

Notitie

April 2024

RIJGEDRAG GEVOLGD

Notitie op basis van deskresearch,
een survey en een groepsinterview

Leanne Sixma
Henk Ferwerda
Juno van Esseveldt

Bureau **Beke**

Inhoud

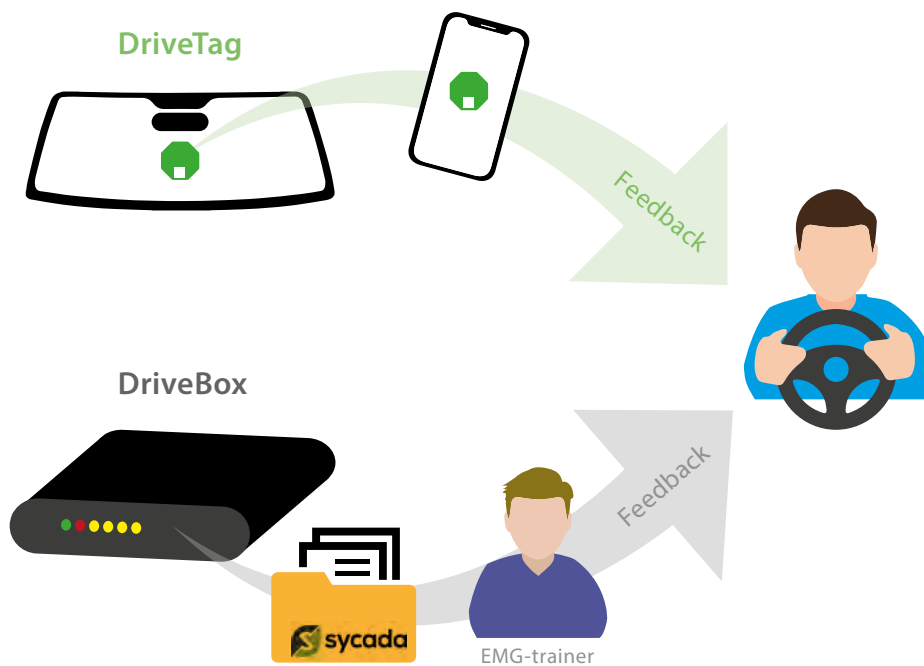
1	Introductie	3
2	Vraagstelling en methode	4
3	Achtergrond CBR proef	5
3.1	Ontstaan	5
3.2	Inhoud	5
4	Wat is de EMG?	6
4.1	Inhoud EMG-cursus	6
4.2	Deelnemersprofielen cursisten EMG 2010	6
4.3	Deelnemersprofielen cursisten EMG 2023	7
5	De monitor- en feedbacksystemen die voor deze proef worden ingezet	11
5.1	DriveTag	11
5.2	Drivebox	11
6	Vergelijkbare monitor systemen	12
6.1	Enkelband	12
6.2	Alcoholmeter en alcoholslot	13
6.3	Rijstijlpolissen	15
6.4	Gebruik van andere (monitoring)technologie in de justitiële context	16
6.5	Gebruik van technologie binnen de gezondheidszorg	16
7	Toepassing op de DriveTag en de DriveBox	17
8	Overige bevindingen	19
9	Conclusie	20
	Bijlage 1. Vragenlijst EMG-trainers	21

1

Introductie

Het CBR is samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nieuwe mogelijkheden aan het onderzoeken om risicovol rijgedrag aan te pakken. In deze notitie geeft Bureau Beke een achtergrondschets van de praktijkproef met twee monitor- en feedbacksystemen. Deze twee systemen, de DriveTag en de DriveBox worden verder toegelicht, de doelgroep wordt in kaart gebracht en er wordt gekeken wat er in eerdere literatuur bekend is over vergelijkbare monitoringssystemen en de invloed hiervan op het gedrag.

Figuur 1 – Feedback via de twee monitorsystemen



2

Vraagstelling en methode

Onderzoeksvraag

Binnen de notitie staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

Wat is er bekend over het gebruik van monitor- en feedbacksystemen (elektronisch toezicht) en de invloed daarvan op gedrag?

Om deze vraag te beantwoorden hebben we een aantal onderzoeksactiviteiten uitgevoerd die we hierna toelichten.

Literatuuronderzoek

Er is een deskresearch (open bronnen en literatuur) uitgevoerd om een inventarisatie te maken van bestaande kennis over de invloed van monitor- en feedbacksystemen op gedrag van mensen. Er is overigens nog geen onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van een DriveTag of DriveBox in Nederland in het kader van een sanctie of training. Wel gebruiken diverse verzekeringsmaatschappijen eenzelfde soort DriveTag of DriveBox om korting aan te bieden op verzekeringen, de rijstijlpolis. Hiermee kan enige vergelijking gemaakt worden. Door de reclasseringsorganisaties (Reclassering Nederland, Stichting Verslavingsreclassering GGZ en Leger des Heils reclassering) wordt daarnaast gebruik gemaakt van Elektronische Monitoring (enkelband) om gedrag van cliënten te monitoren. Er is wel onderzoek gedaan naar de invloed van het dragen van een enkelband op het gedrag van cliënten. Dit eerdere onderzoek wordt in deze notitie meegenomen om te vergelijken met de werking van de DriveTag en DriveBox.

Vragenlijst

Om zicht te krijgen op actuele profielen van de deelnemers die een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG)-cursus volgen is er een korte vragenlijst gestuurd naar alle EMG-trainers (dit zijn er 24 momenteel). In bijlage 1 is de vragenlijst opgenomen.

Interview

Er is een groepsgesprek gehouden met meerdere Elektronisch Monitoring (EM)-specialisten¹. Antwoorden en inzichten die hieruit voortkomen zijn verwerkt in deze notitie.

1. Deelnemer 1: reclasseringswerker toezicht en landelijk coördinator EM vanuit Leger des Heils reclassering. Deelnemer 2: Reclasseringswerker toezicht en portefeuillehouder EM vanuit Leger des Heils reclassering. Deelnemer 3: Reclasseringswerker advies en portefeuillehouder EM vanuit Leger des Heils reclassering

3

Achtergrond CBR proef

3.1 Ontstaan

Het CBR is uitvoerder van de bestuursrechtelijke aanpak van risicovol rijgedrag. Deze aanpak heeft als doel het voorkomen van recidive van risicovol rijgedrag en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Wanneer een bestuurder risicovol rijgedrag vertoont – rijden onder invloed van alcohol of drugs, te hard rijden of andere verkeersovertredingen begaat zoals te weinig afstand houden of door rood rijden – wordt dit gedrag bestraft, maar wordt ook nagegaan of het mogelijk is om via een educatieve maatregel of onderzoek dit risicovolle rijgedrag op een positieve manier te beïnvloeden. In die zoektocht naar nieuwe mogelijkheden om dit risicovolle rijgedrag aan te pakken wordt een praktijkproef gestart met bestuurders die een EMG opgelegd hebben gekregen.

