog, tand om tand, dat de codex vermeldde, is al lang geen invulling meer van wat vandaag onder het begrip spiegelstraf wordt verstaan²⁶⁴. Het verbod op eigenrichting geeft hier mee vorm aan.

209. Ook het Oude testament maakt gewag van spiegelstraffen doordat het vermeldt dat wie een ander iets aandoet, hetzelfde als het slachtoffer zal moeten ondergaan. Ook in de Middeleeuwen werd gebruik gemaakt van wrede straffen die dit principe met zich meedragen. Voorbeelden hiervan zijn de vuurdoop voor een brandstichter of het afsnijden van de tong voor personen die schuldig werden bevonden aan laster²⁶⁵.

210. De Romeinen gebruikten ook veel symboliek bij het opleggen van straffen. Zo werd krachtens de *Lex Pompeia de Parricidiis* gestreefd naar een symboliek van terugkeer in de baarmoeder voor oudermoordenaars²⁶⁶. Ook Napoleon zag geen graten in het opleggen van spiegelstraffen. In zijn Napoleontisch Strafwetboek werd voorzien dat de rechterpols van de oudermoordenaar werd doorgesneden als symboliek voor het doorsnijden van de bloedband²⁶⁷.

211. Tot aan de afschaffing van de doodstraf in ons Strafwetboek kon ook dit gelden als een mooi voorbeeld van een spiegelstraf wanneer zij werd opgelegd aan moordenaars. Men mag hieruit niet afleiden dat voorstanders van de spiegelstraf voorstander zijn van het herinvoeren van de doodstraf. Vooraleerst wordt de spiegelstraf vandaag anders ingevuld dan hoe dit

²⁶³ G. MARTYN, R. OPSOMMER, *Geschiedenis van het publiekrecht en de politiek*, Brugge, Die Keure, 2014, 31.

²⁶⁴ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 243.

²⁶⁵ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 243.

²⁶⁶ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 244.

²⁶⁷ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 244.

vroeger het geval was en het herinvoeren zou daarnaast strijdig zijn met verschillende fundamentele rechten en vrijheden²⁶⁸.

Afdeling 4: Effectiviteit spiegelstraf

212. Een spiegelstraf heeft een aantal voordelen die de straf effectiever maken dan andere straffen waarbij er geen enkele link is tussen de opgelegde straf en het strafbare feit.

213. Een eerste voordeel bestaat erin dat de delinquent zich bewust wordt van het specifieke gedrag waarvoor hij bestraft is. Daarnaast is het ook zo dat er een vermindering van recidivisme plaatsvindt wanneer men spiegelstraffen gebruikt. Dit hangt samen met het eerste voordeel: doordat delinquenten zich bewuster worden van het foutieve gedrag, zullen ze minder snel recidiveren. Een spiegelstraf is daarnaast ook bevorderlijk voor de responsiviteit van de delinquent, wat dan weer een positieve invloed heeft op de tenuitvoerlegging van de straf. Ook de slachtoffers zijn hierbij gebaat aangezien dit het verwerkingsproces vaak bevordert. Zij vinden de straf vaak gerechtvaardigd wanneer het om een spiegelstraf gaat. Het is aldus duidelijk dat een spiegelstraf een positieve gedragsbeïnvloeding bij het merendeel van de betrokkenen teweegbrengt²⁶⁹.

Afdeling 5: Vereiste voor straffen in onze maatschappij?

214. Wanneer vandaag een straf wordt uitgesproken, zal het slechts bij wijze van uitzondering zijn dat deze straf een spiegelende werking heeft. Het kan bijvoorbeeld gaan om een delinquent die veroordeeld is voor het verhandelen van drugs waarbij hem een werkstraf wordt opgelegd in een drugskliniek of het opleggen van een geldboete wanneer men schuldig is bevonden aan een vermogensmisdrijf. Een grote oorzaak van het feit dat nauwelijks spiegelstraffen worden uitgesproken ligt in het feit dat nog al te veel gebruik wordt gemaakt van de vrijheidsstraf waarbij een verband tussen het misdrijf en de straf zo goed als altijd onbestaande is.

215. De invoering van het verval van het recht tot sturen als hoofdstraf is dus geenszins verenigbaar met het idee van de spiegelstraf. Voorstanders van het gebruik van spiegelstraffen

²⁶⁸ Art. 3 EVRM; Protocolen 6 en 13 bij het EVRM.

²⁶⁹ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, 15 oktober 2016, nr. 7, 247.

zien dus enkel de mogelijkheid om het rijverbod op te leggen als bijkomende straf en wanneer er een zekere link blijft met het wegverkeersrecht. In het wetsvoorstel dat reeds werd ingediend, beoogt men een veralgemeend verval van het recht tot sturen als spiegelstraf in te voeren binnen het Strafwetboek²⁷⁰. Het gaat hierbij om overtredingen van de Strafwet waarbij het motorrijtuig gediend heeft of bestemd was tot het plegen van een misdrijf of het verzekeren van de vlucht na het plegen van het misdrijf of een poging daartoe. In deze gevallen kan zij een optimale bijkomende straf zijn aangezien de link met het wegverkeerrecht bestaande is²⁷¹.

216. In het voorontwerp van Boek I Strafwetboek geeft één van de vijf centrale pijlers die worden nagestreefd bij het ontwerpen van een nieuw Strafwetboek aan dat het noodzakelijk is te streven naar spiegelbestrafing waar dit mogelijk is. Er mag hierbij geen automatisme ontstaan waarbij de rechter telkenmale automatisch de spiegelstraf verkiest, zonder voorafgaand na te gaan wat in concreto de best aangepaste straf is voor de delinquent in kwestie. Aan de individualisering van de bestraffing, hoewel door het Hof van Cassatie niet erkend als algemeen rechtsbeginsel²⁷², mag dus geenszins afbreuk worden gedaan door het automatisme van het opleggen van de spiegelstraf²⁷³.

217. Het is ook verkeerdelijk te redeneren dat de motivering aan belang zou moeten inboeten indien de rechter verkiest een spiegelstraf op te leggen. De delinquent dient nog steeds te begrijpen waarom hij een bepaalde straf opgelegd krijgt. Het is foutief te denken dat de spiegelende werking steeds voor de hand ligt voor de delinquent, de rechter dient dus nog steeds de explicatiefunctie van de motivering te respecteren opdat de delinquent in staat is te begrijpen waarom hem een bepaalde straf wordt opgelegd²⁷⁴.

218. Toch mag men niet uit het oog verliezen dat veel overtredingen slechts uitzonderlijk een spiegelende werking met zich meedragen en dat men dus zelden te maken heeft met een zekere verhouding tussen de uitgesproken straf en het strafbare feit. Waarom zou dit hier een struikelblok vormen om het rijverbod te veralgemenen, wanneer het merendeel van de straffen geen spiegelend effect met zich meedraagt²⁷⁵?

²⁷⁰ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 189.

²⁷¹ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 254.

²⁷² Cass. 8 juni 2005, P.05.0349.F.

²⁷³ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 257.

²⁷⁴ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 257.

²⁷⁵ J. ROZIE en T. VANSWEEVELT, “Causaliteit in het Belgisch strafrecht. Over de kruisbestuiving tussen het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en het strafrecht”, *NC* 2014, nr. 7, 465.

Afdeling 6: Verbod op disproportionele straffen

219. Wanneer wordt gestreefd naar een zekere gelijkwaardigheid tussen de opgelegde straf en het misdrijf waarvoor men veroordeeld is (en aldus het principe van de spiegelstraf vooropgesteld wordt), kan dit worden gelezen in het licht van het beginsel van de proportionaliteit²⁷⁶. De strafrechter moet bij het maken van de overweging welke straf dient te worden opgelegd kiezen voor een straf die evenredig is met de zwaarte van het begane misdrijf. De evenredigheid houdt in dat een evenwicht moet worden gezocht tussen de voordelen van een maatregel en de kosten ervan²⁷⁷. Het is aldus essentieel dat de straf proportioneel is met de ernst van het misdrijf. In het ontwerp van Boek I van het Strafwetboek wordt gestreefd naar evenredigheid tussen de rechtsregel en het nagestreefde doel²⁷⁸.

220. Het Hof van Cassatie erkent de proportionaliteit als algemeen rechtsbeginsel binnen ons Belgisch rechtsstelsel niet²⁷⁹. Dit neemt niet weg dat het Hof van mening is dat een rechter op onaantastbare wijze, binnen de grenzen van de wet en van het EVRM, de straf moet opleggen die hij in verhouding acht met de zwaarwichtigheid van het bewezen verklaard misdrijf²⁸⁰.

221. Ook op Europees niveau is het evenredigheidsprincipe een gekende waarde. Zo wordt in het Europees verdrag van de Rechten van de Mens en het Internationaal verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten gewag gemaakt van dit principe. Op Internationaal niveau kan ook melding worden gemaakt van een evenredigheidsprincipe in het Afrikaans Handvest voor de Rechten van Mens en Volken en het Amerikaans Verdrag van de Rechten van de Mens.

222. In artikel 49, derde lid Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie wordt bepaald dat “de zwaarte van de straf niet onevenredig mag zijn aan het strafbare feit”. Doordat de rechtspraak aanvaardt dat in elke bepaling van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens het evenredigheidsprincipe vervat ligt, kan een zaak waarbij een onredelijke bestraffing wordt uitgesproken uiteindelijk bij het Europees Hof voor de Rechten van de Mens worden gebracht²⁸¹.

²⁷⁶ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 244.

²⁷⁷ A. D'ESPALLIER, *Redelijke aanpassingen, evenredigheid en rol van de rechter*, Brugge, Die Keure, p. 98.

²⁷⁸ D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, J. ROZIE, M. DEBAUCHE en M. TAEYMANS, *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Die Keure, 2017, 32; Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 241.

²⁷⁹ Cass. 16 november 1994, *Arr.Cass.* 1994, nr. 490; Cass. 1 februari 1995, AR P.95.1545.F.

²⁸⁰ Cass. 5 maart 2003, AR P.03.0010.F.

²⁸¹ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, “De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?”, *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 245.

223. Uitgangspunt blijft wel dat de rechter altijd een zeer grote appreciatiemarge behoudt bij het opleggen van de meest geschikte straf in een concrete situatie. Om deze redenen zal het opleggen van een rijverbod als autonome straf voor strafbare gedragingen die *in se* niets te maken hebben met het verkeer, hoogstwaarschijnlijk niet als een inbreuk op het proportionaliteitsbeginsel aanvaard worden. Het zou te ver strekken om elke inbreuk van het strafrecht dat gestraft wordt met een rijverbod, te beschouwen als een disproportionele straf. Bovendien komt men dan met tal van andere bestraffingsmogelijkheden ook in de problemen, aangezien het merendeel van de straffen vandaag geen spiegelstraffen zijn²⁸².

224. Het opleggen van een rijverbod aan personen die voor hun job dagelijks gebruik maken van een wagen, kan mogelijks wel een schending van het proportionaliteitsbeginsel met zich meebrengen. Zij zijn namelijk voor professionele doeleinden aangewezen op het gebruik van een motorvoertuig en ondervinden meer nadeel van dit rijverbod doordat zij hierdoor ook mogelijks hun job verliezen. Personen die voor hun beroepsbezigheden niet afhankelijk zijn van hun voertuig, lopen dit risico niet. Dit kan disproportionele nadelen voor de personen in kwestie teweegbrengen. Men kan zich hier dus wel afvragen of de opgelegde straf wel evenredig is met de zwaarte van het misdrijf. Men zou dit kunnen oplossen door een voorbeeld te nemen aan de Franse *Code pénal*. De Franse wetgever voorziet in een matigingsbevoegdheid wanneer het voertuig voor professionele doeleinden gebruikt wordt. De *Code pénal* geeft de rechter de mogelijkheid het rijverbod te beperken tot rijden buiten de beroepsactiviteit, ze bepaalt met name dat “*cette suspension pouvant être limitée, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat, à la conduite en dehors de l'activité professionnelle*”²⁸³. De schorsing kan aldus volgens bij de Raad van State vastgestelde procedures worden beperkt.

225. Merk op dat de rechter wel steeds de mogelijkheid bezit om een weekendrijverbod op te leggen waardoor deze mogelijks disproportionele gevolgen ontweken kunnen worden. Echter, het opleggen van een rijverbod in de week in plaats van het weekend, voor personen die in het weekend werken, werd door het Grondwettelijk Hof niet aanvaard vanuit de idee dat op feestdagen en in weekends een verhoogd gevaar bestaat voor verkeersongevallen²⁸⁴. Een rijverbod beperkt tot wekdagen valt dan ook niet te verzoenen met de ratio achter het weekendrijverbod (zie *supra*). De rechter is hiertoe niet verplicht, hij kan dus nog steeds beslissen om personen die voor professionele doeleinden hun motorvoertuig moeten gebruiken, geen gunst op te leggen. Mocht het rijverbod een plaats krijgen binnen het

²⁸² J. ROZIE en T. VANSWEEVELT, “Causaliteit in het Belgisch strafrecht. Over de kruisbestuiving tussen het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en het strafrecht”, *NC* 2014, nr. 7, 465.

²⁸³ Artikel 131-6, 1° Code Pénal.

²⁸⁴ GwH 2 juni 2016, nr. 88/2016.

strafwetboek, zou het een goede zaak de rechter ook hier de mogelijkheid te bieden een weekendrijverbod op te leggen.

Hoofdstuk V: Vergelijking met het elektronisch toezicht, de probatie en de werkstraf

Afdeling 1: Algemeen

Onderafdeling 1: Kaderen in tijd en ruimte

226. Voordat de wetgever enkele nieuwe autonome straffen invoerde in het Strafwetboek en zo het aantal hoofdstraffen voor natuurlijke personen op twaalf jaar tijd meer dan verdubbelde, kon het gros van de overtredingen enkel gesanctioneerd worden met een vrijheidsstraf. Dit is toch wel een opmerkelijke evolutie, nu de wetgever sinds 1867 nooit een hoofdstraf heeft ingevoerd naast de klassieke geldboete en gevangenisstraf²⁸⁵. Slechts in een beperkt aantal gevallen had de rechter de mogelijkheid geen gevangenisstraf op te leggen.

227. Dit is nochtans niet wenselijk, aangezien de vrijheidsberoving talrijke nadelige effecten met zich meedraagt en zware detentieschade veroorzaakt. Vanuit de idee om de gevangenisstraf als *ultimum remedium* te gaan beschouwen, wordt dan ook gezocht naar nieuwe hoofdstraffen die een antwoord kunnen bieden aan de problematiek van de gevangenisstraf²⁸⁶. Decennialang wordt al geschreven over de noodzaak om alternatieven in te voeren en zo een halt toe te roepen aan het overmatig gebruik van de vrijheidsberovende straffen. Daarnaast speelt niet enkel de problematiek van de gevangenisstraffen een rol, maar hierbij aansluitend de eerste generatie alternatieve sancties en hun te 'softe imago'²⁸⁷.

228. De afgelopen jaren is de lijst van hoofdstraffen dan ook aanzienlijk uitgebreid. Waar de rechter voorheen slechts keuze had uit twee hoofdstraffen, namelijk de gevangenisstraf en de geldboete, heeft de rechter vandaag de keuze uit vijf autonome straffen door de invoering van drie alternatieve straffen voor de gevangenisstraf. In 2002 wordt namelijk de werkstraf toegevoegd aan de lijst van hoofdstraffen en in 2014 zien het elektronisch toezicht²⁸⁸ en de autonome probatie²⁸⁹ het levenslicht. Deze laatste twee traden wel pas in 2016 in werking. Het invoeren van het elektronisch toezicht en de autonome probatie, waarmee de wetgever twee nieuwe hoofdstraffen creëert op korte tijd, duidt op zijn wil om het straffenpalet te

²⁸⁵ K. BEYENS en I. AERTSEN, "De autonome werkstraf in België: Hoe sterk het karakter?", *Panopticon* 2006, afl. 4, 1.

²⁸⁶ J. ROZIE, "Naar de vrijheidsstraf als *ultimum remedium*: een weg bezaaid met wolfijzers en schietgeweren", *NC* 2015, 2.

²⁸⁷ K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2006, afl. 4, 8.

²⁸⁸ Wet van 7 februari 2014 tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *BS* 28 februari 2014.

²⁸⁹ Wet 10 april 2014 tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek en tot wijziging van het Wetboek van strafvordering en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 19 april 2014.

diversifiëren²⁹⁰. Dit is ook in overeenstemming met het Regeerakkoord van 2014 waarin onder meer beoogt wordt de diversificatie van de straffen te bevorderen²⁹¹. Deze tendens past ook binnen de aanbeveling van de Raad van Europa, die al jaren ijvert voor het invoeren van alternatieven voor minder ernstige misdrijven²⁹².

229. Deze nieuwe alternatieve straffen worden ook wel de tweede generatie alternatieven genoemd²⁹³, die in tegenstelling tot de eerste generatie (waarbij onder andere op de probatie die in de jaren zestig is ingevoerd bedoeld wordt), veel beter beantwoorden aan de doelstellingen van bestraffing en controle.

