

Onderzoeksrapport nr. 2018-T-04-FR

## **Rehabilitatie en re-integratie van verkeersdelinquenten**

Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18



# Rehabilitatie en re-integratie van verkeersdelinquenten

Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18

Onderzoeksrapport nr. 2018-T-04-FR

Auteur: Madeleine Niringiyimana en Mélanie Brion

Onderzoek gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias Institute

Publicatiedatum: 26/07/2018

Gelieve dit document als volgt te citeren: Niringiyimana, M. & Brion, M. (2018) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18. *Rehabilitatie en re-integratie van verkeersdelinquenten*. Brussel, België: Vias Institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Dit rapport is eveneens verschenen in het Frans onder de titel: Dossier thématique Sécurité routière n°18. *Réhabilitation et réintégration des délinquants routiers*

Includes an English summary

*De redactie van dit themadossier is mogelijk gemaakt dankzij de financiële ondersteuning van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport*

# Inhoud

Dankwoord	5
Samenvatting	6
Executive summary	9
1 Herstelprogramma's en verkeersveiligheid	12
2 Re-integratie- en rehabilitatiemaatregelen	13
2.1 De wet- en regelgevende context in Europa	13
2.1.1 Rijbewijs met punten, voorlopig rijbewijs, beginnende chauffeurs, jonge chauffeurs	13
2.1.2 Verval van het recht tot sturen (intrekking van het rijbewijs)	15
2.2 De verschillende rehabilitatieprogramma's in Europa	15
2.2.1 DI-opleidingen (driver improvement)	15
2.2.2 Herstelonderzoeken: screening, evaluatie en behandeling	19
2.2.3 Alcoholslot	22
3 Het wettelijk kader in België	23
3.1 Verval van het recht tot sturen	23
3.2 Alternatieve gerechtelijke maatregelen	23
4 De toestand op het vlak van rehabilitatiemaatregelen in België	27
4.1 Driver Improvement (DI)-opleidingen	27
4.1.1 Geschiedenis van de DI-opleidingen in België	27
4.1.2 Doelstellingen, methodologische principes en inhoud	28
4.1.3 Becijferde schatting van de DI-opleidingen	31
4.2 Herstelonderzoeken	32
4.3 Alcoholslot	34
Aanbevelingen	36
Referenties	39
5 Andere bronnen van informatie	42
6 Bijlagen	43
6.1 Lijst van DI-opleidingen per land en volgens de ernst van de overtreding	43
6.1.1 Groot-Brittannië	43
6.1.2 Nederland	44
6.1.3 Frankrijk	45
6.1.4 Duitsland	46
6.1.5 Oostenrijk	47
6.2 Medisch-psychologische re-integratieprogramma's in Europa	48
6.2.1 Frankrijk	48
6.2.2 Duitsland	49
6.2.3 Oostenrijk	50
6.2.4 Nederland	51
6.3 Het gebruik van het alcoholslot in Europa	51
6.3.1 Nederland	51
6.3.2 Zweden	52

Vias Institute	4
6.3.3 Frankrijk	52
6.4 Aanbevelingen uit de Europese studies	53

# Dankwoord

De auteurs en Vias Institute bedanken Peter Silverans, Ludo Kluppels, Natalie Stuyck, Louise Schinckus en Anneleen Poll voor hun bijdragen tot de inhoud en de vormgeving van dit rapport.

# Samenvatting

De Europese landen leggen zich in toenemende mate toe op een beleid dat gericht is op een daling van het aantal verkeersslachtoffers, doden en gewonden. Het rijgedrag van de chauffeurs op de weg vertaalt zich vooral in het nemen van risico's, bijvoorbeeld bewust ingaan tegen de verkeersregels of de principes van hoffelijkheid onder weggebruikers, of in attitudes die aanleiding kunnen geven tot verkeersongevallen, zoals al dan niet bewuste rijfouten (Kluppels, 2015).

Programma's om het grote publiek te sensibiliseren, maar ook repressieve maatregelen, willen de chauffeurs ertoe aanzetten om een voorzichtige rijstijl aan te nemen. Ze worden voorgesteld of opgelegd aan overtredders om hen zo ver te krijgen dat ze hun gedrag veranderen. Die programma's werken op 5 sporen: opvoeden, straffen, toezien, beoordelen en behandelen.

Uiteenlopende programma's bestaan naast elkaar en worden, afhankelijk van het land, georganiseerd binnen een administratief of gerechtelijk kader, of ook wel de beide tegelijk. Daarnaast bestaan verschillende opleidingsmaatregelen, waaronder **opsporing, evaluatiemaatregelen, behandelingen** en tot slot ook maatregelen zoals het **alcoholslot**. Al die maatregelen kunnen ook onderling gecombineerd worden.

## DI-opleidingen (Driver Improvement)

Sommige landen hebben al veel ervaring met het organiseren van DI-opleidingen. In Duitsland en Oostenrijk bestaan die opleidingen bijvoorbeeld onder uiteenlopende vormen. Ze zijn doorgaans bestemd voor overtredders die inbreuken hebben gepleegd op de verkeersregels. Ze worden dus opgelegd in het kader van een strafrechtelijke maatregel. In Europa zijn de opleidingskosten ten laste van de deelnemers, behalve in België. In de landen waar het systeem van het rijbewijs met punten van kracht is, kunnen door deel te nemen aan de opleiding enkele punten op het rijbewijs teruggewonnen worden. De soorten opleidingen zijn specifiek voor de aard en de ernst van de begane overtreding. Er bestaan aangepaste vormen voor recidivisten en voor jonge chauffeurs.

Alle methodieken zijn aangepast aan het profiel van de kandidaten en gericht op een gedragswijziging en bewustwording van risicogedragingen. De algemene doelstelling bestaat erin inherente lacunes in de attitudes en persoonlijkheid van de chauffeur weg te werken. De opleiding vindt plaats in groepen van 6 tot 12 deelnemers en kan worden voorafgegaan en afgesloten door een individueel gesprek. Bij kandidaten die het moeilijk hebben om in een groep te functioneren kunnen eventueel individuele sessies worden aangeboden.

De duur van de opleiding varieert van land tot land en naargelang van het type opleiding. De opleiding omvat verschillende sessies, doorgaans verspreid over verscheidene weken. Uiteenlopende onderzoekers hebben de efficiëntie van de DI-opleidingen onder de loep genomen. Besluiten over de efficiëntie gaan vooral over opleidingen voor chauffeurs onder invloed van alcohol en drugs en omvatten geen andere inbreuken. Er is heel weinig onderzoek gevoerd naar de efficiëntie van opleidingen gericht op andere overtredingen. De meeste studies onderstrepen evenwel de grotere positieve impact wanneer de opleiding opgelegd wordt in combinatie met het intrekken van het rijbewijs (en niet ter vervanging ervan).

## Maatregelen met het oog op opsporing, evaluatie en behandeling

De programma's zijn overwegend gericht op chauffeurs die zich schuldig hebben gemaakt aan rijden onder invloed van alcohol of verdovende middelen. Ook aan recidiverende automobilisten die ernstige overtredingen begingen kan dit soort maatregelen echter opgelegd worden. De opsporing heeft dan betrekking op het detecteren van de aanwezigheid van een probleem of een onvermogen om te rijden. De evaluatie bestaat uit het bepalen van de ernst van het probleem, de middelen waarover de chauffeur beschikt en zijn weerstand tegen verandering. Over het algemeen maken de opsporing en de evaluatie deel uit van hetzelfde proces. Het gaat om het diagnostisch evaluatieproces of herstelonderzoek. De diagnostische evaluatie detecteert welk gevaar de chauffeur betekent. In bepaalde landen leidt de evaluatie tot een DI-opleiding.

De behandeling daarentegen is doorgaans gericht op chauffeurs voor wie de evaluatie een problematiek van alcohol- of drugsverslaving aan het licht heeft gebracht. Naargelang het profiel van de kandidaten kunnen de maatregelen zowel evaluatie, behandeling als opleiding inhouden.

## Alcoholslot

Een alcoholslot wil voorkomen dat chauffeurs die betrapt werden op rijden onder invloed zouden recidiveren. De toestellen zijn in Europa opgedoken in de jaren 1990. Het gebruik van het alcoholslot in de strijd tegen

alcohol achter het stuur is inmiddels een aanbeveling van de Europese Commissie aan de lidstaten. Het alcoholslot heeft qua efficiëntie zijn sporen verdiend, zeker bij chauffeurs die zich al schuldig hebben gemaakt aan een eerdere overtreding door rijden onder invloed. De resultaten van de studies over dit onderwerp erkennen het belang van het alcoholslot dat te kiezen is boven een maatregel als intrekken van het rijbewijs, hoewel de efficiëntie ervan afneemt bij recidiverende automobilisten. De beste optie is een combinatie van alcoholslot en een begeleidingsprogramma voor de overtreder (Assailly en Cestac, 2014).

## **De Belgische ervaring: DI-opleidingen, herstelonderzoeken, alcoholslot.**

### DI-opleidingen

België heeft al een lange ervaring met rehabilitatiemaatregelen zoals DI-opleidingen. Ruim 20 jaar lang al heeft Vias Institute, tot 2017 het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), een erkenning van het ministerie van Justitie voor het organiseren van opleidingen voor verkeersdelinquenten. Die opleidingen kaderen in alternatieve gerechtelijke maatregelen, vóór of na het vonnis. De meerderheid van de opleidingen worden verplicht gevolgd en deelnemers betalen geen deelnamekosten. Het aantal opleidingen en de verscheidenheid in het aanbod zijn sindsdien flink toegenomen. Tussen 2006 en 2016 is het aantal chauffeurs dat dit type van opleiding gevolgd heeft gestegen van 1.162 naar 3.687 (BIVV, Jaarverslag 2016).

### Herstelonderzoeken

In België worden de herstelonderzoeken bij chauffeurs die van het recht tot sturen vervallen zijn verklaard georganiseerd door privéorganismen die door het ministerie van Mobiliteit erkend en vergund zijn. Die onderzoeken zijn het gevolg van een gerechtelijke beslissing na een strafrechtelijk vonnis. De kosten voor het herstelonderzoek zijn ten laste van de veroordeelde. Het bedrag van de kosten wordt bepaald door de bevoegde minister, wordt jaarlijks geïndexeerd en is gekoppeld aan de gezondheidsindex. In 2017 bedroegen die kosten € 95 voor het medisch onderzoek en € 321 voor het psychologisch onderzoek.

Herstelonderzoeken werden aanvankelijk opgelegd aan chauffeurs die van het recht tot sturen vervallen zijn verklaard voor rijden onder invloed, maar werden met de wet van 9 maart 2014 op de recidive bij ernstige verkeersovertredingen uitgebreid tot een reeks van andere overtredingen.

De voornaamste beoogde overtredingen zijn de volgende:

- alcohol en dronkenschap aan het stuur
- recidive binnen de drie jaar
- onvrijwillig veroorzaken van verwondingen of de dood van een persoon, in combinatie met andere feiten (zoals rijden onder invloed, recidive,...)
- vluchtmisdrijf met gewonden/doden (of recidive bij vluchtmisdrijf met gewonden/doden)
- rijden onder de invloed van substanties die de rijvaardigheid aantasten
- recidive bij zware snelheidsovertredingen en gebruik van een radardetector
- recidive bij zware overtredingen van de vierde graad

Herstelonderzoeken zijn er dus op gericht om de geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig te beoordelen alsook het vermogen van de bestuurder om te evolueren in de richting van een gedragswijziging.

Na afloop van het medisch-psychologisch onderzoek wordt de eindbeslissing genomen door de dokter, in overleg met de psycholoog. De kandidaat die ongeschikt verklaard wordt (of geschikt voor bepaalde duur) dient zich aan een nieuw onderzoek te onderwerpen. De beslissing over de geschiktheid kan gepaard gaan met bepaalde voorwaarden of beperkingen, bijvoorbeeld het beperken van de geschiktheid in de tijd, het verbod op alcoholconsumptie, enz.

Volgens een studie op landelijke schaal uit 2015 werden 91,8% van de kandidaten geschikt verklaard, waarvan 22,3% voor een bepaalde duur (doorgaans 1 jaar). De ongeschikt verklaarde personen (8,2%) kregen die beslissing hoofdzakelijk op basis van overdreven alcoholgebruik (Meesmann et al., 2015).

### Het alcoholslot

Het alcoholslot maakt deel uit van de reglementering sinds eind 2010. De wet geeft de rechter de mogelijkheid een alcoholslot op te leggen aan chauffeurs die reden met een alcoholgehalte hoger dan 0,35 mg/l uitgeademde alveolaire lucht of in staat van dronkenschap en ook aan recidivisten.

Het alcoholslot is een toestel dat in de wagen geïnstalleerd wordt en verbonden is met de startmotor. Het belet dat de wagen gestart wordt als het alcoholgehalte van de chauffeur de door de wet opgelegde limiet heeft bereikt of overschreden (0,09 mg/l uitgeademde alveolaire lucht).

Vias Institute, het enige organisme dat belast werd met de begeleiding van de kandidaten, volgt momenteel een dertigtal chauffeurs die voor de wettelijke duur van 1 tot 5 jaar verplicht werden tot de installatie van een alcoholslot in hun auto. Het begeleidingsprogramma omvat individuele begeleidingsgesprekken en groeps- of individuele opleidingen. De kosten voor de installatie en begeleiding zijn volledig ten laste van de kandidaat. De kosten voor de begeleiding schommelen tussen € 1.210 en € 2.178 € afhankelijk van de duur van het programma. De kosten kunnen, als de rechter dat beslist, afgetrokken worden van de eventuele boete. Ook de kosten voor de installatie hangen af van de duur van het programma en de keuze van de kandidaat om het toestel te huren of te kopen. Voor een duur van 1 jaar zullen de kosten minstens € 1.512 bedragen in het geval van huur, of € 2.546 bij aankoop van het apparaat.

## Aanbevelingen

Overtreders rehabiliteren door aangepaste maatregelen is zonder enige twijfel een noodzaak om de recidivecijfers terug te dringen. Een boete of gevangenisstraf volstaat niet voor een gedragswijziging.

Een betrouwbaar en bruikbaar onderzoek om de efficiëntie van die rehabilitatieprogramma's te meten stoot evenwel op allerhande methodologische moeilijkheden. Een empirisch model van experiment zou veronderstellen dat de deelname aan een dergelijk programma van het toeval afhangt. Dat valt evenwel zeer moeilijk te organiseren in een juridische context. Bovendien zijn de meeste onderzoeken gebaseerd op gerechtelijke of politiedossiers en is er geen rechtstreeks verband tussen de recidive en het registreren van de overtredingen, omdat de pakkans enorm uiteenloopt van land tot land. Een eenvoudige vergelijking tussen een experimentele en een controlegroep in de loop van dezelfde periode zou zeer misleidend kunnen uitpakken. Tijdens een gevangenisstraf en zolang het rijbewijs is ingetrokken zitten de betrokkenen niet achter het stuur en kunnen ze bijgevolg niet aangehouden worden voor rijden in staat van dronkenschap. Studies zouden dan alleen individuele deelnemers kunnen vergelijken tijdens de periode waarin ze mogen rijden. De conclusies van dit rapport geven aan dat in de recentste studies het effect vooral positief is. Er zijn echter oudere studies met minder goede resultaten die bij een aantal teams hebben geleid tot het herwerken van de cursussen. De positieve resultaten die recenter werden waargenomen zouden kunnen duiden op het belang van evaluatie en voortdurend bijsturen van die rehabilitatieprogramma's.

België heeft veel ervaring met rehabilitatie. Toch zijn de rehabilitatiemaatregelen, net als de praktijk in andere landen, vatbaar voor verbetering op het vlak van kader en organisatie. Uit dit themadossier kwamen alvast de volgende aanbevelingen naar voren:

1. **Selectiecriteria:** de selectiecriteria voor de doelgroepen beter definiëren om tot aangepaste programma's te komen.
2. **Standaard referentiekader:** automatiseren van de procedure na vaststellen van een overtreding.
3. **Medisch-psychosociaal screeningprogramma:** psychomedisch onderzoek voorafgaand aan de rehabilitatiemaatregel voor recidiverende automobilisten (voor elke ernstige overtreding en niet alleen voor rijden onder invloed), teneinde hen naar een of meer gepaste programma's toe te leiden.
4. **Specificiteit van de programma's:** rehabilitatieprogramma's uitwerken aangepast aan de specificiteit van de overtredders.
5. **Diversiteit van de programma's:** inbouwen van een therapeutische dimensie en/of follow-up voor overtredders met een verslavingsproblematiek.
6. **Externe evaluatie:** een extern evaluatiesysteem opzetten voor de rehabilitatieopleidingen (DI-opleidingen).
7. **Empirisch gefundeerde rehabilitatie:** empirisch gefundeerde studies opzetten naar de efficiëntie en het nut van de reclasseringsprogramma's.
8. **Kwalificatie van de begeleiders:** een beroep doen op ervaren begeleiders die opgeleid zijn in het gebruik van op overtuigende gegevens gebaseerde methoden.
9. **Deelnamekosten ten laste van de overtredder:** de deelnamekosten wettelijk vastleggen en de overtredder responsabiliseren door hem die kosten te laten dragen.
10. **Organisatie van de cursussen:** cursussen aanbieden in verschillende sessies, verspreid over verscheidene weken.



# Executive summary

## Rehabilitation of road offenders in Europe

European countries are becoming increasingly involved in implementing policies that will help to reduce the number of road deaths and injuries.

Driver behaviour on the road is reflected in risk-taking (e. g., intentional acts against traffic laws or courtesy principles among traffic users) or attitudes that may lead to incidents in traffic (e. g., intentional or unconscious driving errors; Kluppels, 2015).

These awareness programmes and repressive measures aim to encourage drivers to adopt a safe attitude on the road and are part of repressive measures. They are either imposed or proposed to traffic offenders to encourage them changing their behaviour. These programmes operate in 5 areas: education, punishment, monitoring, evaluation and treatment.

Several kinds of programmes coexist and are organised, depending on the country, in either an administrative or judicial framework, or both. There are a number of training measures, including screening, assessment, treatment and finally, alcohol ignition interlock measures. These measures can also be combined.

Several European projects have been carried out on a regular basis and have made it possible to draw up general recommendations to guarantee and reinforce this effectiveness. Some of these practices have served as examples for other countries.

## Driver Improvement (DI) trainings

Some countries have long experience in the organisation of DI training courses. For example, in Germany and Austria, these training courses exist in different forms and are generally aimed at offenders who have committed traffic offences. They occur within the framework of a penal measure. In Europe, training costs are borne by the participants with the exception of Belgium.

In the countries which have implemented the demerit point driving license system, attending this training can enable the offenders to regain a few points on their license. Such trainings vary according to the type and seriousness of the offence. Adapted trainings have been created for persistent offenders and young drivers.

Every methodologies are adapted to the candidates profile, they promote behavioural change and raise awareness of risky behaviours. The overall purpose is to deal with the flaws in driver attitudes and personality. The training takes place in groups of 6 to 12 participants and can be preceded and closed by an individual interview. If the candidate has difficulties in working in a group, individual sessions may be offered.

The training duration varies according to country and to type of training. The training mostly consists of several sessions, usually spread over several weeks.

Effectiveness of DI training has been evaluated by several researchers. The conclusions regarding DI training effectiveness concern training for drivers under the influence of alcohol and drugs but not for other offences. Hence, very few studies have examined the effectiveness of training for other offences. Nonetheless, most studies point to the greater positive impact when training is combined with a driving licence suspension (not as a replacement).

## Screening, assessment and treatment measures

The majority of the programmes concern drivers convicted of driving under the influence of alcohol or drugs. However, persistent drivers of serious offences may be required to take these types of measures.

Screening is the detection of a problem or inability to drive. Evaluation, on the other hand, consists of determining to what extent or severity the problem exist and what are available individual resources or potential resistance to change.

In general, screening and assessment are part of the same process. This is a diagnostic assessment process also called reintegration testing. The diagnostic evaluation can detect the driver's dangerousness. In some countries, the evaluation results in DI training.

Treatment, on the other hand, generally concerns drivers who have been assessed as having an alcohol or drug addiction problem. Depending on the candidate profile, measures can combine assessment, treatment and training.

### **Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID)**

Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID) are designed to prevent the recurrence of drinking and driving. These devices appeared in Europe in the 1990s. The use of BAIID in the fight against drink-driving has become a recommendation of the European Commission to the Member States.

The effectiveness of the BAIID has been proven, particularly for drivers with a first drinking and driving offence. The results of studies in this area recognize the value of using the BAIID rather than a licence suspension measure, although less effective than expected for repeat drivers. The best option is thus to combine the BAIID with a training programme (Assailly and Cestac, 2014).

### **The Belgian's experience: DI training, reintegration exams, BAIID.**

#### DI trainings

Belgium has a long experience in rehabilitation measures such as DI training. For more than 20 years now, the Vias Institute (until 2017 the Belgian Institute for Road Safety (IBSR) has been approved by the Ministry of Justice to organise training courses for road traffic offenders. These training courses take place within the framework of alternative judicial measures, before or after the judgment. The majority of courses are attended under duress and participants are not charged any attendance fees. The number and diversity of these training courses has increased considerably since then. For example, from 2006 to 2016, the number of drivers taking this type of training increased from 1162 to 3687 (Activity Report 2016).

#### Reintegration examinations

In Belgium, reinstatement examinations for drivers who have lost their right to drive are organised by private bodies recognised and approved by the Ministry of Mobility. These examinations are the result of a judicial decision following a criminal judgment. The costs of reinstatement examinations shall be borne by the convicted person. The amount of these fees (defined by the competent minister) is indexed annually and is linked to the health index. In 2017, these fees are 95€ for the medical examination and 321€ for the psychological examination.

Initially imposed on drivers subject to driving disqualification while driving under the influence of alcohol, reinstatement examinations were extended to a series of other offences and, by the law of 9 March 2014, to persistent serious traffic offences.

The main offences targeted are:

- Drunk drinking and drunk driving;
- re-offending within three years;
- unintentionally causing the injury or death of a person, in combination with other facts (such as driving under influence, recidivism, etc.);
- hit and run with injured/killed (or in case of persistent hit and run with injured/killed);
- Driving under the influence of substances that influence driving ability.
- Recurrence of serious speeding violations and use of the radar detector;
- Recidivism of serious offences of the 4th degree.

