

Samenvatting

Inleiding

In oktober 2008 zijn in Nederland twee nieuwe educatieve maatregelen voor verkeersovertreders ingevoerd. De Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) voor personen die zijn aangehouden met alcohol op en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) voor personen die onverantwoord hebben gereden. De belangrijkste doelstelling van deze verkeersgedragsmaatregelen is voorkomen dat deelnemers in de toekomst onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer of weer risicovol rijgedrag vertonen. Zo wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de reductie van het aantal verkeersslachtoffers.

Om duidelijk te krijgen of deze doelstelling wordt gehaald heeft Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving – namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu – het WODC gevraagd de *strafrechtelijke* recidive van de deelnemers te monitoren.

Het onderhavige rapport betreft een tussentijdse rapportage waarin wordt gerapporteerd over de strafrechtelijke recidive na een LEMA voor beginnende bestuurders of de EMG. Het eindrapport wordt in 2022 verwacht. Hierin wordt ook de recidive van ervaren bestuurders die een LEMA kregen belicht, alsook de recidive na een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA), het Alcoholslotprogramma en het Onderzoek Alcohol.

De huidige rapportage heeft betrekking op alle personen die in 2009 of 2010 bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen werden aangemeld voor een LEMA voor beginnende bestuurders of een EMG. Zij worden na het afronden van de cursus gedurende twee jaar gevolgd om na te gaan of zij recidiveerden. Dit kan zijn recidive wegens enig delict, een verkeersdelict of een specifiek verkeersdelict, zoals het rijden onder invloed. De recidive van de deelnemers wordt afgezet tegen de recidive in een 'historische' vergelijkingsgroep. De vergelijkingsgroep is geselecteerd voor de invoering van de maatregelen en betreft zoveel mogelijk personen die – als de maatregelen al ingevoerd zouden zijn – in aanmerking zouden komen voor een LEMA of een EMG.

De gegevens voor het onderzoek zijn afkomstig uit de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie. Dit systeem biedt zicht op het relatief zware segment van de door politie en justitie geregistreerde (verkeers)criminaliteit.

De volgende drie onderzoeksvragen worden beantwoord:

- 1 Wat zijn achtergrondkenmerken van LEMA- en EMG-deelnemers in 2009 en 2010?
- 2 Wat is het recidivebeeld van LEMA- en EMG-deelnemers in 2009 en 2010?
- 3 Hoe verhoudt het recidivebeeld van LEMA- en EMG-deelnemers zich tot het recidivebeeld in de vergelijkingsgroepen?

Resultaten

De resultaten van het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

LEMA

- Beginnende bestuurders die een LEMA-cursus hebben gevolgd zijn overwegend jongvolwassen mannen, geboren in Nederland. Ongeveer vier op de tien LEMA-deelnemers zijn al eerder strafrechtelijk vervolgd vanwege een verkeersdelict.

- Iets minder dan een kwart van de LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar uit 2009 en 2010 heeft binnen twee jaar een nieuw justitiecontact vanwege een verkeersdelict.
- Het percentage LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar dat binnen twee jaar recidiveert vanwege een verkeersdelict, ligt 10-11% lager dan het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep uit 2006. Dit staat los van verschillen in de samenstelling van de twee groepen wat betreft demografische kenmerken en strafrechtelijke voorgeschiedenis.

EMG

- EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen. Tussen de 84 en 87% is geboren in Nederland. Ongeveer twee derde is eerder met justitie in aanraking geweest wegens een verkeersdelict.
- Ook voor EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding in 2009 geldt dat bijna een kwart van hen binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking komt wegens een verkeersdelict. In 2010 was dit 20%.
- De recidive van EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding uit 2010 is iets lager dan de recidive in de vergelijkingsgroep uit 2006 (-2%). De recidive van EMG-deelnemers uit 2009 is iets hoger dan de recidive in de vergelijkingsgroep uit 2006. Uit nadere analyse blijkt dat dit samenhangt met verschillen tussen de deelnemers- en de vergelijkingsgroep wat betreft demografische kenmerken en strafrechtelijke voorgeschiedenis. Als we daar rekening mee houden is het risico op verkeersrecidive voor EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding uit 2009 en 2010, *kleiner* dan voor personen in de vergelijkingsgroep.

Conclusie

Het recidivebeeld van de LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar is relatief gunstig ten opzichte van het recidivebeeld in de vergelijkingsgroep. Hetzelfde geldt voor EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding, als we tenminste rekening houden met het feit dat de deelnemers en de personen in de vergelijkingsgroep wat betreft demografische en justitiële kenmerken op een aantal punten van elkaar afwijken. De onderzoeksresultaten indiceren dat de onderzochte verkeersgedragsmaatregelen *mogelijk* effectief zijn geweest in het terugdringen van de (verkeers)recidive van deze dadergroep. Evenwel kan door de opzet van deze studie niet worden uitgesloten dat factoren anders dan de educatieve maatregelen, van invloed zijn geweest op de hoogte van de recidive. In het vervolg van het onderzoek zal een uitgebreidere inventarisatie worden gemaakt van mogelijke alternatieve verklaringen voor de strafrechtelijke recidive onder de deelnemers aan deze verkeersgedragsmaatregelen.