230. De werkstraf, het elektronisch toezicht en de autonome probatie staan aldus opgesomd in artikel 7 Sw. dat de lijst van hoofdstraffen voor natuurlijke personen bevat. Er wordt aangenomen dat de volgorde van het artikel bepalend is voor wat betreft de zwaarte van de straf. De zwaarte van de straf wordt bepaald door de duur, de strafmaat, de aard, het karakter, de soort en het voorwerp van de straf²⁹⁴.

231. Aldus wordt de straf onder elektronisch toezicht beschouwd als de zwaarste straf van de drie, gevolgd door de autonome werkstraf en de autonome probatie sluit het rijtje af wat betekent dat zij aanzien wordt als de minst zware straf van deze drie relatief nieuwe hoofdstraffen. Bovenaan de lijst van hoofdstraffen voor natuurlijke personen staat wel nog steeds de gevangenisstraf, die veruit de meest verregaande straf is en dan ook slechts als *ultimum remedium* moet worden opgelegd. De lijst wordt afgesloten door de geldboete, die logischerwijze als de minst zware hoofdstraf voor natuurlijke personen wordt beschouwd aangezien zij een weerslag heeft op het vermogen van de delinquent, en geenszins op zijn individuele vrijheid.

232. Ook minister van justitie Koen Geens schrijft in zijn beleidsnota dat de gevangenisstraf slechts in laatste instantie mag worden opgelegd en geenszins de regel mag worden. Hiervan kan slechts worden afgeweken wanneer zeer zware overtredingen van het Strafwetboek plaatsvinden. De huidige minister is lang niet de enige die dit in zijn beleidsnota vermeldt, ook

²⁹⁰ C. VAN DEUREN, "Het elektronisch toezicht als autonome straf", *NC* 2014, 359.

²⁹¹ Y. VAN DEN BERGE, "Het Belgische strafrecht: veel aandacht voor de vrijheidsbeneming en de vrijheidsbeperking", *NC* 2019, 2; Regeerakkoord, 9 oktober 2014, [https://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord de Gouvernement - Regeerakkoord.pdf](https://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord%20de%20Gouvernement%20-%20Regeerakkoord.pdf).

²⁹² Council of Europe, Committee of Ministers, Resolution (1967) 10 on certain alternative penal measures to imprisonment, 1.

²⁹³ K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2006, afl. 4, 7.

²⁹⁴ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitsstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 106.

eind de jaren negentig en begin tweeduizend is deze problematiek al duidelijk gekend en wordt er al naar verwezen in verschillende beleidsnota's²⁹⁵.

233. Hierna volgt een begripsomschrijving van een alternatieve straf, gevolgd door een bespreking van de redenen waarom deze drie straffen tot hoofdstraf zijn omgevormd en er wordt bekeken of deze beweegredenen ook een stimulans kunnen zijn om het rijverbod toe te voegen aan de lijst van hoofdstraffen.

234. De vergelijking maken met deze nieuwe hoofdstraffen is zeer relevant daar er een aantal redenen in de wetsvoorstellen tot invoering van de autonome probatiestraf, het elektronisch toezicht en de werkstraf naar voor komen ter motivatie van het invoeren van de desbetreffende straf als hoofdstraf, die ook aanwezig zijn in het wetsvoorstel tot invoering van het rijverbod als autonome straf. De vraag kan dan gesteld worden waarom deze straffen dan wel zijn omgezet in hoofdstraffen, in tegenstelling tot het rijverbod.

Onderafdeling 2: Wat zijn alternatieve straffen?

235. Een alternatieve straf is een straf die een alternatief vormt ten opzichte van de vrijheidsberovende straf: de delinquent behoudt zijn plaats binnen de gemeenschap, maar de functies van de straf blijven hierbij wel van toepassing²⁹⁶. Doordat de delinquent dus niet in afzondering in een cel verblijft, worden de nadelige gevolgen van de resocialisatie vermeden. Strikt genomen dient de invoering van de geldboete als eerste alternatieve straf voor de gevangenisstraf te worden aangehaald. Toch raakt dit begrip slechts in 1964 op de voorgrond door de introductie van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie²⁹⁷. Zij worden ook benoemd als de eerste generatie alternatieve straffen die tot stand zijn gekomen in een periode waarin veel aandacht ontstaat voor de resocialisatie van de dader. Het is hierbij de bedoeling te breken met het sinds 1867 heersende klassieke gedachtegoed waarbij vergelding en afschrikking worden geprezen. Deze eerste generatie alternatieve straffen zijn er niet in geslaagd om de overbevolking in de gevangenissen terug te dringen²⁹⁸.

236. De werkstraf, de autonome probatie en het elektronisch toezicht worden de tweede generatie alternatieve straffen genoemd. Zij kaderen in de 'voordeurstrategie' waarbij de gevangenisdeur zo lang als mogelijk gesloten dient te blijven. Naast de benaming van

²⁹⁵ Algemene beleidslijnen van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 2000, *Parl.St. Kamer* 1999-2000, nr. 0198/013, 26 e.v.; Algemene Beleidsnota van de minister van Justitie, *Parl.St. Kamer* 2003-04, nr. 0325/016, 35; Algemene Beleidsnota van de minister van Justitie, *Parl.St. Kamer* 2007-08, nr. 995/003, 4.

²⁹⁶ B. DE RUYVER, "De Alternatieve Straffen: een Modetrend of een Volwaardig Instrument?" in *X, Liber Amoricum Jules D'Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 93.

²⁹⁷ *BS* 17 juli 1964.

²⁹⁸ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem*, 2010/6, 39-40.

'alternatieve straffen' worden zij ook aangeduid als gemeenschapsgerichte straffen. Hiermee wordt bedoeld op het feit dat de straffen worden uitgevoerd in en door de gemeenschap, zowel de veroordeelde als de burger worden zo geresponsabiliseerd in het kader van de strafuitvoering²⁹⁹.

237. Het karakter van een alternatieve straf neemt niet weg dat het wel nog steeds kan gaan om een autonome straf, zoals hier aan de orde is: het elektronisch toezicht, de probatie en de werkstraf zijn allen alternatieve straffen maar tevens autonoom. Zoals eerder gezien, heeft dit tot gevolg dat ze als straf op zichzelf kunnen worden opgelegd.

238. Hoewel zij voornamelijk zijn opgelegd om te voorkomen aan de problematiek van de gevangenisstraffen, zijn zij ook ingevoerd ter bestrijding van verschillende vormen van vaak voorkomende criminaliteit waarbij zij zorgen voor een sneller en frequenter optreden tegen strafbare feiten.

239. Cruciaal bij de alternatieve straffen is het feit dat er een inspanning van de delinquent gevraagd wordt: de instemming die samenhangt met deze alternatieven wordt gezien als een engagement om zijn straf behoorlijk uit te voeren³⁰⁰. Er wordt dus verwacht dat de veroordeelde een zekere welwillendheid vertoont³⁰¹. Dit brengt ook een soort van genoegdoening bij de slachtoffers teweeg.

240. Wel moet benadrukt worden dat met de invoering van deze alternatieve straffen niet gepleit wordt voor een afschaffing van de gevangenisstraf voor alle overtredingen van de strafwet. Het zou onverstandig zijn delinquenten die een te groot gevaar vormen voor de maatschappij een alternatieve straf op te leggen. Sommige inbreuken op de Strafwet zijn zodanig ernstig dat ze geen enkele andere straf dan de vrijheidsberovende straf geschikt zou zijn. Daarnaast is ook niet iedereen bereid of geschikt om een dergelijke alternatieve straf uit te voeren³⁰².

²⁹⁹ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem*, 2010/6, 41.

³⁰⁰ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitsstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 115.

³⁰¹ C. VAN DEUREN, "Het elektronisch toezicht als autonome straf", *NC* 2014, 360.

³⁰² P. HOET, *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitsstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 110.

Afdeling 2: Werkstraf

Onderafdeling 1: Quid werkstraf?

241. Het Strafwetboek definieert de werkstraf op de volgende manier: "... een activiteit die kosteloos wordt verricht tijdens de vrije tijd, waarover de veroordeelde naast zijn eventuele school- of beroepsactiviteiten beschikt. De werkstraf mag uitsluitend worden verricht bij openbare diensten van de Staat, de gemeenten, de provincies, de gemeenschappen en de gewesten, dan wel bij verenigingen zonder winstoogmerk of bij stichtingen met een sociaal, wetenschappelijk of cultureel oogmerk"³⁰³.

In de rechtsleer wordt zij onder andere op de volgende manier omschreven: "een vrijheidsbeperkende straf die wordt opgelegd door de rechter en die erin bestaat kosteloos arbeid te verrichten ten dienste van de gemeenschap met het oog op de sociale re-integratie van de veroordeelde"³⁰⁴.

Andere rechtsgeleerden omschrijven de werkstraf op de volgende manier: "kosteloze arbeid die door de veroordeelde wordt verricht in zijn vrije tijd waarover hij beschikt naast zijn eventuele school- of beroepsactiviteiten, en die enkel mag worden uitgeoefend bij openbare diensten van de Staat, de gemeenten, de provincie, de gemeenschappen en de gewesten of bij stichtingen met een sociaal, wetenschappelijk of cultureel oogmerk"³⁰⁵.

242. De invoering van de werkstraf bracht met zich mee dat de dienstverlening grotendeels verdween, zij kan nu enkel nog worden opgelegd in het kader van de strafbemiddeling³⁰⁶.

Onderafdeling 2: Doelstellingen

243. De werkstraf werd in 2002 vooraleerst ingevoerd omdat het een kostenbesparend en constructief alternatief kan vormen voor korte gevangenisstraffen. Deze korte gevangenisstraffen zijn namelijk niet altijd een goede oplossing om delinquentie tegen te gaan. De rechterlijke macht dient te beschikken over middelen die in staat zijn opsluiting te voorkomen, gelet op de noodlottige gevolgen ervan en de stijging van het aantal gevangenen binnen de gevangnissen. Wie in de gevangenis belandt, ziet bovendien vaak de banden met zijn familie verdwijnen en de gevangenisstraf komt ook zijn beroepstoekomst niet ten goede.

³⁰³ Art. 37sexies Sw.; K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2006, afl. 4, 7.

³⁰⁴ S. VANDROMME, "De Werkstraf" in A. VANDEPLAS, P. ARNOU en S. VAN OVERBEKE (e.a.), *Strafrecht en Strafvordering: Artikelsgewijze Commentaar met Overzicht van Rechtspraak en Rechtsleer*, Mechelen, Wolters Kluwer Belgium, losbl., 195.

³⁰⁵ H. DOMINICUS, "De Autonome Werkstraf in België: Een Eerste Stand van Zaken", *Fatik* 2004, Afl. 103, 6.

³⁰⁶ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte straffen en maatregelen*, Gent, Larcier, 2014, 76.

Daarnaast worden ook de socioculturele betrekkingen onderbroken wanneer men een periode in gevangenschap doorbrengt. Hoewel zij zo wordt voorgesteld, is het zo dat de werkstraf niet enkel tracht de gevangenisstraf te vervangen. Men beoogt het een veel opgelegde straf te maken voor politiestraffen en correctionele hoofdstraffen, inclusief geldboeten³⁰⁷.

244. Bovendien is het verrichten van diensten ten bate van de maatschappij een vorm van symbolisch herstel, men geeft de delinquent een groter verantwoordelijkheidsgevoel mee zonder dat je hem moet verwijderen uit de maatschappij, doordat hij een actieve rol speelt bij de tenuitvoerlegging van de straf.

245. Doordat hij daarnaast zelf de keuze heeft om de werkstraf uit te voeren of niet, zal hij zich gewaardeerd voelen en zal hij een gevoel van voldoening met zich meedragen³⁰⁸. Dit is een enorm voordeel voor het recidivisme: delinquenten die een gevoel van voldoening meedragen bij de uitvoering van de straf, zullen minder snel hervallen.

246. De gevangenisstraf heeft ook een enorm nadeel dat de werkstraf niet heeft: de resocialisatie en re-integratie van de delinquent in de maatschappij worden enorm verhinderd doordat hij een periode in gevangenschap leeft, wat hier niet het geval is.

247. Tot slot wordt het invoeren van de werkstraf als autonome straf gepromoot door een verwijzing naar enkele andere landen waar dit initiatief voor de gevangenisstraf reeds bestaat³⁰⁹.

Afdeling 3: Het elektronisch toezicht

Onderafdeling 1: Quid elektronisch toezicht?

248. Vooraleer het elektronisch toezicht een autonome straf werd, was zij louter een strafuitvoeringsmodaliteit van de gevangenisstraf en sinds 2014 vormde zij daarnaast een alternatief voor de gevangenisstraf³¹⁰.

249. De wetgever gaf tot voor het invoeren van Potpourri II³¹¹ geen definitie aan het begrip elektronisch toezicht. Aldus waren we aangewezen op de rechtsleer, waarin zij gedefinieerd

³⁰⁷ A. FLAVEAU, T. VANDER BEKEN, "Hard labour. Een eerste analyse van de wet van 17 april 2002 tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken", *T.Strafr.* 2002, afl. 5, 242.

³⁰⁸ K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2016, afl. 4, 15.

³⁰⁹ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek en tot invoering van de dienstverlening en de opleiding als gevangenisvervangende straffen, *Parl. St. Kamer* 1999-00, nr. 549/001, 4-5.

³¹⁰ R. BOONE, "Elektronisch toezicht wordt onvoldoende ondersteund", *Juristenkrant* 2016, nr. 325, 7.

³¹¹ Wet van 5 februari 2016 tot wijziging van het strafrecht en de strafvordering en houdende diverse bepalingen inzake justitie, *BS* 19 februari 2016.

werd als een vorm van thuisdetentie waarbij de delinquent een aantal vrije uren krijgt per dag die hij dan moet gebruiken om bijvoorbeeld te werken. Hij is daarbij gebonden aan een strak dagschema. Het is de delinquent aldus verboden zijn woonst of verblijfplaats te verlaten buiten de voor hem noodzakelijke verplaatsingen en afwezigheden³¹². Controle op de aanwezigheid in de woon- of verblijfplaats vindt plaats door middel van elektronische middelen³¹³.

Omdat het ontbreken van een wettelijke definitie in strijd was met het legaliteitsbeginsel uit art. 7 EVRM, diende de wetgever tussenbeide te komen. Zij definieerde de straf als volgt: “Een straf onder elektronisch toezicht bestaat uit de verplichting om gedurende een door de rechter overeenkomstig §2 bepaalde termijn aanwezig te zijn op een bepaald adres, behoudens toegestane verplaatsingen of afwezigheden, waarbij onder meer gebruik wordt gemaakt van elektronische middelen om dit te controleren, en waaraan overeenkomstig §5 voorwaarden worden gekoppeld³¹⁴”.

250. De voorwaarden met betrekking tot het opleggen van het elektronisch toezicht staan vermeld in het strafwetboek³¹⁵. De feiten moeten hierbij van aard zijn dat ze, eventueel na toepassing van verzachtende omstandigheden, gestraft kunnen worden met een correctionele straf of een politiestraf dat niet meer bedraagt dan één jaar³¹⁶. Deze straf kan hierbij ook opgelegd worden voor misdrijven die gesanctioneerd worden krachtens bijzondere wetgeving, voor zover een andersluidende regeling dit niet uitsluit³¹⁷. Het moet ook gaan om definitief veroordeelden, het vonnis moet aldus in kracht van gewijsde zijn gegaan³¹⁸.

Onderafdeling 2: Doelstellingen

251. Het elektronisch toezicht was reeds eerder het voorwerp van een wetsvoorstel: zowel in 2003, 2010 als in 2011³¹⁹ werd ervoor geopteerd deze straf als hoofdstraf in te voeren binnen het Strafwetboek.

252. Ook hier wordt meteen de focus gelegd op de problematiek van de overbevolking van de gevangenis om aan te geven waarom het elektronisch toezicht een autonome straf moet worden. Er is een nijpend tekort aan cellen en er moet dus gezocht worden naar alternatieven.

³¹² C. VAN DEUREN, “Het elektronisch toezicht als autonome straf”, *NC* 2014, 359.

³¹³ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitsstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 127.

³¹⁴ Art. 37ter, §1, lid 2 Sw.; Art. 44 Potpourri II-wet.

³¹⁵ Art. 37ter Sw.

³¹⁶ X., “Elektronisch toezicht: autonome straf”, *Juristenkrant* 2014, nr. 285, 2.

³¹⁷ Artikel 100 Sw.; D. DE WOLF, “Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek”, *RW*, nr. 28, 2014, 1092.

³¹⁸ Art. 37quater Sw.

³¹⁹ Wetsvoorstel van 17 januari 2011, *Parl.St. Kamer* 2010-11, nr. 1042/001; Wetsvoorstel van 6 mei 2010, *Parl.St. Kamer* 2009-10, nr. 2607/001; Wetsvoorstel van 20 oktober 2003, *Parl.St. Senaat* 2003-04, nr. 266/001.

Het meerjarenplan gevangeniswezen van de federale regering zal niet volstaan om aan dit tekort tegemoet te komen. De gevangenisstraffen onder de zes maanden worden bovendien niet uitgevoerd. Bijkomend probleem door de overbevolking is het feit dat de levensomstandigheden van gedetineerden verslechteren en er onvoldoende aandacht gaat naar individuele begeleiding.