3.2 Inhoud

Het rijgedrag van deze bestuurders wordt gedurende langere tijd gemonitord en getoetst door middel van technologie in de auto. Dit kan met een DriveTag: aan de binnenzijde van de voorruit wordt een voertuig gebonden beacon (DriveTag) geplaatst die via bluetooth communiceert met de app op de mobiele telefoon. Monitoring kan ook met een DriveBox: een volledig geïnstalleerde en ingebouwde DriveBox in de auto. De DriveTag deelnemers aan de CBR proef zijn allen ook deelnemer aan de EMG.

4

Wat is de EMG?

4.1 Inhoud EMG-cursus

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een driedaagse cursus die wordt opgelegd aan bestuurders die de verkeersregels (herhaaldelijk binnen één rit) in ernstige mate overtreden. Wanneer een bestuurder zich schuldig maakt aan risicovol verkeersgedrag (bijvoorbeeld snijden, veel te hard rijden of bumper kleven) of eenmalig meer dan 60 km per uur te hard hebben gereden, volgt de verplichting om op eigen kosten een meerdaagse cursus te volgen. De achterliggende gedachte is dat het deze mensen vooral ontbreekt aan risicoperceptie. Daarnaast ontbreekt het hen aan voldoende rijvaardigheid (anders dan een motorrijtuig besturen) die met een educatieve aanpak bijgesteld kan worden. Het uiteindelijke doel van de cursus is het tot stand brengen van een gedragsverandering bij de cursisten, waardoor zij in de toekomst geen risicovol verkeersgedrag vertonen.

4.2 Deelnemersprofielen cursisten EMG 2010

Uit een evaluatie uit 2010² blijkt dat een overgrote meerderheid van de deelnemers aan de EMG-cursus man is (98%). De gemiddelde leeftijd is 29 jaar. 45 procent is jonger dan 25 jaar. Onder de EMG-deelnemers bevinden zich wat minder hoogopgeleiden en de arbeidsparticipatie is hoog. De deelnemers zijn mobiel, een groot deel maakt dagelijks gebruik van de auto. De betrokkenheid bij ongevallen is hoog. Gemiddeld heeft zich 0,8 ongeval voorgedaan waarbij zij betrokken zijn in de laatste drie jaar. Uit de evaluatie komen vier profielen naar voren:

1. De doorsnee deelnemer

Kenmerkend voor deze subgroep is een relatief laag jaarkilometrage (t/m 18.000) en weinig bekeuringen. De groep is evenwichtig verdeeld over de leeftijden. In meerdere opzichten is dit een doorsnee groep: wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin deelnemers aangeven vergevingsgezind, beheerst en kalm te reageren in het verkeer.

2. Jong en ervaren

Deze subgroep kenmerkt zich door een jonge leeftijd (18-30) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25.000 of meer). De groep heeft een gemiddeld aantal bekeuringen. Evenals de doorsnee groep doet de jong en ervaren groep het gemiddeld wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin men vergevingsgezind, beheerst en kalm reageert.

2. Nägele, R., Reurich, J., Vissers, J. (2010). Evaluatie Educatieve Maatregel gedrag. Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart.

3. Ouder en ervaren

Kenmerkend voor deze groep is een wat oudere leeftijd (31 en ouder) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25.000 of meer). Deze groep rapporteert relatief weinig foutief of offensief rijgedrag en geeft aan zich relatief vaak vergevingsgezind, beheerst en kalm op te stellen in het verkeer.

4. Jong en risicovol

Deze subgroep valt op door de jonge leeftijd en een hoog jaarkilometrage, maar dit keer gecombineerd met een hoge ongevalsbetrokkenheid en een flink aantal bekeuringen. De groep is zich het minst bewust van het probleem van overtredend rijgedrag – met name te hard rijden – en het minst gemotiveerd zich aan de regels te houden. Ook rapporteert deze groep het vaakst foutief en offensief rijgedrag en stelt het zich het minst vergevingsgezind, beheerst en kalm op in het verkeer.

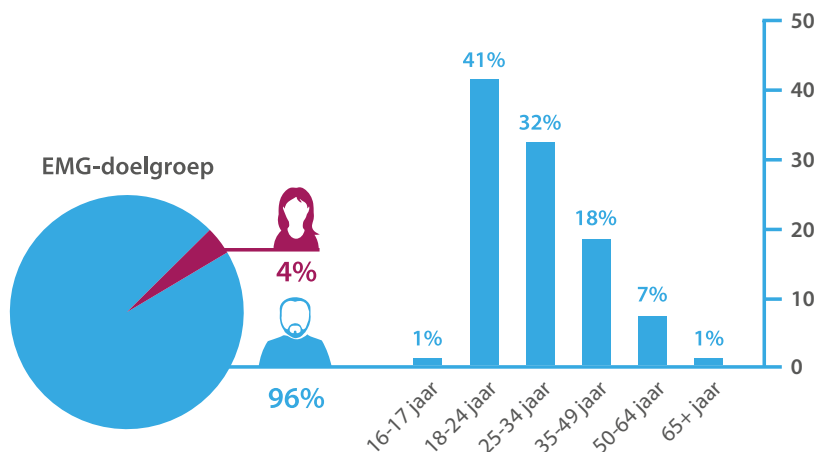
4.3 Deelnemersprofielen cursisten EMG 2023

Uit WODC-onderzoek (2019)³ blijkt dat ongeveer de helft van de groep een EMG opgelegd krijgt voor snelheidsovertredingen. Slechts 9% heeft de EMG opgelegd gekregen zonder dat er sprake is van een snelheidsdelict. EMG-deelnemers kennen een historie van EMG-waardige delicten: gemiddeld heeft men in vijf voorafgaande jaren 3,7 EMG-waardige delicten gepleegd.

Leeftijd en geslacht

Uit actuele data die is aangeleverd door het CBR (geen openbare data) dat 96% van de EMG-doelgroep man is. Gelet op de leeftijdsverdeling valt het grootste deel in de groep van 18-24 jaar (41%), daarop volgend is de groep 25-34-jarigen (32%), 35-49 jaar (18%), 50-64 jaar (7%) en 65+ (1%). Ook de groep 16-17 jarigen zorgt voor 1%.⁴

Figuur 2 – EMG-doelgroep, geslacht en leeftijdsverdeling mannelijke doelgroep



3. Blom, M., Blokdijk, D., Weijters, G. (2019). Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Cahier 2019-20. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.