Reintegration examinations are therefore designed to assess the driver's ability to drive and the ability of the driver to change behaviour.

At the end of the medical-psychological examination, the final decision is taken by the doctor in consultation with the psychologist. The candidate declared unfit (or fit for a fixed term) must take a new examination. The aptitude decision may be accompanied by certain conditions or restrictions. For example, restrictions on fitness over time, bans on alcohol consumption, etc.

According to a national study conducted in 2015, 91.8% of candidates were declared fit for employment, of which 22.3% were for a fixed term (generally 1 year). Persons declared unfit (8.2%) were disabled mainly because of excessive alcohol consumption (Meesmann et al., 2015).

### Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID)

The BAIID has been part of the regulation since the end of 2010. The law allows the judge to impose BAIID on offenders who have driven with a blood alcohol content greater than 0.35 mg/l of breathable or intoxicated air and repeat offenders.

The BAIID is a device installed in the car and connected to the starter. It prevents the car from starting if the driver's blood alcohol level reaches or exceeds the legal limit (0.09 mg/l of breathable air).

Vias Institute, which is the only institution responsible for supervising candidates, is currently monitoring about 30 drivers who have been forced to install an BAIID for the legal period of 1 to 5 years. The coaching program includes individual coaching interviews and group or individual training. The costs of installation and supervision shall be borne entirely by the applicant. The cost of supervision varies from 1210 € to 2178 € depending on the duration of the program. These costs may, if the judge so decides, be deducted from any fine. The amount of the installation fee also depends on the length of the program and whether the candidate chooses to rent or purchase the device. For a duration of 1 year, the amount of these fees is at least 1512 € in case of rental or 2546 € in case of purchase.

### **Recommendations**

Rehabilitating the offender with appropriate measures is undoubtedly necessary to reduce the rate of recidivism. A fine or even a prison sentence is not enough to change behaviour.

However, there are many methodological difficulties in implementing a reliable and valid study to measure the effectiveness of such rehabilitation programs. An empirical experimental model implies that participation in such a program is based on randomness. It is very difficult however, to organise such thing in a legal context. In addition, most studies are based on criminal or police records and there is no direct relationship between recidivism and the recording of offences, as the likelihood of being caught red-handed varies greatly from country to country. A simple comparison between an experimental and a control group over the same period of time could be very misleading. During a prison sentence and during the withdrawal period, people do not drive and therefore cannot be arrested for impaired driving. Studies should therefore only compare individual participants when they are allowed to drive. The findings of this report indicate that in recent studies, the effect of reintegration programs is mostly positive. However, there are older studies with poorer results that have led to course revisions in a number of teams. Recent good results may indicate the importance of course evaluation and continuous improvement.

Belgium has a lot of experience in rehabilitation. However, as in other countries, improvements can be made in the framework and organisation of rehabilitation measures. This thematic dossier highlights the following points of recommendation:

- 1. Selection criteria:** Better defining the criteria for selecting target audiences in order to propose appropriate programmes.
- 2. Standard framework:** Automating the procedure using standard formality when a traffic offence is registered.
- 3. Medical-psychosocial screening programme:** Providing the recidivists of any serious offence (not only driving under the influence) with a psycho-medical examination prior to a rehabilitation measure, in order to refer them to an appropriate programme.
- 4. Programs specificity:** Creating rehabilitation programs adapted to the specificities of offenders.
- 5. Programs diversity:** Including a therapeutic dimension and/or complement reinsertion with therapeutic follow-up for offenders subject to addiction problems.
- 6. External evaluation:** Create an external evaluation system for rehabilitation training (DI training).
- 7. Empirically based rehabilitation:** Conducting empirically based studies on the effectiveness and utility of rehabilitation programmes.
- 8. Facilitator Qualifications:** Using experienced and trained facilitators and evidence-based methods.
- 9. Participation fees:** Determining participation fees by law and make the offender responsible for these fees.
- 10. Course delivery method:** Offering courses consisting of several sessions, spread over several weeks.

# 1 Herstelprogramma's en verkeersveiligheid

Jaarlijks vallen op de wegen wereldwijd 7,3 miljoen slachtoffers, waarvan 20% in Europa (Dewit & Katz, 2014). Uiteenlopende factoren zijn daarvoor verantwoordelijk en verklaren ons risicogedrag. Menselijke fouten en niet-naleven van de verkeersregels spelen een rol bij meer dan 90% van de ernstige ongevallen met gewonden en of doden.

In die context werd in België ruim 20 jaar geleden een readaptatieprogramma voor verkeersdelinquenten gestart. Dat betekende de invoering van een 'straf' of 'alternatieve interventie'. Om chauffeurs ertoe aan te zetten in het verkeer goede beslissingen te nemen is bewustwording noodzakelijk. Om een herhaling van gevaarlijk gedrag te voorkomen is het dus cruciaal om de sociale verantwoordelijkheid te ontwikkelen. Een beleid van rehabilitatie van de chauffeur-overtreder, via aangepaste maatregelen, is een manier om die sociale verantwoordelijkheid tot stand te brengen. Met sensibiliserings- en readaptatieprogramma's kan rechtstreeks worden ingewerkt op gedrag dat in de levensstijl van het individu is geworteld (OESO, 2000). Hoewel het moeilijk is om het bestaan te bewijzen van een oorzakelijk verband lijkt er toch een duidelijke samenhang tussen risicogedrag en ongevallen. Als we ook rekening houden met het aantal afgelegde kilometers (en dus de blootstelling aan het verkeer), heeft de chauffeur die regelmatig overtredingen begaat ook het meeste kans om een ongeval te veroorzaken (Slootmans, 2012).

Om de kans op botsingen te beperken is het van belang om te bepalen wat '*vaardig en voorzichtig rijden*' inhoudt en dat het een standaardnorm is die door iedere chauffeur moet worden aangenomen (Cunningham, 2008). Chauffeurs die afwijken van die norm en rijfouten en verkeersovertredingen begaan zouden systematisch geïdentificeerd moeten worden, bestraft en (her)opgevoed. Met een dergelijk ontradingsmiddel moet het ook mogelijk zijn de gedragingen van chauffeurs te corrigeren. Om maatregelen te ontwikkelen waarmee gepast kan worden ingegrepen moet een noodzakelijk onderscheid gemaakt worden tussen fouten en inbreuken in samenhang met verkeersongevallen.

De readaptatieprogramma's zijn dus opgedoken nadat de inefficiëntie van de traditionele straffen (gevangenisstraf, boetes, intrekken van het rijbewijs) in de strijd tegen recidive duidelijk was geworden. Voor een meta-analyse verwijzen we naar het project SafetyCube – een readaptatiecursus als alternatief voor overtredders die dronken werden betrapt achter het stuur – (Slootmans et al., 2017). In heel wat studies werd immers gewag gemaakt van zeer hoge recidivecijfers, vooral bij de zware delinquenten. Die readaptatieprogramma's worden qua benadering in twee groepen onderverdeeld: (1) de cursussen gericht op vorming en kennis en (2) de cursussen gericht op de psychologie en met de nadruk op gedragswijziging. De readaptatiecursussen worden geëvalueerd in termen van recidive, toegegeven gedrag of aan de hand van attitudemaatregelen. Recidive vormt daarbij het efficiëntste criterium. Doorgaans worden de deelnemers, net als de niet-deelnemers, beoordeeld na twee of drie jaar. Het percentage recidivisten onder de deelnemers aan de readaptatiecursus kan dus rechtstreeks vergeleken worden met dat bij de niet-deelnemers (Slootmans et al., 2017).

Vias Institute biedt momenteel uiteenlopende cursussen voor chauffeurs aan die tot de DI-cursussen (Driving Improvement) behoren en gericht zijn op veeleer educatieve factoren. Ze worden ook als alternatief gebruikt in het geval van intrekken van het rijbewijs. Vergeleken met de overige juridische beslissingen waarvoor precieze definities gelden omtrent de te implementeren middelen is in de huidige wetgeving geen enkele verduidelijking te vinden over de voorwaarden waaronder en de manier waarop die educatieve ingrepen zouden moeten plaatsvinden.

Sedert enkele jaren hebben verkeersdelinquenten de keuze tussen een (kleine) boete betalen of deelnemen aan een kort, educatief programma. Die mogelijkheid bestaat alleen voor kleine inbreuken die in normale omstandigheden niet voor de rechtbank behandeld worden. De meeste landen van de EU hebben dergelijke DI-programma's (Driving Improvement) ingevoerd. Die DI-programma's hebben onder meer tot doel om bij chauffeurs gedragsveranderingen (naleven van de verkeersregels) te stimuleren en het sociale verantwoordelijkheidsgevoel in het wegverkeer aan te scherpen. De voorbije 30 jaar zijn die DI-interventies een belangrijk standaard maatregel geworden om de herintegratie in het wegverkeer te vergemakkelijken van chauffeurs die een overtreding begingen.

Dit rapport beschrijft de huidige situatie in Europa op het vlak van herstelprogramma's voor verkeersovertreders en schuift middelen naar voor om de goede praktijken op een efficiënte manier in het Belgische systeem in te voeren.

## 2 Re-integratie- en rehabilitatiemaatregelen

De verschillende bestaande maatregelen of programma's werken in op 5 assen: opvoeden, straffen, toezien, evalueren en behandelen. Die maatregelen aangeboden in verschillende vormen: DI-opleidingen, herstelonderzoeken (medisch-psychologisch, theoretisch examen, praktisch examen, therapie/behandeling en begeleidende maatregelen (alcoholslot), waarbij eenzelfde type programma tegelijk op 2 of meer van de bovengenoemde assen kan inwerken.

### 2.1 De wet- en regelgevende context in Europa

In de meeste landen moeten de chauffeurs die zware overtredingen begaan systematisch een readaptatieprogramma doorlopen, in het bijzonder als ze onder invloed waren van alcohol of drugs) maar ook bij andere categorieën van overtredingen, zoals zware snelheidsovertredingen of bij recidive. De rehabilitatiemaatregelen die gepaard gaan met vervallenverklaringen of intrekkingen van het recht tot sturen zijn een voorwaarde voor de teruggave van het rijbewijs. Soms en in bepaalde landen vervangen de rehabilitatiemaatregelen de intrekkingen of de vervallenverklaringen van het recht tot sturen of leiden ze tot een vermindering van de duur ervan. Ze kunnen gepaard gaan met strafrechtelijke sancties zoals boetes of een technische maatregel zoals het alcoholslot.

Het wettelijk kader en de manier waarop die programma's georganiseerd worden zijn eigen aan elk land.

Het kader voor de rehabilitatieprogramma's voorziet in 3 mogelijkheden:

- programma's die gevolgd worden na een gerechtelijke beslissing, door de rechter of door het openbaar ministerie, in het kader van vervolging en strafrechtelijke sancties.
- onmiddellijk na de overtreding, door de administratieve diensten die de rijbewijzen beheren opgelegde of voorgestelde programma's. Die maatregelen komen er dan in het kader van de preventie en/of het terugwinnen van punten op het rijbewijs.
- programma's waaraan vrijwillig kan worden deelgenomen.

In bepaalde landen bestaan die systemen ook naast elkaar, onafhankelijk van of parallel aan elkaar. Er is nog geen tendens tot homogeniseren, hoewel onderzoekers en Europese projecten als ANDREA, DRUID, SUPREME zijn gekomen tot het formuleren van concrete aanbevelingen. De Europese Commissie doet een beroep op de verschillende staten om die aanbevelingen over te nemen en aan te passen aan hun nationale realiteit.

#### 2.1.1 Rijbewijs met punten, voorlopig rijbewijs, beginnende chauffeurs, jonge chauffeurs

##### 2.1.1.1 *Het rijbewijs met punten*

Het rijbewijs met punten varieert van land tot land. In 2012 hadden 21 van de 27 lidstaten van de Europese Unie een systeem van rijbewijs met punten. Die landen, Nederland en Malta uitgezonderd, hebben een rijbewijs met punten dat van toepassing is voor alle chauffeurs. In Nederland en Malta geldt het rijbewijs met punten uitsluitend voor beginnende chauffeurs (Van Schagen & al., 2012).

Het systeem van het rijbewijs met punten heeft een drievoudige functie op het vlak van verkeersveiligheid (De Schrijver en Van den Berghe, 2015). Het doet het aantal overtredingen dalen (ontraderend effect), het levert een profiel op van de gevaarlijke chauffeurs (selectie-effect), en het zet aan tot een attitude- en gedragsverandering bij overtreeders (correctief effect).

Afhankelijk van het land worden bij een overtreding punten van de chauffeur afgetrokken of toegevoegd, als het over strafpunten gaat. In het ene geval begint de chauffeur met een rijbewijs met 0 punten en leiden de begane overtredingen tot meer punten, met een maximum dat niet mag bereikt worden, als men zijn rijbewijs niet ingetrokken wil zien. In de andere landen krijgt de chauffeur een bepaald puntenkapitaal dat hij kwijtspeelt naarmate hij of zij overtredingen begaat.

Ongeacht het systeem kunnen, als het rijbewijs geannuleerd is of het maximale puntenaantal bereikt is rehabilitatiemaatregelen en/of een herstelonderzoek aan de overtreeders worden opgelegd. De winst of het verlies aan punten gaat doorgaans gepaard met gerechtelijke sancties, zoals een boete.

### **2.1.1.2 Efficiëntie van de systemen van rijbewijs met punten**

Wat de efficiëntie betreft van de systemen van rijbewijs met punten voor de verkeersveiligheid melden onderzoeken positieve effecten op korte termijn. Een meta-analytische studie uit 2012 (Castillo-Manzano & Castro-Nunö, 2012) heeft een gunstig effect laten zien bij de invoering van het puntenrijbewijs, maar die resultaten zijn van voorbijgaande aard. De studie rapporteert een daling met 15 tot 20% van het aantal ernstige ongevallen tijdens de eerste jaren na de invoering van het rijbewijs met punten. Uit de resultaten blijkt dat de oorspronkelijke positieve impact de neiging heeft om af te vlakken na de eerste twee jaren. Het lijkt erop dat de vrees om zijn rijbewijs kwijt te spelen door puntenverlies afneemt naarmate de chauffeur went aan het systeem dat nu in sociaal en gezinsverband niet langer zo druk besproken wordt.

Volgens die meta-analyse zou een manier om de positieve effecten langer te laten duren erin bestaan het systeem van het rijbewijs met punten door communicatiecampagnes te promoten bij het grote publiek. Door die communicatie met het grote publiek kan men inderdaad chauffeurs bewust houden van het bestaan en de waarde van het rijbewijs met punten<sup>1</sup>. Bovendien is het van belang dat de politie vaak en regelmatig controleert om chauffeurs sterker het risico te doen voelen dat ze op hun verplaatsing controle kunnen krijgen (De Schrijver en Van den Berghe, 2015).

### **2.1.1.3 Jonge chauffeurs, beginnende chauffeurs en voorlopig rijbewijs**

Het aantal dodelijke verkeersongevallen is hoger bij de jonge chauffeurs. Het is twee keer hoger bij 15-24-jarigen dan bij de meer ervaren chauffeurs. Beginnende chauffeurs vormen niet alleen een risico voor zichzelf maar ook voor de andere weggebruikers aangezien voor elke jonge verkeersdode gemiddeld nog eens 1,3 personen het leven laten<sup>2</sup>. Ongevallen met jonge chauffeurs doen zich het vaakste 's nachts voor en zijn vaak veroorzaakt door verlies van de controle over het voertuig, of door overdreven snelheid.

Vanwege het feit dat jonge chauffeurs blootstaan aan een hoog ongevalrisico en in grote mate betrokken worden bij ernstige ongevallen beschikken sommige Europese landen over specifieke revalidatieprogramma's voor jonge overtreeders.

Elders in de wereld (in Canada, de VS, Australië en Nieuw-Zeeland), voorziet het verkeersveiligheidsbeleid tijdens de rijopleiding in een specifieke begeleiding van jongeren. De stapsgewijze toegang tot het rijbewijs is een van de technieken om jongeren in staat te stellen (geleidelijk) rijervaring op te doen in veilige omstandigheden. Een rijexamen afleggen met het oog op het bekomen van een rijbewijs is op zich een manier van tijd besteden aan die rijervaring. Na de test met het oog op het rijbewijs, beschikt de jonge chauffeur nog over een fase waarin hij mag rijden maar onderworpen aan een hele reeks van beperkingen. Soms mag hij of zij niet 's nachts rijden, geen passagiers vervoeren, niets drinken, of geldt een lager maximumpercentage, enz.

In Europa hanteren bepaalde landen een specifiek misdaadbeleid voor jonge chauffeurs wat de toegang tot het rijbewijs betreft of voor alles wat te maken heeft met overtredingen en sancties.

Tijdens de proefperiode (voorlopig rijbewijs) leiden de begane overtredingen tot diskwalificatie van de jonge chauffeur, onder de vorm van een verlenging van de proeftijd ofwel onder de vorm van bijkomende voorwaarden zoals het volgen van een opleiding of de verplichting om de tests voor het rijbewijs opnieuw af te leggen en/of zich te onderwerpen aan medisch-psychologische proeven.

Wetenschappelijke experts wijzen op de noodzaak om gedragingen zo snel mogelijk bij te sturen, vóór er sprake kan zijn van slechte gewoonten achter het stuur. Onaangepast rijgedrag bij jonge chauffeurs wordt beschouwd als een risicofactor en moet als zodanig aangepakt worden. De experts raden onder

<sup>1</sup> In duidelijke en terugkerende opleidingen voor het publiek over de algemene werking van het systeem en de gevolgen van het verlies van punten; in meer geïndividualiseerde opleidingen die beschikbaar zijn voor elke chauffeur, enz (een transparante communicatie).

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/users/novice-drivers\\_fr/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/novice-drivers_fr/) - website van de Europese Commissie, geraadpleegd op 22 februari 2017.



meer aan om voor jonge overtreeders een beroep te doen op rehabilitatiemaatregelen die inzetten op het pedagogische, veeleer dan op verharden en diskwalificeren (Assailly, 2003). Er is dus geen wetenschappelijk argument te vinden voor het verlengen van de perioden van diskwalificatie. Het accent moet hoofdzakelijk gelegd worden op het corrigeren van gedragingen in een vroeg stadium, om te vermijden dat de overtreding een gewoonte wordt.

### 2.1.2 Verval van het recht tot sturen (intrekking van het rijbewijs)

Bij intrekken van het rijbewijs of vervallenverklaring van het recht tot sturen kunnen rehabilitatiemaatregelen opgelegd worden aan de overtreder. Het type maatregel zal afhangen van het profiel van de overtreder en de aard van de overtreding. Die maatregelen zijn, afhankelijk van het land in kwestie, afkomstig van een administratieve en/of gerechtelijke beslissing.

In Duitsland en Nederland leidt een overtreding voor rijden onder invloed van alcohol of verdovende middelen voor de overtreder, bovenop de strafrechtelijke sancties (doorgaans) tot een evaluatie van de psychische en mentale geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig. De kandidaat onderwerpen aan een medisch-psychologische evaluatie is een beslissing van de administratieve overheden die bevoegd zijn voor het rijbewijs.

De verplichting om zich te onderwerpen aan een beoordeling van de geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig wordt gecombineerd met het intrekken van het rijbewijs en soms de betaling van een boete. Bovendien moet de chauffeur in bepaalde gevallen een DI-opleiding of een therapie volgen.

## 2.2 De verschillende rehabilitatieprogramma's in Europa

Rehabilitatieprogramma's zijn bedoeld om een gedragswijziging tot stand te brengen bij chauffeurs die op overtredingen betrappt werden.

### 2.2.1 DI-opleidingen (driver improvement)

De DI-opleidingen van sommige landen van de Europese Unie, waaronder Oostenrijk, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Engeland zijn pionierswerk. Sommige programma's zijn verplicht, andere zijn gebaseerd op een vrije keuze. Er zijn er die samenhangen met het systeem van het rijbewijs met punten versus het traditionele rijbewijs. Sommige worden opgelegd door de administratieve overheid, andere zijn het gevolg van een gerechtelijke uitspraak.

- ANDREA

Het Europese project ANDREA<sup>3</sup> definieert rehabilitatieprogramma's op de volgende manier: '*Rehabilitatieprogramma's zijn systematische maatregelen gericht op verkeersdelinquenten — in het bijzonder dronken chauffeurs en snelheidsovertreders — met de bedoeling hun gedrag te veranderen en daarmee nieuwe overtredingen te voorkomen en hun rijbewijs te behouden of terug te krijgen*' (Bartl et al., 2002). De stages hebben dus tot doel om de delinquent te leren hoe zijn/haar gedrag op de weg te veranderen.

- DRUID

Het Europese project DRUID 'rehabilitatie' definieert rehabilitatie van chauffeurs als een specifieke secundaire preventiemaatregel in menselijke relaties gericht op gedrags- en attitudeverandering bij overtreeders die reden onder invloed van alcohol en drugs.

DI-opleidingen dienen soms ook als vervolmakingsprogramma's voor chauffeurs.

Die opleidingen worden in de meeste Europese landen erkend en tot de educatieve maatregelen gerekend. Doelstelling ervan is om het aantal ongevallen terug te dringen door in te werken op het gedrag van die chauffeurs die zware overtredingen begaan in het verkeer.

---

<sup>3</sup> Het project ANDREA (2003) heeft een analyse gemaakt van de sensibiliseringsprogramma's voor chauffeurs vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid, om te bepalen welke de efficiëntste zijn en om welke redenen.

De manier waarop de opleidingen georganiseerd worden verschilt van land tot land. Sommige landen bieden specifieke opleidingen aan volgens het type overtreding. Sommige opleidingen omvatten naast reflectieworkshops in groep ook een gedeelte dat gewijd is aan een praktische rijvaardigheidstest.

Hoewel we vaststellen dat de meerderheid van de opleidingen betrekking heeft op overtredingen met rijden onder invloed van alcohol en illegale substanties, zijn er toch ook die gericht zijn op andere overtredingen, zoals zware snelheidsovertredingen en verkeersagressie.

Het uiteindelijke doel van de programma's blijft in elk geval preventie van recidive, door de deelnemers een beter besef bij te brengen van de risico's die ze nemen en van andere gevaren in het verkeer.

In bepaalde gevallen krijgt de chauffeur de optie om, in ruil voor de opleiding, zijn sanctie, het intrekken van het rijbewijs of een boete, geheel of gedeeltelijk kwijtgescholden te zien.