253. Daarnaast weegt het bouwen van extra cellen zwaar door op de begroting van justitie en moet men dus echt op zoek naar alternatieven voor de gevangenisstraf. Ook het feit dat de delinquent contact kan blijven behouden met zijn familie en de desocialiserende effecten van de gevangenisstraf hier vermeden worden, hebben een positief effect voor de delinquent³²⁰. Bovendien behoudt men ook controle op het komen en gaan van een veroordeelde³²¹.

254. Het elektronisch toezicht is daarnaast ook een volwaardig alternatief voor bepaalde straffen³²². In een later amendement wordt ook gewezen op het feit dat men een bijkomende mogelijkheid wil creëren tussen de gevangenisstraf, dat een zeer zware straf is, en de werkstraf. Dit valt ook af te leiden uit de plaats die het elektronisch toezicht inneemt in artikel 7 Strafwet, waarvan gezegd wordt dat de volgorde de zwaarte van de straf bepaalt.

Afdeling 4: Autonome probatie

Onderafdeling 1: Quid probatie?

255. Artikel 1, §2 Probatiwet³²³ geeft aan dat probatie bijzondere voorwaarden zijn die kunnen worden verbonden aan de maatregelen van §1: het gaat hierbij om de opschorting van de uitspraak en het uitstel van de tenuitvoerlegging van de straffen. Doordat de probatie nu een autonome straf is, kunnen deze voorwaarden ook autonoom worden opgelegd en dus niet enkel meer gekoppeld aan de opschorting of het uitstel³²⁴. In het strafwetboek wordt zij krachtens artikel 37 *octies* Sw. omschreven als "...de verplichting om bijzondere voorwaarden na te leven gedurende een bepaalde termijn".

³²⁰ Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl. St. Kamer* 2010-11, nr. 1042/001, 3.

³²¹ C. VAN DEUREN, "Het elektronisch toezicht als autonome straf", *NC* 2014, 359.

³²² Toelichting bij wetsvoorstel, *Parl. St. Kamer*, nr. 53-1042/001, p. 3-4.

³²³ Wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 1 september 1964.

³²⁴ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitsstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 76.

Onderafdeling 2: Doelstellingen

256. In tegenstelling tot de wetsvoorstellen van het elektronisch toezicht en de werkstraf, stort men zich hier niet meteen op het argument van de overbevolking van de gevangenen en de benadeling van de resocialisatie voor de delinquent. Men haalt als eerste aan dat de rechter over een gediversifieerd palet van verschillende straffen moet beschikken om zo tot de meest geschikte straf te kunnen beslissen. De rechter kan zijn uitspraak zo nog meer individualiseren.

257. Daarnaast komt ook hier het argument naar boven dat de sociale re-integratie van de delinquent hier niet onder lijdt. Het kan ook een handig middel zijn ter bestrijding van recidive. Nogmaals een voorstel om te voorzien in alternatieven voor de gevangenisstraf.

258. Tot slot is het ook een handig middel voor delinquenten die geen recht op uitstel meer hebben want dan is de werkstraf de enige mogelijkheid waarover magistraten nog beschikken, naast de gevangenisstraf. Zo wil men vermijden dat men toch een gevangenisstraf krijgt, wat de reclassering niet ten goede zou komen³²⁵.

Afdeling 5: Gelijkenissen in de doelstellingen

Onderafdeling 1: De problematiek van de (korte) gevangenisstraffen

259. Bij de invoering van deze drie straffen als hoofdstraf zien we vaak dezelfde reden naar voor komen ter motivering van het wetsvoorstel: de problematiek van de (vooral korte) gevangenisstraffen. Ook bij de wetsvoorstellen tot invoering van het verval van het recht tot sturen als autonome straf zien we dit element op de voorgrond treden. Er is blijkbaar een tendens tot het zoeken naar alternatieve straffen waarbij de grootste drijfveer de tekortkomingen zijn die de gevangenisstraf met zich meedraagt. Ook al is dit nooit de enige reden die wordt aangehaald, toch zien we dat dit altijd zeer sterk op de voorgrond treedt.

260. Toch is het niet al kommer en kwel dat de klok slaat wanneer het gaat over de overbevolking van de gevangenen. Uit een studie blijkt namelijk dat het percentage aan overbevolking in maart 2018 12,7 % bedroeg, waar dit in vroegere tijden nog 29 % bedroeg. In augustus 2018 werd zelfs melding gemaakt van het feit dat er voor de eerste keer ooit een gevangenispopulatie van minder dan 10.000 was in onze Belgische gevangenen³²⁶.

³²⁵ Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van strafvordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl. St. Kamer* 2013-14, 5-6.

³²⁶H. PENNE, P. VANDENBRUWAENE, *Mercuriale: Strafuitvoering: het kneusje van de strafketen*, https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/pgantwerpen_2018.pdf, 12.

261. Zijn lange gevangenisstraffen dan echt zo nefast voor de delinquent als beweerd wordt en zijn korte gevangenisstraffen dan echt zo inefficiënt, dat ook het rijverbod dient te worden ingevoerd als extra middel tegen het overmatig opleggen van de gevangenisstraf?

262. De effectiviteit van gevangenisstraffen is zeer omstreden: zij heeft een nefaste werking daar de delinquent zich in een sociaal, familiaal en professioneel isolement bevindt gedurende zijn gevangenschap. Dit vindt niet enkel plaats bij lange gevangenisstraffen, een korte gevangenisstraf volstaat om deze nefaste effecten teweeg te brengen³²⁷. Meer zelfs: deze uitsluitingsprocessen zijn het sterkst aanwezig in de beginperiode van de detentie. Wanneer met deze detentieschade te weinig rekening wordt gehouden, zullen re-integratie en herstel aan het slachtoffer geen enkele kans maken. De negatieve effecten van gevangenisstraffen blijven bovendien niet beperkt tot de persoon van de delinquent, maar kunnen ook effecten hebben op bijvoorbeeld leden van het gezin: de vrouw/man, kinderen³²⁸, ... Bovendien is de gevangenis de ideale omgeving voor het smeden van nieuwe criminele plannen³²⁹.

263. Wat korte gevangenisstraffen betreft dient te worden aangehaald dat de recidivecijfers het hoogste zijn bij korte gevangenisstraffen. Bovendien heeft een korte gevangenisstraf niet het gewenste afschrikwekkende effect³³⁰. Een ander nadeel van een korte gevangenisstraf bestaat erin dat het een groei van de gevangenispopulatie teweegbrengt, wat een land als België, waarbij de overbevolking van de gevangenis een van de grootste problemen lijkt te zijn binnen het strafrecht, zeker kan missen. Men moet wel degelijk de straf uitvoeren want op ongewenst gedrag dient een reactie te komen, maar in België bestaat er een tendens om deze korte, vrijheidsberovende straffen simpelweg niet uit te voeren. Daarnaast is het verblijf in de gevangenis te kort voor het opstarten van een effectieve behandeling.

264. Kunnen het elektronisch toezicht, de werkstraf en de autonome probatie op zich al voldoen aan deze problematiek? Uit een statistiek in 2014 blijkt dat, op het moment dat enkel de werkstraf nog maar zijn intrede had gedaan als hoofdstraf binnen het Strafwetboek³³¹, slechts 8.911 keer de werkstraf werd opgelegd, waar maar liefst 27.094 keer de

³²⁷ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De zin van de korte gevangenisstraf in vraag gesteld", *RW* 2017-18, nr. 9, 329.

³²⁸ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De zin van de korte gevangenisstraf in vraag gesteld", *RW* 2017-18, nr. 329-330.

³²⁹ M. VITS, "De werkstraf en het strafregister: Certa amittimus, dum incerta petimus", *T.Strafr.* 2016/5, 338.

³³⁰ J. ROZIE en D. VANDERMEERSCH, "De zin van de korte gevangenisstraf in vraag gesteld", *RW* 2017-18, nr. 9, 330.

³³¹ De autonome probatie en het elektronisch toezicht traden pas in werking in 2016.

gevangenisstraf werd opgelegd en 11.769 keer de vrijheidsstraf met (probatie)uitstel werd uitgesproken³³².

265. Wanneer we het jaar 2002 nemen (het jaar waarin de werkstraf wordt ingevoerd) en vergelijken met de vorige jaren voor wat betreft het aantal opgelegde vrijheidsstraffen, zien we dat het invoeren van de werkstraf geen enorm grote impact heeft gehad op de omvang van de gevangenispopulatie: sinds de invoering van de werkstraf is het aantal uitgesproken gevangenisstraffen niet gedaald^{333,334}. Wel zien we dat de straftoemettingspraktijk deze nieuwe straf snel onder de arm nam: op zes jaar tijd worden maar liefst elk jaar zo een 10.000 werkstraffen opgelegd³³⁵.

266. Uit een ander onderzoek blijkt dat in het voorjaar van 2006 de gevangenispopulatie maar liefst 10.000 gedetineerden telt, waar op datzelfde moment ook nog eens 10.000 delinquenten veroordeeld worden voor een werkstraf. Op kwantitatief niveau heeft de werkstraf dus niet gezorgd voor een daling van de gevangenispopulatie, maar tot een stijging van het aantal veroordeelden en dus meer straffen³³⁶.

267. Het is ook zo dat bepaalde misdrijven niet kunnen worden bestraft met deze alternatieve straffen voor de gevangenisstraf daar ze zich niet binnen het werkingsveld bevinden: de werkstraf en de autonome probatiestraf zijn straffen die enkel voor politie- en correctionele zaken kunnen worden uitgesproken. Het elektronisch toezicht daarentegen, is een straf die kan worden opgelegd voor straffen van ten hoogste één jaar, en dit correleert met de duur van de gevangenisstraf. Aldus krijgen we situaties waar misdrijven worden gepleegd en geen enkel alternatief voor de gevangenisstraf kan worden opgelegd. De rechter heeft dan geen andere mogelijkheid dan de delinquent richting de gevangenis te sturen³³⁷.

268. Bovendien kunnen de werkstraf, het elektronisch toezicht en de autonome probatiestraf niet worden opgelegd zonder toestemming van de delinquent: doordat het consensuele straffen zijn, kan de rechter deze straffen nooit uitspreken wanneer hij hiertoe niet gemachtigd is door de delinquent³³⁸. Dit is andermaal een beperking voor de rechter in zijn mogelijkheid een alternatieve straf op te leggen, iets dat men logischerwijze niet kent bij de gevangenisstraf.

³³² J. ROZIE, "Naar de vrijheidsstraf als ultimum remedium: een weg bezaaid met wolfjizers en schietgeweren", *NC* 2015, 3.

³³³ Dienst voor het strafrechtelijk beleid, "Werkstraffen", 2002-2016, www.dsb-spc.be.

³³⁴ Dienst voor het strafrechtelijk beleid, "Vrijheidsstraf: Pol. & Corr.", 2002-2016, www.dsb-spc.be.

³³⁵ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem* 2010, nr. 6, 40.

³³⁶ K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2006, afl. 4, 17.

³³⁷ P. DE HERT en S. GUTWIRTH, "Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht" in F. DERUYCK e.a., *Het Strafrecht bedreven. Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 129-156.

³³⁸ J. ROZIE, "Naar de vrijheidsstraf als ultimum remedium: een weg bezaaid met wolfjizers en schietgeweren", *NC* 2015, 7.

Het is dus wel duidelijk dat er nog wat schort aan het systeem van alternatieve straffen en de hierbij horende doelstelling van het verminderen van de gevangenispopulatie. Wel moet gewezen worden op het feit dat deze vrijwilligheid in de praktijk afgedwongen wordt door dreiging met uitvoering van een andere straf, gewoonlijk de gevangenisstraf³³⁹. Dit brengt met zich mee dat de toestemming van de delinquent vaak verkregen wordt.

Onderafdeling 2: Gevangenisstraffen en re-integratie

269. Zoals eerder besproken, is de re-integratie een gemeenschappelijk element dat de verschillende wetsvoorstellen met elkaar verenigt. Re-integratie betekent “het streven dat zowel gericht is op het behoud en herstel van het toekomstig psychosociaal welzijn van gedetineerden, als op de vermindering van hun toekomstig crimineel gedrag door middel van voorzieningen waarbij de persoonlijke ontwikkeling centraal staat³⁴⁰”. Specifieker kan gesteld worden dat re-integratie het volgende inhoudt: “een langetermijnproces dat aanvat voor de eigenlijke vrijlating. Het is alles wat moet worden gedaan opdat de gedetineerde na vrijlating succesvol zijn rol in de samenleving weer kan opnemen³⁴¹”.

270. Minister van Justitie Koen Geens haalde het in 2015 al aan in zijn justitieplan: de vrijheidsstraf is “de meest punitieve en sociaal ontregelende straf [is], die de beoogde herintegratie van de veroordeelde het meest bemoeilijkt”. Centraal staat dus het feit dat de vrijheidsstraf nefast is voor de herintegratie van de delinquent³⁴². Deze mening wordt ook gevolgd door tal van magistraten. Uit onderzoek blijkt inderdaad dat vrijheidsberovende straffen heel vaak detentieschade met zich meebrengen. Dit komt doordat personen die een gevangenisstraf dienen uit te zitten, vaak hun werk en identiteit verliezen en ze kunnen de sociale en familiale banden, voor zover die aanwezig waren voor de veroordeling, niet intact houden. Bovendien verliezen zij vaak hun verantwoordelijkheidszin. Daarnaast is het zo dat gedetineerden vaak willend zijn om verantwoordelijkheid op te nemen voor hun familie, maar de huidige organisatie van de gevangenen laat dit vooralsnog niet toe. Ook gaat het uitzitten van een gevangenis vaak gepaard met angststoornissen, depressies en gezondheidsproblemen³⁴³.

³³⁹ P. HOET, *Gemeenschapsgerichte straffen en maatregelen*, Gent, Larcier, 2014, 106.

³⁴⁰ P. NELISSEN, *Resocialisatie en detentie: een onderzoek naar de houdingen van gedetineerden en gevangenispersoneel ten aanzien van de voorbereiding van de terugkeer in de samenleving*, Maastricht, Universiteit Maastricht, 2000, 30.

³⁴¹ S. MARUNA en R. IMMARIGION, *After Crime and Punishment: Pathways to offender reintegration*, Devon, Willan Publishing, 2004, 5.

³⁴² K. GEENS, *Het justitieplan. Een efficiëntere justitie voor meer rechtvaardigheid*, Brussel, Ministerie van Justitie, 2015, 43.

³⁴³ B. GROOTAERT, “Hink, stap, re-integratie? Stand van zaken met betrekking tot het “recht op re-integratie” voor veroordeelden tot vrijheids- berovende straffen na Potpourri II”, *NC* 2016, 287.

271. Bijkomend probleem is het feit dat niet enkel de delinquent getroffen wordt door de detentieschade. Ook de partners worden getroffen, doordat zij relationele, psychische, lichamelijke en financiële problemen ondervinden. De kinderen van gedetineerden hebben bovendien vaak te kampen met psychologische problemen doordat ze vaak een gebrekkige opvoeding genieten³⁴⁴. Ook bij het rijverbod wordt door sommigen beweerd dat de naaste omgeving getroffen kan worden door het opleggen van deze straf³⁴⁵. Indien dit al het geval is, zal dit zich uiteraard op een heel ander niveau situeren dan hier het geval is. Problematiek kan zich bijvoorbeeld voordoen bij koppels waarvan slechts één van de personen over een rijbewijs beschikt. De rechter moet hier dan eventueel wel rekening mee kunnen houden.

272. Hoewel de Basiswet Gevangeniswezen, die de interne rechtspositie van de delinquent bepaalt, duidelijk aandacht heeft voor de re-integratie van de delinquent³⁴⁶, en ook de wet externe rechtspositie het herstel en de re-integratie vooropstelt³⁴⁷, dient toch in de eerste plaats te worden vermeden dat men überhaupt een vrijheidsstraf opgelegd krijgt, indien men een gevangenisstraf niet noodzakelijk acht, rekening houdende met de bescherming van de maatschappij. Men kan wel proberen de re-integratie binnen de gevangnissen te bevorderen, maar detentieschade zal altijd noodzakelijkerwijze een deel uitmaken van de gevangenisstraf.

273. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens hecht ook belang aan de re-integratie van de delinquent. Mooi voorbeeld hiervan is het feit dat het Hof vereist dat in iedere levenslange vrijheidsberovende straf een mogelijkheid tot inkorting moet bestaan³⁴⁸.

274. Toch mag duidelijk blijken dat de gevangenisstraf een heel negatieve invloed heeft op zowel de delinquent, diens familieleden als het slachtoffer. Dit is hoogstwaarschijnlijk een grote drijfveer geweest voor de rechter om op relatief korte tijd verschillende nieuwe autonome straffen te introduceren in het Strafwetboek. Het wordt dan ook benadrukt in alle besproken wetsvoorstellen dat enorm moet worden ingezet op het uitbreiden van het straffenarsenaal, net om een oplossing te kunnen bieden voor deze problematiek. Een grote toename van het aantal hoofdstraffen binnen ons Belgisch Strafwetboek valt dan ook zeker te verantwoorden.

³⁴⁴ B. GROOTAERT, "Hink, stap, re-integratie? Stand van zaken met betrekking tot het "recht op re-integratie" voor veroordeelden tot vrijheids-berovende straffen na Potpourri II", *NC* 2016, 288.