4. CBR. (2023). Leeftijdsgroep en geslacht.

De achtergrondinformatie van de deelnemersprofielen uit 2010 is gedateerd. Om meer zicht te krijgen op de huidige EMG-deelnemers en deze te vergelijken met de deelnemersprofielen uit 2010, hebben wij de vier gedateerde profielen voorgelegd aan alle huidige EMG-trainers.

In totaal hebben 21 van de 24 trainers de vragenlijst (gedeeltelijk) ingevuld, hiervan hebben achttien respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Acht respondenten geven aan dat zij zich volledig herkennen in de profielen uit 2010, 11 respondenten herkennen zich gedeeltelijk in de deelnemersprofielen en twee respondenten herkennen de profielen niet.

Van de respondenten die zich volledig in de deelnemersprofielen (uit 2010) herkennen is de gemiddelde verdeling tussen de deelnemersgroepen in procenten als volgt:

Tabel 1 – Gemiddelde verdeling tussen deelnemersgroepen (in %)

Doorsnee	Jong en ervaren	Ouder en ervaren	Jong en risicovol
25,9%	27,6%	17,7%	28,9%

Hieruit komt naar voren dat met name de jonge doelgroepen (zowel ervaren als risicovol) nog steeds veel voorkomen in de EMG-cursus.

De dertien respondenten die de deelnemersprofielen (uit 2010) deels bevestigen, ontkennen het bestaan van de vier doelgroepen niet, maar geven aan dat zij nog meer c.q. verbijzonderingen van de doelgroepen zien. Er zit volgens hen meer variëteit in de deelnemers dan er eerder geschetst werd. Ook zijn de leeftijdsgrenzen aan het veranderen binnen groepen. Zo wordt er aangegeven dat de leeftijdsgrens van de doelgroep jong en risicovol omhoog zou moeten (richting 25-35 jaar oud).

Soorten doelgroepen

Onderstaande doelgroepen komen respondenten tegen in de EMG cursussen.⁵

De criminele doelgroep	Een groep die meermaals in aanraking komt met de politie. De politie heeft hen al op het netvlies. Hier vallen ook deelnemers in die weerstand hebben tegen de snelheidsregels in relatie tot wat zij als een veilige snelheid ervaren.
De vermogende doelgroep	Voornamelijk mannen van 35-60 jaar oud die in een dure auto rijden en vaak meerdere voertuigen hebben. Er is sprake van weinig zelfreflectie en binding met de samenleving.
Gepassioneerde auto en motorrijders	Merendeels mannen waarvan auto of motor de passie is. Zij beschikken over geld en hebben tijd noch moeite bespaard om te kunnen genieten van hun voertuig. Ze zoeken graag grenzen op of overschrijden deze.
Overmoedige doelgroep	Doelgroep overschat de eigen vaardigheden en onderschat risico's.
Calculerende doelgroep	Doelgroep die tijdsdruk voelt, stress ervaart en haast heeft. De kans op een sanctie en de ernst worden tegen elkaar afgewogen.

5. Kenmerken door meerdere respondenten benoemd, of die erg op elkaar lijken zijn in de tabel samengenomen.

Gefrustreerde, snel getriggerde doelgroep	Doelgroep die snel gefrustreerd is, gebrekkig inlevingsvermogen heeft en problemen hebben op het gebied van gedragsregulatie. Zij ergeren zich aan medeweggebruikers die in de weg rijden. Maken overtredingen vanuit emotie.
Combinatie gecalculeerde /gefrustreerde doelgroep	Voornamelijk mannen van middelbare leeftijd (40-55 jaar) die een combinatie zijn van de gecalculeerde en gefrustreerde doelgroep.
Ongeduldige/gefrustreerde vrouwen doelgroep	Deze doelgroep lijkt op de gefrustreerde, snel getriggerde doelgroep, het verschil is dat deze groep uit vrouwen bestaat en in opkomst is. Het zijn vrouwen die vaak snel boos, ongeduldig en gefrustreerd raken.
Gelegenheidsdoelgroep	Rijden in een snelle en veilige auto, overschrijden de maximale snelheid buiten de bebouwde kom als zich een gelegenheid voordoet.
Beroepschauffeurs	Bestuurders die door hun werk veel op de weg zitten en de regels niet zo nauw nemen. Dit is de veelal ervaren bestuurder die gewend is veel te rijden en zich hierdoor ergert aan medebestuurders. Deze bestuurders zijn redelijk realistisch omdat zij het belang van het rijbewijs scherp hebben.
Vergissingsdoelgroep	De doelgroep die rare manoeuvres uithaalt doordat borden niet goed worden gelezen, ze de situatie niet kennen, een vergissing maken, met onvoldoende aandacht rijden of het navigatiesysteem te laat begrijpen. Dit is de doorsnee automobilist die amper fouten maakt. De vergissingsdoelgroep.
De opgejaagde doelgroep	Deelnemers die zich opgejaagd voelen, met name door undercover politie. Ze worden langdurig achtervolgd zelfs met bumperkleven erbij en raken dan in paniek en/of angstig. Ze denken te worden belaagd door dieven, overvallers of andere nare dingen en slaan op de vlucht.

Met name de gefrustreerde, snel getriggerde doelgroep (zowel mannen als vrouwen) worden genoemd door trainers. Verder valt op dat een veelvoorkomende reden om in de EMG terecht te komen (moeite met) gedragsregulatie is. Dit kan zich op diverse manieren uiten en bij diverse doelgroepen: denk aan een kort lontje of arrogantie. Het zorgt ervoor dat het samenspel met andere weggebruikers verstoord wordt.

Wat respondenten verder benoemen is dat het percentage deelnemers met een niet Nederlandse etnische achtergrond oververtegenwoordigd lijkt te zijn. En dat er deelnemers aan de cursus zijn met een gegronde reden om door te rijden (denk aan artsen of mensen die op tijd willen zijn bij een bevalling). Dit zijn niet de deelnemers waarvoor de EMG bestemd is.⁶ Ook deelnemers die psychische problematiek ervaren en drugs verslavingsproblematiek hebben, worden in de cursussen gezien.

6. Het CBR geeft aan dat de EMG wordt opgelegd aan iedereen die zich risicovol gedraagt in het verkeer zonder onderscheid te maken naar motivatie of achtergrond. Daarom zit het ook in het bestuursrecht.

Veranderingen door de jaren heen

Uit de vragenlijst komt naar voren dat respondenten gemiddeld bijna zeven jaar in dienst zijn als trainer EMG. De helft van de respondenten geeft aan door de jaren heen verandering te zien in de doelgroep. Zes respondenten zien dit niet en drie respondenten geven aan dat ze het niet kunnen beoordelen. Een mogelijke verklaring voor verandering kan zijn dat er sinds dit jaar (1 april 2023) ook een Lichte Educatieve Maatregel Gedrag (LEMG) bestaat.⁷ Deze cursus is bedoeld voor de veelal jonge bestuurders die voor de eerste keer een forse snelheidsovertreding begaan (tot 60 kilometer per uur te hard rijden). Bij nog hogere snelheden of ander gevaarlijk rijgedrag wordt de reguliere EMG opgelegd.

