



Wetenschappelijk Onderzoek- en
Documentatiecentrum

Cahier 2022-7

Differentiële effectiviteit maatregelen alcohol en verkeer

Samenvatting

Cahier 2022-7

Differentiële effectiviteit maatregelen alcohol en verkeer

Samenvatting

M. Blom
S.E. Boschman
G. Weijters

Cahier

De reeks Cahier omvat de rapporten van onderzoek dat door en in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en documentatie Centrum is verricht. Opname in de reeks betekent niet dat de inhoud van de rapporten het standpunt van de Minister van Justitie en Veiligheid weergeeft.

Samenvatting

Om de verkeersveiligheid te vergroten, kunnen in Nederland verschillende bestuursrechtelijke (rij)geschiktheidsmaatregelen worden opgelegd aan bestuurders van motorrijtuigen die zich schuldig hebben gemaakt aan het rijden onder invloed van alcohol. Het gaat hierbij om de LEMA (Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer), de EMA (Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer) en – voor de zwaarste groep overtreders – het onderzoek alcohol (officieel: onderzoek naar de geschiktheid). Van december 2011 tot en met september 2014 kon in Nederland ook een alcoholslot-programma (ASP) worden opgelegd. Deze bestuursrechtelijke maatregelen worden opgelegd naast de strafrechtelijke sanctie.

Eerder onderzoek van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) laat zien dat deelname aan deze bestuursrechtelijke maatregelen, met uitzondering van de LEMA, samenhangt met een lagere rijden-onder-invloedrecidive. In het eerdere onderzoek is per maatregel de effectiviteit voor de totale groep deelnemers aan deze maatregel vastgesteld. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar subgroepen van deelnemers voor wie de maatregel wellicht extra of juist minder goed werkt.

In dit onderzoek gaan we per maatregel na of er subgroepen met bepaalde achtergronden zijn, voor wie doorverwijzing meer of juist minder effectief is in termen van recidivereductie. Daarnaast onderzoeken we hoe de personen die de afzonderlijke maatregelen opgelegd krijgen van elkaar verschillen en welke kenmerken samenhangen met een groter risico op rijden-onder-invloedrecidive en dus een zwaardere maatregel rechtvaardigen. Op basis van inzichten uit dit onderzoek kunnen maatregelen mogelijk (beter) worden afgestemd op kenmerken van deelnemers.

In het onderzoek worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- 1 Wat zijn de achtergrondkenmerken van de interventiegroepen van de verschillende (rij)geschiktheidsmaatregelen (LEMA, EMA, ASP en onderzoek alcohol) en in hoeverre verschillen de interventiegroepen van de verschillende maatregelen van elkaar?
- 2 Wat is de samenhang tussen de achtergrondkenmerken van de interventiegroepen van de verschillende (rij)geschiktheidsmaatregelen en rijden-onder-invloed recidive?
- 3 Welke (differentiële) effecten van doorverwijzing naar de verschillende (rij)geschiktheidsmaatregelen op rijden-onder-invloedrecidive zijn er te vinden?

Eerder onderzoek

Risicofactoren voor rijden-onder-invloedrecidive

Uit de resultaten van eerder internationaal onderzoek blijkt dat rijden-onder-invloedrecidivisten op een aantal *demografische en sociaaleconomische kenmerken* verschillen van bestuurders die voor het eerst werden aangehouden vanwege een rijden-onder-invloeddelict of die niet recidiveren. Kenmerken zoals sekse, leeftijd, burgerlijke staat, opleidingsniveau, inkomen en werk hangen samen met recidive.

Ook op een aantal *kenmerken van alcohol- en drugsgebruik* verschillen recidivisten van bestuurders die voor het eerst werden aangehouden vanwege een rijden-onder-invloeddelict of die niet recidiveren. Het bloedalcoholgehalte (BAG) bij het uitgangsdelict, het gebruik van alcohol in combinatie met andersoortige drugs, medicijnen of tabak ('combigebruik'), het drinkpatroon, stoornissen in het middelengebruik, ontvangen alcoholhulpverlening en alcohol- of drugsproblematiek in de sociale context hangen samen met recidive. Ook zijn er *biomarkers en neurocognitieve kenmerken* gevonden die duiden op alcoholmisbruik en die samengaan met een verhoogde recidivekans.