³⁴⁵ W. VAN LEUVENHAEGE, *Straffen bij de vleet. Een kwalitatief onderzoek naar de visie van rechtspractici betreffende het straffenarsenaal*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2015, <https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:002213435?i=0&q=straffen+bij+de+vleet>, 107.

³⁴⁶ Art. 6 Basiswet Gevangeniswezen.

³⁴⁷ MvT bij wetsontwerp betreffende de externe rechtspositie van gedetineerden, *Parl.St.* Senaat 2005-06, nr. 3-1128/1, 2.

³⁴⁸ B. GROOTAERT, "Hink, stap, re-integratie? Stand van zaken met betrekking tot het "recht op re-integratie" voor veroordeelden tot vrijheids-berovende straffen na Potpourri II", *NC* 2016, 290; EHRM 12 februari 2008, nr. 21906/04, Kakaris/Cyprus, §§ 103 105; EHRM 13 november 2014, nr. 40014/10, Bodein/Frankrijk, § 54.

Afdeling VI: Kritiek op het invoeren van nieuwe alternatieve straffen

Onderafdeling 1: Algemeen

275. Men mag niet uit het oog verliezen dat ook op het invoeren van de werkstraf, de autonome probatiestraf en het elektronisch toezicht veel kritiek is gekomen. Ook hier bestond geen consensus omtrent het al dan niet invoeren van deze straffen, net zoals bij het rijverbod het geval is. In wat volgt zullen de voornaamste kritieken besproken worden die op het invoeren van deze alternatieve straffen zijn geuit.

Onderafdeling 2: Kritiek op de autonome probatie

276. Tijdens de parlementaire voorbereiding is veel kritiek geuit op het invoeren van de autonome probatie als hoofdstraf. Dit gebeurde zowel door de Raad van State³⁴⁹, verschillende parlementsleden³⁵⁰ als door de Hoge Raad voor Justitie³⁵¹.

277. In de memorie van toelichting wordt vooraleerst aangehaald dat de autonome probatie gekwalificeerd wordt als een behandelingsmethode, en geenszins als een straf waarmee duidelijk kritiek wordt geuit op het opleggen van de probatie als straf³⁵².

278. Daarnaast wordt ook de strijdigheid met het legaliteitsbeginsel aangekaart: het is namelijk zo dat de bewoordingen van het toen beoogde wetsartikel te vaag waren opdat eenieder die de strafwet overtreedt op het moment van het stellen van het strafbaar gedrag in de mogelijkheid is te weten welke de op te lopen straf is die hem mogelijks kan worden opgelegd³⁵³.

279. Ook op de vervangende gevangenisstraf en geldboete die kunnen worden opgelegd wanneer de autonome probatie niet wordt uitgevoerd, en dus zullen fungeren als vervangende

³⁴⁹ MvT bij Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van strafvordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/001.

³⁵⁰ Verslag Kamer, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/005.

³⁵¹ Hoge Raad voor de Justitie, *Vierde Justitiebarometer*, 2014, http://www.csj.be/sites/5023.b.fedimbo.belgium.be/files/press_publications/justitiebarometer_2014.pdf.

³⁵² MvT bij Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van strafvordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/001, p. 30.

³⁵³ MvT bij Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van strafvordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/001, p. 31.

straf, komt kritiek doordat een wettelijke bepaling ontbreekt die de duur van de gevangenisstraf of de hoogte van de geldboete bepaalt³⁵⁴.

280. De vraag naar de verantwoording van een aantal verschillen tussen het juridische stelsel van beide vormen van probatie zijn ook voer voor kritiek³⁵⁵. Bovendien wordt het naast elkaar fungeren van de probatie als autonome straf, probatie-opschorting en probatie-uitstel gehemeld zowel door de Raad van State als door de Hoge Raad voor de Justitie. Het bestaan van beide systemen is volgens hen zeer complex en weinig coherent³⁵⁶.

281. Daarnaast wordt nog gewag gemaakt van de afwezigheid van beroep bij niet-uitvoering, de keuze om een nieuwe autonome straf in te voeren terwijl men kon kiezen voor de afschaffing van de drempels in de wet van 29 juni 1964, de beperking van de individualisering van de straf en dit ten voordele van de uitvoeringsorganen, de onvoorspelbaarheid van de uitspraak en het nodeloos ingewikkeld maken, het gevaar voor ongelijkheid en rechtsonzekerheid, de overname van de lijst van misdrijven van de werkstraf³⁵⁷, ...

282. Het ligt buiten het bestek van deze masterproef alle geuite kritiek hier uiteen te zetten, belangrijk is dat duidelijk aangetoond wordt dat ook hier geen consensus bestond omtrent het al dan niet invoeren van de autonome probatie als hoofdstraf.

283. Toch overheerst een positieve visie ten opzichte van het invoeren van de autonome probatie mits de nodige aanpassingen³⁵⁸. Zo vindt men het positief dat de individualisering van de straf hier naar voor komt. Daarnaast is de toenemende aandacht voor de persoonlijkheid van de delinquent een positief punt. Ook het feit dat de straf ook bij recidive kan worden opgelegd wordt als positief ervaren. Daarnaast kan de gevangenisstraf gereserveerd worden aan zwaardere delinquenten³⁵⁹.

³⁵⁴ MvT bij Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van straffordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/001, p. 34.

³⁵⁵ MvT bij Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van straffordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl.St. Kamer*, nr. 53-3274/001, 38.

³⁵⁶ M. ROZIE, "De probatie kan voortaan ook op eigen vleugels vliegen", *NC* 2014, nr. 5, 350.

³⁵⁷ R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1098.

³⁵⁸ T. DECAIGNY, "Nieuwe correctionele hoofdstraffen: de straf onder elektronisch toezicht en de autonome probatiestraf", *T. Strafr.* 2014, 224.

³⁵⁹ R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1099.

Onderafdeling 3: Kritiek op het elektronisch toezicht

284. Ook het invoeren van de wet van het elektronisch toezicht als autonome straf werd streng bekritiseerd³⁶⁰. Het gaat hier wel niet om dezelfde hoeveelheid kritiek zoals de autonome probatie moest verwerken. Zo werd onder meer aangehaald dat er een gevaar op *net widening* bestaat. Daarnaast bestaat er grote twijfel over het al dan niet verlagen van de bevolkingspopulatie door het invoeren van deze autonome straf. Andere bedenkingen zijn onder meer de budgettaire impact die deze straf met zich zou meebrengen en het feit dat de vervangende gevangenisstraf door de overbevolking van de gevangenen niet kan worden uitgevoerd³⁶¹.

285. In de doctrine wordt onder meer gewezen op het feit dat men de gevolgen van het elektronisch toezicht op de betrokkene en zijn omgeving onderschat³⁶². Men uit ook twijfel over het feit of het invoeren van deze straf effectief zal leiden tot een reductie van de gevangenispopulatie³⁶³, of de nodige middelen wel aanwezig zullen zijn³⁶⁴, Hoewel ook dit geen overzicht is van alle mogelijke kritieken die geuit zijn op deze alternatieve straffen, toont dit wel de context aan waarin zij tot stand kwamen: net zoals bij het rijverbod het geval is bestaat ook hier veel kritiek op het invoeren van het elektronisch toezicht.

Onderafdeling 4: Kritiek op de werkstraf

286. Ook hier bestaat een gevaar op *net widening*, net zoals bij het elektronisch toezicht. Doordat het aantal bestraffingsmogelijkheden uitbreidt, stijgt het aantal interventies mee. Het is ook zo dat op de vervangende gevangenisstraf veel kritiek kwam. Dit draagt namelijk een persvers effect met zich mee. Ook de zogenaamde stok-achter-de-deur-strategie die men hier beoogde, gaat niet volledig op doordat de vervangende gevangenisstraf voor personen die de werkstraf niet (naar behoren) uitvoeren vaak een kortere gevangenisstraf opgelegd krijgen dan dat men op voorhand niet instemde met de werkstraf. Bovendien wordt die vervangende

³⁶⁰ Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl.St.* Kamer, nr. 53-1042/005.

³⁶¹ R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1099.

³⁶² R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1100; O. NEDERLANDT, "La surveillance électronique comme peine autonome et comme modalité d'exécution des peines?", *JT* 2014, 442.

³⁶³ R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1100; O. NEDERLANDT, "La surveillance électronique comme peine autonome et comme modalité d'exécution des peines?", *JT* 2014, 444.

³⁶⁴ R. DE WOLF, "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1100; O. NEDERLANDT, "La surveillance électronique comme peine autonome et comme modalité d'exécution des peines?", *JT* 2014, 445.

gevangenisstraf vaak niet uitgevoerd door een overbevolking van de gevangenen. Dit leidt uiteraard tot straffeloosheid³⁶⁵.

287. De beperkte begeleiding die gepaard gaat met de werkstraf zorgt er voor dat de idee van de re-integratie uitgehold wordt. Het kwalitatieve van de werkstraf dient dan ook te boeten voor het kwantitatieve succes dat de werkstraf geniet³⁶⁶.

288. Het is ook zo dat we vandaag in een multiculturele samenleving leven. Voor anderstaligen en allochtonen blijft de toegang tot de werkstraf wel zeer beperkt. Dit heeft voor hen tot gevolg dat de weg naar de gevangenis zo sneller ingeslagen wordt³⁶⁷. Dit nadelige gevolg van de werkstraf zou bij het rijverbod echter niet voor problemen zorgen.

289. Veel kritiek richt zich echter op de uitvoering van de straf en niet zozeer op de straf zelf. Voor wat betreft het invoeren van de werkstraf was er wel een groot maatschappelijk draagvlak voorhanden dat dit een goede, nieuwe alternatieve hoofdstraf zou worden.

Afdeling VII: Waarom het rijverbod dan niet?

Onderafdeling 1: Algemeen

290. Het is aldus duidelijk dat de wetsvoorstellen gemeenschappelijke elementen bevatten die staven waarom de desbetreffende straffen een mooi alternatief kunnen vormen voor de gevangenisstraf. Waarom wordt het rijverbod dan, in tegenstelling tot de werkstraf, het elektronisch toezicht en de autonome probatie, niet ingevoerd als hoofdstraf? Welke 'voordelen' bieden deze gemeenschapsgerichte straffen dan ten opzichte van een autonoom rijverbod, opdat zij wel als hoofdstraf zijn toetreden in de lijst van hoofdstraffen in artikel 7 Strafwet?

291. In wat volgt worden het elektronisch toezicht, de autonome probatie en de werkstraf vergeleken met het rijverbod. Hieruit zal dan kunnen worden geconcludeerd of het in tegenstelling tot een welbepaalde straf, te verantwoorden valt waarom zij in tegenstelling tot het rijverbod wel als autonome straf werd ingevoerd in ons Strafwetboek.

³⁶⁵ K. VAN CAUWENBERGHE, "Werkstraf vaak vrijgeleide naar straffeloosheid", *Juristenkrant* 2007, nr. 152, 43.

³⁶⁶ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem*, 2010/6, 42.

³⁶⁷ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem*, 2010/6, 42.

Onderafdeling 2: Rijverbod versus werkstraf

292. Voor wat betreft de werkstraf, kunnen enkele voordelen worden aangetoond die deze straf met zich teweegbrengt en die mogelijks kunnen verklaren waarom deze straf wel, en het rijverbod niet is omgezet in een hoofdstraf.

293. Ten eerste kan een werkstraf een spiegelende werking vertonen. Het verval van het recht tot sturen heeft slechts een spiegelende werking wanneer zij wordt opgelegd naar aanleiding van inbreuken op de Wegverkeerswet. Trek deze straf los van het verkeerscontentieux, en deze spiegelende werking zal in de meeste gevallen verdwijnen. De werkstraf kan deze spiegelende werking vaak wel behouden bij overtredingen begaan op de Strafwet. Een mooi voorbeeld is het feit dat een delinquent een werkstraf dient uit te voeren in een revalidatiecentrum³⁶⁸, wanneer het misdrijf lichamelijke schade met zich meebracht. Deze wijze van straffen brengt een aantal voordelen met zich mee, zoals het verminderen van recidivisme, het bevorderen van de responsiviteit van de delinquent, ... (zie *supra*).

294. Zelfs indien deze spiegelende werking niet aanwezig is, heeft de werkstraf als voordeel dat de delinquent een groter verantwoordelijkheidsgevoel met zich meedraagt doordat hij ten dienste van de maatschappij arbeid verricht. Door het verrichten van arbeid aan de maatschappij wordt er ook een zogenaamd symbolisch herstel geboden. Hij heeft als het ware 'iets goed te maken' aan de samenleving. Dit speelt uiteraard niet bij het opleggen van een rijverbod.

295. Het is ook zo dat de recidivecijfers bij het opleggen van een werkstraf zeer laag liggen, doordat de delinquent een gevoel van voldoening haalt uit het feit dat hij zelf heeft ingestemd met de straf, zodat men minder snel zal hervallen. Het zelf instemmen met de straf is hier wel noodzakelijk daar er internationaal een verbod op dwangarbeid bestaat. Doordat de rechter de keuzevrijheid laat aan de delinquent, zal hij zich opnieuw gewaardeerd voelen in de maatschappij³⁶⁹. Bovendien wordt ook op het vlak van de strafuitvoering de delinquent betrokken doordat de justitieassistent de concrete uitvoering van de straf bepaalt nadat de delinquent werd gehoord.

296. Bijkomend voordeel is het feit dat de werkstraf geniet van een grote legitimiteit, zowel bij de magistratuur, de politici als bij de bevolking. Dit is bij het rijverbod niet het geval. Elk jaar is er een toename van het aantal werkstraffen dat door rechters wordt uitgesproken. Kwantitatief gezien was de werkstraf dus zeker een schot in de roos. Wat men echter nog niet heeft onderzocht, is het feit of dat groot aantal opgelegde werkstraffen te wijten is aan een aantal

³⁶⁸ Gent 23 september 2002, *RABG* 2003, 296.

³⁶⁹ K. BEYENS, "De werkstraf als hedendaagse straf", *Panopticon* 2006, afl. 4, 15.

(te) enthousiaste rechters, of dat men in elk arrondissement effectief een stijging merkt en effectief gebruik maakt van de werkstraf. Het is alleszins zo dat het draagvlak ook bij de bevolking enorm groot is: al snel vijftig procent van de bevolking verkiest de werkstraf boven andere hoofdstraffen wanneer het gaat om misdrijven waarvoor een andere straf dan de gevangenisstraf kan worden opgelegd, dus wanneer de veiligheid van de samenleving niet in het gedrang zou komen. Het gaat dan om misdrijven zoals diefstallen³⁷⁰. Het is nog maar de vraag of eenzelfde enthousiasme zich zou voordoen bij een veralgemening van het rijverbod binnen het strafrecht.

297. Voor wat betreft het cultureel perspectief van deze straf wordt opgemerkt dat het een uitloper is van de postfordistische samenleving d.w.z. een samenleving waarin vrije tijd een enorm kostbaar goed is voor de werkende mens. Het afnemen van deze vrije tijd wordt dan ook erkend als een straf. Dit gaat hier echter ook op voor het rijverbod: net zoals vrije tijd een kostbaar goed is in onze huidige samenleving, is mobiliteit dat ook.

298. Het invoeren van de werkstraf past ook volledig in de logica van de actieve welvaartstaat daar de gestrafte zijn verantwoordelijkheid dient op te nemen en een contract moet naleven waarbij hij een bijdrage dient te leveren tot de samenleving via onbetaalde arbeid³⁷¹.

299. Daarnaast bepaalt de wet ook dat er rekening kan worden gehouden met de belangen van de slachtoffers³⁷².

300. Gelet op bovenstaande voordelen valt te begrijpen dat het invoeren van de werkstraf soepeler is verlopen dan dit het geval was voor het autonome verval van het recht tot sturen, dat tot op heden geen autonome straf is. Deze bijkomende voordelen maken de werkstraf tot een mooi alternatief voor korte gevangenisstraffen.

Onderafdeling 3: Rijverbod versus autonome probatiestraf

301. Bij de autonome probatie kan enkel het feit dat ook deze straf mogelijks een spiegelende werking heeft als verschil met het rijverbod worden aangehaald, doch is dit zeker niet altijd het geval. In de memorie van toelichting betreffende het invoeren van de autonome probatiestraf werd uitdrukkelijk vermeld dat de oorspronkelijke doelstelling van de straf, het begeleiden en hulpverlenende karakter met als doel de sociale re-integratie en de bestrijding van recidive te voorkomen, behouden blijft³⁷³. Dit maakt duidelijk dat ook deze straf erg geschikt is om een

³⁷⁰ I. AERTSEN en K. BEYENS, "De autonome werkstraf in België: Hoe sterk het karakter?", *Panopticon*, 2006.4, 3.

³⁷¹ K. BEYENS, "De gevangenis uit en de gemeenschap in?", *Ad Rem* 2010/6, 41.

³⁷² Art. 37*quinquies* Sw. Ook bij het elektronisch toezicht bestaat een soortgelijke bepaling.

