



Wetenschappelijk Onderzoek- en
Documentatiecentrum
Ministerie van Veiligheid en Justitie

Memorandum 2014-5

Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010

Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van LEMA- en EMG-deelnemers –
tussentijdse rapportage

M. Blom

Memorandum

De reeks Memorandum omvat de rapporten van onderzoek dat door en in opdracht van het WODC is verricht.

Opname in de reeks betekent niet dat de inhoud van de rapporten het standpunt van de Minister van Veiligheid en Justitie weergeeft.

Inhoud

Afkortingen — 5

Samenvatting — 7

1 Inleiding — 9

- 1.1 Educatieve verkeersgedragsmaatregelen — 9
- 1.2 Recidivestudie — 11

2 Methode van onderzoek — 13

- 2.1 Justitiële gegevens — 13
- 2.2 Onderzoeksgroepen — 14
- 2.3 Analyse — 19

3 Achtergrondkenmerken van LEMA- en EMG-deelnemers — 23

- 3.1 LEMA — 23
- 3.2 EMG — 25

4 Recidive van LEMA- en EMG-deelnemers — 27

- 4.1 LEMA — 27
- 4.2 EMG — 28

5 Geschatte invloed van LEMA- of EMG-deelname op verkeersrecidive — 31

6 Slot — 35

- 6.1 Bevindingen — 35
- 6.2 Beperkingen van het onderzoek — 36
- 6.3 Ten slotte — 37

Literatuur — 39

Bijlagen

- 1 Begeleidingscommissie — 41
- 2 Vaste begeleidingscommissie van de WODC-Recidivemonitor — 43
- 3 Overzicht gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd — 45
- 4 Tabellen — 46

Afkortingen

ASP	Alcoholslotprogramma
BAG	bloedalcoholgehalte
BI	betrouwbaarheidsinterval
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer
EMG	Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer
JDS	Justitieel Documentatiesysteem
LEMA	Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer
OBJD	Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie
OM	Openbaar Ministerie
OR	Odds ratio
RVV1990	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990
Wahv	Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften
WAM	Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
WODC	Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum
WVW1994	Wegenverkeerswet 1994

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.

1 Inleiding

Begin jaren zeventig van de vorige eeuw waren er in Nederland jaarlijks ruim 3.000 verkeersdoden te betreuren. In 2013 was dit aantal flink gedaald tot 570 verkeersdoden, mede dankzij maatregelen als het verplicht stellen van gordelgebruik, de bouw van rotondes en het stellen van alcohollimieten. De overheid wil het aantal verkeersdoden nog verder terugdringen tot maximaal 500 in 2020. Bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie, door wegen verkeersveiliger in te richten en door verkeersovertreders aan te pakken (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009).

Op dit laatste terrein zijn in de afgelopen decennia diverse maatregelen genomen. De vorderingsprocedure¹ is een verkeersveiligheidsmaatregel die wordt uitgevoerd door de divisie Rijgeschiktheid van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Bestuurders die zijn aangehouden, bijvoorbeeld wegens het rijden onder invloed van alcohol of na het fors overschrijden van de maximum toegestane snelheid, kunnen naast een strafrechtelijke vervolging door het Openbaar Ministerie, ook worden aangemeld bij het CBR. Het CBR kan besluiten tot verplichte deelname aan een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of –geschiktheid, het Alcoholslotprogramma of een zogenoemd onderzoek naar de rijvaardigheid of rijgeschiktheid. Als de betrokkene tijdens een onderzoek niet rijvaardig of (medisch) ongeschikt wordt bevonden, kan het rijbewijs ongeldig worden verklaard. Daarnaast is ongeldigverklaring aan de orde als de betrokkene onvoldoende medewerking verleent aan de hem opgelegde maatregel.

De belangrijkste doelstelling van de educatieve maatregelen en het Alcoholslotprogramma is te voorkomen dat deelnemers in de toekomst opnieuw onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer of weer risicovol rijgedrag vertonen. Op die manier wil de overheid een bijdrage leveren aan het reduceren 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.

Deze recidivemeting wordt uitgevoerd als onderdeel van een meer omvattende evaluatie, waarin ook wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid en de praktische werking van het Alcoholslotprogramma.

1.1 Educatieve verkeersgedragsmaatregelen

Anno 2014 zijn er drie educatieve maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA), de Lichte EMA (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Daarnaast is er het Alcoholslotprogramma (ASP).

De LEMA, de EMA en het ASP zijn gericht op bestuurders die zijn aangehouden wegens het rijden onder invloed van alcohol. De *LEMA* is bedoeld voor de lichtste groep overtreeders bij wie een bloedalcoholgehalte² (BAG) tussen 0,5‰ en 0,8‰

¹ De vorderingsprocedure is gebaseerd op de artikelen 130-134a van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW1994).

² Telkens wanneer een bepaald BAG genoemd wordt, wordt ook het overeenkomstige ademalcoholgehalte (AAG) bedoeld.

(in het geval van beginnende bestuurders³) of een BAG tussen 0,8‰ en 1,0‰ (bij ervaren bestuurders) is vastgesteld.⁴ Tijdens de cursus van twee losse dagdelen verspreid over twee weken wordt informatie gegeven over de invloed van alcohol op het lichaam en het rijgedrag en de risico's van alcoholgebruik in het verkeer. Deelnemers werken zowel tijdens de dagdelen van de cursus als thuis actief aan enkele opdrachten en wisselen ervaringen uit. Aan de hand hiervan leren deelnemers hoe belangrijk het is om in de toekomst alcoholvrij aan het verkeer deel te nemen.

De *EMA* is bedoeld voor beginnende bestuurders met een BAG tussen 0,8‰ en 1,0‰ of voor ervaren bestuurders bij wie een BAG tussen 1,0‰ en 1,3‰ geconstateerd is. De *EMA*-cursus bestaat sinds 2013 uit een hele cursusdag en twee dagdelen, verspreid over zeven weken. De cursus wordt afgesloten met een individueel nagesprek met een trainer. Tijdens de cursus krijgen deelnemers informatie over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer. Daarnaast wisselen deelnemers ervaringen uit en gaan ze actief aan de slag met opdrachten.

Het *ASP* ten slotte, is voor beginnende bestuurders met een BAG tussen 1,0‰ en 1,8‰ of voor ervaren bestuurders met een BAG tussen 1,3‰ en 1,8‰. Ook kan het *ASP* worden opgelegd aan personen die weigeren mee te werken aan een blaastest en aan personen die na een Onderzoek Alcohol 'rijgeschikt' werden bevonden. Tijdens het programma – dat ten minste twee jaar duurt – krijgen deelnemers in hun auto een alcoholslot ingebouwd. Voor het starten van de auto dient de deelnemer een blaastest uit te voeren. Als de deelnemer volgens de blaastest te veel heeft gedronken, start de auto niet. Daarnaast volgen de deelnemers binnen de eerste zes maanden verplicht een motivatieprogramma van drie dagdelen.

De *EMG* heeft een andere doelgroep dan de drie bovengenoemde maatregelen, namelijk bestuurders van motorrijtuigen die 50 km/u of meer te hard reden binnen de bebouwde kom (voor bromfietzers en bij wegwerkzaamheden ligt de grens bij 31 km/u), personen die zich binnen één rit herhaaldelijk schuldig hebben gemaakt aan risicovol rijgedrag of personen voor wie de uitslag van een onderzoek naar de rijvaardigheid (rijgedrag) geen aanleiding gaf tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar wel tot het opleggen van een cursus. Tot eind 2012 was de *EMG* een cursus verspreid over zeven weken, bestaande uit een individueel voorgesprek en drie volledige cursusdagen. Deelnemers aan de *EMG*-cursus leren onder begeleiding van een trainer op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer en krijgen inzicht in hun verkeersgedrag. Deelnemers wisselen ervaringen uit en werken – zowel tijdens de dagdelen van de cursus als thuis – actief aan enkele opdrachten. Sinds januari 2013 is de *EMG*-cursus verkort en is de cursusmethodiek gewijzigd. Zo duurt de cursus in totaal nu twee in plaats van drie dagen en wordt gebruikgemaakt van '*intervention mapping*', een protocol voor de ontwikkeling van '*evidence-based*' en theoretisch goed onderbouwde interventies. De huidige recidivemeting heeft betrekking op deelnemers uit 2009 en 2010 en betreft dus nog de '*EMG-oude-stijl*'. De recidive van deelnemers aan de '*EMG-nieuwe-stijl*' zal in 2017 aan de onderzoeksrapportages worden toegevoegd.

Voor alle bovengenoemde maatregelen geldt dat de deelnemers de kosten van de maatregel zelf moeten betalen. Deze lopen uiteen van € 526 voor de *LEMA* tot minimaal € 3.926 voor het *ASP*. Deelname aan de cursus is niet vrijblijvend; wanneer

³ Iedereen die zijn eerste rijbewijs haalt, valt onder de regeling van het beginnersrijbewijs. Personen die op 16- of 17-jarige leeftijd hun eerste rijbewijs halen, zijn gedurende zeven jaar een beginnende bestuurder. Personen die hun eerste rijbewijs na hun 18de verjaardag halen, zijn vijf jaar een beginnende bestuurder.

⁴ De promillages die genoemd worden, gelden voor first offenders. Voor recidivisten gelden andere, strengere criteria. Als iemand - na het volgen van een maatregel - binnen vijf jaar opnieuw wordt aangehouden voor het rijden onder invloed, dan legt het CBR een zwaardere maatregel op. Het feit dat iemand niet heeft geleerd van de eerdere maatregel, weegt in dat geval mee in de beslissing van het CBR.

men niet voldoet aan de verplichtingen die de maatregel met zich meebrengt, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard.

1.2 Recidivestudie

Het onderhavige rapport betreft een tussentijdse rapportage waarin wordt gerapporteerd over de recidive na een LEMA voor beginnende bestuurders of een EMG. De rapportage heeft betrekking op alle personen die in 2009 of 2010 bij het CBR werden aangemeld voor een LEMA of een EMG. De komende jaren zal de onderzoekspopulatie telkens met één jaarcohort worden uitgebreid. Vanaf eind 2014 worden de recidivecijfers van ASP-deelnemers toegevoegd. Het overkoepelende *eindrapport* wordt in 2022 verwacht.

Begin 2012 werden de resultaten van de 'nulmeting' van de recidive onder personen die wat betreft een aantal van hun achtergronden zo veel mogelijk vergelijkbaar zijn met de deelnemers, gepubliceerd (Blom, 2012).

In deze rapportage worden de volgende onderzoeksvragen 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?

Na een beschrijving van de gehanteerde methode in hoofdstuk 2, komen in hoofdstuk 3 tot en met 5 de resultaten van het onderzoek aan bod. In hoofdstuk 3 worden de achtergrondkenmerken van de onderzoeksgroepen beschreven. In hoofdstuk 4 vindt u de recidivecijfers van de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen. Hoofdstuk 5 geeft de resultaten van een statistische analyse die gedaan is om na te gaan in hoeverre de hoogte van de recidive samenhangt met deelname aan de educatieve maatregel, los van (verschuivingen in) de samenstelling van de onderzoeksgroepen. Hoofdstuk 6 ten slotte geeft een samenvatting van de resultaten, een beschrijving van de beperkingen van het onderzoek en enkele slotopmerkingen.