Naast het feit dat een deel van de jonge doelgroep nu richting de LEMG gaat benoemen de respondenten de volgende veranderingen: 1) de rol van de politie, waar tegenwoordig door undercoveragenten vaker snelheidscontroles worden uitgevoerd. 2) Het gebruik van de verleidingen zoals sociale media, lachgas, drugs en alcohol in combinatie met gejaagdheid. Dit vertaalt zich dit naar meer mentale onrust en dus onrustiger (gevaarlijker) rijgedrag. Ook vanwege de steeds beter en veiliger wordende auto's die dit 'toestaan'. En 3) minder commitment om zich aan de regels te houden, lak aan de regels, roekeloos rijden.

Technologie

Respondenten antwoorden divers op de vraag of monitoren en toetsen van rijgedrag door middel van technologie (zoals bijvoorbeeld bij de DriveTag) kan bijdragen aan de gedragsverandering van bestuurders. Voorstanders geven aan dat het een interessante innovatie kan zijn, deelnemers een spiegel voorhouden. Wel met de kanttekening dat het voor de doelgroep duidelijk moet zijn wat er tegenover staat, waar ze niet lastig mee gevallen kunnen worden en waar ze direct belang bij hebben. In simpele taal uitgelegd. Directe feedback en eigen inzicht is een goede toevoeging om kritisch te kijken naar eigen rijgedrag. Het heeft te maken met de consequenties voor de bestuurder. Motivatie en overtuiging speelt daar ook een rol in.

Tegenstanders geven aan dat de groep die niet mee wil werken waarschijnlijk groot is. Er is wantrouwen tegen organisaties zoals justitie en het CBR. Tevens is niet elk rijgedrag goed te meten, denk aan risico's nemen (rechts inhalen, bumperkleven, afsnijden et cetera).

7. CBR. (2023). Korte cursus over gedrag en verkeer. Geraadpleegd op 1- november 2023 van <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/ik-ben-aangehouden-door-de-politie-wat-nu/onveilig-gedrag-in-het-verkeer/korte-cursus-over-gedrag-en-verkeer-lemg>

5

De monitor- en feedbacksystemen die voor deze proef worden ingezet

In deze pilot worden de DriveTag en DriveBox ingezet. Beide systemen maken (op een verschillende manier) gebruik van een monitor- en feedbacksysteem om risicovol rijgedrag te meten.

5.1 DriveTag

De DriveTag is een systeem waarbij aan de binnenzijde van de auto op de voorruit een voertuig gebonden beacon wordt geplaatst die via bluetooth communiceert met een app op de mobiele telefoon. Met dit apparaat wordt de rijstijl gemeten en krijgt de gebruiker direct feedback op zijn/haar rijstijl via een app op de telefoon. De DriveTag meet de rijsnelheid, hard optrekken, remmen of bochten nemen, en gebruik van de smartphone (typen, swipen, zoomen). Het systeem is niet geheel fraudebestendig omdat er niet kan worden vastgesteld wie er in de auto reed en de app kan worden uitgezet zodat de rit niet wordt gevolgd.

5.2 DriveBox

Dit is een full install DriveBox met ingebouwde apparatuur in het voertuig. Tijdens de rijperiode registreert DriveBox de snelheid waarmee de bestuurder rijdt en vergelijkt dit met de geldende snelheidslimiet en de gemiddelde snelheid van het omringende verkeer. Het CBR ontvangt samenvattende rapportages over de snelheid waarmee de bestuurder op verschillende soorten wegen rijdt en over eventuele excessieve snelheidsovertredingen. De gegevens worden gebruikt om feedback te geven over het rijgedrag. De DriveBox kan de bestuurder identificeren, de auto wordt pas vrijgegeven als er een geldig rijbewijs wordt gescand met een sticker (smart label). Eventueel kan er een startonderbreker ingezet worden. Dit systeem is meer fraudebestendig.

Figuur 3 – Weergave op telefoon van de DriveTag app



6

Vergelijkbare monitor systemen

Aangezien dit een pilot betreft en er geen onderzoek is geweest naar het gebruik van een DriveTag of DriveBox in Nederland in het kader van een sanctie of training is er deskresearch en een groepsinterview verricht naar vergelijkbare systemen (technologieën) die gedrag kunnen monitoren.

De volgende systemen worden hieronder verder besproken: de enkelband, Alcoholmeter en alcoholslot en rijstijpolissen.

6.1 Enkelband

Elektronische Monitoring (EM) is de verzamelnaam voor elektronische instrumenten die het reclasseringstoezicht ondersteunen. 'EM' maakt altijd onderdeel uit van een reclasseringstoezicht en is een combinatie van controle en begeleiding. Bij Elektronische Monitoring draagt iemand dag en nacht een enkelband. Zo kunnen risico's worden beperkt, ontstaat er structuur en worden eventuele slachtoffers beschermd.⁸

Met een GPS- enkelband wordt gecontroleerd waar iemand zich exact bevindt. Deze enkelband wordt met name gebruikt om een locatieverbod te controleren.

Met een radiosignaal (een RFID) enkelband wordt het locatiegebod gecontroleerd. Iemand moet dan volgens een rooster op een bepaalde locatie zijn op een bepaalde tijd. De meldkamer krijgt een signaal als iemand buiten een afgesproken gebied komt, of juist een verboden locatie betreedt.

Uit eerdere literatuur komen er twee verschillende componenten van reclasseringstoezicht naar voren. Enerzijds begeleiding en zorg en anderzijds monitoring en controle, omdat cliënten zich moeten houden aan de opgelegde voorwaarden.⁹ De enkelband is een middel dat hierbij kan ondersteunen. Deze controle kan in de eerste fase na vrijlating (bij voorwaardelijke invrijheidsstelling) als helpend worden ervaren omdat deze ervoor kan zorgen dat verleidingen worden weerstaan. Zodra er langere tijd verstreken is ervaren cliënten echter meer belemmeringen bij het opbouwen van een (nieuwe) manier van leven.¹⁰ Dit verschil in beleving van de enkelband door de tijd heen komt ook in het groeps gesprek met reclasseringswerkers naar voren.