³⁷³ MvT bij het wetsontwerp tot invoeging van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl. St. Kamer* 2013-14, nr. 3274/001, p. 4.

spiegelende werking te beogen. Mooi voorbeeld hiervan is de delinquent die zich moet laten begeleiden voor een verslavingsproblematiek nadat hij eerder veroordeeld werd voor drugshandel. Hierdoor is het perfect te begrijpen dat de autonome probatiestraf vlotter zijn intrede in artikel 7 Sw. heeft kunnen doen dan het verval van het recht tot sturen.

302. Zoals eerder vermeld hebben beide straffen, de autonome probatiestraf en het rijverbod, tot gevolg dat de resocialisatie van de delinquent ten volle kan spelen. Aldus kan hierin geen verschil worden gevonden.

303. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de wetgever ofwel een zeer grote waarde hecht aan het principe van de spiegelstraffen, ofwel dat er geen zinnige uitleg te vinden is waarom het rijverbod niet, en de probatiestraf wel is ingevoerd als autonome straf binnen het Strafwetboek.

Onderafdeling 4: Rijverbod versus elektronisch toezicht

304. De vraag kan wel worden gesteld waarin het verschil dan zit met het elektronisch toezicht, want ook deze nieuwe hoofdstraf draagt immers geen spiegelende werking met zich mee en beide hebben ze, zoals eerder vermeld, een resocialiserende werking: de delinquent wordt door het opleggen van deze straffen niet (helemaal) ontvreemd van de maatschappij. Vertrekkende vanuit de idee dat ze beide beogen een mooi alternatief te vormen voor de (korte) gevangenisstraf en beide een resocialiserende werking met zich meedragen: hoe kan verantwoord worden dat het elektronisch toezicht zijn toegangsticket tot de lijst van hoofdstraffen wel heeft verkregen?

305. We kunnen stellen dat het rijverbod in uitzonderlijke gevallen nog een spiegelende werking kan vertonen wanneer zij wordt opgelegd voor bijvoorbeeld een gebruiksdiefstal, bij het elektronisch toezicht is dit zelden tot nooit het geval. Men zou het al zeer ruim moeten opvatten en eventueel bij het misdrijf van de gijzeling³⁷⁴ vaststellen dat er sprake is van een spiegelstraf. Het is dus wel duidelijk dat deze spiegelende werking bij het elektronisch toezicht zo goed als helemaal ontbreekt.

306. Men zou hieruit foutief kunnen concluderen dat in het wetsvoorstel geen enkele reden wordt aangehaald die kan verklaren waarom het elektronisch toezicht een betere alternatieve straf zou kunnen vormen dan het rijverbod. Beide beogen ze de resocialisatie van de delinquent te bevorderen en beide bezitten ze geen spiegelende werking. Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat het elektronisch toezicht een sterk beveiligende functie heeft, namelijk de bescherming van de maatschappij. Doordat de delinquent het huis niet mag

³⁷⁴ Art. 347bis Sw.

verlaten en gecontroleerd wordt, kan hij geen schade toebrengen aan de maatschappij. Zij bezit dus dezelfde noodzakelijke voordelen als de gevangenisstraf maar dan met minder nadelen. Zij is aldus noodzakelijk voor delinquenten die een gevaar voor de maatschappij vormen. In dit opzicht was zij een zeer welgekomen nieuwe autonome straf.

DEEL III: RECHTSVERGELIJKEND

Hoofdstuk I: Nederland

Afdeling 1: Rijverbod binnen het wegverkeerrecht

307. In Nederland spreekt men niet over een verval van het recht tot sturen, maar over een ontzegging van de rijbevoegdheid. Het is een door de strafrechter op te leggen bijkomende straf³⁷⁵. Zij kan ook door het Openbaar Ministerie worden opgelegd door middel van een strafbeschikking, in dit specifieke geval kan zij zelfs als hoofdstraf fungeren³⁷⁶.

308. De ontzegging van rijbevoegdheid vindt haar grondslag in artikel 179 van de Wegenverkeerswet. Dit artikel bepaalt de overtredingen op de Wegenverkeerswet waarvoor de ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd. Het gaat hierbij onder meer om personen die een verkeersongeval veroorzaakt hebben en waarbij er sprake is van een dode of zwaar lichamelijk letsel, hij die onder invloed is van enige stof waarvan hij weet dat het de rijvaardigheid kan beïnvloeden, hij die een voertuig bestuurt in de periode dat dit hem wordt ontzegd, ... Uiteraard gaat het hier enkel om verkeersgerelateerde overtredingen, daar men zich in de Wegenverkeerswet bevindt.

309. De reden waarom hier ook naar het rijverbod binnen het wegverkeerrecht zelf gekeken wordt, is omdat in tegenstelling tot België in Nederland de Officier van Justitie de mogelijkheid heeft een ontzegging van de rijbevoegdheid op te leggen waarbij het rijverbod uitzonderlijk als hoofdstraf kan worden opgelegd, wat in België door het Openbaar Ministerie niet kan gebeuren. De rechter komt hier dus niet tussen, tenzij de betrokkene uitdrukkelijk verzet aantekent³⁷⁷. Men spreekt dan van een beschikking die drie vormen kan aannemen: de bestuurlijke strafbeschikking, de politiestrafbeschikking en de strafbeschikking³⁷⁸. Hij heeft hierbij dus de mogelijkheid eigenhandig een straf op te leggen. Hierbij heeft het Openbaar Ministerie de bevoegdheid om een strafbeschikking uit te vaardigen voor overtredingen en

³⁷⁵ F.W. BLEICHRODT, "50.1.1 Strafrechtelijke sancties" in M.F. ATTINGER e.a./P.A.M. MEVIS e.a., *Handboek Strafzaken*, Deventer: Wolters Kluwer.

³⁷⁶ Art. 257a Wetboek van Strafrecht.

³⁷⁷ C.P.M. CLEIREN, "Waakzaamheid geboden. Aandachtspunten bij ontwikkelingen in het Nederlandse strafprocesrecht" in DE NAUW A., DERUYCK F., ROZIE M. e.a., *Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 90.

³⁷⁸ J.H. CREINS, "Op zoek naar consistentie. Bestrafing buiten de rechter om in strafrecht en bestuursrecht." In *Rechtsgeleerd Magazijn THEMIS* 2014-6, 269.

misdriven waarop een gevangenisstraf staat van maximaal zes jaar³⁷⁹. De Officier van Justitie kan enkel een ontzegging uitspreken voor maximaal zes maanden^{380,381} en het kan ook enkel gaan om een onvoorwaardelijke rijontzegging³⁸². Enkel in dit geval is het mogelijk de ontzegging van de rijbevoegdheid als hoofdstraf op te leggen. Normalerweise zal het rijverbod als bijkomende straf worden opgelegd.

Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht

310. In Nederland wordt de ontzegging van de rijbevoegdheid ook opgelegd binnen het strafwetboek voor niet-verkeersgerelateerde misdrijven. Verschillende overtredingen op het Wetboek van Strafrecht kunnen bestraft worden met een ontzegging van de rijbevoegdheid onder de voorwaarde dat men het “feit heeft gepleegd met een motorrijtuig dat hij ten tijde van het feit bestuurde of deed besturen³⁸³”. In Duitsland dient deze voorwaarde niet meer vervuld te zijn sinds de wetwijziging van 2017 (zie *infra*).

311. Om de toepasselijke misdrijven te kennen, dient men artikel 179a Wegenverkeerswet samen te lezen met een aantal bepalingen van het Wetboek van Strafrecht. Opmerkelijk hierbij is het feit dat de misdrijven binnen het Wetboek van Strafrecht waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd, wordt opgelegd op grond van de Wegenverkeerswet en dus geenszins op grond van het Wetboek van Strafrecht.

312. De misdrijven die mogelijks leiden tot een ontzegging van de rijbevoegdheid zijn de volgende:

- Opzettelijk een ander van het leven beroven³⁸⁴;
- Opzettelijk en met voorbedachten rade een ander van het leven beroven³⁸⁵;
- Misdrijven tegen de persoonlijke vrijheid, zoals onder andere bedreiging met openlijk in vereniging geweld plegen tegen personen of goederen, met geweld tegen een internationaal beschermd persoon of diens beschermde goederen, met enig misdrijf waardoor gevaar voor de algemene veiligheid van personen of goederen of gemeen gevaar voor de verlening van diensten ontstaat, ...³⁸⁶;

³⁷⁹ F.C.M.A. MICHIELS, “Twee wapens in de strijd. Over de last onder dwangsom en de bestuurlijke transactie als instrumenten ter handhaving van het milieurecht in Nederland, *Tijdschrift voor milieurecht*, 2009, 682. (666-683).

³⁸⁰ Art. 257a, lid 2 Wetboek Strafvordering.

³⁸¹ B.F. KEULEN, “Strafrechter en consensualiteit”, *Delikt en Delinkwent* 2014/71.

³⁸² Art. 257a Wetboek Strafvordering.

³⁸³ Art. 179a Wegenverkeerswet.

³⁸⁴ Art. 287 Wetboek van Strafrecht.

³⁸⁵ Art. 289 Wetboek van Strafrecht.

³⁸⁶ Art. 285 Wetboek van Strafrecht.

- Mishandeling gepleegd met voorbedachten rade³⁸⁷;
- Opzettelijk zwaar lichamelijk letsel toebrengen aan een ander³⁸⁸;
- Zware mishandeling gepleegd met voorbedachten rade³⁸⁹.

313. Binnen deze misdrijven wordt een opsplitsing gemaakt voor wat betreft de lengte van de ontzegging van de rijbevoegdheid: mishandeling met voorbedachten rade, het opzettelijk toebrengen van zwaar lichamelijk letsel, bedreiging en zware mishandeling met voorbedachten rade kunnen gestraft worden met een ontzegging van de rijbevoegdheid van maximaal 5 jaar³⁹⁰. De overige misdrijven kunnen gestraft worden met een ontzegging van de rijbevoegdheid van maximum 10 jaar³⁹¹.

314. Het opleggen van de vereiste dat de overtredingen op het Wetboek van Strafrecht waarvoor een rijverbod kan worden opgelegd, gepleegd moeten zijn met een motorrijtuig dat de overtreder van de strafwet ten tijde van het feit bestuurde of deed besturen, is in lijn met de visie van de commissie tot hervorming van het strafrecht dat stelt dat het vereist is dat het voertuig bestemd was tot het plegen van het misdrijf of het verzekeren van de vlucht nadat het misdrijf reeds gepleegd was³⁹². Enige link met het verkeer blijft dus wel vereist.

³⁸⁷ Art. 301 Wetboek van Strafrecht.

³⁸⁸ Art. 302 Wetboek van Strafrecht.

³⁸⁹ Art. 303 Wetboek van Strafrecht.

³⁹⁰ Art. 285, 301, 302 en 303 Wetboek van Strafrecht.

³⁹¹ Art. 287 en 289 Wetboek van Strafrecht.

³⁹² Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer*, nr. 3651/001, 189.

Hoofdstuk II: Duitsland

Afdeling 1: Algemeen

315. In Duitsland wordt reeds sinds de Duitse juristendag van 1992 gepleit voor een verruiming van het rijverbod³⁹³. Zoals men in het wetsvoorstel van 2011³⁹⁴ al aanhaalde, kan Duitsland een grote inspiratiebron zijn voor onze Belgische wetgever. In Duitsland spreekt men dan uiteraard niet over een rijverbod, maar wel over het zogenaamde *fahrverbot*.

316. Zoals eerder vermeld, staat Duitsland een stapje voor op België voor wat betreft het loskoppelen van het rijverbod van het wegverkeerrecht, dit *fahrverbot* vindt zijn grondslag dan ook zowel in het strafrecht oftewel de *Strafgesetzbuch*³⁹⁵ als in het wegverkeerrecht oftewel de *Straßenverkehrsgesetz*³⁹⁶.

317. In wat volgt wordt besproken in welke opzichten Duitsland verder staat dan België voor wat betreft het invoeren van het rijverbod binnen het strafwetboek. Een wetsvoorstel uit 2017 vormt hier de centrale rol. Echter, ook voor deze wetswijziging stond Duitsland in dit opzicht al verder en had het *fahrverbot* al een wettelijke grondslag in het strafwetboek. Om deze redenen zal § 44 StGB zowel besproken worden voor het wijzigen van dit artikel als erna. Verder zal ook bekeken worden wat de drijfveer van de wetgever was om het rijverbod los te koppelen van overtredingen begaan met een voertuig of overtredingen die een zekere link vertonen met het wegverkeerrecht, maar *in se* dus overtredingen van het *Strafgesetzbuch* inhouden.

Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht

Onderafdeling 1: Wetswijziging 2017

Algemeen

318. Voor 24 augustus 2017, en dus voor de wetswijziging van § 44 StGB, bestond er reeds een grondslag binnen het *Strafgesetzbuch* om het rijverbod op te leggen als bijkomende straf³⁹⁷ voor overtredingen begaan op het Strafwetboek³⁹⁸. Voorstellen die betrachten het

³⁹³ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 8.

³⁹⁴ Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53- 1827/001, 4.

³⁹⁵ § 44 Strafgesetzbuch.

³⁹⁶ § 25 Straßenverkehrsgesetz.

³⁹⁷ KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn.

³⁹⁸ KRUMM, “Neues zum strafrechtlichen Fahrverbot”, *NJW* 2018, 1738.

rijverbod in te voeren als hoofdstraf vonden geen weerklank³⁹⁹. Hierbij bestond wel de vereiste dat de overtreding was begaan "...die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat⁴⁰⁰", oftewel tijdens of in verband met het besturen van een motorvoertuig, of in strijd met de verplichtingen van de bestuurder van een motorvoertuig⁴⁰¹. Een zekere link met het wegverkeer bleef dus vereist. Dit ligt volledig in de lijn van de visie van de commissie tot hervorming en de minister van justitie Koen Geens, aangezien zij beiden voorstander zijn van het behoud van een zekere link met het wegverkeer (zie *supra*).

319. Het wetsontwerp van 2017 beoogt de zinsnede van § 44 StGB dat de voorwaarde oplegt om het *fahrverbot* op te leggen voor veroordelingen tijdens of in verband met het besturen van een motorvoertuig, of in strijd met de verplichtingen van de bestuurder van een motorvoertuig, te schrappen. Men opteert wel voor het behoud van haar functie als bijkomende straf, zoals dit voor de wetwijziging het geval was⁴⁰². Hiertoe werden reeds verschillende wetsvoorstellen ingediend. Met het wetsontwerp wil men het *fahrverbot* als bijkomende sanctie in het *Strafgesetzbuch* behouden maar wel de mogelijkheid openen om de straf voor alle overtredingen mogelijk te maken, en niet enkel diegene die verband houden met het besturen van een motorvoertuig of met een inbreuk op een verkeersverplichting. Tegelijkertijd wordt de duurtijd van het rijverbod verlengd, na 2017 is het namelijk mogelijk een rijverbod opgelegd te krijgen van minimum één tot maximum zes maanden⁴⁰³.

320. Wanneer de rechter de mogelijkheid heeft het rijverbod als bijkomende straf uit te spreken krachtens §44 StGB, beschikt hij over een discretionaire bevoegdheid waardoor hij voor elk geval apart kan oordelen of het wenselijk is een rijverbod te koppelen aan de opgelegde hoofdstraf⁴⁰⁴. Het is namelijk de bedoeling om ervoor te zorgen dat de rechter aan delinquenten die niet erg getroffen worden door het opleggen van een geldboete de combinatie met het rijverbod kan opleggen zodanig dat ook zij de gevolgen van de overtreding voelen. Daarnaast

³⁹⁹ KINZIG, "§44 Fahrverbot" in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 1a.

⁴⁰⁰ Oude §44 StGB.

⁴⁰¹ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 1.

⁴⁰² Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 1.

⁴⁰³ KRUMM, "Neues zum strafrechtlichen Fahrverbot", *NJW* 2018, 1738.

⁴⁰⁴ KINZIG, "§44 Fahrverbot" in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 15.

moet de combinatie geldboete-rijverbod ook zorgen voor een afname van het aantal opgelegde vrijheidsstraffen⁴⁰⁵.

Toepassingsvoorwaarden na wetwijziging 2017

321. Opdat een rijverbod in de zin van §44 StGB kan worden opgelegd moet voldaan zijn aan een aantal voorwaarden. Vooraleerst is het noodzakelijk dat de dader een strafbaar feit heeft gepleegd⁴⁰⁶. Het gaat hierbij om een feit dat onwettig en toerekenbaar is aan de persoon⁴⁰⁷. De aard van de overtreding speelt hierbij geen enkel belang. Het is immers geen vereiste meer dat de overtreding begaan is tijdens of in verband met het besturen van een voertuig dan wel dat de delinquent in strijd handelde met de verplichtingen van een automobilist⁴⁰⁸.

322. Daarnaast is het vereist dat de dader veroordeeld is tot een boete of een gevangenisstraf voor het strafbaar begane feit⁴⁰⁹ zoals aangegeven door lid 1, eerste zin §44 StGB⁴¹⁰. Het volstaat dus niet dat de delinquent veroordeeld wordt zonder dat daarop een gelijktijdige bestraffing volgt⁴¹¹.

323. Verder is het geen vereiste dat de overtreder effectief over een rijbewijs beschikt of dat hij de overtreding tot gevolg heeft dat de delinquent niet langer in staat is een voertuig te besturen⁴¹².