In andere gevallen wordt het rijbewijs ingetrokken vóór de chauffeur met de opleiding begint en krijgt hij het pas terug nadat de opleiding met succes werd doorlopen. Rehabilitatieopleidingen vormen dan een voorwaarde om na een beslissing tot vervallenverklaring van het recht tot sturen of de intrekking van het rijbewijs terug in het bezit te komen van dat rijbewijs. In landen met een systeem van rijbewijs met punten kunnen door de deelname aan de opleiding, onder bepaalde voorwaarden, punten terugverdiend worden.

In Nederland bijvoorbeeld worden de programma's met DI-opleidingen georganiseerd door 'Trafieq', het opleidings- en adviesorgaan rond alcohol en verkeersveiligheid dat 3 soorten van cursussen aanbiedt: de 'Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer' (EMA), de 'Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer' (LEMA) en de 'Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer' (EMG). De eerste twee draaien rond alcohol en de derde rond onaangepast gedrag in het verkeer. De **EMA** is een verplichte opleiding voor chauffeurs die een overtreding begingen onder invloed van alcohol en heeft tot doel om de deelnemers bij te brengen hoe ze alcoholconsumptie kunnen loskoppelen van het besturen van een voertuig. De **LEMA** is een korte en verplichte opleiding die eerder bestemd is voor jonge chauffeurs. De doelstellingen van de EMA- en LEMA-opleidingen lopen nogal gelijk maar de methodiek achter LEMA is positiever. Men gaat er in dit stadium immers van uit dat de beginnende chauffeurs het rijden onder invloed van alcohol nog niet tot een slechte gewoonte gemaakt heeft en dat het dus mogelijk moet zijn om hem of haar met een relatief zachte maatregel in de goede richting te krijgen (SWOV, 2012). De **EMG** is een verplichte opleiding bestemd voor chauffeurs die een zware overtreding begingen en heeft tot doel om hun inzicht bij te brengen in de risico's die met onaangepast rijgedrag gepaard gaan. Voor de 3 opleidingstypen geldt dat een overtreder die de gevraagde opleiding niet volgt of dat niet op een actieve en bevredigende wijze doet zijn rijbewijs zal ingetrokken zien.

Ongeacht het land in kwestie is de doelstelling van de DI-opleidingen altijd om lacunes door een onvoldoende kennis van het verkeer en tekortkomingen bij de chauffeur op het vlak van attitudes en persoonlijkheid weg te werken (zie bijlage 1 voor meer informatie over de verschillende DI-opleidingen per land en per niveau van overtreding).

### **2.2.1.1 Efficiëntie van de DI-opleidingen**

De evaluatiecriteria voor deze opleidingen zijn gebaseerd op de recidivecijfers en op de intentie om zijn gedrag te veranderen.

Hoewel uit de conclusies van de evaluatiestudies een zekere impact blijkt op het vlak van gedragswijziging, is men niet unaniem wat de efficiëntie van de readaptatieopleidingen betreft in het terugdringen van recidive (DRUID, 2012). Uit bepaalde evaluaties blijkt een positief effect op het verkeersgedrag, de ongevallencijfers en de recidive, terwijl andere geen of amper een effect meten. Een andere beperking heeft overigens te maken met het feit dat een meerderheid van onderzoekers focust op rijden onder invloed (van alcohol en drugs), waardoor hun conclusies op het vlak van het succes van de DI-opleidingen niet zonder meer veralgemeend mogen worden tot de andere soorten van overtredingen.

Dit gezegd zijnde treedt uit de studies wel de conclusie naar voren dat rehabilitatieopleidingen efficiënter zijn als ze gecombineerd worden met een vervallenverklaring van het recht tot sturen veeleer dan wanneer ze als alternatief daarvoor dienen. De noodzaak om intrekking en opleiding te combineren is overgenomen in de aanbevelingen van de Europese Commissie aan de lidstaten (DRUID, 2012).



In Nederland hebben onderzoekers de effecten gemeten van de rehabilitatieprogramma's op de kennis, de attitudes en de toegegeven intentie van overtreeders om hun gedragingen bij te sturen. Een onderzoek uit 1998 (Vissers & Van 't Hoff, geciteerd in SWOV, 2015) bekeek de deelnemers aan de EMA-programma's (zie bijlage 1 voor een gedetailleerde beschrijving van de DI-opleidingen per land). De auteurs van de studie konden een positief effect vaststellen op de kennis en de attitude van de chauffeurs met betrekking tot alcohol achter het stuur. Dat effect zou ook te zien zijn op het vlak van de toegegeven intentie om zijn gedrag bij te sturen. Zich baserend op internationale gegevens zijn andere onderzoekers (Kuiken & Oostlander geciteerd in SWOV, 2015) tot een schatting gekomen van de **daling van de recidivecijfers met 10 % na het eerste jaar** en 5 % in het tweede en derde jaar na het volgen van de EMA-cursussen. Toch zijn die optimistische schattingen gebaseerd op de enige studies die een aanzienlijk effect laten zien en houden ze geen rekening met andere internationale studies die weinig of geen effect zien op de recidivecijfers (zie bijvoorbeeld Elvik et al., 2009 geciteerd in SWOV, 2015). Het Nederlandse documentatiecentrum voert op dit ogenblik een uitgebreid onderzoek naar recidive. Het is daarmee begonnen in 2013 en de resultaten worden verwacht tegen 2022. Doelgroep zijn de deelnemers aan de LEMA- en EMG-programma's en aan het programma rond het alcoholslot. Een tussentijds rapport (Blom, 2013 geciteerd in SWOV, 2015) toont aan dat recidive bij de deelnemers aan de LEMA gedaald is, terwijl eenzelfde conclusie voor de deelnemers aan de EMG niet mogelijk bleek. De auteurs van de studie verduidelijken dat de resultaten maar een eerste aanwijzing vormen voor de eventuele invloed op het gedrag. Ook in Nederland werden de 'EMG' geëvalueerd die zich richten op andere overtredingen dan rijden onder invloed. Dat gebeurde op basis van een vragenlijst die zowel door de deelnemers als hun instructeurs werd ingevuld (Nägele, Vissers & Reurich, 2010 geciteerd in SWOV, 2015). De instructeurs bevestigen dat de cursussen tot een bewustwording leiden omtrent gevaarlijke gedragingen bij de deelnemers, maar uit de studie blijkt toch een aanzienlijke kloof tussen de (door de deelnemers) toegegeven attitudes vóór en na de cursus en de verwachte attitudes op de weg. De analyse van de vragenlijsten vóór en na de interventies leert ons bijvoorbeeld dat de respons op het vlak van woedebeheersing bij de chauffeur beter is na deelname aan de programma's dan ervoor. We moeten die resultaten evenwel voorzichtig interpreteren aangezien de antwoorden vertekend zouden kunnen zijn door wat als sociaal wenselijk beschouwd wordt.

In België werd in een onderzoek over recidive de vraag gesteld naar de efficiëntie van een opleiding rond 'rijden onder invloed van alcohol' (Vanlaar et al., 2003). De resultaten konden geen statistisch relevant effect aan het licht brengen, maar alleen een tendens tot dalende recidive na het volgen van de opleiding. Er werd een positief effect vastgesteld van de opleiding op de recidive bij een groep deelnemers, vergeleken met een groep van chauffeurs die een straf hadden opgelopen (bijvoorbeeld een boete). De onderzoekers vonden een positieve uitwerking van de opleidingen in vergelijking met de traditionele straffen, onder de vorm van een **vermindering van de recidive met zo'n 8 à 9%**.

In Engeland vond een onderzoek plaats waarin de vraag werd gesteld naar de efficiëntie van opleidingen voor andere overtredingen dan rijden onder invloed (Conner & Lai, 2005). Die opleidingen hadden onder meer betrekking op overtredingen door onvoorzichtig rijden (bv. kleinere snelheidsovertredingen, gebruik van de gsm achter het stuur, veroorzaken van een ongeval met materiële schade) en waren door de politie voorgesteld in de plaats van gerechtelijke vervolging. De resultaten van het onderzoek zijn gematigd: er werd een positieve, zij het bescheiden impact van de cursussen waargenomen bij de deelnemers gedurende de 6 maanden volgend op het einde ervan, ten opzichte van een controlegroep die de opleiding niet had gevolgd. Er kon echter geen enkel betrouwbaar bewijs gevonden worden voor een verbetering van de prestaties op de weg aan gezien die impact na 12 maanden verwaterde (Conner & Lai., 2005).

In Zweden vond een vergelijkend onderzoek plaats, het Zweedse project 'KAPUBRA' (Andrén, 2002), dat focuste op de efficiëntie van een educatief programma, een interventie in twaalf stappen (anonieme alcoholisten) en een cognitieve gedragstherapie. Daarbij werden de eventuele veranderingen gemeten die door elk van de programma's zouden zijn veroorzaakt. Het besluit was dat de drie programma's doeltreffend bleken te zijn maar op een specifieke manier leverde de cognitieve gedragstherapie betere resultaten op. De resultaten van deze studie ondersteunen ook de grotere efficiëntie van programma's die meer dan één type interventie combineren: psychologisch, sociaal-educatief, probatie en follow-up, rijbewijs intrekken. Het lijkt er dus op dat de efficiëntie van een programma niet dezelfde is voor iedereen maar afhangt van de eigenschappen van de deelnemers. Ook Deyong (Deyong, 1997) ging in zijn onderzoek op zoek naar de recidivecijfers voor de verschillende straffen die werden uitgesproken tegen

overtreders met een veroordeling voor rijden onder invloed. Uit de resultaten blijkt dat de overtreeders van wie het rijbewijs werd ingetrokken, in combinatie met DI-opleidingen en psychologische gesprekken minder recidive vertoonden dan zij die alleen hun rijbewijs ingetrokken zagen.

Recent verscheen een meta-analyse over verschillende studies waarin overtreeders onder invloed van alcohol (die al dan niet hadden deelgenomen aan de DI-herstelcursussen) werden vergeleken. Daarin kon een evaluatie gemaakt worden van het risico op recidivisme na deelname aan dit type van programma's (zie het project SafetyCube – re-integratiecursussen als alternatief voor overtreeders die onder invloed van alcohol achter het stuur zaten – Slootmans et al., 2017). Volgens die meta-analyse werden de deelnemers en de niet-deelnemers doorgaans beoordeeld na twee of drie jaar, hoewel bepaalde studies de deelnemers ook gevolgd hebben gedurende een periode die soms tot 10 jaar ging. De percentages recidivisten onder deelnemers en niet-deelnemers worden met elkaar vergeleken. De recidive wordt geanalyseerd in het kader van een logistische regressieanalyse (dat wil zeggen al dan niet binnen een bepaalde termijn) en de maat voor het effect in de logistische regressie vertegenwoordigt een waarschijnlijkheidsratio. In deze logica wijst een ratio kleiner dan 1 op een lager risico op recidive voor de deelnemers en een ratio van meer dan 1 op een hoger risico voor de deelnemers. De resultaten wijzen uit dat readaptatiecursussen de recidivecijfers kunnen terugdringen met 40%.

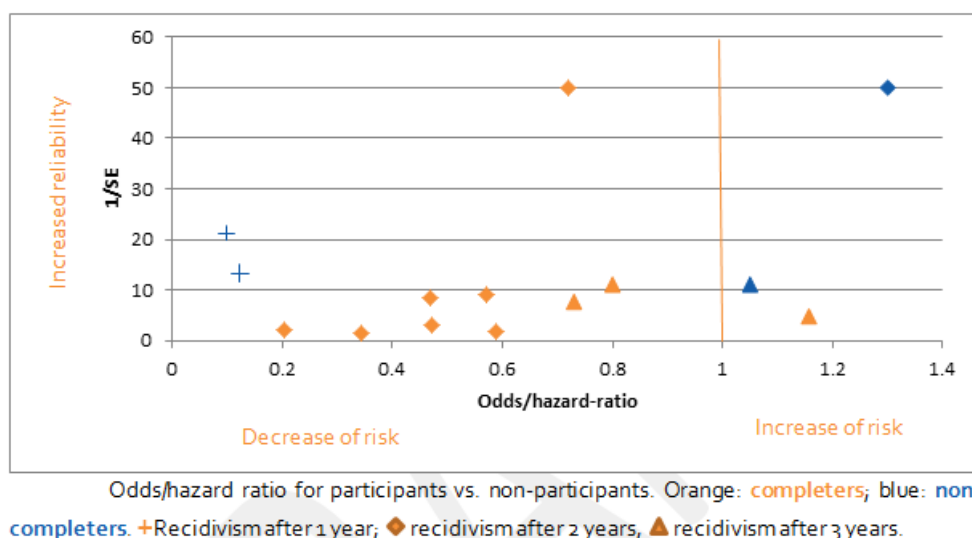
De schatting van de **vermindering met 40%** is flink hoger dan de vermindering met zo'n 8 of 9% die eerdere meta-analyses hebben gemeld (Vanlaar, 2003; Wells Parker et al., 1995). Een van de verklaringen voor dat recentere resultaat zou kunnen zijn dat de oudere studies de neiging hadden:

- (1) om de nadruk te leggen op gedragswijziging en preventie van hervallen eerder dan te focussen op een objectieve maatregel als de waarschijnlijkheidsratio (dat wil zeggen al dan niet recidive binnen een gegeven termijn);
- (2) de sessies te spreiden over een langere periode (minstens 4 weken).

De afwijking in de resultaten zou ook kunnen te maken hebben met het verschil in (lengte van de) ervaring met DI-readaptatiecursussen.

De grotere afname van de recidive die door de recente studies gerapporteerd wordt weerspiegelt wellicht de vooruitgang en de aanpassingen aan de DI-programma's van de voorbije tien jaar. De resultaten van deze meta-analyse worden gegevens in Figuur 1.

Figuur 1. Resultaten van de regressieanalyses



Horizontaal, de waarschijnlijkheidsratio van het recidiverisico, verticaal de omgekeerde standaardafwijking voor deze schatting, wat wil zeggen dat de schatting betrouwbaarder is naarmate een punt zich hoger in de grafiek bevindt.

Bron: SafetyCube - Slootmans et al, 2017

De efficiëntie van deze programma's kan onder meer verbeterd worden door een strengere selectie van de doelgroep en een specifieke aanpassing van de inhoud. Tot op vandaag bestaat er immers nog geen standaardproces voor het selecteren en oriënteren van de overtreders. En als ze bestaan zijn die processen niet aangepast aan de bestaande soorten van cursussen. In Nederland bestaat bijvoorbeeld een selectiesysteem voor de EMA-cursussen maar niet voor de EMG-cursussen (SWOV, 2015).

### **2.2.1.2 De competenties van de professionele instructeurs**

De competenties van de ervaren professionele instructeurs die de begeleiding voor hun rekening nemen, tijdens een persoonlijk gesprek of in groep, zijn cruciaal voor de efficiëntie ervan. Het ontbreken van die elementaire kwalificaties kan de algemene doelstelling van de ingreep in het gedrang brengen en tot de mislukking ervan leiden. Het succes van een bemiddeling hangt voornamelijk af van de relatie tussen deelnemer en instructeur die positief moet zijn om een maximale gedragswijziging tot stand te brengen.

Volgens Nägele en Vissers (2004) moeten de instructeurs niet alleen over een voldoende kennis beschikken op het vlak van verkeer, verkeersveiligheid en verkeersregels maar ook over vaardigheden in het toepassen van therapeutische methoden (zoals de cognitieve gedragstherapie) voor zowel de persoonlijke aanpak als de groepsbenadering.

Idealiter dienen de instructeurs over competenties te beschikken op de volgende terreinen (Roelofs & Nägele, 2011):

- dynamisch groepsmanagement;
- praktische ervaring in het organiseren, presenteren en (bege)leiden van seminaries;
- organiseren van vormingsactiviteiten;
- een positief groepsklimaat in stand houden;
- dingen eenvoudig en logisch kunnen uitleggen;
- toezien op het toewijzen van opdrachten (veranderingsdoelstellingen);
- toezien op de gesprekken;
- geven en ontvangen van constructieve feedback;
- gedragswijziging bij de deelnemers aan de cursussen bevorderen.

Ook een regelmatige supervisie van de instructeurs en een evaluatie van hun werk op het terrein zijn van belang (Bartl et al., 2002).

## **2.2.2 Herstelonderzoeken: screening, evaluatie en behandeling**

De programma's zijn meestal gericht op chauffeurs die problemen hebben met misbruik van alcohol en andere substanties. Ook andere overtredingen kunnen echter in aanmerking komen als ze gepleegd worden door recidiverende automobilisten.

### **2.2.2.1 De opsporing**

Het doel van de opsporing is om op zoek te gaan naar het gebruik — al dan niet — van psychofarmaca. Het kan er in geen geval om gaan om de aard of de ernst te bepalen van de problemen die met het gebruik (van alcohol of drugs) verbonden zijn. De opsporing biedt de mogelijkheid om uit te maken of een evaluatie overwogen moet worden.

### **2.2.2.2 De evaluatie**

Zodra de opsporing erop zit kunnen tijdens de evaluatie de aard of de ernst bepaald worden van de problemen die met het gebruik van psychofarmaca verbonden zijn. Het evaluatieproces zal uitmaken of het om misbruik gaat of occasioneel gebruik. Het bepaalt de ernst van het gebruiksprobleem en omvat een inventaris van de mogelijkheden en struikelblokken van het individu in het licht van zijn gebruik. Tot slot zal de evaluatie ook uitwijzen welk type begeleiding het efficiëntste is en het beste aangepast aan de problemen (Robertson, 2008). Het kan gaan om een therapeutische maatregel en/of een DI-opleiding, zoals wordt voorgesteld in sommige landen, waaronder de VS, Canada en Duitsland. In Duitsland bijvoorbeeld, vindt het evaluatieproces plaats onder de vorm van een medisch-psychologisch onderzoek inclusief een test voor het beoordelen van de rijvaardigheid en de mate waarin ze door psychotrope substanties kan worden beïnvloed (Meesmann, 2015). Uit de test komen de lacunes in de

geschiktheid tot het besturen van een voertuig naar voren, die zullen moeten weggewerkt worden indien de chauffeur het recht op sturen wil verwerven of terugkrijgen.

In Canada volgen mensen met een veroordeling voor rijden in staat van dronkenschap een vergelijkbaar evaluatieprogramma met het oog op het vaststellen van het best aangepaste re-educatie- of behandelingsprogramma (ministerie van Gezondheid, 2004). Elders geeft de evaluatie niet altijd aanleiding tot een rehabilitatiemaatregel zoals een opleiding of therapie. In België verwijzen de resultaten van een herstelonderzoek evenmin naar een rehabilitatieprogramma.

### **2.2.2.3 De behandeling**

Als een individu een verslavingsproblematiek vertoont zal therapie vereist zijn om recidive te vermijden. De begeleiding onder de vorm van therapie kan indien nodig gecombineerd of aangevuld worden met een DI-opleidingsmaatregel. In de landen waar die therapeutische programma's voorkomen (voornamelijk Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk), vertrekt men vanuit het postulaat dat chauffeurs met min of meer ernstige verslavingsproblemen behandeling nodig hebben om een zekere zelfcontrole over hun gebruik te behouden. Zodra ze dat punt van zelfcontrole hebben bereikt kan men overwegen hen bewust te maken van de risico's die verbonden zijn met dat rijden onder invloed. Het is bij dit type chauffeur niet realistisch om de keuze te laten tussen drinken en rijden. Vóór ze ooit in staat kunnen zijn die keuze te maken, vrijwillig en bewust, moeten die individuen eerst werken aan hun verslaving aan psychotrope stoffen. Niet drinken betekent voor hen een psychopathologisch probleem dat om verzorging vraagt door middel van een aangepaste behandeling (Robertson, 2008).

In Zwitserland zijn de therapeutische maatregelen bestemd voor de chauffeurs met een verslavingsproblematiek (alcohol, drugs, geneesmiddelen). Als een persoon wordt aangehouden voor een verkeersovertreding, in samenhang met een verslavingsprobleem, moet de chauffeur bovenop de strafrechtelijke sancties een therapeutische begeleiding volgen. De behandeling moet in staat zijn de recidive op het vlak van verslaving te voorkomen (Queloz & al, 2008). Een expert oordeelt vooraf over de noodzaak en de efficiëntie van de behandeling. Die maatregelen kunnen ambulante verstrekt worden maar ook binnen in een gesloten instelling. Die keuze maakt de rechter die zich daarbij laat leiden door het principe van de proportionaliteit. In feite geldt de ambulante optie zo voor de lichtste overtredingen (bekeuringen) terwijl de therapieën intra muros bedoeld zijn voor de delicten en strafbare feiten (Queloz & al., idem).

### **2.2.2.4 De gecombineerde maatregelen**

Soms worden in het kader van strafrechtelijke sancties verschillende rehabilitatieprogramma's gecombineerd, bijvoorbeeld educatieve programma's en evaluatieprogramma's of behandelingen).

De gecombineerde maatregelen richten zich tot recidiverende overtreeders die reden onder invloed. Dat is bijvoorbeeld het geval in bepaalde staten van de VS (SUPREME, 2007), waar die maatregelen aan recidivisten worden opgelegd. Voor chauffeurs die kampen met problemen van afhankelijkheid in uiteenlopende mate gaat het intrekken van het rijbewijs gepaard met een of meer rehabilitatieprogramma's, met onder meer deelname aan educatieve programma's, zelfhulpgroepen (bijvoorbeeld van de AA), het volgen van een therapie, enz... Die verplichtingen vloeien vaak voort uit een gerechtelijke maatregel, zoals elektronisch toezicht.

Indien slagen voor een medisch-psychologisch onderzoek een voorwaarde is voor het verkrijgen van het recht op sturen of het terugkrijgen van het rijbewijs, moeten de problemen die verband houden met het alcohol- of drugsgebruik eerst opgelost zijn. De hoofdzaak betreffende de gecombineerde programma's kan dus als volgt worden samengevat (zie bijlage I punt 2 voor een gedetailleerde beschrijving van de medisch-psychologische re-integratieprogramma's in Europa):

- In Europa vinden opsporing en evaluatie doorgaans plaats binnen eenzelfde proces. We spreken dan van een diagnostisch evaluatieproces of herstelonderzoek (theoretisch, praktisch, medisch, psychologisch) dat wordt uitgevoerd door professionele zorgverstrekkers (psychologen, artsen, psychiaters) met een specialisatie in verkeer.
- In theorie kan de diagnostische evaluatie bepalen hoe gevaarlijk een chauffeur is, en niet alleen het rijden onder invloed. In de feiten moeten we vaststellen dat de medische en psycho-

logische onderzoeken betrekking hebben op rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen. Het is dus de beoordeling van de ongeschiktheid om te rijden, vanwege alcohol en andere drugs, die het soms mogelijk maakt om verbruik te diagnosticeren dat problematisch is voor de gezondheid van de chauffeur.