2 Methode van onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de methode van de WODC-Recidivemonitor. Een beschrijving van de werkwijze is te vinden in een brochure (Wartna, Blom & Tollenaar, 2011) die verkrijgbaar is via de website van het WODC.⁵

2.1 Justitiële gegevens

De gegevens voor het recidiveonderzoek zijn afkomstig uit de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie (OBJD). Dit is een gepseudonimiseerde versie van het Justitieel Documentatiesysteem (JDS), het wettelijke registratiesysteem voor de afdoeningen van strafzaken. In het 'Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens' staat beschreven welke strafbare feiten (ook wel: 'delicten') precies in aanmerking komen voor opname in de Justitiële Documentatie. Alle *misdrijven*⁶ dienen in het JDS te worden opgenomen. Dit kunnen verkeersmisdrijven zijn, zoals rijden onder invloed, maar ook commune delicten, zoals diefstal of vernieling. *Overtredingen* worden ook in het JDS opgenomen, tenzij er uitsluitend een geldboete wordt opgelegd van minder dan € 100 of de zaak door de officier van justitie (zonder voorwaarden) wordt geseponneerd. Voor enkele met name genoemde overtredingen⁷ geldt hierop echter een uitzondering. Voor wat betreft verkeersovertredingen gaat het om bumperkleven en te hard rijden (voor zover voor de overtreding geen administratiefrechtelijke sanctie wordt opgelegd⁸), het *rijden* in een onverzekerd motorrijtuig en het rijden zonder te beschikken over een (geldig) rijbewijs. Deze overtredingen dienen *altijd* geregistreerd te worden.

Het gebruik van de OBJD voor het meten van criminaliteit en met name verkeerscriminaliteit op basis van deze bron, kent een aantal beperkingen:

- Ten eerste impliceert het gebruik van deze bron dat alleen de criminaliteit die onder de aandacht komt van politie en justitie in kaart wordt gebracht. Delicten die niet worden opgespoord, blijven buiten beschouwing. Slechts een klein deel van de gepleegde delicten kan dus met behulp van de OBJD in beeld worden gebracht.
- Ten tweede worden gedragingen die in aanmerking komen voor een fiscale afdoening, zoals parkeerovertredingen waarbij de automobilist niet heeft betaald voor het parkeren of waarbij de duur van de parkeertijd wordt overschreden, niet opgenomen. Omdat dergelijke gedragingen geen belangrijke rol spelen in dit onderzoek, is het ontbreken ervan niet problematisch.
- Verder kunnen veel gedragingen (in het verkeer) sinds de invoering van de 'Wet Mulder' administratiefrechtelijk worden afgehandeld. Voorbeelden hiervan zijn (lichte) snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie. Dergelijke gedragingen worden niet in de OBJD geregistreerd. Dit heeft met name consequenties voor de recidivemeting onder EMG-deelnemers, omdat een deel van de gedragingen die de EMG beoogt te voorkomen (zie ook bijlage 3), gedragingen zijn die onder de

⁵ www.wodc.nl/onderzoek/cijfers-en-prognoses/Recidive-monitor/onderzoeksmethode/

⁶ Misdrijven zijn relatief zware strafbare feiten. Minder zware strafbare feiten worden aangeduid als een overtreding.

⁷ Zie artikel 4 van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens.

⁸ Bumperkleven bij snelheden tot en met 80 km/u en snelheidsovertredingen van ten hoogste 30 km/u (op de autosnelweg ligt de grens bij 40 km/u) komen (meestal) in aanmerking voor administratiefrechtelijke afhandeling en worden (in dat geval) niet in het JDS geregistreerd.

Wet Mulder vallen. Het feit dat deze gedragingen niet in de OBJD geregistreerd worden, betekent dat de recidive van deze groep met behulp van deze bron slechts gedeeltelijk in beeld kan worden gebracht.

2.2 Onderzoeksgroepen

In deze rapportage wordt ingegaan op de achtergronden en de recidive van deelnemers aan de LEMA en de EMG. Tevens wordt de recidive van deze groepen afgezet tegen de recidive in groepen van personen die wat betreft een aantal van hun achtergronden zo veel mogelijk vergelijkbaar zijn met de deelnemers aan deze maatregelen, de zogenoemde 'vergelijkingsgroepen'. De term vergelijkingsgroep wordt in deze rapportage gebruikt om een groep personen aan te duiden die op zo veel mogelijk punten vergelijkbaar is met de deelnemersgroep. Het betreft geen experimentele controlegroep die door random toewijzing van personen aan condities is verkregen. De vergelijkingsgroepen zijn geselecteerd in de periode *voorafgaand* aan de invoering van de maatregelen; een zogenoemd quasi-experimenteel '*separate pre-post samples*' design (zie bijvoorbeeld Trochim, 2006).

Hieronder wordt – eerst voor de LEMA en vervolgens voor de EMG – uiteengezet hoe de deelnemersgroep en de vergelijkingsgroep zijn samengesteld. Ook wordt kort aangestipt op welke punten de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen van elkaar afwijken.

LEMA

De LEMA is bedoeld voor bestuurders die hebben gereden onder invloed van alcohol. Bij aanvang van het onderzoek kon de LEMA alleen worden opgelegd aan beginnende bestuurders. Sinds december 2011 kunnen ook ervaren bestuurders een LEMA krijgen. De huidige recidivemeting is beperkt tot *beginnende* bestuurders die een LEMA kregen opgelegd. Zij komen in aanmerking voor een LEMA indien bij hen een BAG geconstateerd is tussen 0,5‰ en 0,8‰. De LEMA voor ervaren bestuurders wordt vanaf 2016 in het onderzoek betrokken.

Gegevens over LEMA-*deelnemers* zijn afkomstig van het CBR. Zij zijn ten behoeve van het onderzoek geanonimiseerd. Het onderzoek heeft betrekking op alle personen die in 2009 of in 2010 bij het CBR werden aangemeld en die de LEMA die zij opgelegd kregen voor eind 2012 hebben afgerond. Er zijn 87 personen die wel werden aangemeld voor een LEMA, maar die de cursus niet met positief resultaat hebben afgerond (de zogenoemde 'afhakkers'). Reden voor uitval zijn onder andere: niet op de cursus verschijnen, onvoldoende actief/constructief deelnemen tijdens de bijeenkomsten en het niet betalen van het cursusgeld. Personen die de cursus niet met positief resultaat hebben afgerond zijn in de huidige recidivemeting buiten beschouwing gelaten.⁹

De *vergelijkingsgroep* voor de LEMA is samengesteld op basis van gegevens van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) dat onder meer verantwoordelijk is voor de inning van Mulderboetes, transactiebedragen en geldboetes opgelegd bij strafbeschikking of rechterlijk vonnis. De vergelijkingsgroep voor de LEMA bestaat uit personen die – als de LEMA al ingevoerd zou zijn – een LEMA zouden hebben gekregen voor de door hen begane overtreding. Het gaat daarbij om beginnende bestuurders¹⁰ van motorrijtuigen van wie in de periode 2002-2006¹¹ een zaak bij het CJIB

⁹ In het vervolg van dit onderzoek zal de recidive van 'afhakkers' apart in beeld worden gebracht.

¹⁰ Omdat bij alcoholdelicten het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders door de wetgever pas sinds 2006 gemaakt wordt is de groep beginnende bestuurders van vóór 2006 een benadering. Geselecteerd zijn

werd aangemeld wegens het rijden onder invloed van alcohol met een promillage tussen 0,5‰ en 0,8‰. Een extra voorwaarde is dat in de vijf jaar voorafgaand aan het delict niet eerder een BAG van meer dan 0,5‰ geconstateerd mag zijn.¹²

EMG

De EMG is een educatieve maatregel bedoeld voor bestuurders van motorrijtuigen die de maximum toegestane snelheid binnen de bebouwde kom met 50 km/u of meer overschreden (voor bromfietzers en voor snelheidsovertredingen bij wegwerkzaamheden ligt de grens bij 31 km/u of meer). Ook kan een EMG worden opgelegd aan bestuurders die zich binnen één rit herhaaldelijk schuldig hebben gemaakt aan risicovol rijgedrag. Bijlage 3 bevat een overzicht van de gedragingen waar het dan om gaat. Ten slotte kan een EMG worden opgelegd indien een onderzoek naar de rijrijvaardigheid (rijgedrag) door het CBR niet heeft geleid tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar wel tot het opleggen van een cursus.

Gegevens over EMG-deelnemers zijn afkomstig van het CBR. Zij zijn ten behoeve van het onderzoek geanonimiseerd. Het onderzoek heeft betrekking op alle personen die in 2009 of in 2010 bij het CBR werden aangemeld en die de EMG die zij opgelegd kregen voor eind 2012 hebben afgerond. Er zijn 196 personen die wel werden aangemeld voor een EMG, maar die de cursus niet met positief resultaat hebben afgerond ('afhakkers'). Deze personen zijn in de huidige recidivemeting buiten beschouwing gelaten.⁹

De *vergelijkingsgroep* voor de EMG is samengesteld op basis van gegevens van het CJIB en betreft personen die – als de EMG al ingevoerd zou zijn – een EMG zouden hebben gekregen voor de door hen begane overtreding. Op het moment dat de vergelijkingsgroep geselecteerd werd, was nog niet duidelijk voor welke gedragingen de EMG feitelijk opgelegd zou gaan worden. De verwachting was dat het veelal om snelheidsovertredingen zou gaan. Dit was ook het beeld dat uit de eerste inhoudelijke en procedurele evaluatie van de EMG van Nägele, Vissers en Reurich (2010) naar voren kwam. Er is daarom gekozen voor een vergelijkingsgroep bestaande uit bestuurders van motorrijtuigen van wie in de periode 2002-2006 een zaak bij het CJIB werd aangemeld wegens het overschrijden van de maximumsnelheid. Het gaat daarbij – conform de verwijzingscriteria voor de EMG – om overschrijdingen van 50 km/u of meer binnen de bebouwde kom of – indien de snelheidsovertreding is begaan door een bromfietser c.q. bij wegwerkzaamheden – om overschrijdingen van 31 km/u of meer binnen de bebouwde kom. Een extra voorwaarde is dat een persoon in de vijf jaar voorafgaand aan het delict niet meer dan één keer eerder een dergelijke snelheidsovertreding heeft begaan.¹³

Figuur 1 geeft een schematisch overzicht van de vorderingsprocedure zoals die geldt voor deelnemers aan de LEMA voor beginnende bestuurders en de EMG. Andere maatregelen die wel onder de vorderingsprocedure vallen, maar die in deze rapportage niet aan bod komen, zijn weggelaten uit het schema. De exacte verwijzingscriteria zijn te vinden in de 'Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011'. Voor meer uitgebreide informatie over de samenstelling van de vergelijkings-

personen die – ervan uitgaande dat de meeste mensen binnen één jaar hun rijbewijs behalen – maximaal 23 jaar oud waren bij het plegen van het delict.

¹¹ De vergelijkingsgroep betreft de periode 2002-2006; de deelnemerscohorten betreffen de periode 2009 en verder. Dat hier twee jaar tussen zit, heeft te maken met de uitgestelde invoering van deze educatieve maatregelen.