324. De voorwaarden opdat §44 toepassing vindt binnen het algemeen strafrecht zijn niet geregeld⁴¹³. De rechter kan het rijverbod opleggen indien het noodzakelijk blijkt om de overtreder te beïnvloeden, het rechtssysteem te verdedigen of indien het opleggen van een vrijheidsstraf of de uitvoering ervan daardoor kan worden vermeden⁴¹⁴.

⁴⁰⁵ KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 7a.

⁴⁰⁶ H. NIEHAUS, “Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot” in BERZ, BURMAN M., *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, München, C.H. BECK, 38^e editie 2017, Rn.10.

⁴⁰⁷ KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 4.

⁴⁰⁸ H. NIEHAUS, “Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot” in BERZ, BURMAN M., *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, München, C.H. BECK, 38^e editie 2017, Rn. 10; KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 7.

⁴⁰⁹ KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 9.

⁴¹⁰ Uitzondering op deze regel is § 105 I JGG: wanneer het gaat om jongeren, kan het rijverbod worden opgelegd in aanvulling op educatieve maatregelen.

⁴¹¹ H. NIEHAUS, “Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot” in BERZ, BURMAN M., *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, München, C.H. BECK, 38^e editie 2017, Rn. 6.

⁴¹² KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 11-12.

⁴¹³ KRUMM, “Neues zum strafrechtlichen Fahrverbot”, *NJW* 2018, 1740.

⁴¹⁴ § 44, eerste lid, tweede zin StGB.

Doelstellingen wetswijziging

325. Waarom is er geopteerd om het *fahrverbot* los te trekken van het wegverkeer? Ook in Duitsland speelt de gedachte om, net zoals in België, de gevangenisstraffen, en dan vooral de korte gevangenisstraffen (zijnde degene van minder dan zes maanden), zoveel als mogelijk te beperken. Het rijverbod moet ook een aanvulling bieden op andere sancties wanneer een boete alleen niet veel indruk nalaat op de delinquent maar een gevangenisstraf in dat geval een te drastische straf zou zijn. Het *fahrverbot* kan, wanneer samen opgelegd met de geldboete, in de plaats komen van een gevangenisstraf⁴¹⁵. Het opleggen van een geldboete maakt in sommige gevallen namelijk niet voldoende indruk, met name als ze wordt opgelegd aan economisch welgestelde delinquenten⁴¹⁶. Ook wanneer de betaling van de geldboete geschiedt door een derde persoon, heeft deze straf geenszins effect op de delinquent. Bij economisch zwakke delinquenten stelt zich dan weer het risico dat de geldboete leidt tot financiële overbelasting en mogelijks tot een vervangende gevangenisstraf⁴¹⁷.

326. Wat de gevangenisstraffen betreft, wordt ook hier aangehaald dat deze straf absoluut nefast is voor de re-integratie van de dader. Delinquenten verliezen hun baan, hun sociale relaties en bovendien verhoogt de kans op het stellen van nieuw strafbaar gedrag. Daarnaast hebben daders die een gevangenisstraf dienen uit te zitten vaak geen middelen om de slachtoffers te vergoeden voor de schade die zij hebben geleden⁴¹⁸.

327. Ook is men ervan overtuigd dat het straffenarsenaal in Duitsland voor straffen die zich buiten de verkeersovertredingen bevinden, ontoereikend was en de rechtbanken te weinig mogelijkheden boden. Dit is vooral het geval op het vlak van kleine en middelgrote criminaliteit⁴¹⁹.

328. Daarnaast is het zo dat het besturen van een motorvoertuig een uitdrukking is van individuele mobiliteit. Het heeft ook een grote waarde voor de vormgeving van zowel het privé-

⁴¹⁵ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat 792/16*, 7.

⁴¹⁶ KINZIG, "§44 Fahrverbot" in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn.1b.

⁴¹⁷ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat 792/16*, 9.

⁴¹⁸ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat 792/16*, 8.

⁴¹⁹ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat 792/16*, 7.

als het beroepsleven zodat een beperking van het besturen van een motorvoertuig wel degelijk een merkbaar gevoelig effect heeft op de delinquent⁴²⁰.

329. Uiteraard zijn er ook tegenstanders van dit wetsvoorstel. Zij zijn van oordeel dat acceptatieproblemen zouden optreden door het ontbreken van enige link tussen het rijverbod en de overtreding van de wet. Door de verhoging van het maximale dagtarief tot 30.000 euro gaat de redenering van hierboven ook niet meer op dat rijke overtreders van de strafwet niet meer voldoende onder de indruk zijn van de geldboete. Ook valt een aanzienlijke verhoging van de werklast van de rechtbanken te verwachten aangezien de gepastheid van de straf door de rechter moet worden beoordeeld, de rechter de straf bijzonder moet motiveren en er een toename van het aantal rechtsmiddelen kan worden verwacht. Bij het opleggen van een rijverbod speelt ook het risico dat, net zoals bij de geldboete, het rijverbod niet zozeer de delinquent zelf treft omdat het mogelijk is een familielid of vriend te vragen het voertuig te besturen of men een chauffeur kan inhuren. Bovendien worden mensen die woonachtig zijn in landelijke gebieden meer getroffen omdat men in grote steden de mogelijkheid heeft om over te schakelen op het gebruik van openbaar vervoer. Tot slot zijn de tegenstanders van oordeel dat de controle op het naleven van het rijverbod zeer gering is en nauwelijks controleerbaar⁴²¹.

330. Voorstanders zijn echter de mening toegedaan dat de uitgebreide mogelijkheid tot het opleggen van een rijverbod kadert binnen het steeds groter belang van individuele mobiliteit en het prestige dat gepaard gaat met een motorvoertuig. Het besturen van een motorvoertuig is een uitdrukking van individuele vrijheid, aldus is het opleggen van een rijverbod een beperking van de vrijheid van moderne aard. Het is een sanctie die niet, zoals een geldboete, kan worden overgedragen aan een derde persoon. Deze straf heeft ook het gevolg dat de dader eventueel negatieve financiële gevolgen ondergaat. Dit omdat hij eventueel beperkingen van zijn beroepsleven ondervindt, hij een vervangend bestuurder dient te financieren of gebruik moet maken van taxi's. Daarnaast kost de handhaving van het rijverbod de overheid zeer weinig waardoor besparingen mogelijk zijn⁴²². Voor acceptatieproblemen onder de bevolking moet niet worden gevreesd aangezien ook bij andere vormen van bestraffing geen

⁴²⁰ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 8.

⁴²¹ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 8.

⁴²² Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 9.

verband bestaat tussen enerzijds de opgelegde straf en anderzijds het misdrijf⁴²³. Het feit dat het voertuig bestuurd kan worden door kennissen, familieleden of eventueel een chauffeur, is geheel in de lijn met de doelstelling van het rijverbod om niet de gehele reis uit te sluiten, doch om het comfort van het zelf kunnen besturen van een motorvoertuig af te nemen⁴²⁴.

Onderafdeling 3: Vergelijking met België

331. Het is interessant vast te stellen dat een aantal redenen die in België werden aangehaald om het rijverbod in te voeren binnen het strafwetboek, hier terugkomen. Het gaat hierbij onder meer om de problematiek van de korte gevangenisstraf en het daarbij gekende probleem van re-integratie, het bestaan van een ontoereikend straffenarsenaal, de belangrijke plaats die individuele mobiliteit vandaag in de samenleving inneemt, economisch welgestelde delinquenten die niet wakker liggen van een geldboete... Toch vindt dit idee in België, in tegenstelling tot Duitsland, vandaag nog geen gehoor. De reden waarom in het wetsvoorstel tot hervorming van het strafwetboek dan ook geen verwijzing zit naar Duitsland, waar dit wel het geval is voor Nederland en Frankrijk, valt hoogstwaarschijnlijk te verklaren doordat in Duitsland de banden met het wegverkeer in § 44 StGB volledig losgeknipt worden. Dit wordt geenszins beoogd bij de hervorming van het strafrecht, waar men ervan uitgaat dat een veralgemeend verval van het recht tot sturen kan “wanneer het motorrijtuig gediend heeft of bestemd was tot het plegen van het misdrijf of tot het verzekeren van de vlucht na het plegen van het misdrijf⁴²⁵”.

332. Hierbij moet wel de nuance worden gemaakt dat ook na de wetswijziging van 2017 het belangrijkste toepassingsgeval van §44 StGB overtredingen blijven die begaan zijn in verband met het besturen van een motorvoertuig of in verband met de verplichtingen van een automobilist⁴²⁶. Dit blijvend belang valt ook af te leiden uit §44 StGB: de tweede zin van de eerste paragraaf verwijst nog overduidelijk naar de oorspronkelijke overtredingen die beoogd werden voor de toepassing van dit wetsartikel.

⁴²³ Stenografischer Plenarprotokoll 953. sitzung 10 februar 2017, *Parl. St. Bundesrat*, 37, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2017/Plenarprotokoll-953.pdf?__blob=publicationFile&v=2..

⁴²⁴ Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 10.

⁴²⁵ Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001, 189.

⁴²⁶ KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX, Rn. 7.

Hoofdstuk III: Frankrijk

Afdeling 1: Indeling strafbare feiten *Code Pénal*

333. In Frankrijk maakt de *Code Pénal*, heel gelijkaardig aan ons Belgisch Strafwetboek, een indeling van de strafbare feiten in *les crimes*, *les délits* en *les contraventions*⁴²⁷. *Les contraventions*, bestraft volgens *les peines contraventionnelles*, vormen hierbij de minst zware categorie van strafbare feiten gevolgd door *les délits*, bestraft volgens *les peines correctionnelles*. Aldus vormen *les crimes*, bestraft volgens *les peines criminelles*, de zwaarste van categorie strafbare feiten binnen het Franse Strafwetboek⁴²⁸.

Afdeling 2: Rijverbod binnen het strafrecht

Onderafdeling 1: *Les contraventions*

334. Hoewel deze categorie van strafbare feiten vaak verkeersovertredingen omvat, bestaat zij niet louter uit overtredingen die een link hebben met het verkeer. Voorbeelden van niet-verkeersgerelateerde overtredingen zijn bijvoorbeeld de niet-openbare smaad⁴²⁹, een huisdier in gevangenschap houden of vrijwillig doden⁴³⁰ of het uiten van geweldsbedreigingen⁴³¹. Het gaat hier dus zowel om verkeersgerelateerde als niet-verkeersgerelateerde overtredingen. Deze strafbare feiten worden gestraft met *les peines contraventionnelles*: deze zijn met name de geldboete en de sancties zoals bepaald in art. 131-14 *Code Pénal*⁴³².

335. De *Code Pénal* voorziet in een aantal *peines complémentaires* wanneer een *contravention* wordt begaan. Indien het reglement dit voorziet, kan een rijverbod worden opgelegd aan natuurlijke personen als bijkomende straf⁴³³. De wet voorziet dit echter niet alleen voor verkeersgerelateerde *contraventions*, ook voor niet-verkeersgerelateerde *contraventions* werden reeds bepaalde wetsartikelen vermeld waarvoor een rijverbod kan worden opgelegd. Voorbeeld hiervan is onder andere vrijwillig geweld dat leidt tot een totale arbeidsongeschiktheid van ten hoogste acht dagen, waarvoor een rijverbod van ten hoogste drie jaar kan worden opgelegd⁴³⁴. Ander voorbeeld is het opzettelijk vernielen of beschadigen

⁴²⁷ Art. 111-1 *Code Pénal*.

⁴²⁸ J.P. CÉRÉ, "Peine: nature et prononcé" in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2008 (geactualiseerd juni 2018), Rn. 76, 77 en 78.

⁴²⁹ Art. R621-2 *Code Pénal*.

⁴³⁰ Art. R 655-1 *Code Pénal*.

⁴³¹ Art. R623-1 *Code Pénal*.

⁴³² Art. 131-12 e.v. *Code Pénal*.

⁴³³ Art. 131-16 *Code Pénal*.

⁴³⁴ Art. R625-1,1° *Code Pénal*.

van andermans eigendom. Hiervoor kan een rijverbod van maximaal drie jaar worden opgelegd⁴³⁵.

336. Daarnaast bepaalt de *Code Pénal* dat voor *les contraventions* van klasse vijf (de meest ernstige strafbare feiten binnen de categorie van *les contraventions*, klasse vijf is hierbinnen de hoogst mogelijke klasse) één of meerdere *peines privatives ou restrictives* kunnen worden opgelegd. Eén daarvan is het rijverbod dat voor een periode van ten hoogste drie jaar kan worden opgelegd⁴³⁶.

Onderafdeling 3: Les délits

337. De *Code Pénal* bevat de correctionele straffen voor natuurlijke personen die worden opgelegd voor een *délit*⁴³⁷. Het gaat met name om de gevangenisstraf, de boete, de dagboete, de burgerschapsstage, de gemeenschapdienst, de in artikel 131-6 bedoelde straffen en de bijkomende straffen als bedoeld in artikel 131-10 *Code Pénal*⁴³⁸, ... Eén van deze straffen zijn *les peines privatives ou restrictives de droits prévues à l'article 131-6*⁴³⁹. Artikel 131-6 bepaalt met name dat in de omstandigheid dat de delinquent een strafbaar feit stelt dat valt binnen de categorie van *les délits* en dat bovendien strafbaar is gesteld met een gevangenisstraf, de rechtbank de mogelijkheid heeft om één of meerdere van de in art. 131-6 *Code Pénal* bepaalde *peines privatives ou restrictives de liberté* op te leggen. Artikel 131-6, 1° tot 5° *Code Pénal* bevat hierbij allerhande maatregelen die een rijverbod inhouden of die een rijverbod tot gevolg hebben⁴⁴⁰. Artikel 131-6, 1° *Code Pénal* geeft daarbij aan dat rijverbod voor een duurtijd van maximum vijf jaar kan worden opgelegd.

338. Wel moet worden opgemerkt dat de alternatieve straf die in de plaats komt van de hoofdstraf, geenszins kan worden gecombineerd met de hoofdstraf die zij dient te vervangen⁴⁴¹. Aldus is een combinatie van de gevangenisstraf met een van de vrijheidsbenemende- of vrijheidsbeperkende maatregelen uit artikel 131-6 *Code Pénal* niet mogelijk. De strafrechter kan wel voor wat betreft de vervangende gevangenisstraf of geldboete, het maximum hiervan bepalen wanneer de veroordeelde de vereiste van de straffen niet naleeft en de strafuitvoeringsrechter aldus de inwerkingtreding beveelt⁴⁴².

⁴³⁵ Art. R635-1, 1° *Code Pénal*.

⁴³⁶ Art. 131-14, 1° *Code Pénal*.

⁴³⁷ Art. 131-3 *Code Pénal*.

⁴³⁸ J.P. CÉRÉ, "Peine: nature et prononcé" in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2008 (geactualiseerd juni 2018), Rn. 77.

⁴³⁹ Art. 131-3, 7° *Code Pénal*.

⁴⁴⁰ E. FRANCIS, "De verwittiging voor bijkomende straffen: naar meer coherentie?", in *Amicus Curiae. Libera Amicorum Marc De Swaef*, Antwerpen, Intersentia, 2013, 165.

⁴⁴¹ Art. 131-9 *Code Pénal*; J.P. CÉRÉ, "Peine: nature et prononcé" in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2008 (geactualiseerd juni 2018), Rn. 94.

⁴⁴² Art. 131-9 *Code Pénal*.

Onderafdeling 4: Les délits et les crimes

339. Het rijverbod kan niet enkel in de plaats van een gevangenisstraf worden opgelegd, zij kan daarnaast ook een *peine complémentaire* vormen volgens artikel 131-10 *Code Pénal*. Zij kan aldus voor *les délits* en *les crimes* een *peine complémentaire* vormen maar vereiste is wel dat de wet hierin voorziet, net zoals dit bij *les contraventions* het geval was⁴⁴³. Voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld een aanval op de fysieke of psychische integriteit van een persoon, of aanvallen op het leven van de betrokkene. Voor deze beide feiten kan de rechter een rijverbod van ten hoogste vijf jaar opleggen⁴⁴⁴.

340. Ook in Frankrijk bestaat aldus de mogelijkheid, net zoals in Duitsland en Nederland, tot het opleggen van een rijverbod binnen het strafwetboek en dus niet enkel voor verkeersgerelateerde inbreuken. Zij kan hierbij dus als straf worden opgelegd voor inbreuken waarvan het niet vereist is dat een motorrijtuig werd gebruikt of inbreuken op de strafwet waarbij het gebruik van een motorrijtuig ervoor zorgde dat het plegen van het misdrijf vergemakkelijkt werd.

⁴⁴³ Aanhef art. 131-10 *Code Pénal*.

⁴⁴⁴ P. PELISSIER, "Apprentissage de la conduite et de la sécurité routière" in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2017, Rn. 91; Art. 221-8, 3° en 222-44, 3° *Code Pénal*.