Verder laten wetenschappelijke studies een duidelijk verband zien tussen kenmerken van de *strafrechtelijke voorgeschiedenis* en rijden-onder-invloedrecidive: hoe meer eerdere delicten en hoe jonger de startleeftijd hoe groter recidivekans. Daarnaast komt uit verschillende studies naar voren dat rijden-onder-invloedrecidivisten of bestuurders die al eerder onder invloed van alcohol hebben gereden vaker dan non-recidivisten of *first offenders persoonlijkheids- en/of gedragsproblemen* hebben en blijken *overtuigingen en attitudes* ten aanzien van alcohol in het verkeer medebepalend te zijn voor het gedrag dat iemand laat zien.

Ten slotte laat onderzoek naar de invloed van *strafrechtelijke sancties* op rijden-onder-invloedrecidive zien dat de zekerheid van bestraffing de belangrijkste voorspeller voor recidive is, gevolgd door de snelheid waarmee een straf wordt opgelegd. De zwaarte van de opgelegde straf is minder van belang.

Effectiviteit van (rij)geschiktheidsmaatregelen

Er is veel internationaal onderzoek gedaan naar de effectiviteit van rehabilitatiemaatregelen voor bestuurders onder invloed van alcohol. Samenvattend komt uit die studies naar voren dat deelname aan dergelijke maatregelen kan bijdragen aan het terugdringen van de rijden-onder-invloedrecidive, met name als het gaat om gecombineerde maatregelen, waarbij bijvoorbeeld zowel sprake is van educatie als van behandeling of incapacitatie (alcoholslot).

Op basis van de primaire studies uit verschillende systematische reviews waarin de recidive tijdens het ASP centraal stond, werd het rijden met een alcoholslot in verband gebracht met aanzienlijke reducties in het aantal nieuwe aanhoudingen of veroordelingen vanwege het rijden onder invloed van alcohol. Echter, op de lange termijn – na uitbouw van het alcoholslot – (b)lijkt dit positieve effect vaak weg te ebben en zien we dat het niveau van de recidive terugkeert naar het niveau van voor de deelname aan het programma. Er zijn slechts enkele studies waarin ook bewijs wordt gevonden voor het langtermijneffecten – na uitbouw van het slot – van het ASP.

Differentiële effectiviteit van (rij)geschiktheidsmaatregelen

Het *Risk-Need-Responsivity* (RNR)-model is een algemene criminologische rehabilitatietheorie over hoe effectief te kunnen werken aan recidivereductie. Volgens het zogenoemde risicoprincipe moeten de intensiteit en duur van een interventie worden afgestemd op het recidiverisico van de dader en zullen effectieve interventies meer impact hebben op hoogrisicogroepen, omdat bij hen meer ruimte is voor verbetering dan bij groepen met een kleiner risico. Volgens het RNR-model zullen interventies om recidive terug te dringen dus extra effectief zijn voor deelnemers met een grotere kans op recidive. Met name zwaardere maatregelen zullen volgens het RNR-model extra effectief zijn voor mensen met een grotere kans op recidive, omdat de intensiteit van de interventie beter aansluit bij hun recidiverisico.

Data en methoden

Databronnen

De gegevens voor het recidiveonderzoek zijn afkomstig uit de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie (OBJD), een gepseudonimiseerde versie van het Justitieel Documentatie Systeem (JDS), het wettelijke registratiesysteem voor de afdoeningen van strafzaken. Dit betekent dat alleen delicten die onder de aandacht komen van het Openbaar Ministerie (OM) in kaart worden gebracht. Justitiële gegevens uit de OBJD zijn voor de interventiegroepen aangevuld met informatie over de oplegging en de uitvoering van de maatregelen afkomstig van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).