8. Reclassering Nederland. (onbekend). Ik heb/krijg een enkelband. Geraadpleegd op 24 oktober van <https://www.reclassering.nl/ik-moet-naar-de-reclassering/ik-sta-onder-toezicht/ik-hebkrijg-een-enkelband>

9. De Kogel, K. (2019). Technologische hulpmiddelen bij toezicht op delinquenten in de samenleving. *Justitiële verkenningen*, 3, 78-95.

10. Doekhie J., Ginneken E. van, Dirkzwager A.J.E. & Nieuwbeerta P. (2019), Controle of begeleiding? Ervaren met reclasseringstoezicht tijdens de voorwaardelijke invrijheidsstelling, *Justitiële Verkenningen* 45(3): 24-42.

Afschrikking is een werkzaam onderdeel van de enkelband doordat de cliënt weet dat het gezien en doorgegeven wordt als hij zich niet aan de voorwaarden houdt. Met het idee dat cliënten zich hierdoor meer bewust zijn van hun gedrag en niet opnieuw de fout in gaan. Daarnaast is de enkelband moeilijk te verwijderen en dit maakt recidiveren moeilijker. Vroege detectie leidt tot vroeg ingrijpen waardoor ernstiger afglijden voorkomen kan worden.¹¹

Uit het gesprek met de reclasseringswerkers komt naar voren dat met name de vrijheidsbeperking door cliënten wordt ervaren. Dit speelt meer dan het privacy vraagstuk. Het ligt aan het delict of het goed werkt. Soms kan de enkelband ook pedagogisch ingezet worden: als er een ritme moet worden opgestart.

Wat betreft de zichtbaarheid van een enkelband komt uit literatuur en het groepsgesprek naar voren dat de enkelband enerzijds een constante herinnering kan zijn aan de “rol” van crimineel, die sommigen juist van zich af willen schudden. Anderzijds kan het als statussymbool gezien worden, omdat het zo’n zichtbaar element is.

Sabotage

Uit het groepsgesprek met reclasseringswerkers komt naar voren dat het merendeel van de toezichtcliënten die een enkelband dragen zich aan de regels houden, met name om te zorgen dat ze snel weer van de enkelband afkomen.

Doelbewuste sabotage komt weinig voor. Wel zoeken cliënten de grenzen op of vergeten zij op tijd op te laden waardoor er een waarschuwing naar het monitoringssysteem wordt gegeven. Sabotage kan inhouden dat iemand bewust de enkelband doorknipt, maar ook dat iemand de enkelband helemaal laat leeglopen en dan uit beeld verdwijnt. In 2021 is er een nieuwe enkelband ingevoerd, welke steviger en betrouwbaarder is en die door een dual-simkaart verbinding kan maken met meerdere telecomnetwerken. In 2019 droegen 3.750 mensen een enkelband, 115 keer werd de band gesaboteerd. In 2022 waren dit er 102 van de in totaal 2.958 enkelbanden.¹² De nieuwe enkelband zorgt vooralsnog niet voor minder sabotage.

6.2 Alcoholmeter en alcoholslot

Naast de enkelband bestaat er een Alcoholmeter. Een alcoholmeter is een enkelband die elk half uur via het zweet op het huidoppervlak meet of iemand alcohol heeft gedronken. Jaarlijks dragen zo’n 100 verslavingsreclasseringscliënten een Alcoholmeter. Volgens een evaluatie uit 2018¹³ blijkt dat dragers in het algemeen positief zijn over de invloed van de Alcoholmeter. Het dragen van de Alcoholmeter heeft een positieve invloed gehad op hun alcoholgebruik en bewustwording daarvan. Het zou een ‘stok achter de deur’ zijn. Tweederde van de dragers geeft aan dat ze drie maanden na het verwijderen van de Alcoholmeter nog niet hebben gedronken. De positieve invloed van de Alcoholmeter werkt dus door nadat deze is verwijderd.

11. De Kogel, K. (2019). Technologische hulpmiddelen bij toezicht op delinquenten in de samenleving. *Justitiële verkenningen*, 3, 78-95.

12. Dienst Justitiële Inrichtingen (2023). *Elektronische Monitoring*. Geraadpleegd op 27 november 2023 van <https://www.dji.nl/justitiabelen/onderwerpen/elektronische-monitoring>

13. Kruize, A. en van der Molen, J. (2019). *Evaluatie pilot Alcoholmeter 2018*. Breuer & IntraVal Onderzoek en Advies, p. 24.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft advies uitgebracht over het wetsvoorstel van de zogenoemde Alcoholmeter. Het advies is op 2 oktober 2023 gepubliceerd op de website van de Raad van State. Het advies luidt; nuanceer de verwachtingen van de effectiviteit van de Alcoholmeter of onderbouw de verwachtingen in een toelichting bij het wetsvoorstel. Daarnaast moet er beter uitgelegd worden waarom het gebruik van de Alcoholmeter gerechtvaardigd is.¹⁴

Op 1 december 2011 werd in Nederland het alcoholslotprogramma (ASP) ingevoerd. Tijdens het twee jaar durende programma kregen deelnemers een alcoholslot in hun auto ingebouwd. Voor het starten van de auto diende de deelnemer een blaastest uit te voeren. Als de deelnemer volgens de blaastest te veel had gedronken, startte de auto niet. Daarnaast volgden de deelnemers verplicht een motivatieprogramma van drie dagdelen.

Het ASP was de aanleiding voor het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat om het WODC een periodiek recidiveonderzoek¹⁵ te laten uitvoeren naar verschillende verkeersgedragsmaatregelen. Een speciale wens was het op termijn uitvoeren van een effectmeting van het ASP ter voorkoming van het opnieuw rijden onder invloed. Uit de effectmeting kwam naar voren dat het ASP een bijdrage leek te leveren aan de rijden-onder-invloedrecidive, niet alleen tijdens het ASP, maar ook na de uitbouw van het alcoholslot.

In maart 2015 bepaalde de Raad van State dat het CBR geen nieuwe ASP's meer op mocht leggen.¹⁶ De belangrijkste reden hiervoor was het ontbreken van de mogelijkheid om een individuele afweging te maken. Het opleggen van het ASP leidt daardoor in de praktijk tot ongelijkheid en willekeur, omdat het voor de één veel ernstiger gevolgen heeft dan voor de ander. Daarnaast oordeelde de Hoge Raad in 2015 dat bij de oplegging van het ASP er sprake is van dubbele bestraffing.¹⁷ Vanwege de sterke terugloop in het aantal deelnemers is het ASP op 21 september 2016 in Nederland helemaal stopgezet.