- De evaluatiemaatregelen gaan niet in alle landen systematisch gepaard met rehabilitatieprogramma's.
- De resultaten van de evaluatieprogramma's zijn een stimulans om een therapeutisch proces te doorlopen in geval van problemen door afhankelijkheid van psychotrope substanties.

### 2.2.3 Alcoholslot

Momenteel hebben 4 Europese landen (Zweden, Finland, Nederland en België) de mogelijkheid ingevoerd om een alcoholslot te gebruiken bij chauffeurs die zich eerder schuldig hebben gemaakt aan rijden onder invloed van alcohol (zie bijlage I punt 3 voor een gedetailleerde beschrijving van het gebruik van het alcoholslot in Europa). Het inzetten van een alcoholslot kadert in het algemene beleid van de Europese Unie om het op te nemen tegen de nefaste gevolgen van alcoholconsumptie in het verkeer. In de 4 landen vormt het alcoholslot een alternatief voor het intrekken van het rijbewijs. Ongeveer 30% van de chauffeurs stemt ermee in zich aan het mechanisme te onderwerpen, in ruil voor behoud van het rijbewijs.

Een Europees onderzoek (Silverans et al., 2006) bekeek ondertussen de haalbaarheid van systemen als het alcoholslot in de Europese Unie. Uit de conclusies bleek dat het gebruik van het alcoholslot mogelijk is, zowel in de commerciële als niet-commerciële context en ondanks de vaststelling van enkele technische gebreken. De meerderheid van de chauffeurs vond het alcoholslot gemakkelijk te gebruiken.

De Europese Commissie verkent de mogelijkheid om het gebruik van het alcoholslot op te leggen aan bepaalde typen van chauffeurs (na een overtreding of als primaire preventiemaatregel). Een onderzoek van ECORYS (2014) analyseerde de impact van alcohol op de verkeersveiligheid en maakte een stand van zaken op van het gebruik van alcoholslotsystemen bij de preventie van alcohol achter het stuur, zowel binnen de Europese Unie als in derde landen. De studie onderzocht ook de pro's en contra's van alcoholslotmaatregelen binnen de Europese Unie en meer bepaald de kosten en de sociaaleconomische voor en nadelen (ECORYS, 2014). In zijn aanbevelingen legt ECORYS de nadruk op de noodzaak van gemeenschappelijke richtlijnen met betrekking tot het gebruik van het alcoholslot als rehabilitatiemaatregel voor overtreeders met een hoge graad van alcoholintoxicatie.

Het gebruik van het alcoholslot wordt gezien als een van de goede praktijken in de verkeersveiligheid als het gaat over preventie van rijden onder invloed van alcohol (SUPREME, 2007). Sindsdien raadt de Europese Unie het gebruik van het alcoholslot aan als rehabilitatiemaatregel voor recidiverende automobilisten die werden aangehouden voor rijden onder invloed (commissie Transport en Toerisme, 2011-2020).

## 3 Het wettelijk kader in België

### 3.1 Verval van het recht tot sturen

De strafrechter beschikt over een set van sancties die hij kan opleggen naargelang van de begane overtreding en het profiel van de verdachte. De vervallenverklaring van het recht tot sturen behoort tot die mogelijke sancties.

#### Er bestaan twee typen van vervallenverklaring van het recht tot sturen:

- De vervallenverklaring bij wijze van straf: deze wordt door de rechter uitgesproken wanneer een van de door de wet vooropgestelde overtredingen begaan werd<sup>4</sup>. De vervallenverklaring is erop gericht om het recht tot het besturen van een motorvoertuig tijdelijk of definitief op te heffen<sup>5</sup>. De vervallenverklaring kan beperkt zijn tot bepaalde voertuigtypen. Ze kan gepaard gaan met voorwaarden zoals een herstelonderzoek. Een recentere wet stelt de rechter in staat om een opleiding op te leggen als voorwaarde voor het terugkrijgen van het rijbewijs. Het is nog wachten op de uitvoeringsbesluiten alvorens deze wet kan worden toegepast.
- De vervallenverklaring wegens lichamelijke ongeschiktheid: deze wordt door de rechter uitgesproken indien, naar aanleiding van een veroordeling voor overtreding van de verkeersregels of na een verkeersongeval de schuldige lichamelijk of psychisch ongeschikt wordt bevonden om te rijden<sup>6</sup>. In dat geval wordt de vervallenverklaring uitgesproken, hetzij definitief, hetzij voor de vermoedelijke duur van de ongeschiktheid.

#### Jonge chauffeurs en de verplichting om het rijexamen (theoretisch en/of praktisch) opnieuw af te leggen

Sinds 1 september 2007 wordt elke nieuwe chauffeur de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs als een jonge chauffeur beschouwd. Tijdens die periode wordt een ernstige overtreding altijd strenger bestraft. Zo worden alle overtredingen vanaf niveau 3<sup>7</sup> naar de politierechtbank verwezen. Bovenop de andere straffen moet de rechter de vervallenverklaring van het recht tot sturen uitspreken en het terugwinnen van het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor minimaal het theoretisch of praktisch rijexamen. Ook een medisch-psychologisch onderzoek kan deel uitmaken van de voorwaarden voor het opnieuw verwerven van het recht tot sturen.

De rechter kan bovendien, bij wijze van alternatieve straf, een educatief bewustmakingsprogramma rond verkeersveiligheid, een begeleiding of een behandeling opleggen.

### 3.2 Alternatieve gerechtelijke maatregelen

De rehabilitatiemaatregelen kaderen in een louter gerechtelijke logica. Ze worden ofwel als een alternatieve maatregel beschouwd, ter vervanging van de klassieke strafrechtelijke sancties zoals een boete, gevangenisstraf, de autonome werkstraf, ofwel als een voorafgaande voorwaarde voor een vermindering van de strafrechtelijke sanctie. Ze kunnen ook als voorwaarde aan een overtreder worden voorgesteld om gerechtelijke vervolging te voorkomen.

De belangrijkste alternatieven zijn de strafbemiddeling, de opschorting en het probatie-uitstel. Strafbemiddeling vertegenwoordigt 50% van de dossiers terwijl uitstel en opschorting respectievelijk goed zijn voor 20 en 24% van de dossiers. De pretoriaanse probatie en de autonome probatiestraf zijn nog twee andere mogelijke alternatieven hoewel zeer weinig magistraten daar momenteel gebruik van maken.

<sup>4</sup> Artikel 38 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

<sup>5</sup> De duur van de vervallenverklaring varieert van 8 dagen tot definitief.

<sup>6</sup> Artikel 42 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

<sup>7</sup> De Belgische wet betreffende de politie over het wegverkeer rangschikt de overtredingen in 4 categorieën op basis van hun ernst: categorie 1 is de minst zware en 4 de zwaarste.



## **Strafbemiddeling**

Strafbemiddeling gaat over overtredingen waarbij een identificeerbaar slachtoffer betrokken raakte en biedt de mogelijkheid om een conflict bij te leggen zonder tussenkomst van een rechter. In België bestaat de procedure sinds 1994<sup>8</sup>. De procureur des Konings kan een strafbemiddeling voorstellen voor feiten waarop tot maximaal twee jaar gevangenisstraf staat.

De bemiddeling bestaat erin de pleger van de overtreding en het slachtoffer samen te brengen om hun geschil bij te leggen. De uiteindelijke bedoeling van de bemiddeling is om met ondersteuning van een justitieassistent (bemiddelaar) tot een overeenkomst te komen die gericht is op het herstel van de schade. De benadering gaat uitdrukkelijk uit van de intentie om het slachtoffer een plaats te geven in het gerechtelijke proces<sup>9</sup>.

Indien de procureur des Konings behalve de regeling van het geschil ook een of meer maatregel(en) heeft voorgesteld voor de dader (opleiding, gemeenschapdienst, medische behandeling of therapie), zal de justitieassistent de haalbaarheid van de maatregel beoordelen.

Bij verkeersovertredingen kunnen overtredingen die tot een ongeval met slachtoffers hebben geleid; maar ook fysieke agressie in het verkeer (opzettelijke slagen en verwondingen) aanleiding geven tot een bemiddelingsproces.

De wetgever heeft het gebruik van de strafbemiddeling bovendien uitgebreid tot andere verkeersovertredingen waarbij geen identificeerbaar slachtoffer is gevallen. De strafbemiddeling wordt in dat geval dus opgevat als een overeenkomst tussen de dader en de samenleving. De procureur des Konings stelt aan de gedaagde een aangepaste 'herstelmaatregel' voor om te voorkomen dat zijn of haar afwijkend gedrag zich herhaalt. De procureur-generaal pleit in dit verband voor een educatieve maatregel voor jongeren tot 25 die hebben gereden met een alcoholintoxicatie van maximaal 1,5 promille<sup>10</sup>. Zo kan de overtreder ertoe aangezet worden om een specifiek opleidingsprogramma te volgen, zoals er onder meer ontwikkeld werden speciaal voor jonge chauffeurs (jonger dan 25 jaar). Alleen het Openbaar Ministerie heeft de bevoegdheid om een strafbemiddeling voor te stellen. Noch de dader, noch het slachtoffer van de overtreding ligt aan de basis van het initiatief om in bemiddeling te gaan. Niemand kan hen daar evenwel toe verplichten. Toch heeft de dader er belang bij omdat een bemiddeling die als geslaagd wordt beëindigd ook betekent dat de strafvervolgning daar stopt. Verdere vervolging zal niet meer mogelijk zijn.

In het geval van het slachtoffer is het bereiken van een regeling voor het conflict en een herstel van de veroorzaakte schade een duidelijke overwinning, temeer omdat de dialoog zelf een zeker herstel van de morele schade inhoudt door het loutere feit van de erkenning van de toestand van het slachtoffer.

## **Opschorting en probatie-uitstel**

Op strafrechtelijk vlak, wanneer de feiten geen aanleiding geven tot gevangenisstraffen van 5 jaar of meer, kan de rechter de opschorting of probatie-uitstel toekennen<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Wet van 10 februari 1994 waarbij de procedure van de strafbemiddeling werd ingesteld.

<sup>9</sup> Zie artikel 216ter van het Wetboek van Strafvordering dat de strafbemiddeling invoert als een mogelijk antwoord op strafwettelijke overtredingen.

<sup>10</sup> Zie de Gemeenschappelijke omzendbrief COL 8/2006 van de Minister van Justitie en het College van procureurs-generaal houdende een eenvormig vaststellings-, opsporings- en vervolgingsbeleid betreffende het sturen onder invloed van alcohol, in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat onder meer ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen, alsook betreffende de aanwezigheid in het organisme van andere stoffen dan alcohol die de rijvaardigheid beïnvloeden - sturen onder invloed van alcohol-drugs.

<sup>11</sup> De strafwet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, gepubliceerd op 17 juli 1964 en in werking getreden op 1 september 1964.



Er is opschorting van uitspraak wanneer de rechter van mening is, hoewel hij de schuld vaststelt van de beklaagde aan de overtredingen die hem ten laste worden gelegd, dat het voor de sociale reclasering van de beschuldigde te verkiezen valt dat zijn schuld vertrouwelijk blijft. De feiten zullen dus niet in het strafregister worden vermeld<sup>12</sup>.

In dat geval wordt geen enkele straf uitgesproken. De opschorting heeft een bepaalde duur, van één tot vijf jaar, die de proeftijd wordt genoemd. Indien de begunstigde gedurende die termijn een nieuwe overtreding begaat (die kan leiden tot een veroordeling tot een criminele straf of gevangenisstraf van minimaal een maand), kan de opschorting nietig verklaard worden. Gebeurt dat niet dan zal het einde van de proeftijd ook het einde van de vervolging betekenen.

In het geval van een veroordeling met uitstel kan de rechter beslissen om de uitvoering van de straf gedurende een proeftijd van één tot vijf jaar geheel of gedeeltelijk uit te stellen. Anders dan bij de opschorting, verschijnt de veroordeling in dat geval op het strafblad. Een zware overtreding tijdens de proeftijd brengt het herroepen van het uitstel met zich mee en de pleger van de overtreding zal alsnog de straf moeten uitzetten. Wordt het uitstel niet herroepen, dan betekent dat het einde van de vervolging en zal de straf niet langer uitgevoerd kunnen worden. Het uitstel is niet mogelijk voor personen die in het verleden een veroordeling hebben opgelopen tot een criminele straf of opsluiting van meer dan twaalf maanden. Bovendien mag de gevangenisstraf waartoe de persoon veroordeeld is de vijf jaar niet overschrijden.

De opschorting of het uitstel kunnen gepaard gaan met voorwaarden. Soms, en voor verkeersovertredingen is dat vaker het geval, koppelt de rechter modaliteiten aan de opschorting of het uitstel en spreken we over opschorting of probatie-uitstel. De voorwaarden kunnen bestaan uit het uitvoeren van een taakstraf of het volgen van een rehabilitatiemaatregel (zoals een opleiding, therapie of desintoxicatiekuur).

### **De pretoriaanse probatie**

Het strafwetboek geeft richtlijnen aan het parket omtrent het type vervolging en de soorten van reactie op strafbare feiten. In bepaalde gevallen en naargelang van het criminele beleid van de verschillende gerechtelijke arrondissementen, stellen de magistraten van het parket maatregelen voor die afwijken van de klassieke procedures.

Zo kan de procureur des Konings aan de overtreder voorstellen om een opleiding te volgen alvorens voor de rechtbank te verschijnen. Als de opleiding geslaagd is stopt de strafvervolging of zal bij de uitspraak de straf verlicht worden. De opleiding wordt op vrijwillige basis gevolgd. Deze pretoriaanse maatregel wordt voorgesteld in 4 gerechtelijke arrondissementen (van de 12 die ons land telt) en heeft betrekking op zware overtredingen voor overdreven snelheid, die aanleiding kunnen geven tot strafvervolging.

### **De autonome probatiestraf**

De wet betreffende de autonome probatiestraf is van kracht sinds 1 mei 2016. Volgens die wet kan de politierechter of de correctionele rechter veroordelen tot een probatiestraf gedurende een periode van een jaar. Tijdens die periode wordt de rechtszoekende gevolgd door een justitieassistent<sup>13</sup> en moet hij zich onderwerpen aan een reeks van voorwaarden die bepaald worden door de Probatiecommissie. Deelnemen aan een DI-opleiding maakt vaak deel uit van die voorwaarden.

### **Alternatief voor de voorlopige hechtenis en vrijheid onder voorwaarden**

Zeer weinig overtreeders begingen zware overtredingen zoals onvrijwillige doodslag en herhaald verkeersrecidivisme. In het geval van een alternatief voor de voorlopige hechtenis kan de onderzoeksrechter aan de beklaagden rehabilitatieprogramma's voorstellen om opsluiting in afwachting van het proces

<sup>12</sup> De opschorting van uitspraak heeft tot doel om de nadelen te beperken die inherent zijn aan een veroordeling, zoals desocialisatie, stigmatisering, enz. en om de betrokkene er integendeel toe aan te zetten aan zichzelf te werken en zijn plaats in de samenleving opnieuw op te nemen. Tot de maatregel wordt vooral besloten bij korte straffen en eerste veroordelingen.

<sup>13</sup> De wet van 10 april 2014 stelt probatie in als autonome straf en wijzigt bepaalde artikelen van het Belgische strafwetboek en van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie. De eigenlijke toepassing van deze wet is gestart op 1 mei 2016. Sindsdien kan de rechter in correctionele en politiezaken opteren voor probatie in plaats van (naast een eventuele boete) veroordelingen tot werkstraffen en gevangenisstraffen uit te spreken of een enkelband op te leggen.

te vermijden. De strafuitvoeringsrechtbank is de enige instantie in België die de vrijheid onder voorwaarden kan toekennen aan een individu dat veroordeeld werd tot een straf van meer dan drie jaar. Ze stelt de gedetineerde in staat zijn straf uit te zitten buiten de gevangenis, zolang bepaalde voorwaarden worden nageleefd. De opleiding is een van de rehabilitatiemaatregelen die door de rechtbank kunnen worden overwogen.

## 4 De toestand op het vlak van rehabilitatiemaatregelen in België

### 4.1 Driver Improvement (DI)-opleidingen

#### 4.1.1 Geschiedenis van de DI-opleidingen in België

Na het van kracht worden van de wet van 10 februari 1994 die de alternatieve gerechtelijke maatregelen invoert als een van de antwoorden op strafrechtelijke overtredingen, werd Vias Institute<sup>14</sup> aangehouden om DI-opleidingen te organiseren voor personen die verkeersovertredingen hebben begaan. Vias Institute krijgt van de minister van Justitie subsidies om die opdracht te vervullen.

In 1995 werden de eerste DI-opleidingen georganiseerd onder de vorm van drie modules:

- Module jonge chauffeurs voor min-25-jarigen.
- Module voor overdreven snelheid.
- Module voor rijden onder invloed van alcohol.

Vanaf het begin van de jaren 2000 werd het opleidingsaanbod flink verruimd en het is sindsdien almaar blijven uitbreiden, mede als reactie op de aanbevelingen uit studies en onderzoek naar de criteria voor rehabilitatiemaatregelen.

Momenteel bestaat het aanbod aan DI-opleidingen, als alternatieve strafrechtelijke maatregel, uit 6 opleidingsmodulen afhankelijk van de begane overtreding. De opleidingen worden onder gerechtelijke dwang gevolgd en het ministerie van Justitie financiert ze ook. Ze zijn gratis voor de kandidaten.

Tabel 1. Evolutie van het jaarlijks aantal opleidingsmodulen

Module	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Algemeen</b>	109	95	130	146	141
<b>Alcohol</b>	75	115	166	150	173
<b>Agressie</b>	5	5	5	5	2
<b>Cyclo</b>	5	5	4	5	5
<b>Verdovende middelen</b>	0	0	3	15	27
<b>Jongeren</b>	0	0	6	6	7

*Bron: Vias Institute, Afdeling Driver Improvement, Jaarverslag 2016*

Rijden onder invloed van alcohol en de algemene module maken een groot deel uit van het opleidingsaanbod.

Bovendien kent ook de module voor chauffeurs onder invloed van verdovende middelen sinds 2015 een nieuwe groei die een gevolg is van het feit dat een bijkomend gerechtelijk arrondissement<sup>15</sup> besloten heeft om ze in het kader van een strafbemiddeling aan te bieden.

- Rijden onder invloed van alcohol: module van 20 uur, verspreid over 3 of 4 sessies in de loop van een periode van 2 à 3 weken, voor chauffeurs die betrappt werden op alcoholintoxicatie.
- Rijden onder invloed van verdovende middelen: module van 20 uur, verspreid over 4 sessies in de loop van 2 weken. De opleiding richt zich tot personen die betrappt werden op rijden onder invloed van verdovende middelen.

<sup>14</sup> Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (Vias Institute) is een instelling van openbaar nut, opgericht in 1986 met als doel het bevorderen van de verkeersveiligheid. De opdracht en activiteiten hebben betrekking op drie factoren die mee de verkeersveiligheid bepalen, namelijk de weggebruiker, het voertuig en de verkeersomgeving.

<sup>15</sup> Het gerechtelijk arrondissement Luik.

- Verkeersagressie: module van 30 uur, georganiseerd in 6 sessies verspreid over 4 weken. De module richt zich tot personen die geweld pleegden naar aanleiding van een verkeersongeval en meer specifiek daden van vandalisme, bedreigingen en opzettelijke slagen en verwondingen.
- Algemene opleiding: module van 20 uur voor personen die een andere verkeersovertreding begingen dan rijden onder invloed<sup>16</sup> en verkeersagressie. De opleiding wordt georganiseerd in 3 of 4 sessies verspreid over 2 weken.
- Jonge chauffeurs: module voorgesteld aan chauffeurs tussen 16 en 22 jaar die een zware overtreding begingen (bijvoorbeeld overdreven snelheid).
- Opgefokte bromfietsen: module van 8 uur voorgesteld aan personen die werden betrapt op het gebruik van een opgevoerde bromfiets, zonder een ongeval te veroorzaken of zich schuldig te maken aan vluchtmisdrijf.

Boven op die door het ministerie van Justitie erkende en gefinancierde opleidingen bestaat sinds 6 jaar nog een andere opleiding die gericht is op zware snelheidsovertredingen en die door een aantal procureurs des Konings wordt voorgesteld.

- De opleiding '*Sta even stil bij snelheid*' wordt op vrijwillige basis gevolgd door chauffeurs die zware snelheidsovertredingen hadden begaan. Ze wordt dus niet gesubsidieerd door het ministerie van Justitie. De kandidaat betaalt zelf de kosten ten bedrage van 390 €. De opleiding wordt door een aantal politieparketten voorgesteld en momenteel georganiseerd in 3 gerechtelijke arrondissementen. Als de opleiding in haar geheel gevolgd werd zal de procureur afzien van vervolging of kan de rechter beslissen tot strafverlichting.

#### 4.1.2 Doelstellingen, methodologische principes en inhoud

##### Algemene doelstellingen

- zich bewust worden van risicogedragingen;
- actief nadenken over de eigen attitudes en gedragingen in het verkeer;
- preventie tegen recidive.

##### De methodologische principes

De cursussen beperken zich niet tot het geven van informatie. De kennis en ervaringen van de deelnemers vormen een belangrijk uitgangspunt. Vandaar ook het belang van een goede groepsdynamiek. Er wordt voortdurend uitgewisseld en de verhalen van de deelnemers dragen bij tot de gedragswijziging<sup>17</sup>.

De instructeurs hanteren uiteenlopende interactieve methoden, moedigen de deelnemers aan tot introspectie, om actief bij te dragen, en bevorderen een goede groepsdynamiek.

Alle thema's die tijdens de opleiding aan bod komen hebben tot doel om stil te staan bij stereotypen en de deelnemers bewust te maken van de zin van regels, om hen ertoe aan te zetten ze ook na te leven.