Onderzoeksgroepen

De interventiegroepen die gebruikt zijn in dit onderzoek, zijn bestuurders van motorrijtuigen die een rijden-onder-invloeddelict hebben gepleegd waarvan melding is gemaakt bij het CBR en die daarvoor van het CBR een bestuursrechtelijke maatregel opgelegd hebben gekregen.

De recidive van personen in de interventiegroepen wordt afgezet tegen de recidive van personen in controlegroepen. De controlegroepen betreffen bestuurders van motorrijtuigen die een rijden-onder-invloeddelict hebben gepleegd op basis waarvan zij een bestuursrechtelijke maatregel opgelegd zouden hebben gekregen als het delict was gemeld bij het CBR, maar voor wie de politie het delict niet heeft gemeld bij het CBR en aan wie zodoende geen geschiktheidsmaatregel is opgelegd.

Rijden-onder-invloedrecidive

De gehanteerde uitkomstmaat in dit onderzoek is het risico (de *hazard*) op rijden-onder-invloedrecidive. Hoe sneller na het begin van de recidivemeting iemand recidiveert hoe groter het recidiverisico. Er is sprake van rijden-onder-invloedrecidive als een bestuurder na het afronden van de maatregel (interventiegroepen) of nadat de strafzaak werd afgedaan (controlegroepen) een nieuw rijden-onder-invloeddelict pleegt dat leidt tot een strafzaak. Rijden-onder-invloeddelicten zijn misdrijven beschreven in artikel 8, artikel 162 lid 1 of artikel 163 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). Strafzaken die zijn geëindigd met een zogenoemde niet-geldige afdoening (technisch sepot, vrijspraak, ontslag van rechtsvervolging of een technische beslissing van de rechter) tellen niet mee. Wanneer personen niet recidiveren stopt de observatietermijn op 1 juli 2021 – tot die datum is justitiële documentatie beschikbaar – of wanneer iemand overlijdt.

Door middel van Cox regressieanalyse, een vorm van survivalanalyse waarmee het effect van achtergrondkenmerken op de duur tot het optreden van een gebeurtenis kan worden geschat, bekijken we de samenhang tussen demografische kenmerken, kenmerken van de strafrechtelijke voorgeschiedenis en kenmerken van de strafzaak en het risico op rijden-onder-invloedrecidive recidive. Ook gaan we na of doorverwijzing naar een geschiktheidsmaatregel samenhangt met minder rijden-onder-invloedrecidive in de totale interventiegroepen en of er subgroepen zijn die meer of minder baat hebben bij doorverwijzing naar een maatregel.

Beperkingen en aanbevelingen

Het onderzoek kent enkele beperkingen die van belang zijn voor de interpretatie van de resultaten.

Recidiveniveau is ondergrens vanwege lage pakkans

Door recidive te meten op basis van justitie- (en onderliggende politie)registraties wordt slechts een deel van de nieuwe rijden-onder-invloeddelicten in beeld gebracht; niet alle rijden-onder-invloeddelicten worden door de politie opgemerkt en geregistreerd. De pakkans voor rijden onder invloed is gering en hangt af van de handhavingscapaciteit en -prioriteiten van de politie. De handhavingscapaciteit van de politie is per definitie beperkt en wordt vooral ingezet op locaties en tijdstippen waarop men de meeste overtredingen verwacht. Dit betekent dat het *niveau* van de recidive zoals in de huidige studie gerapporteerd, een ondergrens is van het daadwerkelijke recidiveniveau. Doordat geregistreerde rijden-onder-invloedrecidive weinig voorkomt, is het lastiger om significante verschillen tussen groepen aan te tonen.

Selectiebias bij het uitbrengen van een mededeling

De controlegroepen betreffen personen die een 'maatregelwaardig' rijden-onder-invloeddelict pleegden, maar voor wie de politie daarvoor geen mededeling aan het CBR heeft uitgebracht en aan wie zodoende geen maatregel is opgelegd. De vraag is echter of er specifieke redenen zijn waarom niet iedereen wordt gemeld bij het CBR. Uit een vergelijking van de achtergrondkenmerken van de interventie- en controlegroepen komt naar voren dat de personen in de interventiegroepen gemiddeld genomen een lichter recidiverisicoprofiel hebben dan personen in de controlegroepen. Dit wijst op een *bias* in de doorverwijzing van bestuurders onder invloed van alcohol, waarbij de politie in de onderzoeksperiode met name bestuurders die minder recidivegevoelig zijn, naar het CBR doorverwees. In dit onderzoek hebben we in de analyses gecontroleerd voor verschillen tussen de interventiegroepen en de controlegroepen.