¹² Het is mogelijk dat personen die voor de vergelijkingsgroep zijn geselecteerd later – vanwege een ander delict – alsnog een LEMA moesten volgen.

¹³ Het is mogelijk dat personen die voor de vergelijkingsgroep zijn geselecteerd later – vanwege een ander delict – alsnog een EMG moesten volgen.

groepen wordt verwezen naar de 'Nulmeting Recidive ASP, LEMA en EMG' (Blom, 2012).

Figuur 1 Stroomschema vorderingsprocedure ten aanzien van de LEMA voor beginnende bestuurders en de EMG

Soort bestuurder	Criteria	Maatregel	Situatie	Gevolg	Nieuw rijbewijs?
Beginnende bestuurder	≥ 220 µg/l of 0,5‰ en < 350 µg/l of 0,8‰	➤ LEM A	➤ LEM A gevolgd?	➤ Betrokkene behoudt rijbewijs	➤ - of binnen 3 jaar alsnog LEM A - of 3 jaar wachten en dan EV*
			➤ LEM A niet gevolgd?	➤ Ongeldig-verklaring rijbewijs	
Zowel beginnende als ervaren bestuurders	<ul style="list-style-type: none"> - herhaaldelijk binnen 1 rit risico vol rijgedrag vertoond hebben (zie bijlage 2) - overschrijding maximum snelheid ≥ 50 km/u binnen de bebouwde kom (geen bromfiets) - overschrijding maximum snelheid ≥ 31 km/u binnen de bebouwde kom met bromfiets - overschrijding maximum snelheid ≥ 31 km/u binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden - rijbewijs niet ongeldig na onderzoek rijvaardigheid (rijgedrag) 	➤ EM G	➤ EM G gevolgd?	➤ Betrokkene behoudt rijbewijs	➤ - of binnen 3 jaar alsnog EM G - of 3 jaar wachten en dan examen
			➤ EM G niet gevolgd?	➤ Ongeldig-verklaring rijbewijs	

* EV staat voor 'Eigen Verklaring'. Dit is een formulier met elf vragen met betrekking tot iemands lichamelijke en geestelijke gesteldheid dat moet worden ingediend bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs.

Bron: CBR

Operationalisering van recidive

Binnen de WODC-Recidivemonitor wordt recidive gedefinieerd als het voorkomen van een nieuwe registratie in de OBJD. We spreken daarom ook wel van een 'nieuwe (straf)zaak' of van een 'nieuw (justitie)contact'.

Bij het vaststellen van de recidive worden verschillende criteria gehanteerd, namelijk algemene, speciale en specifieke recidive (zie tabel 1). De drie criteria zijn *genest*, dat wil zeggen dat de algemene recidive ook de verkeersrecidive omvat en de verkeersrecidive ook de specifieke recidive. *Algemene recidive* wil zeggen dat iemand een nieuwe strafzaak heeft wegens enig delict. Dit kan een verkeersmisdrijf zijn, zoals rijden onder invloed, maar ook een commune delict, zoals diefstal of mishandeling. Ook nieuwe (in de OBJD geregistreerde) verkeersovertredingen¹⁴ tellen mee.¹⁵ Van *speciale of verkeersrecidive* is in dit onderzoek sprake als iemand opnieuw wegens een verkeersdelict¹⁶ met justitie in aanraking komt. Dit kan een misdrijf zijn, maar ook een overtreding. Andersoortige delicten, zoals vermogens- of drugsdelicten, worden niet geteld als het om speciale recidive gaat. Er is sprake van *specifieke recidive* als iemand een nieuw justitiecontact heeft naar aanleiding van eenzelfde delict als in de uitgangzaak. Voor de LEMA heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw rijden onder invloed ('rijden onder invloed recidive').¹⁷ Het is niet mogelijk om daarbinnen onderscheid te maken naar bijvoorbeeld het gemeten alcoholpromillage. Voor de EMG heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw plegen van één van de volgende in de OBJD geregistreerde delicten: snelheidsovertredingen waarbij meer dan 30 km/u (of meer dan 40 km/u op de autosnelweg) te hard werd gereden, bumperkleven (voor zover geen administratief-rechtelijke sanctie werd opgelegd) en het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg.¹⁸ We noemen dit 'EMG-gerelateerde' recidive. Het is niet mogelijk om daarbinnen een onderscheid te maken naar bijvoorbeeld de mate van overschrijding van de maximum toegestane snelheid of het wegtype (binnen bebouwde kom, buiten de bebouwde kom, et cetera).

Opgemerkt moet worden dat het aantal 'EMG-gerelateerde delicten' slechts een benadering is van het werkelijke aantal (geregistreerde) delicten waarvoor opnieuw een EMG zou kunnen worden opgelegd. Ten eerste worden alle geregistreerde snelheidsovertredingen van meer dan 30 km/u geteld als EMG-gerelateerde recidive, terwijl alleen snelheidsovertredingen van minstens 50 km/u binnen de bebouwde kom (of meer dan 30 km/u binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden) in aanmerking komen voor afdoening middels een EMG. Daarnaast zijn er delicten waarvoor een EMG kan worden opgelegd – denk aan roodlichtnegatie, snijden, verkeerd voorsorteren, onnodig links rijden – die niet worden geteld als EMG-gerelateerd delict, omdat ze niet in de voor het onderzoek gebruikte gegevensregistratie

¹⁴ Met verkeersovertredingen worden in dit rapport alle in de OBJD geregistreerde verkeersovertredingen bedoeld. Overtredingen die in aanmerking komen voor fiscale of administratiefrechtelijke afhandeling, zoals parkeerover-tredingen, lichte snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie, tellen dus niet mee (zie ook paragraaf 2.1).

¹⁵ Doorgaans hanteren we binnen de WODC-Recidivemonitor een engere definitie van algemene recidive, waarbij alleen nieuwe *misdrijven* geteld worden en (verkeers)overtredingen buiten beschouwing blijven (Wartna et al., 2011). Omdat een groot deel van de verkeersdelicten overtredingen zijn, wordt in deze studie afgeweken van de standaard definitie en worden verkeersovertredingen ook in het onderzoek betrokken (zie ook Blom, Bregman & Wartna, 2011).

¹⁶ Verkeersdelict: delict dat strafbaar gesteld is in de WVV1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990) of de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM).

¹⁷ Rijden onder invloed: art. 8 WVV1994 of art. 163 WVV1994.

¹⁸ Ernstige snelheidsovertreding: art. 20 RVV1990, art. 21 RVV1990, art. 22 RVV1990, art. 62 RVV1990 (bord A1) of art. 62 RVV1990 (bord A3). Bumperkleven: art. 19 RVV1990. Het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg: art. 5 WVV1994.

zijn opgenomen. EMG-gerelateerde recidive betreft dus enerzijds een overschatting en anderzijds een onderschatting van het werkelijke aantal nieuw geregistreerde EMG-gerelateerde delicten.

Gezien de doelstelling van de verkeersgedragsmaatregelen, namelijk voorkomen dat een deelnemer opnieuw onder invloed van alcohol deelneemt aan het verkeer of weer risicovol rijgedrag vertoont, zijn met name de speciale en de specifieke recidive interessant. In deze rapportage wordt daarnaast ook aandacht besteed aan de algemene recidive (inclusief verkeersovertredingen). Op die manier kan inzicht worden verkregen in hoeverre deelnemers zich ook schuldig maken aan andere vormen van criminaliteit.

Tabel 1 Recidivecriteria

criterium	Omschrijving
Algemene recidive	Nieuwe, geldige ¹ zaken naar aanleiding van een misdrijf of een verkeersovertreding, ongeacht de aard van de gepleegde delicten;
Speciale of verkeersrecidive	Nieuwe, geldige ¹ zaken naar aanleiding van een verkeersdelict;
Specifieke recidive	Nieuwe, geldige ¹ zaken naar aanleiding van het rijden onder invloed (rijden onder invloed recidive); Nieuwe, geldige ¹ zaken naar aanleiding van een ernstige snelheidsovertreding, bumperkleven of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg (EMG-gerelateerde recidive).

¹ Zaken die zijn afgedaan door het OM (exclusief technische sepots), zaken die zijn geëindigd in een schuldigverklaring door de rechter en zaken die nog *niet* onherroepelijk zijn afgedaan.

Voor alle criteria geldt dat alleen zogenoemde 'geldige' justitiecontacten geteld worden, dat wil zeggen zaken die zijn afgedaan door het OM (exclusief technische sepots¹⁹) en zaken die zijn geëindigd in een schuldigverklaring door de rechter. Daarnaast worden ook zaken meegenomen die nog niet onherroepelijk zijn afgedaan; de ervaring leert dat slechts een klein deel van de openstaande zaken eindigt in een technische sepot of een vrijspraak (circa 10%).

De recidive onder de deelnemers wordt gemeten *vanaf* de datum waarop het CBR de educatieve maatregel als beëindigd heeft bestempeld. Voor personen in de vergelijkingsgroepen is het startpunt voor het meten van de recidive de datum waarop hun strafzaak door het CJIB werd afgedaan, bijvoorbeeld het moment dat een boete betaald is. Er is sprake van recidive als er binnen twee jaar daarna een nieuw delict in de OBDJ geregistreerd is. De pleegdatum van dit delict is bepalend voor het moment van recidive. Het eindpunt van de observatieperiode is de dag van sluiting van de gegevensverzameling: 10 januari 2014.

2.3 Analyse

In deze rapportage wordt de *prevalentie* van de strafrechtelijke recidive beschreven. In de tabellenbijlage zijn daarnaast ook cijfers opgenomen omtrent de *frequentie* en de *omvang* van de recidive.

De prevalentie van recidive wordt uitgedrukt in termen van het percentage personen dat binnen twee jaar na de uitgangszaak één of meer nieuwe justitiecontacten

¹⁹ Beslissing van het OM, waarbij het afziet van vervolging van een strafbaar feit omdat het van mening is dat vervolging niet tot een veroordeling zal leiden. Zie de 'Aanwijzing gebruik sepotgronden' (College van procureurs-generaal, 2014).

heeft opgebouwd. De recidivepercentages in hoofdstuk 4 zijn berekend met behulp van survivalanalyse. Met deze techniek kan de recidive over de tijd in beeld worden gebracht, rekening houdend met eventuele verschillen in de lengte van de observatieperiode (zie bijvoorbeeld Lawless, 2003). De recidive van personen die korter dan twee jaar gevolgd konden worden, wordt *geschat* op basis van de recidive van personen die wel gedurende twee volledige jaren gevolgd zijn. De frequentie van recidive betreft het gemiddelde aantal nieuwe justitiecontacten per recidivist. De omvang van de recidive is een combinatie van de prevalentie en de frequentie en heeft betrekking op het totale aantal nieuwe justitiecontacten per 100 *daders* binnen een bepaalde periode.