Een vertrouwensklimaat tot stand brengen is dan ook primordiaal om de instructeurs in staat te stellen maximaal in te spelen op het potentieel van de deelnemers waardoor ze hun gedrag effectief gaan bijsturen. Vertrouwen en wederzijds respect zijn essentiële aspecten met het oog op een voortdurende en oprechte reflectie. De instructeurs nemen altijd een empathische, niet-moraliserende en niet-afkeurende houding aan.

##### Succescriteria

Aangezien het om groepsopleidingen gaat is het noodzakelijk dat de kandidaat:

- in staat is de opleiding te begrijpen door kennis van een van de drie landstalen Nederlands, Frans of Duits
- blijkt geeft van aangepaste sociale vaardigheden (mensen met ernstige psychologische en psychiatrische problemen worden bijvoorbeeld uitgesloten)
- zich weet te onthouden van psychotrope substanties

<sup>16</sup> Rijden zonder rijbewijs en/of verzekering; rijden met een vervallen keuringsbewijs; overdreven snelheid; vluchtmisdrijf; ongevallen; enz.

<sup>17</sup> Newsletter DI, BIVV, september 2015.

- actief aan de sessies deelneemt
- in staat is om alle uren binnen eenzelfde groep te volgen

Als aan die regels niet voldaan wordt kan de deelnemer uitgesloten worden uit de groep en zijn dossier terugverwezen naar de Probatiecommissie die erover zal beslissen. De zitting van de Probatiecommissie zal ofwel uitmonden in het terugroepen van het dossier om het opnieuw voor de procureur des Konings te brengen ofwel in het toekennen van een nieuwe mogelijkheid om de opleiding te volgen.

Vanaf het begin van de opleiding moeten de deelnemers instemmen met de criteria om te slagen voor het programma: **stipte aanwezigheid, actieve deelname, respectvolle attitude en afzien van het gebruik van middelen.**

## **De inhoud van de opleidingen**

### ***Algemene module***

Deze opleiding (8 tot 12 deelnemers) focust op alle zware overtredingen met uitzondering van rijden onder invloed of geweld achter het stuur.

De opleiding behandelt de volgende verkeersrisico's:

- overdreven snelheid;
- rijden zonder rijbewijs en/of zonder verzekering;
- overtredingen als gevolg van gevaarlijk gedrag (bijvoorbeeld gevaarlijke inhaalmanoeuvres, doelbewust overtreden van de verkeersregels);
- ongevallen;
- vluchtmisdrijf.

De algemene doelstelling is sensibiliseren op het vlak van verkeersveiligheid, risicoperceptie en bewustwording van het belang van een gedrag in het verkeer dat rekening houdt met maatschappelijke normen en de veiligheid van de andere weggebruikers.

De algemene module is gebaseerd op de groepsdynamiek, wederzijds sensibiliseren door de deelnemers zelf en uitwisselen van inzichten en ervaringen over hun gedragingen in het verkeer.

### ***Module 'rijden onder invloed van alcohol'***

Deze opleiding (8 tot 10 deelnemers, 20 uur georganiseerd in 4 sessies verspreid over 2 tot 3 weken) en bestemd voor personen met een hoger alcoholpromillage dan toegelaten, ongeacht of daarbij al dan niet dronkenschap werd vastgesteld.

De opleiding behandelt de volgende verkeersrisico's:

- gevolg van alcohol op de rijvaardigheid;
- sensibilisatie rond de risico's van alcohol;
- van elkaar loskoppelen van rijden en drinken.

De algemene doelstelling is om deelnemers bewust te maken van de risico's van alcohol achter het stuur en hen ertoe te brengen nieuwe strategieën aan te leren om rijden en alcohol drinken van elkaar los te koppelen, als eerste stap in de richting van een gedragswijziging.

De module maakt gebruik van de groepsdynamiek om de deelnemers via informatie en ervaringsuitwisseling zover te krijgen dat ze zichzelf in vraag stellen en gaan nadenken over het effect en de gevolgen van alcohol voor de manier van rijden.

### ***Module 'rijden onder invloed van verdovende middelen'***

Deze opleiding (groep van 8 tot 10 deelnemers, 20 uur, georganiseerd in 4 sessies verspreid over 2 weken) is bedoeld voor personen die een voertuig hadden bestuurd terwijl ze onder invloed waren van verdovende middelen, ongeacht of een toestand van middelengebruik werd vastgesteld of niet).

De opleiding behandelt de volgende verkeersrisico's:

- gevolgen van het gebruik van verdovende middelen op het rijgedrag;

- sensibiliseren rond de risico's van het gebruik van verdovende middelen;
- van elkaar loskoppelen van rijden en gebruiken.

Doelstelling van de opleiding is om de deelnemers bewust te maken van de risico's van het gebruik van verdovende middelen in het verkeer om hen in staat te stellen middelengebruik en rijden uit elkaar te halen. Bewustwording en zelfevaluatie omtrent het type gebruik zijn tussenliggende, ondergeschikte doelstellingen.

De algemene module is gebaseerd op de groepsdynamiek en de uitwisseling van ervaringen tussen de deelnemers.

### ***Module 'agressie in het verkeer'***

Deze opleiding (groep van 6 tot 8 deelnemers, 30 uur, georganiseerd in 6 sessies verspreid over 3 à 4 weken) is bestemd voor personen die zich naar aanleiding van een verkeersongeval schuldig hebben gemaakt aan opzettelijke slagen en verwondingen, vandalisme en/of bedreigingen.

De opleiding maakt gebruik van technieken voor het beheersen van emoties en snijdt de volgende thema's aan:

- bewustwording van de deelnemers van emoties van angst en woede;
- oorzaken en gevolgen van agressie in het verkeer;
- oplossingen om conflicten te voorkomen;
- conflictbeheer.

De doelstelling is om de deelnemers zover te krijgen dat ze alternatieve gedragingen ontwikkelen om stress en frustraties in het verkeer onder controle te houden en zich socialer en hoffelijker op te stellen in het verkeer.

De algemene module is gebaseerd op de groepsdynamiek, zelfanalyse en bewustwording van het agressieve gedrag.

### ***Module 'jonge chauffeurs'***

Deze opleiding (groep van 10 tot 14 jongeren, 20 uur verspreid over 4 sessies in de loop van 2 weken) wordt voorgesteld aan jonge chauffeurs van 16<sup>18</sup> tot 22 jaar die andere verkeersovertredingen begingen dan rijden onder invloed van alcohol en drugs. De chauffeurs van wie de overtreding tot een ongeval met slachtoffer(s) heeft geleid behoren niet tot de doelgroep.

De opleiding behandelt de volgende verkeersrisico's:

- inzicht in het nemen van risico's in het algemeen;
- wederzijdse sensibilisering.

De doelstelling is om de jongeren bewust te maken van fenomenen die leiden tot het nemen van risico's en om hen te laten nadenken over mogelijke alternatieven.

De module is wat de inhoud betreft vergelijkbaar met de algemene module.

### ***Module 'opgefokte bromfietsen'***

Deze opleiding (groep van 8 tot 12 deelnemers, bestaande uit 8 uur verspreid over twee halve dagen) is ontwikkeld voor jongeren tussen 16 en 22 jaar die aangehouden werden voor rijden met een bromfiets waarvan de motor was opgevoerd, om een hoger vermogen te verkrijgen. De overtreding moet niet noodzakelijk tot een ongeval of vluchtmisdrijf hebben geleid. Tussen de jongere, de ouders, de instructeur en de vertegenwoordiger van het gerecht die de maatregel heeft bevolen vindt vooraf een gesprek plaats.

---

<sup>18</sup> In België mogen jongeren vanaf 16 jaar een bromfiets besturen en het rijbewijs voor de motorfiets of de auto kan behaald worden vanaf 18 jaar.

Behalve de criteria om te slagen die gemeenschappelijk zijn voor alle modulen<sup>19</sup>, moet de jongere aantonen dat de bromfiets in orde gebracht werd en alle administratieve of transactiekosten betalen die met de procedure verbonden zijn.

### **Module voor overdreven snelheid**

Deze opleiding (groep van 12 deelnemers, 16 uur, verdeeld over drie sessies en 4 dagen) wordt gevolgd op vrijwillige basis en voorgesteld door het politieparket aan overtredders die zware snelheidsovertredingen hebben begaan. De opleiding kan aangeboden worden aan iedereen die voor de Politie rechtbank zou kunnen verschijnen als gevolg van een zware snelheidsovertreding<sup>20</sup>. In tegenstelling tot de andere modulen zijn de deelnamekosten aan deze opleiding ten laste van de overtredder (€390).

De opleiding omvat:

- een sessie defensief rijden op circuit;
- een sessie sensibilisering.

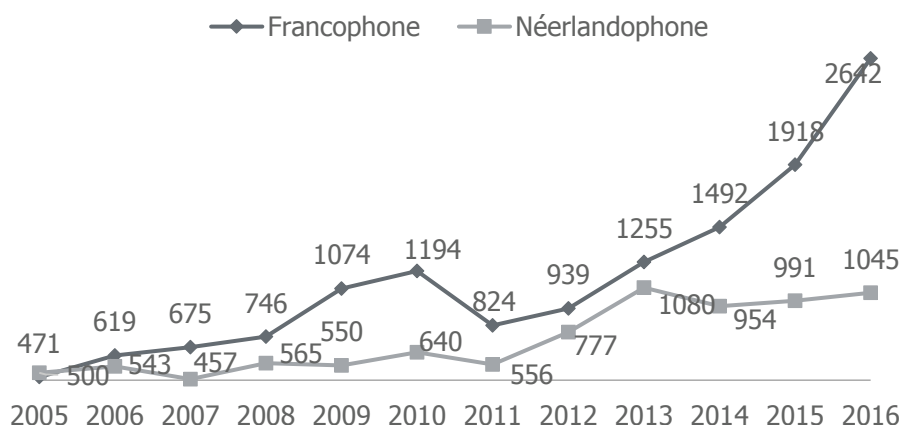
De doelstelling is om chauffeurs de mogelijkheid te bieden om te experimenteren met de gevolgen van overdreven snelheid en om vanuit het perspectief van een gedragswijziging hun eigen rijstijl te beoordelen.

Het voordeel van het combineren van reflectie en praktijk schuilt in het bewust worden van de repercussies van bepaalde gewoonten of een bepaalde rijstijl. Zo zullen de deelnemers concreet het gevaar van snelheid ervaren en de gevolgen bij een verlies van de controle over het stuur. Vervolgens gaan ze daar in groep over nadenken en gaandeweg hun houding in vraag stellen.

### **4.1.3 Becijferde schatting van de DI-opleidingen**

Zoals blijkt uit de onderstaande grafiek gaat het aantal dossiers die in een DI-opleiding uitmonden in stijgende lijn. In 2016 werden in totaal 3.687 personen naar een opleiding toegeleid, tegenover 1.162 in 2006 (Jaarverslag 2016)<sup>21</sup>. De criteria voor deelname zijn nochtans niet duidelijk afgelijnd. Bepaalde magistraten sturen meer overtredders op opleiding dan andere, die vaker de voorkeur geven aan klassieke sancties zoals een boete of vervallenverklaring van het recht tot sturen. Anderen doen dan weer een beroep op alternatieve straffen, zoals een werkstraf, zonder die aan te vullen of te laten gepaard gaan met een opleidingsmaatregel.

Afbeelding1. Evolutie van het totale aantal deelnemers



Bron: Vias Institute, Activiteitenverslag van de Afdeling Driver Improvement, 2016

Tabel 2. Aantal georganiseerde opleidingen in 2016, per gerechtelijk arrondissement.

<sup>19</sup> Stiptheid, actieve deelname en respect voor de groep.

<sup>20</sup> Meer dan 40 km/u boven de toegelaten maximumsnelheid buiten de bebouwde kom of 30 km/u binnen de bebouwde kom of in woongebied.

<sup>21</sup> Vias Institute, Activiteitenverslag van de Afdeling Driver Improvement. Kan op verzoek geraadpleegd worden.

Arrondissementen	Algemene module	Module 'Alcohol'	Module 'Verdovende middelen'	Andere
Antwerpen	4	24	/	1 (Cyclo)
Limburg	6	5	4	/
Brussel NL	1	3	/	/
Leuven	4	8	6	1 (module agressie)
Oost-Vlaanderen	3	6	4	4 (bromfietsen) /1 (agressie)
West-Vlaanderen	12	18	/	/
Brussel	5	9	/	/
Nivelles	3	2	/	/
Eupen	3	/	/	/
Liège	39	24	4	7 (module jonge chauffeurs)
Namur	18	27	/	/
Luxembourg	32	35	/	/
Hainaut	11	12	9	/
<b>TOTAAL</b>	<b>141</b>	<b>173</b>	<b>27</b>	<b>14</b>

Bron: Vias Institute, Activiteitenverslag van de Afdeling Driver Improvement, 2016

Het aantal opleidingen is voortdurend blijven stijgen. De algemene module (die de andere overtredingen groepeerd dan die voor rijden onder invloed) en de module 'rijden onder invloed van alcohol' bereiken de meeste deelnemers (89%). In 2016 werden 141 opleidingen 'Algemene module', 173 opleidingen 'rijden onder invloed van alcohol' en 27 modules 'rijden onder invloed van verdovende middelen' georganiseerd. De andere opleidingen zijn specifieke modules voor chauffeurs tussen 16 en 22 jaar, de module voor 'chauffeurs schuldig aan verkeersagressie' en de module voor 'jonge bromfietzers'. De andere typen van opleidingen vertegenwoordigden in totaal nog 11% van de in 2016 georganiseerde opleidingen.

### Verdeling volgens het soort overtredingen

Meer dan de helft van de inschrijvingen hebben betrekking op overtredingen door overdreven snelheid, 31% van de gevallen betroffen rijden onder invloed van alcohol en 6% van verdovende middelen. Andere overtredingen leiden heel zelden tot een opleiding als rehabilitatiemaatregel en maken slechts 5 à 6% uit van het totale aantal geregistreerde overtredingen<sup>22</sup>.

### Leeftijd van de deelnemers

Over het algemeen wordt een DI-opleiding als alternatieve strafrechtelijke maatregel eerder voorgesteld aan jonge overtreeders en zelden aan recidivisten. Die tendens zien we voor ieder jaar, ook al wijken bepaalde magistraten er van tijd tot tijd van af. In 2016 bijvoorbeeld gingen 41% van de dossiers over de leeftijdscategorie 26-45 jaar, tegenover 31% voor de 21-26-jarigen, 17% voor de 45-plussers en 11% voor de min-20-jarigen. Globaal is 81% van de deelnemers aan een DI-opleiding jonger dan 36 jaar (Jaarverslag 2016).

## 4.2 Herstelonderzoeken

Na een vervallen verklaard rijbewijs kan de rechter een of meer proeven opleggen, bijvoorbeeld psychologisch of medisch onderzoek, theoretisch en/of praktisch examen, alvorens in te stemmen met de teruggave van het rijbewijs<sup>23</sup>.

Dat is met name het geval voor chauffeurs die veroordeeld werden na drie recidives binnen de 3 jaar na de eerste veroordeling. Een nieuwe wet, die in voege is sinds 2015, voorziet in een automatisch verval van minimaal 9 maanden met de verplichting om de vier rehabilitatiestappen (onderzoeken en examens) af te leggen.

<sup>22</sup> Vias Institute, Activiteitenverslag van de Afdeling Driver Improvement. Kan op verzoek geraadpleegd worden.

<sup>23</sup> Artikel 73 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.



De voorwaarden om toegelaten te worden tot de herstelonderzoeken werden vastgelegd in het koninklijk besluit van 23 maart 1998. Het ministerie van Mobiliteit bepaalt de officiële criteria waaraan de organismen moeten voldoen die de organisatie van die examens en onderzoeken op zich nemen.

De voorwaarden voor de goedkeuring van het rijbewijs worden bepaald door het koninklijk besluit van 23 maart 1998. De officiële criteria voor re-integratie (bv. het personeel, de inhoud, de technische uitrusting en de lokalen waar de onderzoeken plaatsvinden) worden vastgelegd door het ministerie van Mobiliteit dat ook de administratieve controle uitoefent op de werking van de instellingen en het naleven van de termijnen die door het koninklijk besluit werden ingesteld.

In België worden de examens dus georganiseerd door privéorganismen, met vergunning van het ministerie van Mobiliteit. De theoretische en praktische examens worden georganiseerd door de rijexamencentra<sup>24</sup>. De medisch-psychologische onderzoeken worden georganiseerd door erkende instellingen. Vias Institute is een van de organismen die belast zijn met de organisatie van de medisch-psychologische onderzoeken en vangt de helft van het aantal kandidaten op (Meesmann et al., 2015).

De medische en psychologische proeven dienen om de geschiktheid te beoordelen voor het besturen van een motorvoertuig teneinde recidive te voorkomen en zich ervan te vergewissen dat de chauffeur er klaar voor is om een veiliger gedrag aan te nemen.

- **Het medisch onderzoek** gebeurt door erkende dokters. De arts stelt de kandidaat een aantal vragen en voert het klinisch onderzoek uit. Hij of zij kan waar nodig bijkomende tests opleggen, zoals een bloedonderzoek of een analyse van de urine. In het kader van een overtreding waarbij alcohol of drugs in het spel waren zal de arts op zoek gaan naar indicatoren voor misbruik of lichamelijke afhankelijkheid en eventuele antecedenten.
- **Het psychologisch onderzoek** bestaat uit een gesprek met een psycholoog en draait rond vragen over misbruik van bepaalde substanties en afhankelijkheid (alcohol of drugs), persoonlijkheids- of gedragsstoornissen (onaangepast gedrag aan het stuur), aanpassingsproblemen en aanwijzingen voor mogelijke recidive.

Indien de kandidaat een medisch en een psychologisch onderzoek moet ondergaan wordt de eindbeslissing genomen door de arts, in overleg met de psycholoog.

Na afloop van het psychologisch en/of medisch onderzoek wordt de kandidaat geschikt verklaard, geschikt voor een bepaalde duur, of ongeschikt.

- *Geschikt*: de kandidaat kan zijn rijbewijs ophalen op de datum die in de gerechtelijke beslissing is vastgelegd.
- *Geschikt onder voorwaarden*: ofwel wordt de geldigheid van het rijbewijs beperkt in de tijd of tot bepaalde categorieën, ofwel krijgt de kandidaat andere beperkingen opgelegd. Dat is doorgaans het geval wanneer de kandidaat eerder al ongeschikt verklaard werd of het risico bestaat op hervallen in het misbruik van substanties en op recidive. Die voorwaarden en beperkingen kunnen enkel worden opgeheven na een nieuw, geslaagd herstelonderzoek.
- *Ongeschikt*: de kandidaat kan zijn rijbewijs niet terugkrijgen. Hij of zij zal in dat geval een tweede onderzoek moeten ondergaan nadat de oorzaken van de ongeschiktheid werden aangepakt.

### **De deelnemers aan de herstelonderzoeken:**

De meerderheid van de kandidaten die deelnemen aan die herstelonderzoeken zijn chauffeurs met een veroordeling voor overtredingen onder invloed van alcohol. Bij slechts 6% van de kandidaten was dat niet het geval (Meesmann et al., 2015).

Sinds het van kracht worden in 2015 van de wet op de automatische vervallenverklaring komt een groter publiek in aanmerking om aan dat soort herstelonderzoek te worden onderworpen. Volgens die wet kan recidive bij zware verkeersovertredingen strenger worden bestraft. Sinds kort wordt de vervallenverklaring van het recht tot sturen, met het verplicht ondergaan van de herstelonderzoeken, ook toegepast bij overtredingen waarbij geen sprake was van rijden onder invloed. De gemiddelde duur

---

<sup>24</sup> Erkende centra voor automobielininspectie en rijexamencentra.

van de effectieve vervallenverklaring bedraagt 3,2 maanden, maar die door de rechter opgelegde termijn verschilt van geval tot geval (Meesmann et al, 2015).

### 4.3 Alcoholslot

In België gebeurt het soms dat een rechter eist dat het voertuig van een overtreder uitgerust wordt met een alcoholslot en het rijbewijs beperkt tot het gebruik van dat voertuig. Sinds 2009 maakt het gebruik van het alcoholslot integraal deel uit van de bepalingen die door de wet op het wegverkeer worden vastgelegd.

Dankzij die nieuwe bepaling verwerven de rechters de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen, voor een duur van 1 tot 5 jaar, of zelfs definitief, aan chauffeurs die werden aangehouden met een alcoholgehalte hoger dan 1,8‰ chauffeurs in staat van dronkenschap en recidivisten<sup>25</sup>.

Het alcoholslot is een toestel dat verbonden is met de startmotor van het voertuig, dat maar zal kunnen vertrekken indien de hoeveelheid alcohol in de adem maximaal 0,09 mg/l uitgeademde alveolaire lucht bedraagt (ofwel 0,2‰). De kosten voor de installatie en omkadering zijn volledig ten laste van de overtreder. Als daar aanleiding toe bestaat kunnen die kosten geheel of gedeeltelijk worden afgetrokken van de eventuele boete. Tijdens de periode van de veroordeling tot het alcoholslot dient de chauffeur ook een omkaderingsprogramma te volgen bij een erkend organisme. Momenteel is Vias Institute de enige door de FOD Mobiliteit en Transport erkende organisatie die ermee belast is omkaderings- en begeleidingsprogramma's uit te werken<sup>26</sup>.

Sinds het in voege treden van het alcoholslotsysteem in de wet op het wegverkeer hebben 49 kandidaten het parcours gevolgd en 17 personen onder hen het al beëindigd. Voor de overige 32 loopt het nog<sup>27</sup>.

De verdeling van de kandidaten is als volgt:

- 1 jaar: 43%
- 2 jaar: 23%
- 3 jaar: 23%
- 4 jaar: 5%
- 5 jaar: 8%

Toch zijn er nog niet zo erg veel magistraten die van de nieuwe wettelijke schikking gebruik maken en die terughoudendheid is duidelijk groter in het zuidelijke landsgedeelte.

Het omkaderingsprogramma gaat altijd van start met een psychologisch gesprek waarin de kandidaat ook alle nuttige juridische uitleg krijgt en een instructie voorafgaand aan het gebruik van het alcoholslot. De kandidaat zal vervolgens in een door het ministerie van Mobiliteit erkend servicecentrum het systeem laten installeren. Dat centrum zal ook om de twee maanden de gegevens van het alcoholslot downloaden en doorsturen naar het erkende organisme. Er is voorts voorzien in een individueel onderhoud met de kandidaat met een bespreking van de gegevens en de eventuele moeilijkheden die hij of zij ondervindt.