Wijze samenstellen controlegroepen

Het CBR beschikt over andere informatie dan wij in dit onderzoek tot onze beschikking hadden om te bepalen of er sprake is van een contra-indicatie voor het opleggen van een maatregel. Voor het CBR vormt een eerdere succesvol afgeronde maatregel (in de afgelopen vijf jaar) reden voor het opleggen van een zwaardere maatregel dan op grond van het BAG geïndiceerd is. Bij het samenstellen van de controlegroepen is het hebben van eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict (in de afgelopen vijf jaar) reden om een persoon in te delen in de controlegroep voor een zwaardere maatregel dan op grond van het BAG geïndiceerd is; wij beschikken niet over informatie over eerdere deelnames aan geschiktheidsmaatregelen.

Deze andere manier van bepalen of er sprake is van een contra-indicatie heeft er mogelijk toe geleid dat mensen door ons bij het samenstellen van de controlegroepen sneller worden ingedeeld in de controlegroep voor een zwaardere maatregel dan op grond van het BAG geïndiceerd is dan het CBR zou hebben gedaan als diegene wel doorverwezen zou zijn. Dit verklaart mogelijk een deel van het verschil in zwaarte tussen de interventie- en de controlegroepen.

Door met behulp van statistische modellen te controleren voor verschillen in demografische risicofactoren, strafrechtelijke voorgeschiedenisrisicofactoren en

kenmerken van de strafzaak als risicofactor voor rijden-onder-invloedrecidive, zorgen we ervoor dat gemeten instroomverschillen tussen de interventie- en de controle-groepen een goede vergelijking van de recidive zo min mogelijk in de weg staan.

Onderzoeksperiode

In de huidige studie bekijken we de (differentiële) effectiviteit van geschiktheidsmaatregelen zoals die anno 2013 (LEMA en ASP) of 2015 (EMA en onderzoek alcohol) werden opgelegd aan bestuurders onder invloed van alcohol. De inrichting van de maatregelen is continu aan verandering onderhevig. Het effect van wijzigingen in de uitvoering van de maatregelen na afloop van de onderzoeksperiode kon niet in de onderzoeksresultaten worden verdisconteerd. Dit betekent dat de resultaten van deze studie niet een-op-een vertaald kunnen worden naar de actuele situatie.

Belangrijkste bevindingen

Verschillen in kenmerken van interventiegroepen

Uit het onderzoek komt naar voren dat er duidelijke verschillen zijn in de achtergronden van de vier interventiegroepen

Vrouwen relatief vaak in LEMA- en ASP-interventiegroep

Hoewel de totale doelgroep voor een (rij)geschiktheidsmaatregel overwegend uit mannen bestaat, kenmerken de LEMA- en de ASP-interventiegroep zich door een relatief groot aandeel vrouwen.

Aandeel niet in Nederland geboren personen hoogst in onderzoek alcohol interventiegroep

De meeste mensen aan wie een geschiktheidsmaatregel wordt opgelegd zijn in Nederland geboren. Mensen in de ASP-interventiegroep zijn vaker dan de LEMA- of EMA-groep in het buitenland geboren. In de onderzoek alcoholgroep is het aandeel mensen dat niet in Nederland is geboren verreweg het hoogst.

Aandeel beginnende bestuurders het hoogst in LEMA- en ASP-interventiegroep

Zowel de LEMA- als de ASP-interventiegroep kenmerken zich door een relatief groot aandeel beginnende bestuurders. Voor de LEMA-interventiegroep gaat dit samen met een relatief jonge leeftijd bij het plegen van het rijden-onder-invloeddelict; de ASP-interventiegroep is significant ouder dan de andere interventiegroepen.