Voorspelde recidive

Verder is in deze meting voor het eerst een inschatting gemaakt van de invloed van deelname aan één van de onderzochte educatieve maatregelen op het niveau van de recidive. Dit noemen we voorspelde recidive, in tegenstelling tot de ruwe of geobserveerde prevalentie van recidive. Met behulp van een statistisch model wordt de invloed van (verschuivingen in) de samenstelling van de onderzoeksgroepen op de hoogte van de (verkeers)recidive als het ware afgescheiden van de invloed van deelname aan een educatieve maatregel. Op die manier kan worden nagegaan of deelname aan een educatieve maatregel gepaard gaat met een lagere recidive, los van de versturende invloed van verschillen op deze achtergrondkenmerken. Het gebruikte voorspellingsmodel is een zogenoemd 'logistisch regressiemodel'^{20,21}. Op basis van iemands achtergronden voorspelt het model of een persoon binnen twee jaar na het afronden van de maatregel (deelnemers) of nadat de strafzaak werd afgedaan (vergelijkingsgroep) zal recidiveren. Alleen factoren die (multivariaat) significant samenhangen met recidive worden in het model opgenomen. De uiteindelijke keuze van de factoren in het model werd bepaald na een 'split-half-kruisvalidatie' en door te kijken naar de zogenoemde Hosmer & Lemeshow Test voor de *goodness of fit* van het model. Het beste model was het model dat de kleinste gemiddelde afwijking te zien gaf tussen de voorspelde en de geobserveerde tweejarige recidive met een voldoende *goodness of fit* (i.e. Hosmer & Lemeshow Test niet significant).

De uitkomstmaat van de logistische regressieanalyse is de zogenoemde *odds ratio*²² (OR). De OR geeft aan wat de *unieke* bijdrage is van een bepaald kenmerk in de voorspelling van de tweejarige recidive. De OR kan variëren van nul tot plus oneindig. Ligt de OR tussen nul en één dan is het verband tussen het betreffende ken-

²⁰ Ontbrekende waarden op de achtergrondkenmerken zijn – gebruikmakend van 'multiple imputation' – geïmputeerd (zie bijvoorbeeld White, Royston & Wood, 2011).

²¹ Een klein deel van de EMG'ers komt zowel in cohort 2009 als in cohort 2010 voor. Ook personen in de vergelijkingsgroep komen soms in beide cohorten voor. Dit zorgt voor een zekere afhankelijkheid in de data. Om ervoor te zorgen dat de schattingen hierdoor niet vertekend raken, zijn de analyses waar nodig 'geclusterd' op persoonsnummer. Op die manier tellen de betreffende personen mee in beide cohorten, maar wordt bij het maken van de schattingen rekening gehouden met deze afhankelijkheid.

²² De odds is een kans- of wedverhouding, namelijk de verhouding van de kans op recidive en de kans dat geen recidive plaatsvindt. Bijvoorbeeld:

Van de 1.500 mannen recidiveren er 500 (1.000 recidiveren niet). De odds voor recidive in deze groep is 500:1.000. Van de 2.500 vrouwen recidiveren er eveneens 500. De odds voor recidive is dus 500:2000.

De odds *ratio* is de verhouding tussen twee odds. In het bovengenoemde voorbeeld is de odds ratio voor mannen (ten opzichte van vrouwen, de referentiecategorie):

$$(500:1.000) : (500:2.000) = 0,5:0,25 = 2.$$

De odds voor recidive is voor mannen dus twee keer zo groot als voor vrouwen.

Let op: de odds ratio mag niet worden geïnterpreteerd als zijnde een grotere/kleinere *kans* op recidive.

merk en recidive negatief. Dat wil zeggen dat een lage waarde op het kenmerk samengaat met een *grotere* kans op recidive. Bij OR's groter dan één is sprake van een positieve samenhang; een lage waarde op het kenmerk gaat samen met een *kleinere* kans op recidive.

3 Achtergrondkenmerken van LEMA- en EMG-deelnemers

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de achtergrondkenmerken van beginnende bestuurders die in 2009 of in 2010 aan de LEMA deelnamen en van EMG-deelnemers in diezelfde periode. Ook wordt een vergelijking gemaakt tussen deelnemers aan de educatieve maatregelen en personen in de vergelijkingsgroepen die in het kader van dit onderzoek zijn samengesteld.

3.1 LEMA

In 2009 waren er 607 beginnende bestuurders die aan de LEMA deelnamen. In 2010 waren dit er 727. Het betreft alleen personen die de LEMA (uiteindelijk) met positief resultaat hebben afgerond. Tabel 2 bevat een overzicht van de achtergronden van de LEMA-deelnemers.

LEMA-deelnemers zijn overwegend mannen en geboren in Nederland. Ruim driekwart van hen is jonger dan 25 jaar. Gemiddeld zijn zij 23 jaar oud op het moment dat zij hun LEMA afronden. Voor vier op de tien deelnemers is dit de eerste keer dat zij met justitie in aanraking komen. Een deel van de deelnemers is – voordat ze een LEMA kregen – al eerder strafrechtelijk vervolgd wegens een verkeersdelict (ongeveer 40%) of het rijden onder invloed (ruim 10%). De gemiddelde leeftijd bij hun eerste justitiecontact was 20 jaar.

Deelname aan de LEMA-cursus is niet vrijblijvend. Wanneer niet aan de verplichtingen die de LEMA met zich meebrengt wordt voldaan, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Personen voor wie dit het geval is, maar die zich binnen drie jaar bedenken (zogenoemde 'spijtoptanten'), krijgen alsnog de gelegenheid om aan de cursus deel te nemen; tussen de 16 en de 18% van de LEMA-deelnemers is een spijtoptant.

Ten opzichte van de *LEMA-vergelijkingsgroep* bestaat de groep LEMA-deelnemers van 23 jaar of jonger²³ voor een groter deel uit vrouwen en personen die in Nederland geboren zijn. LEMA-deelnemers hebben gemiddeld genomen een iets minder omvangrijk strafrechtelijk verleden dan personen in de vergelijkingsgroep.

Ten slotte zijn LEMA-deelnemers gemiddeld iets jonger wanneer zij voor het eerst met justitie in aanraking komen. Voor de corresponderende cijfers, zie tabel B1 in bijlage 4.

²³ De LEMA-vergelijkingsgroep betreft alleen personen van 23 jaar of jonger (zie paragraaf 2.2). De vergelijking tussen de LEMA-deelnemers en de vergelijkingsgroep beperkt zich derhalve tot deelnemers die eveneens 23 jaar of jonger waren op het moment dat zij het delict pleegden ('deelnemers t/m 23 jaar'). Dit betreft ongeveer 75% van de totale deelnemersgroep.

Tabel 2 Achtergronden van LEMA-deelnemers in 2009 en 2010

	2009		2010	
	Aantal	% ¹	Aantal	% ¹
N=	607		727	
<i>Sekse</i>				
Man	538	88,6	633	87,1
Vrouw	69	11,4	94	12,9
<i>Geboorteland</i>				
Nederland	506	83,4	616	84,7
Buitenland	101	16,6	111	15,3
<i>Leeftijd</i>				
18 jaar	5	0,8	10	1,4
19 jaar	63	10,4	66	9,1
20 jaar	73	12	100	13,8
21 jaar	83	13,7	108	14,9
22 jaar	108	17,8	126	17,4
23 jaar	90	14,9	93	12,8
24 jaar	49	8,1	63	8,7
25 jaar of ouder	135	22,3	160	22
Gemiddelde leeftijd	23 jaar		23 jaar	
<i>Leeftijd bij inschrijving 1e zaak</i>				
17 jaar of jonger	156	25,7	231	31,8
18 jaar	56	9,2	65	9
19 jaar	76	12,5	70	9,6
20 jaar	67	11,1	66	9,1
21 jaar	55	9,1	66	9,1
22 jaar	69	11,4	75	10,3
23 jaar	43	7,1	49	6,7
24 jaar	22	3,6	33	4,5
25 jaar of ouder	62	10,2	71	9,8
Gemiddelde leeftijd bij inschrijving 1 ^e zaak	20 jaar		20 jaar	
<i>Aantal eerdere zaken</i>				
Geen eerdere zaken	250	41,2	280	38,5
1-2 eerdere zaken	200	32,9	246	33,8
3-4 eerdere zaken	68	11,2	94	12,9
5 of meer eerdere zaken	89	14,7	107	14,7
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,2		2,3	
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict</i>				
Geen eerdere zaken	364	60	430	59,1
1-2 eerdere zaken	175	28,8	214	29,4
3-4 eerdere zaken	45	7,4	52	7,2
5 of meer eerdere zaken	23	3,8	31	4,3
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict	0,9		0,9	
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. rijden onder invloed</i>				
Geen eerdere zaken	538	88,6	630	86,7
1 of meer eerdere zaken	69	11,4	97	13,3
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. rijden onder invloed	0,1		0,2	
<i>Spijtoptant</i>	110	18,1	115	15,8

¹ De percentages in de tabel zijn zogenoemde 'valid percentages'. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' niet is meegeteld bij het berekenen ervan.

3.2 EMG

In 2009 waren er 799 EMG-deelnemers. In 2010 waren dit er 1.162.²⁴ Het betreft alleen personen die de EMG (uiteindelijk) met positief resultaat hebben afgerond. Tabel 3 bevat een overzicht van de achtergronden van EMG-deelnemers.

De EMG-deelnemersgroep bestaat bijna geheel uit mannen. De meesten van hen zijn in Nederland geboren. Ongeveer vier op de tien EMG-deelnemers zijn jonger dan 25 jaar. Gemiddeld zijn de deelnemers uit 2010 30 jaar op het moment dat zij de EMG afronden (29 jaar voor deelnemers uit 2009). Bijna drie kwart van de EMG-deelnemers is in het verleden ook al wegens een misdrijf of een verkeersovertreding met justitie in aanraking geweest. Ongeveer twee derde van de EMG'ers heeft al één of meerdere verkeersdelicten op zijn of haar naam staan. Verder is te zien dat de helft van de EMG-deelnemers eerder ook al geregistreerd werd vanwege een ernstige snelheidsovertreding, bumperkleven of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg. De gemiddelde leeftijd bij inschrijving van het eerste justitiecontact was 22 jaar voor deelnemers uit 2010 (21 jaar voor deelnemers uit 2009).

Als we kijken naar het soort gedraging waarvoor de EMG wordt opgelegd dan blijken excessieve snelheidsovertredingen (50 km/u of meer te hard rijden binnen de bebouwde kom of meer dan 30 km/u te hard bij wegwerkzaamheden binnen de bebouwde kom) veruit het vaakst te worden gerapporteerd door de verbalisant (82%). De top-zeven van vaakst genoemde delicten bestaat – naast snelheidsovertredingen – uit gedragingen die te maken hebben met de plaats op de weg, geen richting aangeven of verkeerd voorsorteren, bumperkleven, gevaarlijk inhalen en roodlichtnegatie. Voor al deze gedragingen geldt dat zijn in 10 tot 15% van de gevallen gerapporteerd worden door de verbalisant.

Ten slotte zijn we voor de EMG-deelnemers nagegaan hoeveel van hen 'spijtoptanten' zijn. Dit zijn personen die in eerste instantie niet aan de verplichtingen die de EMG met zich meebrengt hebben voldaan, maar die binnen drie jaar alsnog in de cursus zijn ingestroomd. Tussen de 17 en 20% van de EMG-deelnemers blijkt een spijtoptant te zijn.