Recentelijk werd bekend dat vanaf 7 juli 2024 er in alle nieuwe auto's een aansluiting voor het alcoholslot moet zijn geïnstalleerd. Momenteel ligt er een opdracht van minister Harbers om onderzoek te doen naar de herinvoering van het alcoholslot in auto's.¹⁸

In het buitenland worden ook alcoholslotsystemen toegepast. In Zweden moeten bijvoorbeeld automobilisten die veroordeeld zijn voor rijden onder invloed en bepaalde beroepschauffeurs voorafgaand aan een rit een blaastest doen ter controle op alcoholgebruik.¹⁹ In Finland is er onderzoek gedaan naar ervaringen van bestuurders tijdens een driejarige proef²⁰. Er is een

14. Raad van State (2023). Samenvatting advies wetsvoorstel over Alcoholmeter. Geraadpleegd op 20 november 2023 via: <https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/oktober/samenvatting-advies-alcoholmeter/>.

15. Blom, M., Blokdijk, D., Weijters, G. (2019). Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Cahier 2019-20. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.

16. Rechtspraak.nl, ECLI:NL:HR:2015:434.

17. Rechtspraak.nl, ECLI:NL:RVS:2015:622.

18. NOS. (2023). Minister overweegt herinvoering omstrede alcoholslot. Geraadpleegd op 20 november 2023 via: <https://nos.nl/artikel/2467807-minister-overweegt-herinvoering-omstrede-alcoholslot>.

19. SWOV. Geraadpleegd op 4 april 2024 via: <https://swov.nl/nl/fact/alcoholslot-waar-wordt-het-alcoholslot-al-toegepast>.

20. Vehmas, A., & Löytty, M. (2013). Effectiveness and impact of alcohol interlock-controlled driving rights. Helsinki: Finish Transport Safety Agency - Trafi Publications.

vragenlijst afgenomen bij bestuurders die met een alcoholslot reden (N=1569, respons van 45%). De respons wees uit dat minimaal een derde van de deelnemers vrijwillig het alcoholslot in hun auto wil laten zitten na de proef. Verder blijkt onder andere dat het alcoholslot tot een afname in het alcohol drinken heeft geleid (25%), dat bestuurders niet drinken voor ze gaan rijden (17%) en dat er geheel gestopt wordt met het drinken van alcohol (11%). Voor 36 procent van de respondenten geldt dat het alcoholslot geen effect heeft op het nuttigen van alcohol.

In plaats van een alcoholslot kent Nederland momenteel verschillende bestuursrechtelijke maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd bij het rijden onder invloed van alcohol: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) en de Lichte EMA (LEMA).

6.3 Rijstijlpolissen

Er zijn verzekeringsmaatschappijen die korting geven op de premie van een autoverzekering op basis van de rijstijl. Deze polissen heten rijstijlpolissen of rijgedragsverzekeringen.²¹

In het verleden is er met een veldexperiment onderzocht wat het effect is van financiële vergoedingen op rijgedrag. In dit onderzoek²² konden jongeren een financiële beloning verdienen door veilig te rijden. Door zich aan de toegestane snelheid te houden, minder kilometers af te leggen, en door niet op gevaarlijke tijdstippen te rijden ('s nachts in het weekend), konden ze een korting van maximaal 50 euro per maand op hun verzekeringspremie verdienen. Uit het onderzoek bleek dat deze beloning effectief is om snelheidsovertredingen terug te dringen. Bewuste snelheidsovertredingen namen onder invloed van de financiële beloning met ongeveer 14 procent af. Er is echter geen effect op kilometrage en tijdstip van rijden aangetoond.

Een aantal van de huidige rijstijlpolissen of rijgedragsverzekeringen geven in de lijn met bovenstaand onderzoek bestuurders korting op basis van de rijstijl.

Unigarant – een dochteronderneming van ANWB – heeft de Veilig Rijden autoverzekering sinds 2016, dit is een verzekering waarbij veilig rijden wordt beloond met extra korting op de premie. Hiervoor wordt een dongel gebruikt in de auto die de rijstijl meet op snelheid, remmen, optrekken, bochten en telefoongebruik. De bestuurder krijgt vervolgens feedback via een app (de Veilig-Rijden app). Na 2019 hebben klanten deze dongel niet meer nodig, zij gebruiken alleen de Veilig-Rijden app. Op basis van de rijstijl wordt een score bepaald, bij een goede score ontvangt de bestuurder extra korting op de premie. Dit kan oplopen tot 30 procent korting. Unigarant draagt met rijgedragsdata van 75.000 automobilisten bij aan het opsporen van onveilige weglocaties.

FBTO heeft een rijstijlverzekering. De app van FBTO registreert de rijstijl op basis van gps en G-krachten. Bij een goede rijstijl kan er tot 30 procent korting worden gegeven. Indien men lange tijd te slecht rijdt kan FBTO de verzekering stoppen.

Uit een rapport van de ANWB²³ blijkt dat er patronen worden gezien in het rijgedrag van leden. Zodra leden de verzekering afsluiten verbetert hun rijgedrag. Na enige tijd raken leden

21. Consumentenbond. (2023). Korting voor je rijstijl. Geraadpleegd op 24 oktober 2023 van <https://www.consumentenbond.nl/autoverzekering/korting-voor-je-rijstijl>

22. Bolderdijk, J. W., Knockaert, J., Steg, L., & Verhoef, E. T. (2011). Effects of Pay-As-You-Drive vehicle insurance on young drivers' speed choice: Results of a Dutch field experiment. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 1181-1186.

23. ANWB. (2021). ANWB Veilig Rijden rapport 2020-2021. Verkregen op 4 december 23.

gewend aan het systeem waardoor er minder bewust wordt gereden en het rijgedrag weer verslechterd. De korting die leden krijgen neemt dan weer af zodat ze vervolgens opnieuw getriggerd worden om extra hun best te doen. De gemiddelde rijscore – op een schaal van 1 en 100 – van de Veilige Rijders (dit is de doelgroep die de Veilig Rijden autoverzekering heeft) is 76. Bij 67 procent van de deelnemers is de korting meer dan 10 procent.

Veiliger rijgedrag zou leiden tot lagere schadekosten, zo was het idee van de ANWB. Uit het rapport blijkt dat er inderdaad een daling is van de schadelast. De rijscore neemt toe naar mate de leeftijd stijgt (van 70,5 in de groep 18-20 jarigen tot 82,6 in de groep 71-75 jarigen).