Strafrechtelijk voorgeschiedenis minst uitgebreid bij LEMA-interventiegroep en meest uitgebreid bij onderzoek alcoholinterventiegroep

De LEMA-interventiegroep komt – ongeacht het type delict – op relatief hogere leeftijd voor het eerst in contact met justitie en heeft een minder uitgebreid strafrechtelijk verleden dan de andere interventiegroepen. Personen aan wie een onderzoek alcohol is opgelegd hebben het meest uitgebreide strafrechtelijke verleden. De ASP-interventiegroep is het oudst bij het eerste justitiecontact.

Hoger BAG en zwaardere sanctie bij zwaardere geschiktheidsmaatregel

Conform de opleggingscriteria geldt dat hoe hoger het BAG des te zwaarder de bestuursrechtelijke maatregel. Mensen die een zwaardere bestuursrechtelijke

maatregel opgelegd hebben gekregen, hebben ook via het strafrecht een zwaardere afdoening gekregen: de gemiddelde hoogte van de financiële sanctie (de vaakst voorkomende sanctie in geval van rijden onder invloed), het percentage taak- of vrijheidsstraffen en de gemiddelde duur van de rijontzegging is het kleinst in de LEMA-interventiegroep, wat groter in de EMA- en de ASP-interventiegroep en het grootst in de onderzoek alcoholinterventiegroep. De strafzaak van personen in de ASP-interventiegroep wordt het vaakst geseponeerd om technische redenen.

LEMA-cursus vaakst succesvol afgerond, grootste uitval na oplegging ASP

Niet iedereen die een maatregel opgelegd krijgt rondt deze succesvol af. Sommige mensen starten weliswaar met de maatregel, maar haken vroegtijdig af, andere mensen besluiten al voor de start van de maatregel om niet deel te nemen. In beide gevallen leidt dit tot een ongeldigverklaring van het rijbewijs.

Van de personen die een LEMA opgelegd kregen werkte 95% volledig mee en rondde de maatregel succesvol af, gevolgd door personen die een EMA (92%) of een onderzoek alcohol (84%) opgelegd kregen. Het ASP kent het hoogste aandeel uitvallers: slechts 57% van de personen die een ASP opgelegd kregen rondde de maatregel succesvol af (dit is inclusief personen voor wie het ASP van rechtswege werd beëindigd).

Samenhang achtergrondkenmerken en rijden-onder-invloedrecidive

Hoger recidiverisico voor mannen, mensen die in het buitenland geboren zijn, jongeren, beginnende bestuurders, vroege starters en mensen die al eerder met justitie in contact kwamen

Nadat aan hen een rijgeschiktheidsmaatregel is opgelegd is het risico op rijden-onder-invloedrecidive groter voor mannen dan voor vrouwen, groter voor mensen die buiten Nederland zijn geboren dan voor mensen die in Nederland zijn geboren, groter naarmate mensen jonger zijn en groter voor beginnende bestuurders dan voor ervaren bestuurders. Rekening houdend met leeftijd is het verschil tussen beginnende en ervaren bestuurders weliswaar kleiner, maar nog steeds significant. Ook is het risico op rijden-onder-invloedrecidive na een rijgeschiktheidsmaatregel groter naarmate mensen jonger zijn als ze voor het eerst in contact komen met justitie en naarmate ze meer eerdere delicten (ongeacht het type delict) hebben. Dit is in lijn met de verwachtingen op basis van theorie en eerder onderzoek.

Geen relatie tussen BAG en recidiverisico

De verwachtingen op basis van theorie en eerder onderzoek over het effect van het bloedalcoholgehalte (BAG) waren niet eensluidend. Uit de huidige studie komt naar voren dat het BAG – rekening houdend met achtergrondkenmerken en de opgelegde maatregel – niet samenhangt met het risico op rijden-onder-invloedrecidive. Onze studie biedt dus geen ondersteuning voor het opleggen van een zwaardere maatregel aan mensen met een hoger BAG vanuit de gedachte dat mensen met een hoger BAG een hoger recidiverisico hebben wat het opleggen van een zwaardere maatregel rechtvaardigt. Ook mensen die een bloedonderzoek of ademanalyse hebben geweigerd verschillen niet in recidiverisico van de referentiegroep met het laagste BAG.