Ten opzichte van de *vergelijkingsgroep* zijn EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding²⁵ relatief vaak man en geboren in Nederland. Het strafrechtelijk verleden van EMG-deelnemers is omvangrijker dan dat van de vergelijkeningsgroep. Daarnaast kwamen EMG-deelnemers gemiddeld op jongere leeftijd voor het eerst met justitie in aanraking. Beide punten zijn indicaties dat de deelnemersgroep qua achtergronden 'zwaarder' is dan de vergelijkeningsgroep. Voor de corresponderende cijfers, zie tabel B5 in bijlage 4.

²⁴ Een deel van de personen in de EMG-onderzoeksgroep (N=92) kon niet in het Justitieel Documentatiesysteem worden teruggevonden. Deze deelnemers kregen alleen een educatieve maatregel opgelegd; er was geen sprake van strafvervolgning door het Openbaar Ministerie. Deze personen worden wel gewoon meegenomen in het recidiveonderzoek.

²⁵ De EMG kan ook voor andere vormen van risicovol rijgedrag worden opgelegd. De EMG-vergelijkingsgroep betreft echter alleen snelheidsovertreders (zie paragraaf 2.2). De vergelijking tussen de EMG-deelnemers en de vergelijkeningsgroep beperkt zich daarom tot personen die een EMG kregen naar aanleiding van een snelheidsovertreding, eventueel in combinatie met een andere gedraging ('deelnemers snelheid'). Dit betreft 82% van de totale deelnemersgroep.

Tabel 3 Achtergronden van EMG-deelnemers in 2009 en 2010

	2009		2010	
	Aantal	% ¹	Aantal	% ¹
N=	799	100	1162	100
<i>Sekse</i>				
Man	760	97,6	1059	96,9
Vrouw	19	2,4	34	3,1
<i>Geboorteland</i>				
Nederland	679	87,2	919	84,1
Buitenland	100	12,8	174	15,9
<i>Leeftijd</i>				
24 jaar of jonger	330	42,5	416	38,1
25-29 jaar	170	21,9	227	20,8
30-39 jaar	143	18,4	212	19,4
40-49 jaar	89	11,5	161	14,7
50 jaar of ouder	45	5,8	76	7
Gemiddelde leeftijd	29 jaar		30 jaar	
<i>Leeftijd bij inschrijving 1e zaak</i>				
17 jaar of jonger	260	33,5	349	32
18-24 jaar	340	43,8	458	42
25-29 jaar	60	7,7	109	10
30-39 jaar	70	9	100	9,2
40-49 jaar	38	4,9	48	4,4
50 jaar of ouder	9	1,2	27	2,5
Gemiddelde leeftijd bij inschrijving 1e zaak	21 jaar		22 jaar	
<i>Aantal eerdere zaken</i>	4,9		4,7	
Geen eerdere zaken	210	26,3	287	24,7
1-2 eerdere zaken	199	24,9	305	26,2
3-4 eerdere zaken	118	14,8	195	16,8
5 of meer eerdere zaken	272	34	375	32,3
Gemiddeld aantal eerdere zaken	4,9		4,7	
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict</i>				
Geen eerdere zaken	289	36,2	401	34,5
1-2 eerdere zaken	249	31,2	383	33
3-4 eerdere zaken	114	14,3	188	16,2
5 of meer eerdere zaken	147	18,4	190	16,4
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict	2,5		2,4	
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. een EMG-gerelateerd delict²</i>				
Geen eerdere zaken	400	50,1	583	50,2
1 of meer eerdere zaken	399	49,9	579	49,8
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. een EMG-gerelateerd delict	1,3		1,3	
<i>Type delict³</i>				
Te hard rijden	658	82,4	953	82,0
Plaats op de weg ⁴	157	19,6	224	19,3
Geen richting aangeven/verkeerd voorsorteren	100	12,5	176	15,1
Bumperkleven	114	14,3	152	13,1
Gevaarlijk inhalen	106	13,3	135	11,6
Roodlichtnegatie	89	11,1	186	16,0
Rijden waar dat niet mag ⁵	86	10,8	139	12,0
<i>Spijtoptant</i>	135	16,9	235	20,2

¹ De percentages in de tabel zijn zogenoemde 'valid percentages'. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' (inclusief 92 EMG-deelnemers die niet in het Justitieel Documentatiesysteem voorkomen) *niet* is meegeteld bij het berekenen ervan.

² EMG-gerelateerde delicten: ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en/of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg.

³ Weergegeven is de Top-zeven van vaakst geconstateerde delicten. De som van de delict typen is meer dan 100%, omdat een EMG vaak wordt opgelegd voor meer dan één type delict.

⁴ Plaats op de weg: spookrijden, te lang op linkerbaan rijden, onnodig links rijden e.d.

⁵ Rijden waar dat niet mag: over een vluchtstrook, verdrijvingsvlak, fietspad, busbaan rijden e.d.

4 Recidive van LEMA- en EMG-deelnemers²⁶

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de prevalentie van strafrechtelijke recidive onder beginnende bestuurders die in 2009 of in 2010 aan de LEMA deelnamen en van EMG-deelnemers in diezelfde periode. Om de cijfers wat reliëf te geven wordt de recidive van de deelnemers afgezet tegen de recidive van personen die vergelijkbaar zijn met de deelnemers aan de educatieve maatregelen.

Omwille van de vergelijkbaarheid tussen de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen zijn de analyses voor de LEMA beperkt tot personen van 23 jaar of jonger. Voor de EMG zijn de analyses beperkt tot personen die een EMG kregen vanwege een snelheidsovertreding van 50 km/u of meer binnen de bebouwde kom (of meer dan 30 km/u bij wegwerkzaamheden). Recidivecijfers ten aanzien van *alle* deelnemers alsook ten aanzien van de frequentie en de omvang van de recidive zijn te vinden in bijlage 4.

De hoogte van de recidive is berekend volgens drie verschillende criteria: algemene recidive inclusief verkeersovertredingen, verkeersrecidive en (voor de LEMA) rijden onder invloed recidive of (voor de EMG) EMG-gerelateerde recidive. Voor de betekenis van de criteria wordt verwezen naar tabel 1 in hoofdstuk 2. De drie criteria zijn genest: algemene recidive omvat ook de verkeersrecidive en de verkeersrecidive ook de specifieke recidive.

4.1 LEMA

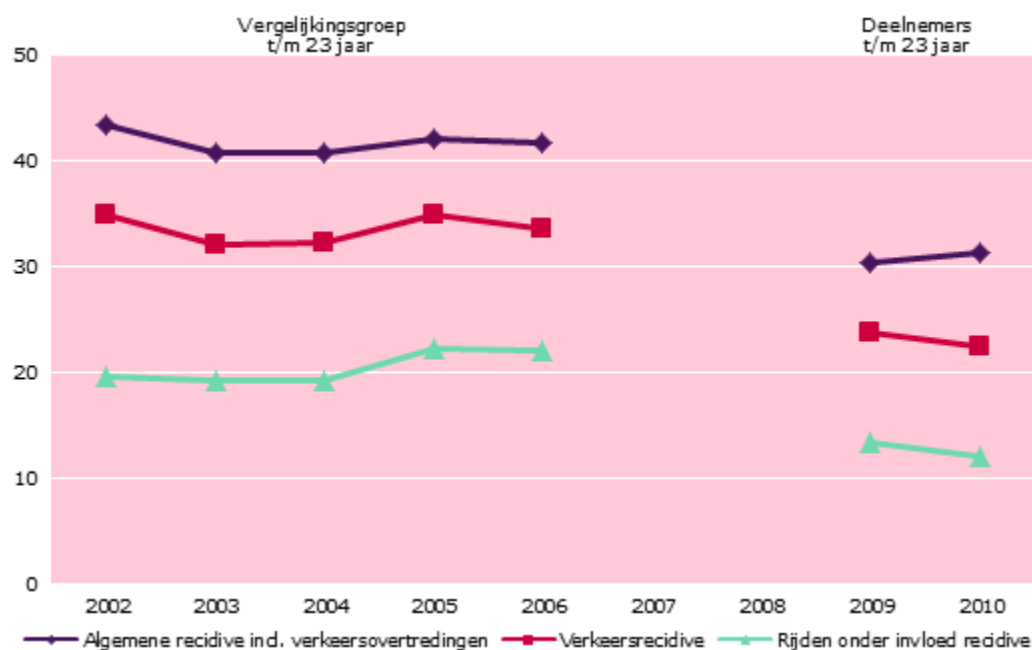
Figuur 2 geeft een beeld van de prevalentie van recidive onder LEMA-deelnemers t/m 23 jaar in 2009 en 2010. Ook is de ontwikkeling van de recidive van personen die vergelijkbaar zijn met de deelnemers in de periode 2002-2006 afgebeeld ('vergelijkingsgroep t/m 23 jaar'). Te zien is dat 31% van alle deelnemers t/m 23 jaar binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking is gekomen wegens het plegen van een strafbaar feit, ongeacht de aard of de ernst daarvan ('algemene recidive inclusief verkeersovertredingen'). Als we alleen naar de nieuwe verkeersdelicten kijken dan blijkt dat 23% van de deelnemers binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict op zijn of haar naam heeft staan. Deels gaat het hier om het opnieuw rijden onder invloed: 12-13% van de deelnemers komt binnen twee jaar opnieuw voor in de registratie wegens het rijden onder invloed.

Hoe verhoudt zich de recidive van de LEMA-deelnemers t/m 23 jaar tot de recidive in de vergelijkingsgroep? Ten eerste valt op dat het recidivebeeld in de vergelijkingsgroep niet stabiel is in de tijd. Ten opzichte van de recidive in de deelnemersgroep is het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep relatief hoog. Dit ver-

²⁶ Over de recidive van deelnemers in 2009 werd eerder ook al gerapporteerd (Blom, 2013). De in de huidige rapportage gepresenteerde recidivecijfers wijken licht af van de percentages die bij de vorige meting voor deze groep konden worden vastgesteld. Dit als gevolg van 'data-evolutie' en het aanvullen en opschonen van de brongegevens in de OBD. Daarnaast is het niet hebben afgesloten (en in stand houden) van een WA-verzekering (artikel 30 lid 2 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen) per 1 juli 2011 onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) gebracht. Overtreding van dit artikel wordt sindsdien niet meer geregistreerd in het JDS, maar in andere registraties die worden bijgehouden door het CJIB. Om een trendbreuk te vermijden zijn alle vermeldingen ten aanzien van artikel 30 lid 2 van de WAM (met terugwerkende kracht) uit de dataset verwijderd. Dit heeft een neerwaarts effect op de hoogte van met name de algemene en de verkeersrecidive.

schil is niet alleen zichtbaar voor de algemene recidive, maar ook voor de verkeers- en rijden onder invloed recidive en geldt zowel voor de LEMA-deelnemers uit 2009 als voor de deelnemers uit 2010.

Figuur 2 Prevalentie van tweejarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium



Zie bijlage 4, tabel B2 voor de corresponderende cijfers.