Dat omkaderingsprogramma omvat ook een groepsopleiding (tussen de 4e en de 8e maand na het begin van het programma) waarbij nagedacht wordt over nieuwe strategieën en bewustwording van risicogedrag bij rijden onder invloed (Newsletter DI, 2015). Concreet moet elke deelnemer een veranderingsplan uitwerken met plaats voor de positieve gevolgen (positieve reacties van de omgeving, eigen tevredenheid, enz.) van die gedragsveranderingen (rijden zonder onder invloed van alcohol te zijn).

Educatie en reflectie blijven essentiële factoren, maar het alcoholslot heeft het voordeel gedragswijziging bij rijden en drinken te versterken. De onmiddellijke straf door het systeem (niet kunnen starten) is een bijkomende stimulans voor de kandidaten. Bij bepaalde deelnemers leiden het alcoholslot en het

<sup>25</sup> Overtredingen die verband houden met rijden onder invloed van alcohol en verdovende middelen.

<sup>26</sup> Koninklijk besluit van 26 november 2010 betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma.

<sup>27</sup> Vias Institute, Alcoholslot, intern document, 2017.

omkaderingsprogramma tot een betere controle van hun verbruik of het zoeken van bijkomende vormen van hulp buiten het programma<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Gezinsondersteuning, therapie, zelfhulpgroepen, enz.

# Aanbevelingen

Dit themadossier maakt een stand van zaken op van de herstelonderzoeken die in het kader van een verkeersovertreding kunnen worden voorgesteld. Het is evident dat die rehabilitatieprogramma's gevoelig bijdragen tot een vermindering van het recidivegevaar. De analyse van de rehabilitatiemaatregelen in de verschillende Europese landen biedt een mogelijkheid om voorbeelden te verzamelen van 'beste praktijken'. Om het kader te optimaliseren en de manier waarop die maatregelen in België georganiseerd zijn is het van belang om rekening te houden met de volgende aanbevelingen:

## 1. Selectiecriteria

De eerste aanbeveling gaat over de noodzaak om selectiecriteria uit te werken volgens het doelpubliek en om zo aangepaste programma's te kunnen voorstellen. Momenteel bestaat geen enkele consensus omtrent de selectiecriteria voor de doelgroepen. De gerechtelijke overheid heeft het moeilijk om in te schatten of een maatregel geschikt is voor de overtreder die zij voor zich heeft. Bovendien wordt de beslissing van de magistratuur in de meeste gevallen genomen zonder vooraf de informatie over de sociaalpsychologische kenmerken van de gedagvaarde te raadplegen.

## 2. Standaard referentiekader

De procedure zou geautomatiseerd moeten worden zodat de deelname aan een rehabilitatieprogramma noch vrijwillig gebeurt noch op bevel van een rechter of procureur maar een 'automatische' standaardformaliteit wordt bij de vaststelling van een overtreiding. Het juridische kader zou verbeterd moeten worden en dat voor elk type van overtreiding.

## 3. Medisch-psychosociaal opsporingsprogramma

Voor recidivisten en overtreders die zware overtredingen hebben begaan zou het nuttig zijn om opsporings- en medisch-psychosociale evaluatieprogramma's op te zetten ter ondersteuning van de beslissingen voorafgaand aan de toeleiding naar een specifiek re-integratieprogramma. De opsporing en de evaluatie moeten het mogelijk maken de specificiteit vast te stellen van de overtreders voor wie de re-integratiemaatregelen het efficiëntste zullen zijn. Dat moet dan leiden tot een betere afstemming van het type en het niveau van het re-integratieprogramma op het onaangepast rijgedrag (het Canadese ministerie van Gezondheid, 2004). Recent keurde België de wet op de autonome probatiestraf goed die een instrument zou kunnen worden om die afstemming tussen overtreiding en maatschappelijke respons te versterken en voor zover de gespecialiseerde centra van medisch-psychosociale verkeersveiligheidsexperts<sup>29</sup> er komen.

## 4. Specificiteit van de programma's

Het kan nuttig zijn om de rehabilitatieprogramma's af te stemmen op de specificiteit van de overtreders.

Voor jonge chauffeurs zou het bijvoorbeeld relevant kunnen zijn om een opleiding met specifieke inhoud en methodieken uit te werken. Een opleiding die tot doel heeft om de onmisbare vaardigheden te verwerven waarover elke goede chauffeur moet beschikken en die via zelf-evaluatie en onderlinge bewustmaking onder gelijken besef bijbrengt van de individuele risico's. Als ondersteuningsvorm kunnen we kijken naar het rehabilitatieseminarie voor jonge chauffeurs in Duitsland<sup>30</sup> dat beschouwd wordt als een uitstekende basis en inspiratiebron om de huidige praktijken te optimaliseren (SUPREME, 2007).

<sup>29</sup> De wet over de autonome probatiestraf is zeer recent (van kracht sinds 1 mei 2016) en heeft betrekking op politie- en correctionele veroordelingen, dat wil zeggen overtredingen waarop een gevangenisstraf staat tussen 6 maanden en 5 jaar. Er bestaat op dit ogenblik geen consensus over de praktische werking van de wet noch over het belang dat aan de verkeersovertredingen moet worden gehecht. In België worden de meeste verkeersovertredingen behandeld voor de Politie rechtbank.

<sup>30</sup> Programma opgelegd aan jongeren die een verkeersovertreding begingen tijdens hun proeftijd. Het seminarie stimuleert de deelnemers om zich bewust te worden van de risico's van onvoorzichtig gedrag en om een veiligere en respectvollere houding tegenover de anderen aan te nemen. De aanpak voorziet in een praktische sessie (een traject met andere deelnemers), gevolgd door een debriefing waarbij de deelnemers onderling hun standpunten uitwisselen.

Voor ervaren chauffeurs die zich schuldig hebben gemaakt aan zware snelheids- of andere zware overtredingen (behalve rijden onder invloed) en ook voor recidivisten zou systematisch een module met de combinatie van denkwerk in groep en praktijk (op de weg of op circuit) aangeboden moeten kunnen worden. Momenteel bestaat die opleiding voor de zware snelheidsovertredingen en wordt ze maar in 4 van de 12 gerechtelijke arrondissementen aangeboden. De opleiding wordt gevolgd op vrijwillige basis. De uiteindelijke bedoeling ervan is om de eigen gedragingen en ingesleten rijstijl in vraag te stellen.

## **5. Diversiteit van de programma's**

Chauffeurs die regelmatig alcohol en verdovende middelen gebruiken zouden moeten kunnen deelnemen aan programma's die niet alleen gericht zijn op de verkeersrisico's maar ook op de kenmerken van hun gebruik (pathologische factoren). Voor die overtredders zou de opleiding ook een therapeutische dimensie moeten omvatten en/of aangevuld worden door een therapeutische follow-up. Overigens is het ook nodig om de reclasseringsprogramma's te differentiëren volgens het type en de ernst van de verslaving (alcohol of drugs). De opleidingen zouden dus toegankelijk moeten zijn voor personen met een verslaving. Dat vereist onvermijdelijk een aanpassing van de methodieken en de inhoud, aangezien dit soort programma momenteel nog niet bestaat.

De organisatie van specifieke reclasseringsprogramma's aangepast aan de uiteenlopende eigenschappen van chauffeurs onder invloed van verdovende middelen (type gebruik, leeftijd, recidive, enz.) zou moeten worden uitgebreid tot alle gerechtelijke arrondissementen. Dat impliceert ook de noodzaak van een uitbreiding van de politiecontroles op dit soort van overtredingen. Het juridisch kader voor rijden onder invloed van verdovende middelen zou dus beter moeten.

## **6. Externe evaluatie**

Een extern evaluatiesysteem van de rehabilitatieopleidingen (DI-opleidingen) moet een goede implementatie garanderen van de programma's bij de verschillende organiserende entiteiten.

## **7. Rehabilitatie empirisch gefundeerd**

Het is van essentieel belang om verder empirisch onderzoek op te zetten naar de efficiëntie en het nut van rehabilitatieprogramma's. Bovendien zal een verkenning van het strafbeleid dat ten grondslag ligt aan de verschillende beslissingen inzake rehabilitatie leiden tot een verdieping van de kennis die nodig is om de praktische werking van die programma's te verbeteren. De resultaten van die studies zullen een beter idee geven van de reële behoeften en de verschillende gerechtelijke instanties in beeld brengen die bij die beslissingen betrokken zijn.

## **8. Kwalificatie van de begeleiders**

Het is van belang dat de begeleiders de nodige ervaring hebben en opgeleid zijn in het gebruik van methoden die gebaseerd zijn op overtuigende gegevens. De instructeurs moeten daarom absoluut over specifieke competenties beschikken (luisterbereidheid, empathie, creativiteit, kritische zin, diplomatie, bemiddeling) en kennis hebben van interactieve methoden, om de deelnemers aan te zetten tot introspectie en een actieve deelname en om een gepast en dynamisch groepsmanagement te kunnen garanderen.

## **9. Deelnamekosten voor rekening van de overtreder**

België is het enige land waar de rehabilitatieopleidingen gratis verstrekt worden aan overtredders. Uiteraard bevorderen de DI-opleidingen een bewustwording van de eigen risicogedragingen en hun gevolgen voor de verkeersveiligheid. Toch zou een financiële bijdrage door de deelnemers nog sterker aanzetten tot een gedragsverandering. Een gratis educatieve strafrechtelijke maatregel lijkt enigszins in strijd met de responsabiliseringsgedachte die inherent deel uitmaakt van het programma. De deelnamekosten zouden dus door de wet moeten vastgelegd worden en door de overtreder gedragen, met zo nodig, sociale ondersteuning voor overtredders met financiële problemen (DRUID, 2012).

**10. Manier van organiseren van de cursussen**

De cursussen zouden systematisch uit verschillende sessies moeten bestaan die verspreid over verschillende weken georganiseerd worden.

## Referenties

- Assailly, J.P. (2003). Comprendre et prévenir les prises de risque des jeunes sur la route, CRAES-CRIPS. Guide des prises de risques des jeunes sur la route, Lyon
- Assailly, J.P., Facy, F., Chatenet, F., Weber, L., Martineau, H., Billard, A.,... & Maugendre, M. (2012). Les pratiques d'évaluation externe et d'autoévaluation de l'usage d'alcool dans un processus de changement: contexte national et comparaison franco-québécoise, rapport d'étude, INRETS, France
- Assailly, J.P. & Cestac, J. (2014). Éthylotests anti-démarrage et prévention de la récurrence de conduite sous alcool, *Revue européenne de psychologie appliquée*. Vol. 64, N° 3, 05/2014, pp. 141–149
- Bartl, G.; Assailly, J.-P.; Chatenet, F.; Hatakka, M.; Keskinen, E. & WillmesLenz, G. (2002) EU-project „Andrea“ – Analysis of driver rehabilitation programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
- Bartl, G. (2003). Analysis of driver rehabilitation programmes, Your Safe Mobility Congress, Bruxelles
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Roesner, S., Kraus, L. & Assailly, J.P. (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 5.1.1.
- Braun, E., Schausberger, B., Weber, K. (2010). Meilleures pratiques en matière de sécurité routière – Guide des mesures au niveau des pays, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg
- Castillo-Manzano, J.J., Castro-Nunö, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21, 191-201, Séville
- Commission européenne (2016). Statistiques de la sécurité routière pour 2015, communiqué de presse, Bruxelles. Retrieved from [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-864\\_fr.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_fr.pdf)
- Conférence libre du Jeune Barreau de Liège (2008). Regards indiscrets sur les peines et les déchéances en droit de la circulation, Actes du colloque, ASBL Editions du Jeune Barreau de Liège, Liège
- Conseil général de l'Environnement et du Développement (2010). Etude française sur les mesures de sécurité routière en Europe, Paris Retrieved from <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1032164.pdf>
- Conner M., Lai F. (2005). Evaluation of the effectiveness of the National Driver Improvement Scheme, Road Safety Research Report No. 64, Department for Transport: London. Retrieved from [http://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/iatss/composition/FY2014\\_Report\\_UK\\_En.pdf](http://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/iatss/composition/FY2014_Report_UK_En.pdf)
- Cunningham, S. (2008). Drivings Offences, Law, Policy and Practice, University of Leicester, UK, ASH-GATE
- De Le Court, M.E. Procureur général, Accidents de la circulation et le permis de conduire, discours prononcé, Bruxelles, 1er septembre 1965.
- De Schrijver G., Van den Berghe W.S. (2015). Vers un permis à points en Belgique? Etude exploratoire de la littérature. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

- Dewit, B., Katz, V. (2014). Précis et droit de la circulation routière, Collection Droit des Assurances, Anthemis, Limal.
- Deyoung, D.J. (1997). An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California, California
- Fylan, F., Stradling, S. (2010). Comparison of driver Alertness and national Driver Improvement Scheme, Brainbox research, Edinburgh University
- Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, B., Conner, M., Lawton, R. (2005). Road Safety Research Report No. 66, Effective Interventions for Speeding Motorists, Department for Transport, London
- Schäpe, M. ADAC (2014). Das neue Punktsystem, Allemagne, München. Retrieve from [www.adac.de](http://www.adac.de)
- ECORY (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, Final Report, European Commission, DG for Mobility and Transport, Rotterdam.
- ICADTS (2001). Alcohol Ignition Interlock Devices 1: Position paper. Working group on Alcohol Ignition Interlocks, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety
- Jost, G., Allsop, R., Steriu, M., Enculescu, S. (2012). European Transport Safety Council, Challenging Start towards the EU 2020 Road Safety Target, 6th Road Safety PIN Report, ETSC, Bruxelles. Retrieve from [http://www.etsc.eu/documents/PIN\\_Report\\_6\\_web.pdf](http://www.etsc.eu/documents/PIN_Report_6_web.pdf)
- Kluppels, L. (2015). Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance, Psychologie du comportement routier, Bruxelles
- Meesmann, U., Sloomans, F., Ost, G. & Boets, S. (2015). A nouveau apte à conduire ? La pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire, Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), Bruxelles
- Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat (2010). Etude sur les mesures de sécurité routière en Europe, Paris Retrieve from <http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201016/bo201016.pdf>
- Ministère de la santé du Canada (2004). Meilleures pratiques : Traitement et réadaptation des contrevenants dans les cas de conduite avec facultés affaiblies, Ottawa (Ontario) Retrieve from <http://www.securitepublique.gc.ca/lbrr/archives/cnmcs-plcng/cn29748-fra.pdf>
- Nägele, R., & Vissers, J. (2004). EMA-kwaliteitssysteem: Jaarrapportage 2004. Veenendaal: Traffic Test bv.
- OCDE (2000). Conférence européenne des Ministres des Transports, Evaluation économique des mesures de sécurité routière (2000), Table ronde n° 117, Paris. Retrieved from [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/07rt132f\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/07rt132f_0.pdf)
- Queloz, N., Römer, K., Cimichella, S., Dittmann, V., Steiner, S. (2008). Strassenverkehr, Auto und Kriminalität. Trafic routier, automobile et criminalité, Groupe suisse de Criminologie, Bad 25, Stämpfli Editions SA Berne, 235-240
- Robertson, R., Simpson, H. & Parsons, P. (2008). Screening, assessment and treatment, DWI System Improvements, A Guide for Justice Professionals and Policy Makers, Working Group, 4th Annual Meeting, Ottawa. Retrieve from <http://tirf.ca/TIRFCAD080>



Roelofs, E., & Nagele, R. (2011). *Praktijkexamen trainers EMG, EMA, LEMA: Basisformulieren en sco-revoorschriften*. Netherlands: Cito, RHDHV.

SARTRE (2012). *SARTRE 4 report: social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*. Paris: INRETS.

Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U., (2017). *SafetyCube Cours de réadaptation comme alternative pour les contrevenants sous l'emprise de l'alcool au volant*.

Schmukle, V., Chollet, T., Daeppen, J.-B. (2005). *Contenu et efficacité des programmes de prévention après une première infraction pour ivresse au volant*, in *Revue Médicale Suisse*, n° 26, Chêne-Bourg

Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R., & Mathijssen, R. (2006). *Deliverable D-2: Description , results and discussion of the alcolock field trial - Alcolock implementation in the European Union*. Brussels, Belgium.

Slootmans, F. (2012). *Le lien entre les infractions de roulage et les accidents de la circulation*, in le *journal de la Police*, p.19

SUPREME (2007). *Publication of best practices in road safety in the member states, thematic report: Rehabilitation and diagnostics*

SUPREME (2007). *Thematic Report, Rehabilitation and Diagnostics, Project funded by the European Commission, Bruxelles*

SWOV (2012). *Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Alcohol interlock programs, NL, rapports*

SWOV (2012). *Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Demerit points systems, NL, rapports*

SWOV (2012). *Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Rehabilitation courses for road users, NL, rapports*

Vanlaar, W., Kluppels, L., Wiseur, A. & Goossens, F. (2003). *Rapport de recherche sur l'efficacite des formations DI sur le taux de récidive*, IBSR, Bruxelles.

Van Schagen, I., Machata, K. (2012). *The BestPoint Handbook , Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems*, European Commission

Verhaeghe, P. (2005). *ONDERZOEKSRAPPORT, Effectonderzoek naar de impact van alternatieve gerechtelijke maatregelen op gedragsverandering bij delinquenten en de constructie en implementatie van een effectmonitor, Onderzoek in opdracht van de Federale Overheidsdienst Justitie in België 1/3/2004 - 31/8/2005*, Bruxelles

Wells-Parker, E., Bangert-Drowns R., Mcmillen R., Williams M. (1995). *Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders*, Addiction.

Winkelbauer, M., (2010). *Austrian Road Safety Board, Meilleures pratiques en matière de sécurité routière, Guide des mesures au niveau des pays, Union européenne, Bruxelles*

## 5 Andere bronnen van informatie

<p>Het verslag van het Europese project 'DRUID' (Driving Under the Influence of Drugs medicines and alcohol).</p>	<p>Het project liep tussen 2009 en 2011 en werd voor een deel gefinancierd door DG TREN van de Europese Commissie. 37 partners uit 17 lidstaten namen eraan deel. De resultaten van het gevoerde onderzoek zijn beschikbaar op de website van het DRUID-project en betreffen zowel de doelgroepen als de inhoud en de evaluatie van de rehabilitatiemaatregelen. Het project heeft ook een aantal aanbevelingen opgeleverd voor de lidstaten: <a href="http://www.druid-project.eu">www.druid-project.eu</a></p>
<p>'Opnieuw geschikt voor het verkeer? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken na een vervallenverklaring van het recht tot sturen'.</p>	<p>Een onderzoek van Vias Institute waarvan het verslag in 2015 verscheen. In dat verslag vindt de lezer gedetailleerde informatie over herstelonderzoek in Europa. Het kan op verzoek geraadpleegd worden via Vias Institute.</p>
<p>'BestPoint, Criteria for Best Practice Demerit Point Systems'.</p>	<p>Een Europees project waarvan het rapport in augustus 2012 werd opgeleverd. Gecoördineerd door de Oostenrijkse Raad voor Verkeersveiligheid (KFV). De studie bespreekt, in de vorm van een handleiding, de verschillende systemen van rijbewijs met punten, somt de beste praktijken op en geeft aanbevelingen. Het verslag kan geraadpleegd worden op de website van het project: <a href="http://www.bestpoint-project.eu">www.bestpoint-project.eu</a></p>
<p>'Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices'</p>	<p>Een onderzoek van ECORYS op vraag van de Europese Commissie. De studie focust op het gebruik van het alcoholslot als preventiemiddel tegen alcohol achter het stuur. Het eindrapport werd opgeleverd op 18 februari 2014. <a href="https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/newspdf/study_alcohol_interlock.pdf">https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/newspdf/study_alcohol_interlock.pdf</a></p>

## 6 Bijlagen

### 6.1 Lijst van DI-opleidingen per land en volgens de ernst van de overtreding

#### 6.1.1 Groot-Brittannië

De DI-opleidingen zijn gestart in de jaren 1990. Er bestaan momenteel opleidingen voor chauffeurs onder invloed van alcohol en opleidingen voor gevaarlijk en onvoorzichtig rijden. Voor chauffeurs onder invloed worden uiteenlopende soorten van modules georganiseerd volgens de ernst van de overtreding en het feit of de overtreder al dan niet recidiveerde of een verslavingsproblematiek heeft.

##### 6.1.1.1 Kleinere overtredingen

De NDORS-cursussen worden aangeboden aan automobilisten die een overtreding begingen die gekwalificeerd werd als 'van laag niveau', bijvoorbeeld enkele mijl per uur te snel, gsm-gebruik aan het stuur, enz. De cursussen worden door de politie voorgesteld en zijn gericht op het sensibiliseren van overtredders rond een veilig rijgedrag. De cursussen concentreren zich op evoluties in gedrag en attitudes in het verkeer. Hoofddoelstelling van de cursus is voorkomen dat overtredders recidiveren. Iedereen die een van de genoemde overtredingen beging kan alleen binnen een termijn van drie jaar eenzelfde type cursus aangeboden krijgen. In geval van recidive met eenzelfde overtreding binnen de drie jaar zal de chauffeur een boete moeten betalen en strafpunten krijgen op zijn of haar rijbewijs. Het dossier doorloopt dan het gebruikelijke strafrechtelijke proces.

Er bestaan verschillende modules van een halve dag (per module) die volledig bekostigd worden door de chauffeur in overtreding. Dat bedrag kan wel van de boete afgaan en/of het vermijdt strafpunten op het rijbewijs. Overtredden die niet de hele opleiding doorlopen stellen zich bloot aan een strafprocedure.

De NDORS-cursussen zijn ontwikkeld door psychologen, sociologen, onderzoekers en experts in verkeersveiligheid, aangevuld met politiemensen. Ze ontwierpen een programma gericht op gemotoriseerde overtredingen van laag niveau (Fylan et al., 2010).