Strafrechtelijke afdoening hangt samen met recidiverisico

Mensen die een geldboete door de rechter opgelegd hebben gekregen hebben een 20% groter risico op rijden-onder-invloedrecidive dan mensen die een strafbeschikking in de vorm van een geldboete kregen. Mensen die een onvoorwaardelijke financiële sanctie (strafbeschikking of geldboete) opgelegd krijgen hebben een kleiner recidive-

risico dan mensen die geen onvoorwaardelijke financiële sanctie opgelegd krijgen, ongeacht de hoogte van de sanctie. Mensen die zes tot acht maanden OBM opgelegd krijgen, hebben een groter recidiverisico dan mensen die geen OBM, een kortere OBM of een langere OBM opgelegd hebben gekregen. Ten slotte hangt, anders dan in veel eerder onderzoek, de doorlooptijd van de strafzaak (gemeten als de duur tussen de aanhoudingsdatum en het moment waarop de strafzaak werd afgedaan) in ons onderzoek niet samen met het recidiverisico.

(Differentiële) effectiviteit van (rij)geschiktheidsmaatregelen

Lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA)

Doorverwijzing naar de LEMA hangt niet samen met een kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive. Rekening houdend met achtergrondkenmerken zoals het strafrechtelijk verleden en demografische kenmerken hebben mensen die een LEMA opgelegd kregen geen kleiner recidiverisico dan mensen die een LEMA-waardig delict pleegden maar die niet zijn doorverwezen naar het CBR.

Doorverwijzing naar LEMA contra-effectief voor beginnende bestuurders

Beginnende bestuurders hebben een 53% groter risico op rijden-onder-invloedrecidive als zij worden doorverwezen naar de LEMA dan als zij een LEMA-waardig delict plegen en niet worden doorverwezen naar de LEMA. Voor beginnende bestuurders lijkt doorverwijzing naar de LEMA dus contra-effectief te zijn. Voor ervaren bestuurders heeft doorverwijzing naar de LEMA geen effect op het recidiverisico.

Doorverwijzing naar LEMA effectiever naarmate meer eerdere rijden-onder-invloed-delicten; contra-effectief voor mensen zonder eerdere delicten

Hoewel het effect van doorverwijzing naar de LEMA niet significant is in de totale LEMA-doelgroep zien we dat de LEMA meer effect sorteert bij mensen met (meer) eerdere rijden-onder-invloedstrafzaken. Voor mensen zonder eerdere rijden-onder-invloedstrafzaken is doorverwijzing naar de LEMA contra-effectief. Mensen die geen enkele eerdere rijden-onder-invloedstrafzaak hebben een 41% groter recidiverisico als zij worden doorverwezen naar de LEMA dan als zij een LEMA-waardig delict plegen en niet worden doorverwezen.

Educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA)

Doorverwijzing naar de EMA hangt niet samen met een kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive. Rekening houdend met achtergrondkenmerken zoals het strafrechtelijk verleden en demografische kenmerken hebben mensen die een EMA opgelegd kregen geen kleiner recidiverisico dan mensen die een EMA-waardig delict pleegden maar die niet zijn doorverwezen naar het CBR. Ook hebben we geen subgroepen kunnen vinden voor wie de EMA meer of juist minder effect sorteert.

Alcoholslotprogramma (ASP)

Doorverwijzing naar het ASP hangt samen met een kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive.

Rekening houdend met achtergrondkenmerken hebben mensen die een ASP opgelegd hebben gekregen een 29% kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive dan mensen die een ASP-waardig delict hebben gepleegd maar die niet zijn doorverwezen naar het CBR.