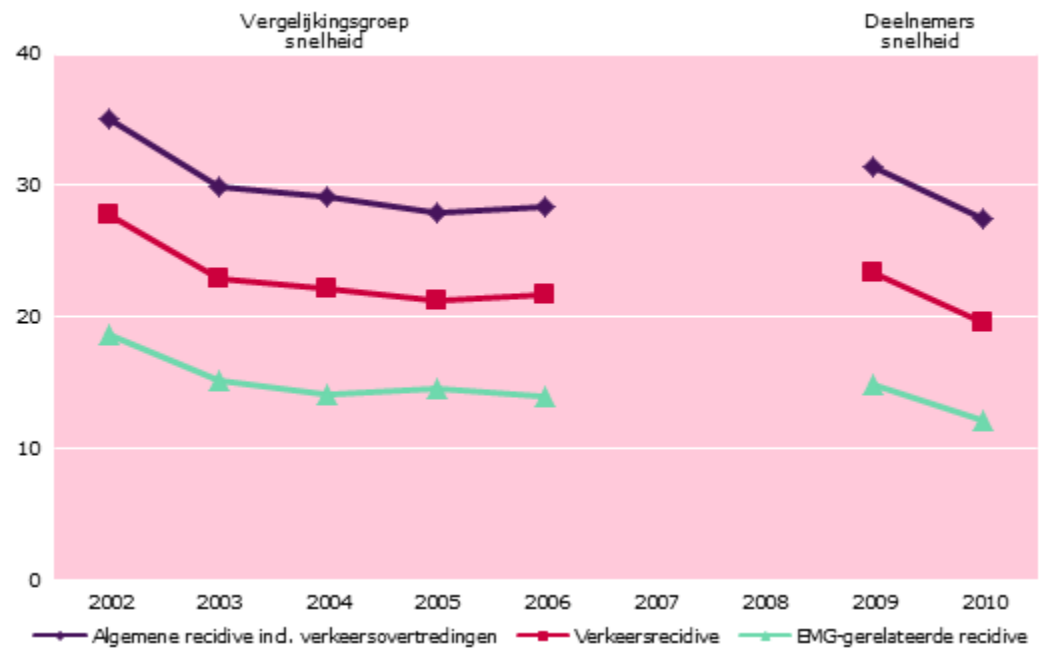
4.2 EMG

Figuur 3 geeft een beeld van het voorkomen van recidive onder personen die een EMG moesten volgen vanwege een snelheidsovertreding. Daarnaast is de ontwikkeling van de recidive van personen die vergelijkbaar zijn met de deelnemers in de periode 2002-2006 afgebeeld ('vergelijkingsgroep snelheid'). Niet alle EMG-deelnemers uit 2009 en 2010 komen voor in het Justitieel Documentatiesysteem. Deelnemers die niet voorkomen tellen bij het vaststellen van de recidive mee als non-recidivist. Van de deelnemers in 2009 komt 31% binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking, ongeacht de aard of de ernst van het feit ('algemene recidive inclusief verkeersovertradingen'). In 2010 is dit 28%. Van de deelnemers in 2009 heeft 23% binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict. Van de deelnemers in 2010 is dit 20%. Het percentage EMG-deelnemers uit 2009 dat binnen twee jaar een nieuwe registratie heeft vanwege het te hard rijden, bumperkleven of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg – zogenoemde 'EMG-gerelateerde recidive' – is 15%. Onder deelnemers uit 2010 is dit 12%. De recidive voor deelnemers in 2010 ligt dus over de hele linie lager dan de recidive voor deelnemers uit 2009.

Ten slotte is nagegaan hoe de recidive van de deelnemers zich verhoudt ten opzichte van de recidive in de vergelijkingsgroep. In figuur 3 is te zien dat de prevalentie van recidive in de vergelijkingsgroep een dalende trend laat zien. Alleen cohort 2002 laat duidelijke verschillen zien in de hoogte van de prevalentie van recidive ten gunste van de deelnemersgroep. Voor de andere – meer recente – cohorten geldt

dat het percentage recidivisten onder de deelnemers – volgens alle drie de criteria – nauwelijks afwijkt van het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep of zelfs iets hoger ligt. Dat laatste zien we met name als we de vergelijking maken met deelnemers uit 2009. De recidive van deelnemers uit 2010 is – volgens alle drie de criteria – lager dan de recidive die voor de vergelijkingsgroep kon worden vastgesteld.

Figuur 3 Prevalentie van tweejarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium



Zie bijlage 4, tabel B6 voor de corresponderende cijfers.

5 Geschatte invloed van LEMA- of EMG-deelname op verkeersrecidive

De recidive onder LEMA-deelnemers uit 2009 en 2010 is lager dan de recidive die voor de vergelijkingsgroep kon worden vastgesteld. Hetzelfde geldt voor EMG-deelnemers uit 2010. Betekent dit dat de betreffende educatieve maatregel ertoe heeft geleid dat de recidive onder de deelnemers lager is dan onder personen die een vergelijkbaar delict pleegden, maar die *geen* educatieve maatregel opgelegd kregen? Of zijn het andere factoren die er voor zorgen dat de geregistreerde, strafrechtelijke recidive onder de deelnemers lager is?

Naast deelname aan de educatieve maatregel zijn er mogelijk *andere* factoren die de hoogte van de recidive onder de deelnemers hebben beïnvloed. We onderscheiden ruwweg drie klassen van alternatieve verklaringen:

- 1 andere interventies die gelijktijdig hebben plaatsgevonden;
- 2 er wordt minder criminaliteit *gemeten*;
- 3 verderop in het onderzoek waren de daders minder 'recidivegevoelig'.

Personen in de vergelijkingsgroepen pleegden een delict dat in de periode 2002-2006 geregistreerd werd. De deelnemers daarentegen zijn in 2009 of in 2010 bij het CBR aangemeld. Het is goed denkbaar dat zich in de tussenliggende periode ontwikkelingen hebben voorgedaan die evengoed effect hebben gehad op het niveau van de recidive. Denk bijvoorbeeld aan preventiecampagnes van de Nederlandse overheid, zoals de Bob-campagne. Wellicht waren deze campagnes succesvol en is daarom de recidive gedaald.

Verder zijn er factoren die ervoor zouden kunnen zorgen dat herhalingscriminaliteit meer of juist minder *zichtbaar* wordt in politieregistraties. Het aantal geconstateerde verkeersovertredingen hangt in sterke mate af van de handhavingscapaciteit van de politie en die is per definitie beperkt. Ook speelt prioritering binnen de verkeershandhaving een rol. Wanneer (op bepaalde delicten) minder sterk wordt gehandhaafd, heeft dit een daling in de geregistreerde recidive tot gevolg.

Ten slotte is het te verwachten recidiveniveau afhankelijk van de *samenstelling* van de onderzoeksgroepen. Wanneer de onderzoeksgroepen niet allemaal even zwaar of 'recidivegevoelig' zijn, bemoeilijkt dit de onderlinge vergelijking van de recidivecijfers. Het valt immers te verwachten dat de recidive in een relatief zware groep (bijvoorbeeld met veel mannen en een omvangrijke justitiële voorgeschiedenis) hoger uitvalt dan in een groep met een laag a priori recidiverisico (bijvoorbeeld vrouwen die voor het eerst met justitie in aanraking komen).

In hoofdstuk 3 hebben we kunnen zien dat de deelnemers op een aantal kritieke punten afwijken van personen in de vergelijkingsgroep. Zo zijn LEMA-deelnemers bijvoorbeeld relatief vaak vrouw en geboren in Nederland, terwijl EMG-deelnemers naar verhouding een omvangrijker justitiële voorgeschiedenis hebben dan personen in de vergelijkingsgroep.

Dit probleem kan deels worden ondervangen door het gebruik van een statistisch model waarmee de invloed van deze demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis op de hoogte van de recidive als het ware wordt afgescheiden van de invloed van de educatieve maatregel. Voor de LEMA en de EMG is een dergelijk model ontwikkeld om na te kunnen gaan of deelname aan één van deze maatregelen gepaard gaat met een lagere verkeersrecidive, los van de verstoring van verschillen in deze achtergrondkenmerken. Het model heeft nu alleen nog betrekking op demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis. In een

latere fase van het onderzoek zullen indien mogelijk ook handhavings- en registratiefactoren aan het model worden toegevoegd.

In tabel 4 zijn de resultaten van een dergelijke analyse weergegeven. De analyse is apart uitgevoerd voor de LEMA en voor de EMG. Op hoofdlijnen komen de modellen voor de LEMA- en de EMG-groep overeen, maar op detailpunten zijn er verschillen te constateren. Zo bleek voor de EMG-groep de veroordelingsdichtheid van verkeerszaken de belangrijkste voorspeller van tweejarige verkeersrecidive, terwijl voor de LEMA-groep de veroordelingsdichtheid van *alle* zaken de beste voorspeller bleek te zijn.

Links in tabel 4 staan de kenmerken die een statistisch significante bijdrage leveren aan de voorspelling van de tweejarige verkeersrecidive en die in het uiteindelijke model zijn opgenomen. De uitkomstmaat van de analyse is een zogenoemde 'odds ratio' (OR). De OR geeft aan wat de unieke bijdrage is van een kenmerk in de voorspelling van in dit geval de tweejarige verkeersrecidive. De OR kan variëren van nul tot plus oneindig. Ligt de OR tussen nul en één dan is het verband tussen het betreffende kenmerk en recidive negatief. Dat wil zeggen dat een lage waarde op het kenmerk samengaat met een groter recidiverisico. Bij OR's groter dan één is sprake van een positieve samenhang; een hogere waarde op het kenmerk gaat samen met een lager recidiverisico. In de tabel zijn ook de zogenoemde 95% betrouwbaarheidsintervallen (BI) bij de odds ratio's opgenomen.

Model 1 is een model waarin alleen het kenmerk deelname is opgenomen. De OR voor de LEMA-deelname is 0,59. Dat wil zeggen dat het risico op een nieuw verkeersdelict voor LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar 0,59 keer zo groot is als voor de referentiecategorie (i.e. personen in de vergelijkingsgroep). Het risico op verkeersrecidive is voor LEMA-deelnemers dus lager dan voor personen in de vergelijkingsgroep. Model twee laat zien dat de OR voor LEMA-deelname nauwelijks verandert als we rekening houden met verschillen in de samenstelling van de onderzoeksgroepen: rekening houdend met verschuivingen in demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis blijft overeind dat het risico op verkeersrecidive voor LEMA-deelnemers kleiner is dan voor personen in de vergelijkingsgroep.

De OR voor EMG-deelname in model 1 is niet significant. Dit betekent dat het risico op verkeersrecidive in de deelnemersgroep gemiddeld genomen niet afwijkt van het risico op verkeersrecidive in de vergelijkingsgroep. Model twee laat zien dat (verschuivingen in) de samenstelling van de onderzoeksgroepen dit resultaat voor een belangrijk deel hebben beïnvloed. Immers, als we behalve voor EMG-deelname ook demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis in het model opnemen dan is de OR voor EMG-deelname .62 ($p < 0,01$). Dat betekent dat – rekening houdend met verschillen in de samenstelling van de onderzoeksgroepen – ook de EMG-deelnemers vanwege snelheidsovertreding een significant *lager* risico op verkeersrecidive hebben dan personen in de vergelijkingsgroep.