6.4 Het gebruik van andere (monitoring)technologie in de justitiële context

Naast de enkelband wordt er de laatste jaren ook meer geëxperimenteerd met technologische hulpmiddelen binnen de justitiële context. Zoals beschreven staat in het artikel van De Kogel (2019) is in de Verenigde Staten een app ontwikkeld (de Outreach Smartphone Monitoring-app) waar supervisie onderdelen inzitten (zoals tracking, Alcoholmeter, alarmsysteem, videoverificatie), maar ook ondersteuningselementen zoals een agenda herinnering en een positief bekrachtigingssysteem. Er is nog geen onderzoek gedaan naar de daadwerkelijke effectiviteit hiervan. In Nederland wordt dit nog niet ingezet.²⁴

6.5 Het gebruik van technologie binnen de gezondheidszorg

Binnen de gezondheidszorg (regulier en geestelijk) zijn er al jaren ontwikkelingen gaande als het gaat om het zelf meten van fysieke en geestelijke gezondheid. Deze innovaties horen bij de ontwikkeling van E-Health.²⁵

Het grootste deel gaat om het monitoren van leefstijl. Apps kunnen worden gebruikt als aanvulling op reguliere behandelingen. Zo kan de huidige gezondheidstoestand bijgehouden worden waardoor er meer inzicht komt in patronen. Er is veelal sprake van de real-time ondersteuning. Gegevens die verzameld zijn met de app kunnen gebruikt worden in het gesprek tussen patiënt en zorgverlener. Het idee is ook dat ze eraan bij kunnen dragen een individu meer te empoweren, doordat de client zelf meer aan de slag gaat.

24. De Kogel, K. (2019). Technologische hulpmiddelen bij toezicht op delinquenten in de samenleving. *Justitiële verkenningen*, 3, 78-95.

25. Grolleman, J., & Cornet, L.J.M. (2017). De zelfmetende zorgconsument. *Tijdschrift voor Positieve Psychologie*, 3, 41-45.

7

Toepassing op de DriveTag en de DriveBox

Zoals eerder gesteld is er nog geen onderzoek gedaan naar het gebruik van de DriveTag en DriveBox in het kader van een sanctie of training. Wel zijn er na bovenstaande informatie een aantal (mogelijke) overeenkomsten met andere systemen te benoemen.

Combinatie controle en begeleiding

Zowel in bovenstaande voorbeelden vanuit de reclasseringswereld, en rijstijlpolissen enerzijds en de DriveTag en DriveBox anderzijds is er sprake van een controle aspect, deelnemers worden immers gemonitord op hoe het rijgedrag zich ontwikkeld gedurende een periode. Deze controle kan als helpend worden ervaren omdat deze ervoor kan zorgen dat verleidingen worden weerstaan. Anderzijds zit er ook een begeleidingsaspect aan, omdat er direct via de app feedback kan worden gegeven en verder kunnen de resultaten met een professional doorgenomen worden. Data kunnen gebruikt worden als input tijdens de training.

Real time feedback

Er wordt direct (real time) dan wel achteraf feedback gegeven wat aanknopingspunten biedt om als client of deelnemer in gesprek te gaan met dan wel de toezichthouder, verzekeraar of de trainer van de EMG. Deze real time bekrachtiging, volgt direct op het gewenste gedrag, wat bijdraagt aan succes (Pattavina e.a. 2010, zoals beschreven in De Kogel, 2019).²⁶ Deze real time bekrachtiging vindt ook plaats met de DriveTag waar de bestuurder tijdens het rijden feedback krijgt op het rijgedrag in de applicatie op de telefoon.

Motivatie en bewustwording

Applicaties kunnen worden gebruikt om positief gedrag en motivatie te stimuleren. Met name deze motivatie is voor cliënten in reclasseringstoezicht vaak een struikelblok. In het groepsge-sprek met reclasseringswerkers wordt ook nadruk gelegd op de factor 'motivatie'. *'Aan een dood paard trek je niet. Belangrijk is om duidelijk te maken wat iemand eruit kan halen, te motiveren. Valt er iets uit te halen voor client zelf. Bewustwording is een eerste stap. Een cliënt heeft het vaak niet door hoe hard hij bijvoorbeeld rijdt. Het is confronterend. Het kan ook voor de sociale omgeving voor bewustwording zorgen en het is een aanknopingspunt om in gesprek te gaan. Naast bewustwording moet je mensen ook eigen keuzes geven, maar deze moet je wel uitleggen. Verantwoordelijkheid bij de cliënt leggen en hen bewust maken van de risico's.'*

26. De Kogel, K. (2019). Technologische hulpmiddelen bij toezicht op delinquenten in desamenleving. Justitiële verkenningen, 3, 78-95.

Het idee is ook om deelnemers aan de pilot te empoweren, zodat ze zelf aan de slag gaan en resultaat zien (denk aan real-time feedback voor DriveTag deelnemers).

Zichtbaarheid

Alle eerder genoemde systemen zijn op een bepaalde manier zichtbaar. De DriveTag is zichtbaar op de voorruit van de auto. Het kan net als een enkelband als zowel een statussymbool dan wel als schaamtebron gezien worden. Het kan voor stigma zorgen, maar ook gesprekken op gang brengen en een reminder zijn om zich aan de regels te houden.

8

Overige bevindingen

In de literatuur en het interview komen bevindingen naar boven die nog niet genoemd zijn. De inzet van een enkelband blijkt niet voor alle doelgroepen geschikt te zijn, denk aan mensen met een licht verstandelijke beperking of iemand met zware psychische problematiek. Dit zou ook kunnen gelden voor de pilots met de DriveTag En DriveBox. Om deze pilots succesvol te maken is het van belang dat mensen zich bewust kunnen zijn van de monitoren maatregelen.

Sabotage is een risico dat bij de eerder genoemde systemen voorkomt. Er moet rekening mee worden gehouden dat sabotage ook bij de DriveTag en DriveBox voor kan komen. Een DriveTag kan van de voorruit gehaald worden en de app (telefoon) kan worden uitgezet of gedeïnstalleerd. Registratie via de DriveBox kan omzeild worden door in plaats van het rijbewijs van de deelnemer aan de proef, het pasje voor medebestuurders te scannen.

9

Conclusie

Na het bestuderen van diverse literatuur, de resultaten van de vragenlijst en het groepsgesprek met reclasseringswerkers is er een kader geschetst met informatie die momenteel bestaat over huidige monitor- en feedbacksystemen en de invloed hiervan op gedrag. Op basis daarvan kunnen er enkele conclusies getrokken worden.

Wat is er bekend over het gebruik van monitor- en feedbacksystemen (elektronisch toezicht) en de invloed daarvan op gedrag?

Om antwoord te geven op deze vraag is er gekeken naar meerdere monitor- en feedbacksystemen. Het blijkt dat monitor- en feedbacksystemen die enigszins vergelijkbaar zijn met de DriveTag en DriveBox in diverse sectoren en op verschillende manieren worden toegepast. Zo zijn er de enkelband, de alcoholband en het alcoholslot waarbij de nadruk ligt op een combinatie van begeleiding en controle om te zorgen dat iemand niet opnieuw de fout in gaat. Cliënten leren verleidingen te weerstaan en worden afgeschrikt omdat ze direct geconfronteerd worden met de gevolgen (denk aan een melding richting de reclasseringswerker). Het gebruik van de technologie wordt als stok achter de deur gezien waarbij het vrijheidsbenemende effect meer indruk lijkt te maken dan het privacy vraagstuk.