CONCLUSIE

Hoewel een rijverbod als autonome straf in de nabije toekomst niet in ons Strafwetboek zal worden ingeschreven, zal zij mogelijks wel als bijkomende straf binnen het Wetboek van Strafrecht fungeren met de vereiste dat enige link met een voertuig voorhanden blijft. De toekomst zal moeten uitwijzen of het parlement het nieuwe strafwetboek goedkeurt en of het rijverbod effectief een bijkomende straf zal vormen binnen het strafrecht. Enigszins onbegrijpelijk vindt de idee van een rijverbod als autonome straf nog geen uitwerking binnen ons huidige Wetboek van Strafrecht. Het rijverbod kan immers een mooie, nieuwe en autonome straf vormen. De commissie tot hervorming van het strafwetboek volgt deze mening niet en heeft geenszins de bedoeling om het rijverbod als autonome straf in te voeren binnen het Strafwetboek.

Het rijverbod kan een nieuwe moderne straf vormen, het komt immers tegemoet aan de moderne belangen van personen in onze hedendaagse maatschappij. Mobiliteit is namelijk een modern leed dat aan overtreders van de strafwet kan worden opgelegd. 'Mijn auto, mijn vrijheid' gaat vandaag ten volle op. Hoewel leed vandaag niet de primaire insteek is van straffen, zijn straffen nagenoeg altijd leedtoevoegend. Ook het wetsvoorstel met betrekking tot een nieuw Wetboek van Strafrecht erkent dat straffen altijd inherent leedtoevoegend zijn, doch mag dit niet de primaire insteek zijn. Men koppelt het leed dus maar best aan wat de moderne mens echt belangrijk vindt opdat een straf zo effectief mogelijk is. Het rijverbod komt daarnaast niet enkel tegemoet aan het strafdoel van de leestoevoeging, maar ook aan andere, vandaag gehanteerde strafdoelen. Hoewel zij vandaag niet wettelijk bepaald zijn, komt zij toch tegemoet aan de in onze hedendaagse maatschappij overheersende strafdoelen. Zo wordt zeer veel belang gehecht aan de resocialisatie van de delinquent, een strafdoel waar het rijverbod perfect inpast.

Daarnaast kent het rijverbod ook een bijkomend praktisch voordeel doordat de straf meteen kan worden opgelegd en de werklast voor de gerechtelijke instanties nagenoeg onbestaande is. Hoewel de werkstraf, de autonome probatie en het elektronisch toezicht al beschouwd werden als een kostenbesparend alternatief voor de gevangenisstraf, moet het rijverbod hier zeker niet voor onder doen.

Tegenstanders van het rijverbod maken nogal eens gewag van het feit dat het rijverbod *in se* niets met het misdrijf te maken heeft, indien het mogelijk wordt deze straf op te leggen binnen het Strafwetboek zonder er de vereiste aan te koppelen dat de overtreding moet zijn begaan met een voertuig of dat er enige link is met het wegverkeerscontentieux. Het argument dat het rijverbod geen spiegelstraf is, brengt inderdaad met zich mee dat een aantal voordelen die dit

soort bestraffing met zich meebrengt, niet kunnen worden gerealiseerd door het rijverbod. Het gaat hier met name om de bewustwording van het verkeerdelijk gestelde gedrag, een daling van de recidivecijfers, tevredenheid bij de slachtoffers, Hoewel de commissie voor de hervorming van het strafrecht stevig vasthoudt aan het streven naar spiegelstraffen waar mogelijk, toch kan en mag dit geen struikelblok vormen voor het invoeren van het rijverbod als autonome straf. Dit omdat het merendeel van de straffen die vandaag worden opgelegd, geenszins een spiegelende werking met zich meedraagt. De andere alternatieve straffen die de bijkomende jaren zijn ingevoerd, met name de werkstraf, de autonome probatie en het elektronisch toezicht, dragen uiteindelijk ook vaak geen spiegelende werking met zich mee. Het is natuurlijk wel zo dat een rijverbod een heel specifieke straf is, dit bijvoorbeeld in tegenstelling tot het elektronisch toezicht. Dit maakt het moeilijker een draagvlak te vinden voor deze straf. Toch moet dit gevonden worden, daar het rijverbod perfect tegemoet kan komen aan de nog steeds aanwezige problematiek van de korte gevangenisstraffen.

Hoewel het voor het elektronisch toezicht, de werkstraf en de autonome probatie begrijpelijk is dat de intrede van deze nieuwe autonome straffen vlotter verliep, toch wil dit niet zeggen dat het rijverbod geen nieuwe alternatieve straf kan vormen. Het elektronisch toezicht is een noodzakelijk kwaad voor die overtredingen van de strafwet waarbij anders enkel de gevangenisstraf een passende straf zou zijn. De probatie en de werkstraf zijn beide straffen die een spiegelende werking met zich kunnen meedragen en dus vaak begrijpbaar zijn voor zowel de delinquent als de maatschappij. Een rijverbod kent deze begrijpelijkheid niet, omdat zij allerminst een spiegelende werking met zich meedraagt en een zeer specifieke straf is.

In onze buurlanden is de idee van het introduceren van het rijverbod binnen het strafwetboek niet nieuw. In Nederland somt de Wegenverkeerswet een aantal artikelen uit het Strafwetboek op waarvoor een rijverbod als bijkomende straf kan worden opgelegd indien enige link met het besturen van een voertuig behouden blijft. In Duitsland heeft men deze laatste voorwaarde recent wel geschrapt. Ook in Frankrijk kan het rijverbod worden opgelegd voor overtredingen die op zich niets met het verkeer te maken hebben, dit zowel als bijkomende straf als ter vervanging van een gevangenisstraf.

Concreet is het aangewezen het rijverbod binnen ons strafwetboek te introduceren naar Duits en Frans voorbeeld: zij moet worden ingevoerd zonder de vereiste van enige link met het wegverkeer. Hierdoor vormt zij een weerspiegeling van hoe de Duitse wetgever het rijverbod invult. Zij dient hierbij niet enkel als bijkomende straf, zoals in Duitsland het geval is, maar ook als hoofdstraf ingevoerd te worden. Hierbij dient niet geopteerd te worden voor een limitatieve opsomming in het strafwetboek van de overtredingen waarvoor een rijverbod kan worden opgelegd, zoals de Nederlandse wetgever heeft beoogd. Het is aan de rechter om *in casu* te

oordelen over de opportuniteit van het rijverbod. Uiteraard zal het rijverbod niet voor de zwaarste overtredingen van het strafwetboek ingeschakeld worden daar zij niet het strafdoel van de bescherming van de maatschappij vervult. Zij dient een alternatieve straf te vormen voor de korte gevangenisstraffen.

Daarnaast dient zij naar Frans voorbeeld een mogelijkheid te bieden aan de rechter om bij het opleggen van een autonoom rijverbod een matigingsbevoegdheid te krijgen waardoor rekening kan worden gehouden met personen die afhankelijk zijn van hun wagen voor het uitoefenen van hun beroepsbezigheden. Als men dit niet voorziet, gaat een deel van de resocialiserende functie van het rijverbod namelijk verloren. En laat dit strafdoel nu net ontbreken bij de gevangenisstraf: mede doordat de resocialisatie bij de delinquent zo moeilijk verloopt, wil men af van de (korte) gevangenisstraffen. Als delinquenten ingevolge een rijverbod hun job verliezen, doet dit deels afbreuk aan dit strafdoel en dit moet vermeden worden. Binnen een maatschappij waarin zo getracht wordt de gevangenisstraf zo veel als mogelijk te beperken gelet op de totale isolering van de delinquent van de buitenwereld en de hierbij horende negatieve gevolgen, is een nieuwe, alternatieve en effectieve straf die hieraan tegemoet kan komen en de delinquent echt in zijn belangen raakt zeer welgekomen.

Mocht het voorstel ooit realiteit worden, zullen zich hoogstwaarschijnlijk wel grote regionale verschillen voordoen. Sommigen juichen het toe, anderen vinden dat een zeker verband tussen de straf en het misdrijf toch enigszins behouden moet blijven. Een rijverbod opleggen voor een diefstal, is in hun ogen dan ook een ridicul idee. Zij zijn dan ook van oordeel dat het rijverbod vooral een goede sanctie is binnen het verkeerscontentieux en dat het vooral een zaak van de politierechter moet blijven. Problematisch lijkt dit niet aangezien ook bij bijvoorbeeld de werkstraf grote regionale verschillen vast te stellen zijn. Het rijverbod opleggen voor niet-verkeersgerelateerde overtredingen: *you either love it or you hate it*.

BIBLIOGRAFIE

WETGEVING

Wetgeving sensu stricto

Verdrag betreffende de Europese Unie, *BS* 30 oktober 1993.

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, *BS* 25 december 1957.

Universele verklaring van de rechten van de mens van 10 december 1948, *BS* 31 maart 1949.

Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (E.V.R.M.) van 4 november 1950, *BS* 19 augustus 1955.

Internationaal Verdrag inzake de Burgerrechten en Politieke Rechten (I.V.B.P.R.) van 19 december 1966, *BS* 6 juli 1983.

Overeenkomst opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid van 17 juni 1998, *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* 1998.

COUNCIL OF EUROPE, *Resolution No. (76)10 of the Committee of Ministers to Member States on certain alternative penal measures to imprisonment*, 9 maart 1976, 2p.

COUNCIL OF EUROPE, *Recommendation No. R(92)17 of the Committee of Ministers to Member States concerning Consistency in sentencing*, 19 October 1992, 4 p.

COUNCIL OF EUROPE, *Recommendation No. R(2000)22 of the Committee of Ministers to Member States on Improving the Implementation on the European Rules on Community Sanctions and Measures*, 29 november 2000, 6 p.

Verordening (EU) 2016/94 van het Europees parlement en de raad van 20 januari 2016 tot intrekking van bepaalde handelingen van het Schengenacquis op het gebied van politie en justitiële samenwerking in strafzaken, *Publicatieblad van de Europese Unie* 22 februari 2016.

Wetboek van strafvordering 17 november 1808, *BS* 27 november 1808.

Nouveau code Pénal (FR).

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

Strafgesetzbuch, *BGBI* 15 mai 1871 (D).

Wetboek van Strafrecht, *Stb.* 5 maart 1881. (NED)

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

Straßenverkehrsgesetz, *BGBI* 3 mai 1909 (D).

Wetboek van strafvordering, *Stb.* 1925 (NED).

Wet van 1 augustus 1924 houdende wijziging aan de Wet van 1 augustus 1899 op de Politie van het Wegverkeer, *BS* 30 augustus 1924.

Besluitwet van 14 November 1939, betreffende de beteugeling van de dronkenschap, *BS* 18 november 1939.

Wet van 30 mei 1963, betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, *Stb.* 1963. (NED)

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

Wegenverkeerswet 1994 (NED).

Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

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

Wet 10 juli 1996 tot afschaffing van de doodstraf en tot wijziging van de criminele straffen, *BS* 1 augustus 1996.

Wet van 17 april 2002 tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken, *BS* 7 mei 2002.

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

Basiswet van 12 januari 2005 betreffende het gevangeniswezen en de rechtspositie van de gedetineerden, *BS* 1 februari 2005.

Wet van 21 april 2007 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer, *BS* 26 juli 2007.

Wet van 22 april 2012 betreffende de invoering van het bevel tot betalen na inbreuken op de wetgeving inzake het Wegverkeer, *BS* 25 juni 2012.

Wet van 18 juli 2012 tot wijziging van de wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer betreffende de inlevering van het rijbewijs bij het verval van het recht op sturen, *BS* 12 februari 2013.

Wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten, *BS* 28 juni 2013.

Wet van 15 juli 2013 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft de termijn bij een vervangend verval van het recht tot sturen, *BS* 31 januari 2014.

Wet van 7 februari 2014 tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *BS* 28 februari 2014.

Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 30 april 2014.

Wet 10 april 2014 tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek en tot wijziging van het Wetboek van strafvordering en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *BS* 19 april 2014.

Wet van 12 mei 2014 houdende wijziging van de wet van 21 februari 2013 tot oprichting van een dienst voor alimentatievorderingen bij de FOD Financiën en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op een effectieve invordering van onderhoudsschulden, *BS* 30 mei 2014.

Wet van 5 februari 2016 tot wijziging van het strafrecht en de strafvordering en houdende diverse bepalingen inzake justitie, *BS* 19 februari 2016.

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

Koninklijk Besluit 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998.

Ministerieel Besluit 30 oktober 2015 houdende oprichting van de Commissies tot hervorming van het strafrecht en van het strafprocesrecht, *BS* 29 december 2015.

Parlementaire stukken

Projet de Loi portant modification de la loi du 1er août 1899 sur la police du roulage, *Parl. St.* Senaat, 1923-24, nr. 101.

Wetsvoorstel 31 januari 1994 houdende herinvoering van art. 35 in het Strafwetboek, inzake de ontzetting uit het recht tot besturen van een motorvoertuig, 31 januari 1994, *Parl. St.* Senaat 1993-94, nr. 971/1.

Wetsvoorstel houdende invoering van de straf van de ontzetting van het recht om een motorvoertuig, een vaartuig of een vliegtuig te besturen, *Parl. St.* Kamer 1996-97, nr. 957/1.

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek en tot invoering van de dienstverlening en de opleiding als gevangenisvervangende straffen, *Parl. St.* Kamer 1999-00, nr. 549/001.

Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl. St.* Senaat 2003-04, nr. 3-266/1.

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op de bestraffing van de vernietiging, de beschadiging of het onbruikbaar maken van verkeerstekens of onbemande automatisch werkende toestellen, *Parl. St.* Kamer, 2003-04, nr. 0703/001.

Wetsontwerp betreffende de externe rechtspositie van gedetineerden, *Parl.St.* Senaat 2005-06, nr. 31128/1.

Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *Parl. St.* Kamer 2006-07, nr. 2836/001, 3.

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.St.* Kamer 2008-09, nr. 52-1489/001.

Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl. St.* Kamer 2009-10, nr. 2607/001.

Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl.St.* Kamer 2010-11, nr. 53-1042/001.

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van de straf van ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig betreft, *Parl.t. Kamer* 2011-12, nr. 53-1827/001.

Wetsvoorstel tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de bestraffing van het rijden spijs verval betreft, *Parl.St. Kamer* 2012-13, nr. 53-2826/001.

Wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St. Kamer* 2012-13, nr. 2880/001.

Wetsvoorstel tot invoering van het elektronisch toezicht als autonome straf, *Parl.St. Kamer* 2013-14, nr. 53-1042/005.

Wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het Strafwetboek, tot wijziging van het Wetboek van strafvordering, het Gerechtelijk Wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, *Parl. St. Kamer* 2013-14, nr. 53-3274/001.

Entwurf 30 dezember 2016 eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze, *Parl. St. Bundesrat* 792/16, 52. (D)

Wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid, *Parl. St. Kamer* 2017-18, nr. 2868/1.

Vr. en Antw. Kamer 2017-18, 8 november 2017 (Vr. nr. 21411 S. LAHAYE-BATTHEU).

Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw strafwetboek – Boek 1 en Boek 2, *Parl. St. Kamer* 2018-19, nr. 3651/001.

Verslag namens de Commissie voor Justitie betreffende wetsontwerp tot invoering van de probatie als autonome straf in het strafwetboek, tot wijziging van het wetboek van strafvordering, het gerechtelijk wetboek en de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie en het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, teneinde de vereiste van het ontbreken van gerechtelijke antecedenten af te schaffen in verband met de opschorting van de uitspraak van de veroordeling en het uitstel van de tenuitvoerlegging van de straffen, *Parl.St. Kamer* 2013-14, nr. 53-3274/005.

Algemene beleidslijnen van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 2000, *Parl.St. Kamer* 1999-2000, nr. 0198/013.

ONKELINCKX, L., *Algemene Beleidsnota*, *Parl.St. Kamer.* 2003-04, nr. 0325/016.

VANDEURZEN, J., *Algemene beleidsnota*, *Parl. St. Kamer.* 2007-08, nr. 995/004.

GEENS K., *Algemene Beleidsnota*, *Parl. St. Kamer* 2014-15, nr. 54 0588/029.

Hand. Kamer, Commissie voor de Justitie, 2017-18, 8 november 2017.

Stenografischer Plenarprotokoll 953. sitzung 10 februar 2017, *Parl. St. Bundesrat*, 96, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2017/Plenarprotokoll-953.pdf?__blob=publicationFile&v=2. (D)

RECHTSPRAAK

EHRM 12 februari 2008, nr. 21906/04, Kafkaris/Cyprus.

EHRM 13 november 2014, nr. 40014/10, Bodein/Frankrijk.

EHRM 26 april 2016, nr. 10511/10, Murray/Nederland.

GwH 2 juni 2016, nr. 88/2016.

GwH 15 juni 2017, nr. nr. 76/2017.

Cass. 1 april 1980, *Pas.*, 1980, I, 954.

Cass. 16 november 1994, *Arr.Cass.* 1994, 963.

Cass. 1 februari 1995, *Arr. Cass.* 1995, 117.

Cass. 5 maart 2003, *Arr. Cass.*, 2003, 560.

Cass. 8 juni 2005, P.05.0349.F.

Cass. 5 juni 2007, AR P.03.1655.N.

RECHTSLEER

Boeken

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

M.F. ATTINGER e.a./P.A.M. MEVIS e.a., *Handboek Strafzaken*, Deventer: Wolters Kluwer. (NED).