Met name verschillen in de omvang van de justitiële carrière, uitgedrukt in termen van het aantal eerdere zaken en de zogenoemde 'veroordelingsdichtheid', vertroebelen het zicht op de verkeersrecidive van de EMG-groep. In hoofdstuk 3 is vastgesteld dat het strafrechtelijk verleden van EMG-deelnemers gemiddeld genomen omvangrijker is dan dat van personen in de vergelijkingsgroep. Bekend is dat de recidivekans toeneemt al naar gelang het aantal eerdere zaken groter is. De verhoudingsgewijs lange justitiële voorgeschiedenis van de EMG-deelnemers heeft er toe geleid dat de 'ruwe' recidivecijfers (waarin niet werd gecontroleerd voor demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis), hoger waren.

Tabel 4 Logistische regressie van tweejarige verkeersrecidive (odds ratio's (95% BI))**a LEMA (N=8.052)**

		Model 1 (deelname)	Model 2 (deelname + achtergronden)
Sekse	vrouw (REF)		
	man		2,34 (1,89-2,95) **
Leeftijd 1 ^e zaak (in jaren)			0,13 (0,09-0,19) **
Aantal eerdere zaken n.a.v. rijden onder invloed			0,89 (0,81-0,98) *
Veroordelingsdichtheid ¹			2,24 (2,00-2,56) **
LEMA-deelname	vergelijkingsgroep (REF)		
	deelnemers	0,59 (0,51-0,69) **	0,60 (0,51-0,70) **

Hosmer & Lemeshow Test for goodness of fit for model 2 = 13,66, $p = 0,190$

b EMG (N=10.383)

		Model 1 (deelname)	Model 2 (deelname + achtergronden)
Sekse	vrouw (REF)		
	man		1,68 (1,38-2,04) **
Leeftijd 1 ^e zaak (in jaren)			0,30 (0,25-0,36) **
Aantal eerdere zaken			1,22 (1,14-1,31) **
Veroordelingsdichtheid ²			3,26 (2,71-3,91) **
EMG-deelname	vergelijkingsgroep (REF)		
	deelnemers	0,91 (0,80-1,04) ns	0,62 (0,54-0,71) **

Hosmer & Lemeshow Test for goodness of fit for model 2 = 11,46, $p = 0,323$

* $p < 0,001$ ** $p < 0,05$; ns niet significant

¹ De veroordelingsdichtheid voor de LEMA-groep betreft (de wortel uit) het gemiddelde aantal eerdere zaken (-1) per jaar.

² De veroordelingsdichtheid voor de EMG-groep betreft (de wortel uit) het gemiddelde aantal eerdere verkeerszaken (-1) per jaar.

6 Slot

Eind 2008 werden de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) geïntroduceerd. Deze educatieve maatregelen zijn bedoeld om verkeersovertreders meer inzicht te geven in het gevaar van bepaalde gedragingen en om recidive te voorkomen.

Aan het WODC is gevraagd om bij te houden welke strafrechtelijke recidive de deelnemers aan deze maatregelen vertonen. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de terugval onder LEMA- en EMG-deelnemers, uit 2009 en 2010. De komende jaren zal de onderzoekspopulatie telkens met één jaarcohort worden uitgebreid. Eind 2014 worden de eerste recidivecijfers van deelnemers aan het Alcoholslotprogramma toegevoegd.

6.1 Bevindingen

Achtergrondkenmerken (onderzoeksvraag 1)

LEMA. Beginnende bestuurders die een LEMA-cursus hebben gevolgd zijn overwegend jongvolwassen mannen, geboren in Nederland. Gemiddeld zijn zij 23 jaar oud bij het afronden van de LEMA. Ongeveer vier op de tien LEMA-deelnemers zijn al eerder strafrechtelijk vervolgd vanwege een verkeersdelict. Op het moment dat zij voor het eerst met justitie in aanraking kwamen, waren zij gemiddeld 20 jaar.

EMG. EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen. Tussen de 84 en 87% is geboren in Nederland. Gemiddeld zijn zij 29 of 30 jaar bij het afronden van de maatregel. Ongeveer twee derde van de EMG'ers is eerder met justitie in aanraking geweest vanwege een verkeersdelict. De gemiddelde leeftijd bij het eerste justitiecontact was 21 of 22 jaar in deze groep.

Recidivebeeld (onderzoeksvraag 2)

LEMA. Bijna een kwart van de LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar die in 2009 werden vervolgd voor een alcoholverkeersdelict, kwam binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking vanwege een verkeersdelict. In 2010 is het percentage verkeersrecidivisten 23%. Als we ons beperken tot nieuwe gevallen van rijden onder invloed dan is de terugval 12% onder deelnemers uit 2009 en 13% onder deelnemers uit 2010.

EMG. Ook voor EMG-deelnemers wegens een snelheidsovertreding afgedaan in 2009 geldt dat bijna een kwart van hen binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking kwam wegens een verkeersdelict. Voor de EMG-deelnemers in 2010 is dit iets minder, namelijk 20%. De specifieke recidive van alleen ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg is 15% onder deelnemers uit 2009 en 12% onder deelnemers uit 2010. Dat wil zeggen dat ongeveer één op de zeven EMG-deelnemers binnen twee jaar na het afronden van de cursus opnieuw wordt geregistreerd wegens één van deze verkeersdelicten.

Recidivebeeld ten opzichte van vergelijkingsgroepen (onderzoeksvraag 3)

LEMA. Het percentage LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar dat binnen twee jaar recidiveert, ligt lager dan het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep. Dit geldt zowel voor de algemene recidive als voor de verkeersrecidive en rijden onder invloed recidive. De verschillen houden stand als met behulp van een statistisch

model gecontroleerd wordt voor verschillen in demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis van personen in de onderzoeksgroepen.

EMG. De recidive van EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding afgedaan in 2009 ligt iets hoger dan de recidive in de vergelijkingsgroep. Deelnemers uit 2010 vertonen een lagere recidive dan de deelnemers uit 2009, die bovendien iets beneden die van de vergelijkingsgroep uitkomt. Wanneer we met behulp van een statistisch model controleren voor gemeten verschillen in demografische kenmerken en de omvang van het strafrechtelijk verleden, dan klapt het beeld om en blijkt dat zowel deelnemers uit 2009 als deelnemers uit 2010 feitelijk een gunstiger recidivebeeld vertonen dan personen in de vergelijkingsgroep. Dat dit in de ruwe recidivecijfers niet tot uiting komt, heeft te maken met het feit dat de deelnemers relatief 'recidivegevoelig' zijn.

Ontwikkelingen in strafrechtelijke recidive zijn aan verschillende invloeden onderhevig. Mogelijk zijn de diverse maatregelen gericht op recidivereductie effectief geweest, maar er zijn ook alternatieve verklaringen denkbaar (Wartna et al., 2014). Ten eerste kunnen dalende recidivecijfers in een bepaalde dadergroep een reflectie zijn van dalende criminaliteit in het algemeen: er zijn minder criminogene factoren, er is meer afschrikking, minder gelegenheid om delicten te plegen, of er is minder aanleiding of noodzaak tot het plegen van criminaliteit. Ook kan het zijn dat er minder criminaliteit wordt *gemeten*. De recidive is feitelijk niet gedaald, maar het aandeel van de gepleegde delicten dat onder de aandacht wordt gebracht van het OM is kleiner geworden, bijvoorbeeld omdat het ophelderingspercentage is afgenomen. Ten slotte kunnen er veranderingen optreden in het soort daders: er worden daders vervolgd met een hoger of juist lager recidiverisico. Door in het onderhavige onderzoek te werken met een voorspellingsmodel kon dit laatste type verklaring (deels) worden uitgesloten.

6.2 Beperkingen van het onderzoek

Bij de interpretatie van deze onderzoeksresultaten is voorzichtigheid geboden. De cijfers leveren een indicatie op van de mogelijke effecten van de onderzochte verkeersgedragsmaatregelen. Omdat het gebruik van registratiegegevens, maar ook het gebruikte onderzoeksdesign beperkingen kent, kunnen gevonden verschillen tussen de deelnemers en de vergelijkingsgroepen hoogstens worden opgevat als een *mogelijk* effect van de educatieve maatregelen.

In dit onderzoek is gebruikgemaakt van politie- en justitieregistraties. Een algemene beperking van het gebruik van dergelijke registraties is dat daarmee slechts een klein en relatief zwaar segment van de verkeerscriminaliteit in kaart gebracht kan worden. Het aantal verkeersdelicten dat wordt geregistreerd hangt in sterke mate af van de handhavingscapaciteit van de politie en die is per definitie beperkt. Ook speelt prioritering binnen de verkeershandhaving een rol. Zo controleren de verkeershandhavingsteams sinds 2006 vooral op de zogenoemde 'HelmGRAS-speerpunten': helm- en gordelgebruik, door rood rijden, rijden onder invloed van alcohol en snelheid. Daar komt bij dat niet alle geconstateerde verkeersdelicten in aanmerking komen voor registratie in de OBJD: lichte verkeersovertredingen die onder de Wet Mulder vallen, blijven buiten beschouwing. Dit laatste is overigens vooral van belang voor de evaluatie van de EMG, waarin dergelijke gedragingen een belangrijke rol spelen.

Een tweede beperking van het onderzoek heeft betrekking op de vraag of de vergelijkingsgroepen een goede afspiegeling vormen van de feitelijke deelnemers. Bij de

selectie van de vergelijkingsgroepen zijn keuzes gemaakt die de vergelijkbaarheid met de deelnemersgroepen beperken. Zo bestaat de vergelijkingsgroep voor de LEMA alleen uit personen van 23 jaar of jonger en betreft de EMG-vergelijkingsgroep alleen snelheidsovertreders. Daarnaast verschillen de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen op een aantal kenmerken, waarvan bekend is dat ze samenhangen met een grotere (of juist kleinere) kans op recidive. LEMA-deelnemers tot en met 23 jaar zijn bijvoorbeeld vaker vrouwen en geboren in Nederland, in vergelijking met personen in de vergelijkingsgroep. Ook het strafrechtelijk verleden van LEMA-deelnemers is minder omvangrijk. Voor de EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding geldt dat het strafrechtelijk verleden vaak uitgebreider is dan in de vergelijkingsgroep. Ook is het aandeel jonge mannen onder EMG-deelnemers relatief hoog. Voor deze verschillen is met behulp van een statistisch model gecontroleerd. Er kunnen echter ook nog andere – niet gemeten verschillen zijn – tussen de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen waarvoor we niet hebben kunnen controleren, maar die wel van invloed zijn op de hoogte van de recidive.