Volgens een enquête bij 378 deelnemers aan de 'Driver Alertness course (DAC)' en 373 NDIS-cursisten (National Driver Improvement Scheme) (Fylan et al., 2010) leiden de cursussen tot een besef van het onaangepaste gedrag. De bevroegde cursisten toonden een positieve evolutie in hun attitude achter het stuur en de wil om in de toekomst veiliger te rijden. Uit de bevraging aan het einde van het programma blijkt dat 99% van de deelnemers hun gedrag hadden herzien, door voorzichtiger te zijn en rekening te houden met de andere weggebruikers.

##### 6.1.1.2 Grotere overtredingen

**De DDRS-opleidingen** (Drink-Drive Rehabilitation Scheme) werden ontwikkeld als een educatief alternatief en worden aangeboden aan personen die voor het eerst veroordeeld werden voor rijden onder invloed van alcohol. De overtredden werden door de rechtbank veroordeeld tot een vervallenverklaring van het recht tot sturen van 12 maanden of langer. Bij de uitspraak beslist de veroordeelde of hij of zij al dan niet instemt met de cursus. Wie de opleiding weigert krijgt geen bijkomende straf. Wie ze daarentegen met succes doorloopt ziet de periode waarin het rijbewijs vervalt met een kwart ingekort.

Het programma heeft tot doel om bij de deelnemers bewustwording tot stand te brengen rond de gevaren van alcohol achter het stuur. De gevolgde aanpak varieert aanzienlijk van de ene instructeur tot de andere maar de meesten onder hen gebruiken presentaties, oefeningen, discussies, rollenspelen om kennis bij te brengen en de attitude tegenover alcohol achter het stuur te wijzigen (Johnson, 2010).

De opleiding, die betaald worden door de deelnemers (€ 300), duurt 18 uur, verspreid over 3 dagen. Ze wordt begeleid door twee rijinstructeurs. De regels en richtlijnen rond de DDR worden door de wetgever gecontroleerd. Het aantal deelnemers schommelt tussen 8 en 15. De organismen die de DDRS-opleidingen aanbieden moeten overigens erkend zijn door het 'Department of Transport' (DoT).

en worden aangestuurd door de Driver Vehicle Standards Agency (DVSA) die ook toeziet op de kwaliteit.

**Drink Impaired Drivers program (DIDs).** Dit programma focust op alle chauffeurs die betrapt werden met een te hoge dosis alcohol op (2 tot 3 keer de wettelijke limiet); eerste overtreders waarvan de inbreuk bijvoorbeeld verzaamd werd door een ongeval en eerste recidivisten. De opleiding is niet aanbevolen voor frequente recidivisten tenzij de betrokkene voldoende gemotiveerd is om zijn gedrag te veranderen.

De cursussen kosten 300 euro die door de deelnemer betaald wordt en is verplicht (op beslissing van de rechtbank). Andere sancties zoals een boete of gevangenisstraf kunnen erdoor verlicht worden. De cursussen hebben een duur van 35 uur verdeeld over 14 wekelijkse sessies (2,5 uur per sessie plus twee individuele sessies vóór en na de opleiding).

De cursussen hebben tot doel om de deelnemers te confronteren met vragen rond alcohol en rijden en willen hen begeleiden bij het verwerven en ontwikkelen van nieuwe competenties om alternatieven te verkiezen voor het rijden in staat van dronkenschap.

## 6.1.2 Nederland

### 6.1.2.1 Zware overtredingen

Het programma van de DI-opleiding volgt op een administratieve beslissing. Het wordt opgelegd door het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)<sup>31</sup> en georganiseerd door Trafieq, het opleidings- en adviesorgaan voor alcohol en verkeersveiligheid.

Trafieq biedt 3 soorten cursussen aan: de 'Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer' (EMA), de 'Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer' (LEMA) en de 'Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer' (EMG). De EMA en LEMA hebben betrekking op alcohol en de EMG eerder op onaangepast gedrag in het verkeer.

De **LEMA** is een verplichte opleiding. De kosten (€ 954) worden betaald door de deelnemer. Doelgroep zijn:

- ervaren chauffeurs die een overtreding begingen onder invloed van alcohol, met een promillage tussen 1,0 ‰ en 1,8 ‰, of die, in de loop van de voorbije 5 jaar minstens twee keer werden betrapt, waarvan één keer met minstens 0,5 ‰, of die weigerden een ademtest af te leggen;
- beginnende chauffeurs<sup>32</sup> met een alcoholgehalte tussen 0,8 ‰ en 1,3 ‰, of die in de loop van de voorbije 5 jaar minstens twee keer werden betrapt op rijden onder invloed, waarvan één keer met minstens 0,2 ‰, of die weigerden een ademtest af te leggen;
- ervaren of beginnende chauffeurs die tijdens de alcoholcontrole weigerden om met de politie mee te werken.

De doelstelling van de EMA-opleiding bestaat erin de deelnemers te leren hoe alcoholgebruik en het besturen van een voertuig van elkaar los te koppelen. De groepsopleiding voor 8 à 12 personen neemt 3 dagen in beslag, verspreid over 6 à 7 weken, zodat de deelnemers de opdrachten uit de verschillende sessies kunnen vervullen.

De **LEMA** is een korte, verplichte opleiding voor:

- beginnende chauffeurs met een alcoholgehalte tussen 0,5 ‰ en 0,8 ‰;
- ervaren chauffeurs met een alcoholgehalte van 0,8 ‰ tot 1,0 ‰.

<sup>31</sup> Als een chauffeur betrapt wordt op rijden onder invloed van alcohol of op gevaarlijk gedrag zal de politie het CBR op de hoogte brengen. Het CBR stelt daarop een vordering in. Dat is een gerechtelijke procedure, gericht op het veiliger maken van het verkeer, die van het strafrecht onderscheiden moet worden. Behalve de verplichting om de opleiding (EMA, LEMA of EMG) te volgen die door het CBR werd opgelegd, kan de chauffeur dus ook nog voor de rechtbank verschijnen.

<sup>32</sup> Een chauffeur wordt als beginnend beschouwd indien hij of zij nog geen 5 jaar een rijbewijs heeft. Wat het alcoholpromillage betreft geldt voor beginnende chauffeurs een wettelijke limiet van 0,2 ‰

De LEMA is een opleiding voor 8 à 12 deelnemers, vaak jongeren, en vindt plaats verspreid over twee avonden of namiddagen van 3u30 met een week tussen om de deelnemers in staat te stellen de taken te vervullen die hun tijdens de eerste sessie werden opgegeven. De kosten ten bedrage van € 609 zijn ten laste van de deelnemer. De doelstellingen van de LEMA- en EMA-opleiding zijn nogal vergelijkbaar maar bij LEMA is de methodiek positiever. Men gaat er immers vanuit dat de beginnende chauffeur in dat stadium nog geen gewoonte heeft ontwikkeld van rijden onder invloed van alcohol en dat het bijgevolg nog mogelijk is om hem of haar met een relatief zachte maatregel in de goede richting te sturen (SWOV, 2012).

De **EMG** is een verplichte opleiding (kostprijs € 1.134, voor rekening van de deelnemer). Ze is bestemd voor:

- chauffeurs die zich onverantwoord hebben gedragen in het verkeer en 2 of meer inbreuken op de verkeersregels hebben gepleegd tijdens eenzelfde traject. Bijvoorbeeld te dicht bij de voorganger rijden of een rood licht negeren;
- chauffeurs die een zware snelheidsovertreding beginnen in de bebouwde kom of in een zone met wegenwerken;
- chauffeurs met een bromfiets die te snel reden (vanaf 31 km/u boven de maximumsnelheid in een bebouwde kom).

De doelstelling van de EMG-opleiding is om chauffeurs de risico's van onaangepast rijgedrag te leren (her)kennen, te leren rijden op een geruststellende manier en om zich bijgevolg bewust te worden van de risico's van hun eigen gedragingen voor de andere weggebruikers. Het cursusprogramma streeft gedragsveranderingen na en een betere kennis en bewustwording. De opleiding bestaat uit maximaal 12 personen en uit een individueel gesprek vooraf en 3 sessies verspreid over 6 à 7 weken, zodat de deelnemers de tijd hebben om de opgelegde opdrachten uit te voeren.

## 6.1.3 Frankrijk

### 6.1.3.1 Lichte en zware overtredingen

De stage 'sensibilisering verkeersveiligheid' is in 1992 ingevoerd, samen met het rijbewijs met punten. Ze is ingevoerd om te vermijden dat gevaarlijk gedrag zich herhaalt. Ze richt zich tot chauffeurs van alle leeftijden die overtredingen begingen en biedt in bepaalde gevallen de kans om een gedeelte van de verloren punten op het rijbewijs terug te verdienen.

Het programma van de 'tweede generatie' is recenter ontwikkeld, door het IFSSTAR, het Franse Wetenschappelijk en Technologisch Instituut voor Transport, wegennetten en weginrichting. Daarbij is rekening gehouden met de sinds 1992 opgedane ervaring en met de studies die op Europees niveau werden gevoerd. De stage wil een proces van gedragsverandering op gang brengen bij de chauffeur. Inhoudelijk stimuleert ze op een actieve manier tot zelfreflectie. De doelstelling is om de overtreder ertoe aan te zetten zich bewust te worden van zijn rol als actor in het wegverkeer. In dit programma is de inzet van de instructeur op het vlak van groepsbegeleiding van kapitaal belang. De instructeurs krijgen een permanente vorming die erkend is door het INSERR, het nationaal instituut voor verkeersveiligheid en onderzoek. Datzelfde instituut houdt zich ook bezig met het ontwikkelen en bijwerken van de pedagogische inhoud. De stage beslaat 2 opeenvolgende dagen van 7 uur. Ze kost € 300 die door de deelnemer betaald wordt en wordt georganiseerd door privéorganisaties die daartoe door de prefectuur zijn gemachtigd. Ze wordt begeleid door een psycholoog en een rijinstructeur met specialisatie verkeersveiligheid. Inschrijven voor de opleiding gebeurt op initiatief van de overtreder.

Deelname aan de stage is mogelijk

- op vrijwillige basis: elke chauffeur die punten op het rijbewijs wil terugverdienen (met een beperking van één stage per jaar en recuperatie van maximaal 4 punten);
- voor een beginnende chauffeur die een overtreding beging waarvoor minstens 3 punten worden afgetrokken. De deelname is dan verplicht en stelt de beginnende chauffeur in staat om hoogstens 4 punten te recupereren;
- voor een chauffeur die door de rechtbank gestraft werd: de strafuitvoeringsrechtbank of de adjunct-procureur van de Republiek kunnen de stage opleggen in het kader van een minnelijke

schikking of een bijkomende straf. De stage komt boven op en niet in de plaats van de overige door de chauffeur opgelopen sancties;

- voor chauffeurs in overtreding, om vervolging te vermijden: de opleiding wordt voorgesteld door de Procureur van de Republiek of zijn adjunct;
- In de laatste twee gevallen kunnen met de stage geen punten teruggewonnen worden, maar is strafvermindering mogelijk.

In de loop van 2013 werden zo'n 20.000 stages ingericht en 400 door de Prefectuur erkende instellingen bereikten daarbij afgerond 300.000 stagiairs. Daarvan doorliep 76% deze stage op vrijwillige basis, om punten terug te krijgen. 17% volgde ze in het kader van een verplichte deelname tijdens de proeftijd, 4% als aanvullende straf en 3% in het kader van een alternatief voor gerechtelijke vervolging (Verslag van de 'Délégation à la Sécurité et la Circulation Routière, 2013).

#### **6.1.4 Duitsland**

In Duitsland bestaan al een dertigtal jaar rehabilitatieprogramma's. Ze worden er georganiseerd volgens twee systemen: een wettelijk geregeld systeem en een systeem op basis van vrijwilligheid. Er bestaan ook verschillende soorten van opleidingen volgens het type rijbewijs en de ernst van de overtreding.

##### **6.1.4.1 Lichte overtredingen**

Deze niet door de wet geregelde en niet-verplichte programma's richten zich op:

- personen die zich willen voorbereiden op het medisch en psychologisch onderzoek en de opleiding met dat doel volgen ('MPU-Vorbereitung');
- personen die hun vervallenverklaring willen verkorten (enkel mogelijk voor overtredders met een alcoholintoxicatie tussen 1,1 en 1,5 g/l alcohol in het bloed).

##### **6.1.4.2 Zware overtredingen**

De door de wet geregelde programma's zijn verplicht en richten zich tot:

- beginnende chauffeurs die tijdens hun proefperiode hebben gereden onder invloed van alcohol (percentage alcohol gelijk aan of groter dan 0,2 ‰) of drugs. De cursussen voor 6 à 12 deelnemers willen de overtredder sensibiliseren om zich beter bewust te zijn van de eigen gewoonten op het vlak van alcohol- of drugsgebruik en om gebruiken en rijden van elkaar te scheiden. Actieve deelname biedt de mogelijkheid om het rijbewijs te recupereren. Bij recidive bij dronkenschap aan het stuur na de opleiding zal de jongere worden onderworpen aan gesprekken met een psycholoog.
- chauffeurs die herhaalde overtredingen hebben gepleegd waaronder rijden onder invloed (alcohol/drugs) en daardoor punten verloren. Zij moeten rehabilitatieseminaries volgen. De doelstelling van die cursussen is om de deelnemers bewust te maken van de risico's en het belang van respect voor andere chauffeurs. De opleidingen voor beginnende chauffeurs die andere overtredingen begingen dan alcohol achter het stuur worden begeleid door instructeurs van rij scholen, terwijl de opleidingen voor ervaren chauffeurs die reden onder invloed (alcohol of drugs) begeleid worden door psychologen met specialisatie in verkeersveiligheid.
- de chauffeur-overtreder die een medisch en psychologisch onderzoek (PMU: Medizinisch-Psychologischen Untersuchung) onderging om zijn rijbewijs terug te krijgen en die als beslissing een aanbeveling kreeg om een bewustmakingscursus te volgen. Na het beëindigen van de cursus (actieve deelname aan alle sessies) krijgt de chauffeur zijn rijbewijs terug zonder verplicht een nieuwe PMU te moeten ondergaan. In dat verband bestaan er 2 cursusmodellen volgens het type overtreding: een module voor alcohol achter het stuur (groepen van 6 tot 12 deelnemers) en een module voor rijden onder invloed van verdovende middelen (groepen van 4 tot 8 deelnemers). De opleidingen worden gegeven door psychologen met een specialisatie verkeer. Voorwaarden om te slagen zijn actieve deelname en onthouding.

## 6.1.5 Oostenrijk

### 6.1.5.1 Zware overtredingen

De DI-opleiding of 'Nachschulung' is verplicht voor jonge chauffeurs die gedurende hun proefperiode een ernstige overtreding begingen tegen de verkeersregels (bijvoorbeeld een alcoholgehalte van minimaal 0,1‰). De opleiding is ook verplicht voor alle overtreeders die hebben gereden onder invloed en met een vervallenverklaring van het recht tot sturen vanwege een alcoholpercentage van 1,2‰ of meer. Na het beëindigen van de opleiding krijgen de chauffeurs hun rijbewijs terug.

De cursussen zijn opgevat als een training met het oog op het wijzigen van attitudes en gedragingen en het voorkomen van recidive. De gebruikte aanpak is eerder therapeutisch dan pedagogisch. Alleen psychologen met een opleiding verkeersveiligheid mogen de cursussen begeleiden.

De opleiding is verplicht voor de volgende overtreeders:

- jonge chauffeurs in de proefperiode die reden met een alcoholpercentage van 0,1‰ of meer en die andere overtredingen begingen (dan rijden onder invloed van alcohol of drugs);
- ervaren recidiverende chauffeurs met een alcoholpercentage van 1,2‰ of meer, chauffeurs die de ademtest weigerden of reden onder invloed van drugs/geneesmiddelen;
- jonge chauffeurs in de proefperiode en alle chauffeurs die reden met een verminderde rijvaardigheid door drugs- of geneesmiddelengebruik.

Voor jonge chauffeurs in de proefperiode bestaan twee soorten opleidingen:

- Cursus 'A' ('Alkoholauffällige') voor chauffeurs onder invloed van alcohol<sup>33</sup>;
- Cursus 'V' ('Verkehrsauffällige: verkeersovertredingen) voor jongeren die zich schuldig maakten aan andere overtredingen dan alcohol<sup>34</sup>.

**Modulen voor de ervaren chauffeurs:** de opleiding is specifiek voor het type overtreding:

- 'Nachschulung bei Alkoholdelikten': opleiding voor ervaren chauffeurs met een alcoholgehalte van 1,2‰ of meer die recidiveren of een ademtest weigerden. De opleiding behandelt de effecten van alcohol op het rijden, veranderen van gebruiksgewoonten en het belang van het gescheiden houden van drinken en rijden. De modulen worden aangeboden in 15 eenheden voor eerste overtreeders en 20 eenheden voor de recidivisten. Speciaal opgeleide psychologen staan in voor de begeleiding. De eenheden zijn verdeeld in sessies van 50 minuten elk, verspreid over een periode van 4 tot 6 weken.
- 'Nachschulung bei Verkehrsdelikten (andere overtredingen dan rijden onder invloed)': bijvoorbeeld te snel rijden (meer dan 20 km/u boven de maximumsnelheid in de bebouwde kom en meer dan 40 km/u erbuiten, een dodelijk ongeval, negeren van een stopbord, enz.). Een rijtest in het verkeer maakt deel uit van de opleiding en biedt de kans om het rijgedrag van elke deelnemer te analyseren en te bespreken. Doel van de opleiding is om de chauffeur ertoe aan te zetten een veiligheidsbewust gedrag over te nemen door zich bewust te worden van de risico's en door een realistische zelfevaluatie en een beter inzicht in de gevaren.
- 'Nachschulung bei sonstigen Delikten': alle chauffeurs die aangehouden werden voor een verminderde rijvaardigheid als gevolg van drugs- of geneesmiddelengebruik. De opleiding wil de deelnemers sensibiliseren voor de gevolgen van psychotrope substanties op de rijvaardigheid en benadrukt de gevaren van misbruik en het ontwikkelen van individuele oplossingen.

De opleidingen worden doorgaans gegeven in groepen van 6 tot maximaal 12 deelnemers en kunnen zo nodig ook georganiseerd worden als individuele begeleiding, voor personen met taal- of communicatieproblemen, voor mensen met een handicap, enz.). Slagen voor de stage veronderstelt actieve

<sup>33</sup> Met een alcoholpromillage van 0,1 ‰ of meer. De opleiding duurt 15 lessen van 50 minuten, gegroepeerd in 3 sessies.

<sup>34</sup> Opleiding van 12 uur verdeeld in sessies van 50 minuten elk en gegroepeerd per 4 (verspreid over 4 tot 6 weken) + 30 minuten rijden op de weg (in samenwerking met een door het ministerie van Transport erkende rijsschool).



deelname, nauwgezetheid en nuchterheid bij elk van de sessies (via ademtest gecontroleerd tijdens minstens een van de sessies).

De prijs van de opleidingen wordt door de wet bepaald en bedraagt € 495 voor de opleiding in groep en € 515 voor een individuele opleiding (Boets et al., 2008). Als de opleiding opgelegd is na een recidive binnen de 5 jaar loopt de prijs op tot € 598 voor een opleiding in groep.

Na het beëindigen van de opleiding krijgen de deelnemer en de autoriteit die bevoegd is voor het rijbewijs een attest van deelname. Als de overtreder de opleiding niet doorloopt wordt zijn rijbewijs ingetrokken.

Tabel 4. Lijst van DI-opleidingen per land en volgens de ernst van de overtreding

Land	DI-opleiding	Type overtreding	Duur	Prijs (schatting)
Groot-Brittannië	NDROS	licht	½ dag	50 €
	DAC	licht	1 dag	200 €
	DDRS	zwaar	3 dagen	300 €
	DIDs	zwaar	35u /14 weken	300 €
Nederland	LEMA	zwaar	3 dagen	600 €
	EMG	zwaar	3x 1/2 dag	1<100 €
Frankrijk	Sensibiliseringsstage verkeersveiligheid	zwaar en licht	2 dagen	300 €
Duitsland	MPu	licht - zwaar	3 x ½ dag	250 €-750 €
Oostenrijk	Nascholing	zwaar	5 x 1h	500 €

## 6.2 Medisch-psychologische re-integratieprogramma's in Europa

### 6.2.1 Frankrijk

In Frankrijk kan herstelonderzoek zowel georganiseerd worden in een administratief als in een gerechtelijk kader. De keuze hangt af van verschillende elementen waaronder het type en de ernst van de overtreding en het profiel van de delinquent. Het onderzoek omvat een medische test naar de geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig en gebeurt onder de leiding van erkende privéartsen (Meesmann, 2015).

#### 6.2.1.1 Administratief kader

Het medisch onderzoek wordt uitgevoerd door de dienst rijbewijs van de prefectuur.

- Medisch onderzoek in geval van annulatie van het rijbewijs bij onvoldoende punten of bij onmiddellijk intrekken ervan. In bepaalde gevallen kan de dokter opdracht geven tot bijkomende psychotechnische tests met het oog op het beoordelen van de fysieke, cognitieve en zintuiglijke vaardigheden die nodig zijn om een voertuig te besturen.
- Theoretisch en praktisch examen voor beginnende chauffeurs bij wie een alcoholpercentage werd vastgesteld van 0,2 g of meer per liter bloed (in Frankrijk is dat het maximumpercentage voor chauffeurs in hun proeftijd).
- Theoretisch en praktisch examen voor beginnende chauffeurs bij annulatie van het rijbewijs na opraken van het aantal punten tijdens de eerste 2 of 3 jaar na het verkrijgen van het rijbewijs.

#### 6.2.1.2 Gerechtelijk kader

In geval van recidive voor rijden onder invloed van alcohol of verdovende middelen, of bij een hoge graad van intoxicatie kan de rechter de veroordeelde, boven op de strafrechtelijke sancties, verplichten tot een medisch en psychologisch onderzoek.

- Medisch onderzoek en psychotechnische tests bij intrekken van het rijbewijs voor 1 maand of langer (ongeacht de initiële overtreding) of bij annulatie of ongeldigverklaring van het rijbewijs.
- Parallel aan het medisch onderzoek kan de rechter eisen dat de veroordeelde een sensibiliseringsopleiding verkeersveiligheid volgt of een therapie, indien een verslaving aan alcohol of

drugs wordt vermoed. De rechter kan ook vragen dat het medisch onderzoek een psychologisch onderzoek zou omvatten met een gesprek en ad-hoc tests.