BEIRINCKX R., *Het verval van het recht tot sturen herbekeken*, Mechelen, Kluwer, 2014, 363 p.

BEYENS K., *Straffen als sociale praktijk. Een penologisch onderzoek naar straftoemeting*, Brussel, VUBPRESS, 2000, 526 p.

CHAVEAU M., HELIE F., *Théorie du Code Pénal*, 2^e editie, Brussel, Bruylant, 1858, I, 777 p.

DE HERT P., HOLVOET M., VAN CAENEGHEM J., WEIS K., *Handboek Internationaal en Europees strafrecht*, Antwerpen, Intersentia, 539 p.

DE BUSSCHER M., MEESE J., VAN DER KELEN D., VERBIST J., *Duiding strafrecht*, Brussel, Larcier, 2015, 802 p.

- DE NAUW A., *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2010, 221 p.
- DE NAUW A., DERUYCK F., *Overzicht van het Belgisch Algemeen Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2015, 237 p.
- D'ESPALLIER A., *Redelijke aanpassingen, evenredigheid en rol van de rechter*, Brugge, Die Keure, 2016, 336 p.
- DUPONT L., FOUQUÉ R., *Op weg naar een beginselenwet gevangeniswezen*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1998, 293 p.
- DERUYCK F., ROZIE M., e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 750 p.
- HANOULLE K., *Internering en toerekeningsvatbaarheid*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 570 p.
- HOET P., *Gemeenschapsgerichte Straffen en Maatregelen: Opschorting, Uitstel, Probatie, Werkstraf en Elektronisch Toezicht*, Gent, Larcier, 2014, 350 p.
- MAES E., *Van gevangenisstraf naar vrijheidsstraf. 200 jaar Belgisch gevangeniswezen*, Antwerpen, Maklu, 2009, 1201 p.
- MARUNA S. en IMMARIGEON R., *After Crime and Punishment: Pathways to offender reintegration*, Devon, Willan Publishing, 2004, 321 p.
- MARTYN G., OPSOMMER R., *Geschiedenis van het publiekrecht en de politiek*, Brugge, Die Keure, 2014, 248 p.
- MONBALLYU J., *Zes eeuwen strafrecht*, Leuven, Acco, 384 p.
- NELISSEN P., *Resocialisatie en detentie: een onderzoek naar de houdingen van gedetineerden en gevangenispersoneel ten aanzien van de voorbereiding van de terugkeer in de samenleving*, Maastricht, Universiteit Maastricht, 2000, 384 p. (NL)
- RAATS S., *Consistente straftoemeting*, Antwerpen, Intersentia, 2016, 804 p.
- RAATS S., *De straf gemeten en gepast. Op weg naar consistentie in de straftoemeting*, Universiteit Antwerpen, 2014, 743 p.
- VAN DEN WYNGAERT C., *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen. Boek I Strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 568 p.
- VAN DEN WYNGAERT C., *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2006, 1317 p.
- VANDERMEERSCH D., DE HERDT J., ROZIE J., DEBAUCHE M. en TAEYMANS M., *Commissie voor de Hervorming van het Strafrecht. Voorstel van voorontwerp van Boek I Van het Strafwetboek*, Brugge, Die Keure, 2017, 187 p.

Bijdrage in verzamelwerken

- ASHWORTH A., "Sentencing" in M. MAGUIRE, R. MORGAN en R. REINER (eds.), *The Oxford Handbook of Criminology*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 4e editie, 990-1024.

BECCARIA C., “*Dei delitti e delle pene (Over misdaden en straffen)*” in: VERHOFSTADT D. e.d., *250 jaar over misdaden en straffen*, Antwerpen/Amsterdam, Houtekiet, 2014, 127-260.

BLEICHRODT F.W., “50.1.1 Strafrechtelijke sancties” in ATTINGER M.F. e.a./ MEVIS P.A.M. e.a., *Handboek Strafzaken*, Deventer: Wolters Kluwer. (NED)

CÉRÉ J.P., “*Peine: nature et prononcé*” in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2008 (geactualiseerd juni 2018). (FR)

CLEIREN C.P.M., “*Waakzaamheid geboden. Aandachtspunten bij ontwikkelingen in het Nederlandse strafprocesrecht*” in DE NAUW A., DERUYCK F., ROZIE M. e.a., *Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 85-96.

DE HERT P., GUTWIRTH S., “*Het leedprincipe, het strafbegrip en de schuld zonder straf. De fixatie op leedtoevoegende straffen in het strafrecht*” in DE NAUW A., DERUYCK F., ROZIE M. e.a., *Het strafrecht bedreven: Liber Amicorum Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 129-156.

DE NIL N., TRAEST P., “*Actualia wegverkeersrecht: de wet 9 maart 2014 tot wijziging van de Wegverkeerswet en de toepassing van Antigoon in het wegverkeersrecht*” in BERNAUW K, CHICHOYAN D., DE NIL N., DEGUEL F., DUBUISSON B., LELEU Y.H., SHCMITZ N., TRAEST P., WUYTS T., *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters 2015/Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police 2015*, Brugge, Die Keure, 63-89.

DE PEUTER J., “*Het leed als hoofdcomponent van de straf*” in X., *Liber Amicorum Jules D'Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 69-90.

DE RUYVER B., “*De Alternatieve Straffen: een Modetrend of een Volwaardig Instrument?*” in X, *Liber Amicorum Jules D'Haenens*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 91-116.

DE SMET B., “*Familieverlating*” in X., *Strafrecht en strafvordering. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Wolters Kluwer Belgium, 2016, losbl., 1-83.

DOMINICUS H., “*Alternatieve sancties en vormen van afdoening. Beleidsontwikkelingen en knelpunten*” in VAN DAELE D. en VAN WELZENIS I., *Actuele thema's uit het strafrecht en de criminologie*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 31-46.

FRANCIS, E., “*De verwittiging voor bijkomende straffen: naar meer coherentie?*” in TRAEST, P., LECLERCQ, J-F., GOETHALS, E., HUYBRECHTS, L., ROZIE, J., VERSTRAETEN, R., DERUYCK, F. EN ROZIE, M., *Amicus Curiae: Liber Amicorum Marc De Swaef*, Antwerpen, Intersentia, 2013, 151-168.

FRANSSEN V., VAN DUYK S., “*Holsters op maat voor de bestraffing van ondernemingen? Eerst goed mikken, dan pas schieten*” in DERUYCK F., DE SWAEF M., ROZIE J., ROZIE M., TRAEST P., VERSTRAETEN R., *De wet voorbij*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 511-535.

HESSING, VAN KOPPEN P., “*Straffen*” in X., *Het recht van binnen. Psychologie van het recht*, Deventer, Kluwer, 2002, 947-961.

HUYBRECHTS, L., “*Straffen*” in VERBRUGGEN, F., VERSTRAETEN, R., VAN DAELE, D. EN SPRIET, B., *Strafrecht als roeping. Liber Amicorum Lieven Dupont*, Leuven, Universitaire Pers, 2005, 419- 431.

KINZIG, “§44 Fahrverbot” in SCHONKE, SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch. Kommentar*, C.H. Beck, München, 30^e herziene editie 2019, boek. XXXIX. (D)

NIEHAUS, H., “Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot” in BERZ, BURMAN M., *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, München, C.H. BECK, 38^e editie 2017. (D)

PELISSIER P., “Apprentissage de la conduite et de la sécurité routière” in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Dalloz, januari 2017. (FR)

ROZIE J., ‘Is het onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen nog gefundeerd?’ in DE NAUW A., DERUYCK F., ROZIE M. e.a., *Het strafrecht bedreven. Liber Amicorum: Alain De Nauw*, Brugge, Die Keure, 2011, 751-764.

STROOBANTS N. en VANDERHEIDEN K., “Straffen” in X., *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Kluwer, 2017, 160/01 – 160/49.

VANDROMME S., “De Werkstraf” in VANDEPLAS A., ARNOU P. en VAN OVERBEKE S., *Strafrecht en Strafvordering: Artikelsgewijze Commentaar met Overzicht van Rechtspraak en Rechtsleer*, Mechelen, Wolters Kluwer Belgium, losbl., 193-230.

Tijdschriften

AERTSEN I., BEYENS K., “De autonome werkstraf in België: Hoe sterk het karakter?”, *Panopticon*, 2006, afl. 4, 1-6.

BEYENS K., “De gevangenis uit en de gemeenschap in?”, *Ad Rem* 2010/6, 37-43.

BEYENS K., “De werkstraf als hedendaagse straf”, *Panopticon* 2006, afl. 4, 7-18.

BREWAEYS L., “Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II”, *VAV* 2016, afl. 3, 4-24.

BOONE R., “Elektronisch toezicht wordt onvoldoende ondersteund”, *Juristenkrant* 2016, nr. 325, 7.

CREINS J.H., “Op zoek naar consistentie. Bestrafing buiten de rechter om in strafrecht en bestuursrecht.” in *Rechtsgeleerd Magazijn THEMIS* 2014-6, 263-274. (NED)

DEBAUCHE J., DE HERDT D., ROZIE J., TAEYMANS M., VANDERMEERSCH D., “Het voorstel van voorontwerp van nieuw Boek I Strafwetboek. Na 150 jaar eindelijk tijd om ‘de sprong’ te wagen ...”, *NC* 2017, afl. 1, 1-9.

DE GEEST A., “De ontzetting van het recht om een voertuig te besturen”, *RW* 1951, nr. 5, 193-209.

DE ROY C., “Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014”, *RW* 2014-15, nr. 1, 3-19.

DE ROY C., “Over de verzwarende van de straf voor de beginnende bestuurder”, *VAV* 2013, afl.4, 42-44.

DE SMET B., “Geen onderhoudsgeld betalen, rijbewijs inleveren”, *RW* 2014-15, afl. 10, 397-398.

DE WOLF D., "Twee nieuwerwetse sancties in het Strafwetboek: de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen", *RW* 2015, nr. 28, 1082-1101.

DECAIGNY T., "Nieuwe correctionele hoofdstraffen: de straf onder elektronisch toezicht en de autonome probatiestraf", *T. Strafr.* 2014, 211-225.

DOMINICUS H., "De Autonome Werkstraf in België: Een Eerste Stand van Zaken", *Fatik* 2004, afl. 103, 5-14.

FLAVEAU A., VANDER BEKEN T., "Hard labour. Een eerste analyse van de wet van 17 april 2002 tot invoering van de werkstraf als autonome straf in correctionele zaken en in politiezaken", *T. Strafr.* 2002, afl. 5, 241-257.

GROOTAERT B., "Hink, stap, re-integratie? Stand van zaken met betrekking tot het "recht op re-integratie" voor veroordeelden tot vrijheids- berovende straffen na Potpourri II", *NC* 2016, nr. 4, 287-332.

HENDRICKX K., "Nieuw Strafwetboek in duidelijk Nederlands?", *TVW* 2019/1, 25-28.

KERCKHOFS A., "Een adequaat vervolgingssysteem inzake drukpersmisdrijven", *NC* 2016, speciaal nummer april 2016, 64-96.

KEULEN B., "Strafrechter en consensualiteit", *Delikt en Delinkwent* 2014, 739-749. (NED).

KRUMM, "Neues zum strafrechtlichen Fahrverbot", *NJW* 2018, 1738-1740. (D)

MICHIELS F.C.M.A., "Twee wapens in de strijd. Over de last onder dwangsom en de bestuurlijke transactie als instrumenten ter handhaving van het milieurecht in Nederland", *Tijdschrift voor milieurecht*, 2009, 666-683.

NEDERLANDT O., "La surveillance électronique comme peine autonome et comme modalité d'exécution des peines?", *JT* 2014, 441-446.

NOLF J., "DAVO: nu ook dienst voor afname van rijbewijzen?", *Juristenkrant* 2014, afl. 287, 12.

PENNE H., VANDENBRUWAENE P., "Strafuitvoering: het kneusje van de strafketen", *RW* 2018-19, nr. 31, 1203-1219.

ROZIE J. en VANDERMEERSCH D., "De zin van de korte gevangenisstraf in vraag gesteld", *RW* 2017-18, nr. 9, 323-335.

ROZIE J. en VANSWEEVELT T., "Causaliteit in het Belgisch strafrecht. Over de kruisbestuiving tussen het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en het strafrecht", *NC* 2014, nr. 7, 433-473.

ROZIE J., "Naar de vrijheidsstraf als ultimum remedium: een weg bezaaid met wolfijzers en schietgeweren", *NC* 2015, 1-14.

ROZIE J., "Op zoek naar meer eenvormigheid in de straftoemeting: van maatpak naar confectiepak", *RW* 2005-06, nr. 38, 1481-1491.

ROZIE J., "Tegenspraak in de bestraffing", *NC* 2014, nr. 2, 91-117.

ROZIE J., VANDERMEERSCH D., "De spiegelstraf herontdekt: een nieuw wapen in de strijd tegen de ineffectiviteit van de bestraffing?", *RW* 2016-17, nr. 7, 15 oktober 2016, 243-257.

SPRIET B., "Recente ontwikkelingen inzake straffen: werkstraf en bijzondere verbeurdverklaring", in *Straf(proces)recht 2003-2004*, Brugge, Die Keure, 2004, 71-103.

ROZIE M., "De probatie kan voortaan ook op eigen vleugels vliegen", *NC* 2014, nr. 5, 349-358.

VAN CAUWENBERGHE K., "Werkstraf vaak vrijgeleide naar straffeloosheid", *Juristenkrant* 2007, nr. 152, 37-43.

VAN DEN BERGE Y., "Het Belgische strafrecht: veel aandacht voor de vrijheidsbeneming en de vrijheidsbeperking", *NC* 2019, 1-28.

VAN DEUREN C., "Het elektronisch toezicht als autonome straf", *NC* 2014, 359-362.

VANDERMEERSCH D., ROZIE J., DE HERDT J., DEBAUCHE M., TAEYMANS M., "La proposition d'avant-projet de nouveau Livre Ier du Code pénal", *Journal des tribunaux* 2017, 129-134.

VASSEUR R., "Onderbroken verval tot sturen blijft beperkt tot weekends en feestdagen", *Juristenkrant* 2016, afl. 331, 16.

VITS M., "De werkstraf en het strafregister: Certa amittimus, dum incerta petimus", *T.Strafr.* 2016/5, 338-346.

X., "Alimentatievorderingen, familieverlating en Rijverbod", *Juristenkrant* 2014, afl. 287, 14.

X., "Elektronisch toezicht: autonome straf", *Juristenkrant* 2014, nr. 285, 2.

X., "Rijverbod", *NJW* 2013, afl. 277, 158

Doctoraat en Masterproef

RAATS, S., *De straf gemeten en gepast: op weg naar consistentie in de straftoemeting*, proefschrift tot het behalen van de graad van Doctor in de Rechten aan de Universiteit Antwerpen, 2014, 743 p.

VAN LEUVENHAEGE W., *Straffen bij de vleet. Een kwalitatief onderzoek naar de visie van rechtspractici betreffende het straffenarsenaal*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2015, <https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:002213435?i=0&q=straffen+bij+de+vleet>, 131 p.

Andere

Federaal Regeerakkoord 9 oktober 2014, 230p.

Dienst voor het strafrechtelijk beleid, *Werkstraffen*, 2002-2016, www.dsb-spc.be.

Dienst voor het strafrechtelijk beleid, *Vrijheidsstraf: Pol. & Corr.*, 2002-2016, www.dsb-spc.be.
Hoge Raad voor de justitie, *Advies over het voorontwerp van Strafwetboek – Boek I*, 2017, 15.

Commissie "Strafuitvoeringsrechtbanken, externe rechtspositie van gedetineerden en straftoemeting", *Eindverslag, Deel II, Straftoemeting*, 44.

GEENS K., *Het Justitieplan. Een efficiëntere justitie voor meer rechtvaardigheid*, Brussel, Minister van Justitie, 2015, 135 p.

GEENS K., Beleidsnota, *De sprong naar het recht van morgen. Hercodificatie van de basiswetgeving*, 2016, 85 p, <https://www.koengeens.be/policy/hercodificatie>.

Internet

Knack, *Aantal verkeersdoden daalt, maar te traag*, <https://www.knack.be/nieuws/belgie/aantal-verkeersdoden-daalt-maar-te-traag/article-normal-972973.html>.

Statbel, *615 doden op Belgische wegen in 2017*, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>.

Steunpunt verkeersveiligheid, *naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen. Een rechtseconomische en beleidsmatige analyse van de lessen uit de veiligste landen*, <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/RA-2003-11.pdf>.

Steunpunt Verkeersveiligheid en Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, *Jaarrapport verkeersveiligheid 2011: analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2011*, https://uhdspace.uhasselt.be/dspace/bitstream/1942/15896/1/jaarrapport_verkeersveiligheid_LR.pdf.

Rapport Instituut voor mobiliteit, <https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg03/ovg03-analyse-a1.pdf>.

PENNE H., VANDENBRUWAENE P., *Mercuriale: Strafitvoering: het kneusje van de strafketen*, https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/pgantwerpen_2018.pdf.

Hoge Raad voor de Justitie, *Vierde Justitiebarometer*, 2014, http://www.csj.be/sites/5023.b.fedimbo.belgium.be/files/press_publications/justitiebarometer_2014.pdf.