Aan de andere kant zijn er rijstijlpolissen die op een positieve manier gebruik maken van eenzelfde monitor- en feedbacksysteem. Hoe netter je rijdt, hoe meer korting je krijgt op je polis. Er wordt gewerkt met real-time feedback waardoor er direct geanticipeerd kan worden op 'fout' gedrag. Het blijkt dat er patronen worden gezien in het rijgedrag, zo verbetert het rijgedrag direct na het afsluiten van de polis, maar treedt er op den duur gewenning op. Bij het gebruik van de DriveTag en de DriveBox kan een gesprek met de trainer deelnemers hier weer alert op maken.

Wat kunnen we leren of verwachten?

Momenteel bestaat de deelnemersgroep die de EMG cursus volgt voornamelijk uit jonge mannen. Het meest genoemde profiel door de EMG trainers is de gefrustreerde bestuurder, waarbij gebrekkig inlevingsvermogen en problemen met gedragsregulatie spelen. Inzetten op het versterken van inzicht in de eigen rol in het verkeer en inzicht geven in het getoonde gedrag (via directe feedback door de app of de trainer) kan hierbij ondersteunen.

Op basis van de bevindingen in deze notitie kan verwacht worden dat het gebruik van de DriveTag en de DriveBox deels met andere monitor- en feedbacksystemen vergelijkbare resultaten zullen opleveren. Met name de combinatie controle en begeleiding, directe feedback - via de app op de telefoon of van de trainer - en het inzetten op bewustwording zullen hoogstwaarschijnlijk ook bij het gebruik van deze systemen gaan gelden.

Bijlage 1 – Vragenlijst EMG-trainers

Korte vragenlijst profielen deelnemers EMG

Het CBR zoekt samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar nieuwe mogelijkheden om risicovolle rijgedrag aan te pakken en start een praktijkproef met bestuurders die een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) opgelegd hebben gekregen. Het rijgedrag van deze bestuurders wordt gedurende langere tijd gemonitord en getoetst door middel van technologie in de auto. Dit kan op twee manieren: 1) DriveTag, 2) DriveBox. Bureau Beke zal de praktijkproef volgen en onderzoek uitvoeren naar de inzet van deze twee systemen.

Om dit onderzoek uit te voeren zijn wij op zoek naar recente achtergrondinformatie over cursisten die de EMG volgen. De huidige achtergrondinformatie is gedateerd, het stamt nog uit een evaluatie van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart uit 2010. Destijds kwamen er vier profielen naar voren van deelnemers. Om meer zicht te krijgen op de huidige doelgroepen EMG kandidaten zouden wij graag deze korte profielschetsen aan u als trainer voorleggen. Komt dit profiel nog overeen met wat u in de cursussen tegenkomt? Zijn er ontwikkelingen? Wij horen het graag van u.

Deelname aan deze survey is anoniem. Uw deelname is voor ons onderzoekers wel heel belangrijk!

De vier profielen die uit deze evaluatie naar voren komen zijn:

1. De doorsnee deelnemer

Kenmerkend voor deze subgroep is een relatief laag jaarkilometrage (t/m 18.000) en weinig bekeuringen. De groep is evenwichtig verdeeld over de leeftijden. In meerdere opzichten is dit een doorsnee groep: wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin deelnemers aangeven vergevingsgezind, beheerst en kalm te reageren in het verkeer.

2. Jong en ervaren

Deze subgroep kenmerkt zich door een jonge leeftijd (18-30) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25.000 of meer). De groep heeft een gemiddeld aantal bekeuringen. Evenals de doorsnee groep doet de jong en ervaren groep het gemiddeld wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin men vergevingsgezind, beheerst en kalm reageert.

3. Ouder en ervaren

Kenmerkend voor deze groep is een wat oudere leeftijd (31 en ouder) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25.000 of meer). Deze groep rapporteert relatief weinig foutief of

offensief rijgedrag en geeft aan zich relatief vaak vergevingsgezind, beheerst en kalm op te stellen in het verkeer.

4. Jong en risicovol

Deze subgroep valt op door de jonge leeftijd en een hoog jaarkilometrage, maar dit keer gecombineerd met een hoge ongevalsbetrokkenheid en een flink aantal bekeuringen. De groep is zich het minst bewust van het probleem van overtredend rijgedrag – met name te hard rijden – en het minst gemotiveerd zich aan de regels te houden. Ook rapporteert deze groep het vaakst foutief en offensief rijgedrag en stelt het zich het minst vergevingsgezind, beheerst en kalm op in het verkeer.

Vraag 1.

Zijn dit momenteel nog steeds de belangrijkste deelnemersprofielen binnen de EMG volgens u?

- Ja
- Gedeeltelijk, want.....
- Nee, want ...

Vervolg vraag indien "ja":

Kunt u een inschatting maken van de percentuele verhouding tussen de profielen die u terugziet in de EMG cursus?

- De doorsnee deelnemer:%
- Jong en ervaren:%
- Ouder en ervaren%
- Jong en risicovol%

Vervolg vraag Indien "gedeeltelijk" en "nee":

Indien u (gedeeltelijk) alternatieve deelnemersprofielen binnen de EMG ziet, kunt u hieronder dan een overzicht maken van uw lijstje en een inschatting maken van de percentuele verhouding tussen deze profielen? Vanzelfsprekend mag u ook een of meerdere profielen noemen die uit het eerdere onderzoek naar voren zijn gekomen.

Vraag 2.

Hoe lang werkt u ongeveer als EMG-trainer?

__ __ jaar

Vraag 3.

Ziet u door de jaren heen veranderingen in de doelgroep?

- Ja, namelijk .
- Nee
- Kan ik niet beoordelen

Vraag 4.

Denkt u dat het monitoren en toetsen van rijgedrag door middel van technologie (zoals bijvoorbeeld bij de DriveTag) kan bijdragen aan de gedragsverandering van bestuurders?

Ruimte voor verdere opmerkingen

Colofon

Opdrachtgever

CBR

Met dank aan

Reclasseringsmedewerkers en EMG-trainers die meegewerkt hebben aan dit onderzoek

Vormgeving

Marcel Grotens (Bureau Beke)

Leanne Sixma, Henk Ferwerda en Juno van Esseveldt

Rijgedrag gevolgd

Notitie op basis van deskresearch, een survey en een groepsinterview

© 2024, Bureau Beke

Bureau Beke

Turfstraat 1

6811 HL Arnhem

T 026 443 86 19

info@beke.nl



bureaubeke.nl