Doorverwijzing naar ASP niet effectief voor jonge starters

Voor mensen die jonger dan 16 jaar zijn bij hun eerste strafzaak (ongeacht het type delict) is doorverwijzing naar het ASP niet effectief in het terugdringen van rijden-onder-invloedrecidive. Het ASP sorteert meer effect bij mensen die ouder zijn dan 16 jaar als ze voor het eerst met justitie in aanraking komen.

Onderzoek alcohol

Doorverwijzing naar het onderzoek alcohol hangt samen met een kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive. Mensen die een onderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen hebben een 33% kleiner recidiverisico vergeleken met mensen die een onderzoek alcoholwaardig delict hebben gepleegd maar die niet zijn doorverwezen naar het CBR.

Doorverwijzing naar onderzoek alcohol effectiever voor ervaren bestuurders

Doorverwijzing naar het onderzoek alcohol sorteert meer effect bij de subgroep van ervaren bestuurders. Ervaren bestuurders hebben een 41% kleiner risico op rijden-onder-invloedrecidive als zij worden doorverwezen, dan als zij niet worden doorverwezen. Voor beginnende bestuurders heeft doorverwijzing naar het onderzoek alcohol geen effect op het recidiverisico.

Tot slot

Zowel (een doorverwijzing naar) het ASP als het onderzoek alcohol bleken respectievelijk in 2013 en 2015 effectief in verminderen van de strafrechtelijke rijden-onder-invloedrecidive. Dit pleit voor herinvoering ASP als effectieve manier om recidive in haar doelgroep tegen te gaan.

De effectiviteit van doorverwijzing naar educatieve maatregelen in de vorm van een LEMA of een EMA kon in de huidige studie – voor de doelgroep in 2013 en 2015 althans – niet worden aangetoond. Wel blijkt dat een doorverwijzing naar de LEMA extra effectief is voor mensen die blijkens hun justitiële documentatie al eerdere rijden-onder-invloeddelicten op hun conto hebben. Voor mensen zonder eerdere rijden-onder-invloeddelicten blijkt een doorverwijzing naar de LEMA juist contra-effectief. Het is de vraag of het opleggen van een bestuursrechtelijke maatregel – naast de strafrechtelijke afhandeling van het rijden-onder-invloeddelict – voor deze lichtste groep opportuun is. Mogelijk sluit een nog lichtere interventie, bijvoorbeeld in de vorm van (een gedeeltelijke) *e-learning*, beter aan bij het recidiverisico en de behoeften van deze groep.

Het onderzoek laat verder zien dat voor beginnende bestuurders een doorverwijzing naar het onderzoek alcohol in 2015 niet effectief was. Een doorverwijzing naar de LEMA was in 2013 contra-effectief voor beginnende bestuurders. Voor de overige maatregelen geldt dat doorverwijzing naar de maatregel het recidiverisico van beginnende bestuurders niet verkleint. Mogelijk sloten de maatregelen niet aan bij de behoeften, motivatie, mogelijkheden en leerstijlen van beginnende bestuurders. Het is zinvol om na te gaan of deze maatregelen anders kunnen worden ingericht om uiteindelijk ook bij deze lastige groep een recidivereductie teweeg te brengen. Ten slotte bleek het ASP in 2013 geen effect te sorteren voor mensen die al voor hun 16^{de} voor het eerst met justitie in aanraking kwamen. Meer dan de helft van deze groep haakte al voor aanvang van het programma af. We hebben hier mogelijk te maken gehad met een problematische groep die de kosten van het ASP niet kon betalen en/of om andere redenen niet gemotiveerd was; zij reden zonder geldig

rijbewijs en zonder de ondersteuning van het programma, door. In vervolgonderzoek is het interessant om na te gaan wat de kenmerken van deze niet-starters zijn en onderzoek te doen naar hun beweegredenen om niet deel te nemen. Ten slotte kan een vorm van toezicht voor niet-starters en ook voor afhakers tijdens een maatregel mogelijk van toegevoegde waarde zijn.

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) is het kennisinstituut voor het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het WODC doet zelf onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek of laat dit doen door erkende instituten en universiteiten, ter ondersteuning van beleid en uitvoering.

Meer informatie:

www.wodc.nl