De medische controle, ongeacht of ze in een administratief of gerechtelijk kader wordt georganiseerd, bestaat uit een beoordeling van de fysieke, cognitieve en zintuiglijke geschiktheid. Ze gebeurt onder de leiding van een door de prefect erkende arts, consultant buiten de medische commissie, of door dokters met zitting in een (inter)departementale commissie.

## 6.2.2 Duitsland

De Duitse wet op het rijbewijs stelt duidelijk dat de chauffeur over alle fysieke en mentale capaciteiten moet beschikken om te kunnen rijden. De wet verwijst naar criteria waaraan elke chauffeur moet voldoen om een rijbewijs te kunnen krijgen (Meersman, 2015).

Als er dus twijfel bestaat over de geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig kan de chauffeur onderworpen worden aan een medisch of medisch-psychologisch onderzoek.

De beslissing ligt bij de gemeentelijke of regionale dienst die bevoegd is voor het rijbewijs. De onderzoeken worden georganiseerd en gereguleerd in een administratief kader en verwijzen in het algemeen naar de rehabilitatieprogramma's.

### 6.2.2.1 Medisch-psychologisch onderzoek is verplicht:

Bij rijden onder invloed van alcohol:

- bij een verkeersovertreding met een promillage van 1,6‰ of meer;
- bij herhaalde alcoholintoxicatie ongeacht het gehalte en bij elke andere overtreiding waarbij een alcoholprobleem of middelenmisbruik aan het licht komt;

Bij rijden onder invloed van verdovende middelen:

- bij gebruik van illegale drugs, met uitzondering van cannabis, waarbij het rijbewijs wordt ingetrokken, ongeacht het verband met de verkeersdeedname;
- bij rijden onder invloed van cannabis of als er tekenen zijn van gebruik in relatie tot verkeersdeedname (een al gerolde joint in de wagen);
- bij sporadisch cannabisgebruik in combinatie met andere verkeersovertredingen: in dat geval moet het onderzoek de twijfel wegnemen over de geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig (Meesmann, 2015).

Het medisch-psychologisch onderzoek verloopt in drie delen:

- Een evaluatie van de impact van een overdreven of chronisch gebruik op de algemene vaardigheden van een goede chauffeur. Dit gedeelte van het onderzoek neemt de vorm aan van een batterij tests voor het beoordelen van de visuele perceptie, de concentratie en aandacht en de reflexen (reactievermogen en -snelheid). Als het resultaat ontoereikend is kan de persoon in kwestie onderworpen worden aan een praktisch examen met als doel het testen van het vermogen om de vastgestelde tekortkomingen te compenseren.
- Een medisch onderzoek: een fysisch onderzoek waarbij rekening wordt gehouden met medische antecedenten die een invloed kunnen hebben op de geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig. De arts vraagt ook een laboratoriumanalyse van de relevante biomarkers.
- Een psychologisch onderzoek (medisch-psychologisch) aan de hand van psychologische gesprekken. Dat onderzoek moet helpen om de persoonlijkheidskenmerken te beoordelen en de mogelijke invloed daarvan op de geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig, alsook de mate waarin de chauffeur zich bewust is van de risico's en de mogelijke veranderingsstrategieën.

Het eindresultaat wordt bepaald in een pluridisciplinaire deliberatie tussen de betrokkenen rond de 3 assen. Er zijn drie mogelijkheden:

- Het resultaat is positief. In dat geval wordt een rapport naar de bevoegde overheid gestuurd die overgaat tot het teruggeven van het rijbewijs.
- Het resultaat is negatief met een aanbeveling tot de bevoegde overheid waarin gevraagd wordt de aanvraag van het rijbewijs te verwerpen, of over te gaan tot het intrekken ervan. De aanbeveling somt ook de stappen op die de chauffeur zal moeten zetten (waaronder rehabilitatiemaatregelen zoals opleiding, behandeling, enz.) voorafgaand aan een nieuw medisch-psychologisch onderzoek;
- Het resultaat is negatief met een aanbeveling om een opleiding te volgen en zo de geschiktheitsvoorwaarden te vervullen die door de wet op het rijbewijs worden ingesteld. Indien de overheid die bevoegd is voor het rijbewijs ermee instemt en als de chauffeur slaagt voor de opleiding kan hij zonder medisch-psychologisch onderzoek zijn rijbewijs terugkrijgen.

### 6.2.3 Oostenrijk

In het kader van het verkrijgen van het rijbewijs wordt elke toekomstige chauffeur onderworpen aan een test van zijn fysieke en psychologische geschiktheid om te rijden. Die evaluatie van de kandidaat-chauffeurs is onderdeel van het systeem voor het verkrijgen van een rijbewijs en de doelstellingen ervan worden bepaald door de wet op de medische voorwaarden voor het behalen van een rijbewijs (Meesmann, 2015).

Het kader met de concrete modaliteiten van de organisatie van die onderzoeken wordt opgesteld door het ministerie van Transport, Innovatie en Technologie, op basis van de nationale wet op het rijbewijs. Datzelfde ministerie is ook bevoegd voor het erkennen van de gespecialiseerde centra, voor de beoordeling van de chauffeurs en voor het bepalen en evalueren van de kwaliteitscriteria waaraan de examen centra moeten voldoen.

Bij overtredingen gaan de volgende situaties gepaard met een verplichting om zich aan te bieden voor een beoordeling van de fysieke en psychologische geschiktheid tot rijden:

- inbreuken voor rijden onder invloed: ofwel een gehalte van 1,6 g of meer per liter bloed ofwel de weigering om een alcoholtest af te leggen;
- rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen;
- drie keer het rijbewijs moeten inleveren binnen een periode van 5 jaar;
- risicogedrag dat geleid heeft tot een verkeersongeval of een zware inbreuk op de verkeersregels en dat doet vermoeden dat de handelingen van de chauffeur te wijten zijn aan een gebrek of persoonlijkheidsstoornis.

De evaluatie valt onder het administratief recht, behalve de overtredingen met lichamelijk letsel waarover de strafrechter zich moet uitspreken.

In de praktijk zit de beoordeling van de fysieke en psychologische toestand geïntegreerd in een medisch onderzoek naar de gezondheid van de chauffeur. Om de evaluatie te vervolledigen kunnen ook bijkomende specifieke medische proeven gevraagd worden.

De evaluatie gebeurt op basis van cognitieve tests, persoonlijkheidstests en gesprekken met een psycholoog. Tijdens het evaluatieproces worden specifieke vaardigheden geanalyseerd met het oog op de verkeersdeelname, waaronder observatie- en reactievermogen en bepaalde persoonlijkheidsaspecten.

De resultaten en de conclusies worden ondertekend door de arts die daartoe door de wet is aangesteld en in de vorm gegoten van een expertiseverslag over de geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig. Dat wordt opgestuurd naar de bevoegde autoriteiten, zijnde de overheid die instaat voor het rijbewijs. Het expertiseverslag moet de autoriteiten in staat stellen te beslissen of een individu al dan niet zijn rijbewijs mag terugkrijgen:

- Indien het resultaat positief is krijgt de chauffeur zijn rijbewijs terug, eventueel na een proefperiode van 6 maanden tot 5 jaar. Tijdens die periode moet de overtreder het bewijs leveren dat hij of zij de rehabilitatieprogramma's (opleiding of psychotherapie) heeft gevolgd en/of clean blijft. Die voorwaarden hebben tot doel om de geschiktheid tot rijden te stabiliseren en op langere termijn in stand te houden.

- Bij een negatief resultaat wordt de chauffeur op de hoogte gebracht van het feit dat hij zijn rijbewijs niet terugkrijgt. Er moet een procedure gestart worden (therapie, periode van onthouding, enz.) vóór de persoon in aanmerking kan komen om opnieuw een rijbewijs te verkrijgen.

De evaluatie mondt niet noodzakelijk uit in een rehabilitatieopleiding. Deze kan ook louter een aanbeveling zijn. Anderzijds gaan zware overtredingen waarbij alcohol in het spel was wel gepaard met een verplichting tot het volgen van een vervolmakingsprogramma autorijden en het afleggen van fysieke en psychologische proeven. Bovendien worden de evaluatie en de opleiding voor dit type van overtredingen gecombineerd met het intrekken van het rijbewijs voor een duur van minstens 4 maanden (Martin Winkelbauer, 2010).

### 6.2.4 Nederland

- Bij zware overtredingen of een vermoeden van ongeschiktheid tot rijden op basis van onaanpaste gedragingen in het verkeer, kan een chauffeur onderworpen worden aan een evaluatie. De administratieve beslissing daartoe komt van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De evaluatie omvat een medisch onderzoek door zelfstandige dokters-psychiaters die werken voor rekening van het CBR.<sup>35</sup>
- Het medisch onderzoek geldt ook voor chauffeurs die het voorwerp hadden uitgemaakt van een procedure van eigen verklaring van het CBR<sup>36</sup> en die zich dienen te onderwerpen aan regelmatige controles om een beeld te krijgen van het type problemen en de evolutie van de geschiktheid tot het besturen van een voertuig. Het onderzoek moet daarop een antwoord bieden. De geldigheidstermijn in geval van een positief resultaat is een, drie of vijf jaar.
- Als alcoholmisbruik vermoed wordt, krijgen chauffeurs die betrappt werden op rijden onder invloed door de psychiater een psychiatrisch onderzoek voorgeschreven. Dat bestaat uit een anamnese, een lichamelijk onderzoek en een bloedanalyse. Het CBR baseert zich op de conclusies van die evaluatie om zich uit te spreken over de geschiktheid tot sturen dan wel om het rijbewijs te blokkeren.
- Na het psychiatrisch onderzoek moet een diagnose kunnen gesteld worden omtrent het misbruik of de afhankelijkheid van alcohol.

Het medisch onderzoek moet een beslissing mogelijk maken over het behoud van het rijbewijs of het intrekken ervan tot de chauffeur slaagt voor een nieuw onderzoek.

De evaluaties staan niet in rechtstreeks verband met de rehabilitatiemaatregelen, maar toch kan het CBR de chauffeurs onder invloed verplichten, overeenkomstig het vastgestelde alcoholpromillage, om een driver improvement-opleiding te volgen. Justitie kan overigens parallel aan de maatregel van het CBR nog een strafprocedure starten.

## 6.3 Het gebruik van het alcoholslot in Europa

### 6.3.1 Nederland

Tussen december 2011 en maart 2014 kon een chauffeur onder invloed van alcohol bij gerechtelijke uitspraak verplicht worden om zijn voertuig uit te rusten met een alcoholslot en om zelf in psychologische begeleiding te gaan. Als het alcoholslot, dat verbonden is met het startcircuit van de auto, vóór het traject een promillage registreerde van 0,2‰ of meer startte de wagen niet<sup>37</sup>. Bovendien vroeg het systeem op willekeurige tijdstippen tijdens het traject aan de automobilist om in de alcoholmeter te blazen.

<sup>35</sup> Het CBR is de Nederlandse instantie die instaat voor het rijbewijs. De opdracht om chauffeurs die in de fout gaan aan een evaluatieprocedure te onderwerpen krijgt het bureau van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

<sup>36</sup> De 'PROCEDURE EIGEN VERKLARING' heeft betrekking op mensen voor wie een min of meer gefundeerd vermoeden van ongeschiktheid tot het besturen van een voertuig geldt. Dat is bijvoorbeeld het geval voor senioren van 75 jaar en meer, chauffeurs met epilepsie of met een andere aandoening of handicap die de geschiktheid tot rijden kan beïnvloeden.

<sup>37</sup> In Nederland bedraagt de maximaal toegelaten promillage 0,5 ‰ en 0,2 ‰ voor beginnende chauffeurs.

Sinds 2015 is in Nederland het alcoholslotprogramma opgeschort, na een arrest van de Hoge Raad van 4 maart 2015. Door dat arrest werden alle wettelijke bepalingen omtrent het alcoholslot nietig verklaard, omdat ze geacht werden haaks te staan op het principe van de proportionaliteit, met name vanwege het ontbreken van elke mogelijkheid om de gevolgen af te wegen voor de individuen die aan het programma werden onderworpen.

Tot 2014 werd het alcoholslot opgelegd aan overtreeders die reden met een promillage tussen 1,3 ‰, en 1,8 ‰, aan beginnende chauffeurs met een alcoholpromillage van 1‰, of meer en aan recidivisten die minstens 0,8 ‰ uitademden. Bij een promillage boven de 1,8 ‰, ging het CBR<sup>38</sup>, via medisch-psychologische tests, op zoek naar eventuele verslavings- en afhankelijkheidsproblemen. In die gevallen werden voorafgaand aan het alcoholslot en gelijktijdig ermee andere rehabilitatiemaatregelen overwogen.

Het programma voorzag niet alleen in de installatie van een alcoholslot, maar ook in toezicht, oriëntering en evaluatie van de chauffeur (SWOV, 2015). Het had een minimale duur van twee jaar en kostte € 1.120, te betalen door de overtreder om de kosten van de follow-up en de begeleiding te dekken. Bovendien stond de overtreder ook nog eens in voor de bijkomende kosten voor de huur en de installatie van het systeem, het uitlezen van de gegevens en aan het einde het verwijderen van het alcoholslot. De doelstelling van het programma was om de overtreder zover te krijgen om het gebruik van alcohol en rijden van elkaar te scheiden. Als die doelstelling aan het einde van de aanvankelijke 2 jaar niet behaald was werd het programma met 6 maanden verlengd, tot de chauffeur aantoonde drinken en rijden los te kunnen koppelen.

Het programma werd evenwel als onrechtvaardig en buitenproportioneel bestempeld omdat een administratieve maatregel geen rekening kan houden met de uiteenlopende effecten op personen, op basis van hun specifieke situatie en sociaaleconomische verschillen.

We weten niet of een nieuwe versie van het programma er hetzelfde zal uitzien noch wanneer ze in werking treedt.

### 6.3.2 Zweden

Zweden is een pionier als het over het alcoholslot gaat, aangezien het eerste systeem er al in maart 1999 geïnstalleerd werd. Aan het einde van datzelfde jaar hadden een honderdtal overtreeders deelgenomen aan een pilootprogramma dat 5 jaar duurde.

Alvorens in het ETAD-programma te stappen, moest een chauffeur die schuldig was bevonden aan rijden onder invloed van alcohol (en daarom zijn rijbewijs ingetrokken zag) zich aanmelden voor een medisch onderzoek. Daarbij werd op zoek gegaan naar verslavingsproblemen. Als de biochemische markers normaal waren, kon de chauffeur in het alcoholslotprogramma stappen. De kosten zijn voor de overtreder. Het programma duurt twee jaar en de overtreder moet om de 3 maanden een medisch onderzoek ondergaan. Als het resultaat daarvan niet overtuigend is of het systeem registreert teveel pogingen om te vertrekken met een te hoge alcoholconsumptie wordt de chauffeur uit het programma gezet en het rijbewijs opnieuw ingetrokken.

### 6.3.3 Frankrijk

Het alcoholslot werd in 2010 ingevoerd als alternatief voor vervolging of bij wijze van bijkomende straf.

De verkeersregels stellen de Correctionele rechtbank in staat een chauffeur die heeft gereden met meer dan 0,4 milligram alcohol per liter uitgeademde lucht te veroordelen tot een rijverbod met voertuigen zonder alcoholslot en dat voor de duur van vijf jaar of meer. Als zo'n verbod gelijktijdig wordt uitgesproken met een intrekking van het rijbewijs gaat het in na afloop van die laatste sanctie. De kosten voor de installatie worden gedragen door de veroordeelde.

De overtreder moet ook een sensibiliseringsstage verkeersveiligheid volgen.

---

<sup>38</sup> CBR: Nederlands organisme dat bevoegd is voor het rijbewijs en ook gemachtigd om alle beslissingen te nemen rond rehabilitatieprogramma's.

## 6.4 Aanbevelingen uit de Europese studies

De conclusies van de bovenvermelde studies lopen in grote mate gelijk en geven een algemene richting voor het formuleren van aanbevelingen aan de lidstaten van de EU. Die aanbevelingen gaan zowel over het kader, de vorm, de methodieken als de inhoud van de rehabilitatieprogramma's voor chauffeurs die zich schuldig hebben gemaakt aan rijden onder invloed van alcohol en/of verdovende middelen.

Tabel 3. Vergelijkende tabel van de aanbevelingen uit Europese studies (ANDREA, SUPREME, DRUID) wat de Driver Improvement-programma's betreft

Aanbevelingen	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
<b>Wettelijk kader en doelpubliek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Transparant en objectief systeem voor de selectie van de deelnemers.</li> <li>✓ Aanzienlijk toezicht door de politie zet de verplichting om aan het programma deel te nemen kracht bij.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Snelle maatregel na ernstige overtreding.</li> <li>✓ Herhaalde maatregel voor recidivisten om te voorkomen dat hun gedrag een gebruikelijke rijstijl wordt.</li> <li>✓ Gestandaardiseerde prijzen voor de rehabilitatieprogramma's, te betalen door de deelnemers en mogelijkheid tot financiële ondersteuning voor wie het nodig heeft.</li> <li>✓ Praktische uitvoering is een bevoegdheid van de overheden, maar opgenomen door zelfstandige organismen.</li> <li>✓ Maatregel is voorwaarde voor het terugkrijgen van het rijbewijs. Vervangt niet de vervallenverklaring van het recht tot sturen, maar vult ze aan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Uniformiseren van de rehabilitatiemaatregelen op Europees niveau. De maatregelen moeten kaderen in wetgeving en gebaseerd zijn op duidelijke criteria.</li> <li>✓ Rehabilitatie van niet-verslaafden maakt integraal deel uit van een globaal Europees systeem van maatregelen tegen rijden onder invloed (alcohol, drugs).</li> <li>✓ Rehabilitatie verplicht voor jonge chauffeurs en voor recidivisten.</li> <li>✓ In geval van twijfel over een eventuele verslaving of een hoog risico op recidive, moet de geschiktheid tot het besturen van een motorvoertuig beoordeeld worden voor de persoon in een rehabilitatieprogramma kan stappen.</li> <li>✓ Zowel maatregelen voor rijden onder invloed van alcohol als rijden onder invloed van drugs.</li> <li>✓ Combinatie van het alcoholslotprogramma met een rehabilitatieprogramma en follow-up van de kwaliteit.</li> <li>✓ Deelname aan een opleiding gekoppeld aan een maatregel rond het rijbewijs leidt tot betere resultaten.</li> </ul>
<b>Organisatie &amp; methodiek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Groep van maximaal 10 deelnemers.</li> <li>✓ Scheiding tussen overtreders voor alcohol achter het stuur van andere overtreders en tussen jonge en ervaren chauffeurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Groep van maximaal 10 deelnemers. Er moeten aangepaste maatregelen zijn voor chauffeurs onder invloed van alcohol of van drugs. Een evaluatie/diagnose is noodzakelijk om het aangepaste en efficiëntste niveau van ingreep te bepalen.</li> <li>✓ Etnische en culturele achtergrond van de deelnemers is een criterium bij de samenstelling van de groepen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 6 tot 12 deelnemers per groep</li> <li>✓ Scheiding van verslaafden en niet-verslaafden in afzonderlijke programma's.</li> </ul>

Aanbevelingen	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
<b>Inhoud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ De ingezette methoden bevorderen zelfreflectie en bestaan niet gewoon uit zomaar wat presentaties.</li> <li>✓ Gepersonaliseerde interventies genieten de voorkeur boven een vast cursusprogramma.</li> <li>✓ Programma aangepast aan de specifieke tekortkomingen binnen de groep in kwestie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Programma's bestemd voor personen die dronken reden bevatten zowel educatieve als therapeutische elementen.</li> <li>✓ De nadruk ligt op kritische zelfreflectie bij de deelnemers.</li> <li>✓ Oriënteren van de overtreders naar een aan hun behoefte aangepaste aanpak (noodzaak van een standaard diagnostiek).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Verkies een mix van therapeutische en educatieve aanpak.</li> <li>✓ Indien nodig opleidingsmodulen verkeersveiligheid toevoegen aan de behandeling voor afhankelijkheidsproblemen bij chauffeurs met een verslaving. Er is uitwisseling van informatie nodig tussen het domein van de toxicomanie en dat van de rehabilitatie</li> </ul>
<b>Vorm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ De sessies van de cursus spreiden over verschillende weken, opdat het interval een positieve rol zou spelen op de attitude- en gedragsverandering.</li> <li>✓ 3 tot 10 sessies die zich uitstrekken over een periode van 3 tot 10 weken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ De sessies spreiden over een langere periode.</li> <li>✓ Invoeren, zeer vroeg in het programma, van korte interventies, buiten het wettelijke kader, voor personen met een alcoholprobleem achter het stuur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Verschillende sessies verspreid over verschillende weken.</li> </ul>
<b>Instructeurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Voldoende opgeleid personeel dat in staat is om een professionele werkrelatie aan te gaan met terughoudende en moeilijke deelnemers die hun verantwoordelijkheden ontkennen. De instructeur moet weerstand kunnen overwinnen en managen, luisterbereidheid aan de dag leggen en aandacht besteden aan alle deelnemers.</li> <li>✓ Voortdurende bijscholing van de instructeur, ongeacht de oorspronkelijke opleiding.</li> <li>✓ Opleidingsmodule gegeven door dezelfde instructeur, wiens empathische houding een van de fundamenteen vormt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Wat de pedagogische en sociale vaardigheden betreft moeten de instructeurs en het andere personeel dat zich met de rehabilitatieprogramma's bezighoudt van hoog niveau zijn.</li> </ul>	



Aanbevelingen	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
<b>Controle en kwaliteit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ De staat is verantwoordelijk voor de kwaliteitsgarantie van de programma's.</li> <li>✓ Een officieel organisme is belast met het toezicht op de inhoud van het programma en het naleven van de vereisten: handboek, basisopleiding en bijscholing van de instructeurs, evaluaties, enz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Systematische evaluatie van de revalidatieprogramma's. De kostprijs van de evaluatie moet opgenomen zijn in de budgettaire enveloppe voor het programma.</li> <li>✓ De verhouding kosten-efficiëntie dient als evaluatiecriterium.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Op nationaal niveau bestaat een organisme dat zich met het kwaliteitsbeheer bezighoudt. Voor de uitvoering van de operationele taken bij de revalidatie van chauffeurs kan een onafhankelijk expertisecentrum instaan.</li> <li>✓ Er worden regelmatige evaluaties gehouden.</li> </ul>