Ten slotte zijn er – naast deelname aan de cursus – mogelijk andere factoren die de hoogte van de recidive hebben beïnvloed. Personen in de vergelijkingsgroepen pleegden een delict geregistreerd in de periode 2002-2006. Voor de deelnemers geldt dat het delict wat zij pleegden in 2009 of 2010 werd afgedaan. Het is goed denkbaar dat in de tussenliggende periode gebeurtenissen – anders dan de interventie – hebben plaatsgevonden die evengoed effect hebben gehad op het recidive-niveau. Denk bijvoorbeeld aan een (de)intensivering van de handhaving of aan het mogelijke effect van preventiecampagnes. In december 2012 werden de resultaten gepubliceerd van het jaarlijks uitgevoerde onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Hieruit kwam naar voren dat het percentage drankrijders in de periode 2002-2011 bijna gehalveerd is. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu noemt de Bob-campagne als belangrijke ontwikkeling in die periode. Het voorbeeld geeft aan dat er mogelijk alternatieve verklaringen zijn voor een gemeten daling in de recidive van de dadergroepen. Het kan zijn dat de Bob-campagne verantwoordelijk is voor geconstateerde verschillen in de LEMA-groep en niet specifiek de gedragscursus.

6.3 Ten slotte

In deze rapportage is de strafrechtelijke recidive van de eerste LEMA- en EMG-deelnemers in beeld gebracht. Bijna een kwart van de beginnende bestuurders tot en met 23 jaar die in 2009 een LEMA kregen, had binnen twee jaar een nieuw justitie-contact vanwege een verkeersdelict en 12-13% wegens het rijden onder invloed. Ook onder EMG-deelnemers vanwege een snelheidsovertreding in 2009 is de tweejarige verkeersrecidive bijna een kwart; 12-15% komt binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking wegens een ernstige overschrijding van de maximum snelheid, bumperkleven of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg.

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 enkele demografische en justitiële kenmerken van elkaar verschillen.

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. Daarnaast is van belang te vermelden dat de educatieve maatregelen zelf ook nog aan ontwikkeling onderhevig zijn. Zo is in 2013 de EMG zowel qua duur als qua cursusmethodiek gewijzigd. De 'EMG-nieuwe-stijl' zal in 2017 aan de onderzoeksrapportages worden toegevoegd.

De komende jaren wordt de onderzoekspopulatie uitgebreid en zal blijken of het recidivebeeld stabiel is. Daarnaast zal het statistische model verder worden uitgewerkt, zodat niet alleen kan worden nagegaan wat de rol is van de gemeten verschillen in achtergronden van de personen in de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen, maar we wellicht ook meer zicht kunnen krijgen op de invloed van andere factoren, zoals handhavingsinspanning, op de hoogte van de recidive. Langs deze weg kan het onderzoek aannemelijk maken of de LEMA en de EMG effectief zijn in het reduceren van de recidive van de deelnemers.

Literatuur

- Blom, M. (2012). *Nulmeting recidive ASP, LEMA en EMG: Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van personen uit de doelgroep van drie verkeersgedragsmaatregelen*. Den Haag: WODC. Memorandum 2012-4.
- Blom, M., Bregman, I.M. & Wartna, B.S.J. (2011). *Geregistreeerde verkeerscriminaliteit in kaart: Een kwantitatief beeld van achtergrondkenmerken en de recidive van geregistreeerde verkeersdelinquenten in Nederland*. Den Haag: WODC. Cahier 2011-6.
- College van procureurs-generaal (2014). *Aanwijzing gebruik sepotgronden*. Geraadpleegd op 23-10-2014: www.om.nl/organisatie/beleidsregels/overzicht-0/executie-afdoening/@86212/aanwijzing-gebruik/
- Lawless, J.F. (2003). *Statistical Models and Methods for Lifetime Data* (2e ed.). Hoboken: John Wiley and Sons.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2011: Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Delft: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Nägele, R., Vissers, J., & Reurich, J. (2010). *Evaluatie Educatieve Maatregel Gedrag*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- Kuiken, M.J. & Oostlander, I.M. (2004). *Evaluatie vorderingsprocedure*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer. MV-SE20042283.
- Trochim, W.M. *The Research Methods Knowledge Base*, 2nd Edition. Geraadpleegd op 23-10-2014: www.socialresearchmethods.net/kb/
- White, I.R., Royston, P. & Wood, A.M. (2011) Multiple imputation using chained equations: Issues and guidance for practice. *Statistics in Medicine*, 30(4): 377–399.
- Wartna, B.S.J., Blom, M., & Tollenaar, N. (2011). *De WODC-Recidivemonitor: 4e, herziene versie*. Den Haag: WODC. Memorandum 2011-3.
- Wartna, B.S.J., N. Tollenaar, S. Verweij, M. Timmermans, M. Witvliet, G.H.J. Homburg (2014). *Terugval in de recidive: Exploratie van de daling in de recidivecijfers van jeugdigen en ex-gedetineerden bestraft in de periode 2002-2010*. Den Haag: WODC. Cahier 2014-16.

Bijlage 1 Begeleidingscommissie

Voorzitter

Prof. dr. J. Commandeur

Senior onderzoeker bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en bijzonder hoogleraar Statistische Modellen voor Risico en Veiligheid, Vrije Universiteit Amsterdam

Leden

W. Vermeer

Productmanager bij de divisie Rijgeschiktheid, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

Ing J. van Houten-de Boer MSc

Onderzoeker bij de directie Coördineren & Informeren, Centraal Justitieel Incassobureau

M.J. Jongman-de Jong

Coördinerend beleidsmedewerker bij de directie Wegen en Verkeersveiligheid, ministerie van Infrastructuur en Milieu

Mr. O.S. van Leijenhorst

Beleidsmedewerker bij het Landelijk Parket Team Verkeer, Openbaar Ministerie

Mr. R.C Mulder

Senior beleidsmedewerker bij de directie Rechts-handhaving & Criminaliteitsbestrijding, ministerie van Veiligheid en Justitie

N. Verbruggen MSc MA

Adviseur bij de afdeling Veiligheidsmanagement en Verkeersveiligheid, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

Bijlage 2 Vaste begeleidingscommissie van de WODC- Recidivemonitor

Voorzitter

Prof. dr. P.G.M. van der Heijden Hoogleraar Statistiek, Universiteit Utrecht en
Professor of Social Statistics, University of
Southampton

Leden

J.J.A. Essers	Senior Beleidsmedewerker bij de directie Justitieel Jeugdbeleid, ministerie van Veiligheid en Justitie
Dr. M.M.A. Kommer	Coördinator strategieontwikkeling bij de directie Algemene Justitiële Strategie, ministerie van Veiligheid en Justitie
J.E. van 't Riet Msc	Beleidsmedewerker bij de directie Sancties en Preventiebeleid, ministerie van Veiligheid en Justitie
Dr. G. Suurmond	Beleidsadviseur bij de afdeling Beleid en strategie, Parket-Generaal, Openbaar Ministerie
Dr. O. Etman	Programmamanager Informatievoorziening bij de afdeling Statistische Informatievoorziening en Beleidsanalyse, Reclassering Nederland
Drs. P. Linckens	Senior Adviseur Analyse bij de afdeling Analyse Strategie en Kennis, Dienst Justitiële Inrichtingen
Prof. mr. dr. L.M. Moerings	Hoogleraar Penologie aan het Instituut voor Strafrecht & Criminologie, Universiteit Leiden

Bijlage 3 Overzicht gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd²⁷

III Rijgedrag

- 1 Gevaarzettend rijgedrag waardoor:
 - a andere weggebruikers of obstakels rakelings worden gepasseerd;
 - b andere weggebruikers worden klem gereden of de weg wordt afgesneden.
- 2 Gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer, zoals:
 - a onvoldoende anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers;
 - b niet adequaat reageren op bijzondere verkeerssituaties, zoals filevorming;
 - c niet tijdig onderkennen van de invloed van externe factoren, zoals het weer, de toestand van de weg, het tijdstip, de aanwezigheid van scholen, voetgangersoversteekplaatsen, de specifieke eigenschappen en de toestand van het eigen motorrijtuig en van andere voertuigen en van de vervoerde lading, of wegwerkzaamheden, of van interne factoren zoals het 'hand held bellen', afleiding door audiovisuele middelen of vermoeidheid;
 - d uitvoeren van gevaarlijke inhaalmanoeuvres of inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen, waarbij voetgangers duidelijk in gevaar zijn gebracht;
 - e met een te hoge snelheid naderen van of inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen of in andere onoverzichtelijke situaties, zoals kruisingen en spoorwegovergangen;
 - f aanhouden van, gelet op de snelheid waarmee gereden wordt, een te korte en derhalve onveilige volgafstand;
 - g geen rekening houden met de belangen van andere weggebruikers, zoals het:
 - 1 geen gelegenheid geven tot invoegen bij een rijbaanversmalling, na inhalen, vanaf de invoegstrook;
 - 2 blokkeren van doorgangen of dubbel parkeren.
- 3 Incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers in het verkeer, dat blijkt uit:
 - a rijden met een niet aan de snelheid van de overige gelijksoortige verkeersdeelnemers aangepaste snelheid;
 - b onnodig remmen en stoppen;
 - c snijden: het niet juist afmaken van de inhaalmanoeuvre door te snel en te abrupt naar rechts of naar links te gaan;
 - d op te korte afstand volgen van voorliggers;
 - e onjuist invoegen of onjuist uitvoegen.
- 4 Duidelijk een gedrag tentoonspreiden dat in strijd is met de essentiële verkeersregels en verkeerstekens ter zake van:
 - a de plaats op de weg, waaronder begrepen spookrijden;
 - b het inhalen;
 - c het verlenen van voorrang;
 - d het naar links of rechts afslaan;
 - e het gebruik van lichten en geven van signalen;
 - f het rijden op auto(snel)wegen: bijvoorbeeld het rijden op de vluchtstrook of het negeren van het rode kruis boven een rijstrook;
 - g het negeren van een rood verkeerslicht;
 - h het als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 50 kilometer of meer op wegen binnen de bebouwde kom;

²⁷ Bron: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011; bijlage 1, onder A, onderdeel III.

- i het als bestuurder van een motorrijtuig overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 31 kilometer of meer op wegen binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden;
- j het als bestuurder van een bromfiets overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 31 kilometer of meer op wegen binnen de bebouwde kom.

Tabel B1 Achtergronden LEMA (%¹)

	Alle deelnemers		Deelnemers t/m 23 jaar		Vergelijkingsgroep t/m 23 jaar				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
N=	607	727	454	548	1.143	1.239	1.593	1.693	1.384
<i>Sekse</i>									
Man	88,6	87,1	87,7	87,2	93,3	93,1	91,0	91,4	89,3
Vrouw	11,4	12,9	12,3	12,8	6,6	6,7	9,0	8,6	10,7
<i>Geboorteland</i>									
Nederland	83,4	84,7	91,4	91,8	89,7	88,6	88,4	86,4	86,6
Buitenland	16,6	15,3	8,6	8,2	10,3	11,4	11,6	13,6	13,4
<i>Leeftijd</i>									
17 jaar of jonger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1
18 jaar	0,8	1,4	1,1	1,8	3,1	2,3	1,8	3,4	1,8
19 jaar	10,4	9,1	13,9	12,0	10,5	10,7	8,5	9,4	8,2
20 jaar	12,0	13,8	16,1	18,2	15,7	15,9	15,2	15,3	13,4
21 jaar	13,7	14,9	18,3	19,7	21,1	18,1	19,8	19,8	20,0
22 jaar	17,8	17,4	23,8	23,0	19,5	21,1	23,4	20,3	22,6
23 jaar	14,9	12,8	19,8	17,0	18,2	21,1	21,3	23,5	25,0
24 jaar	8,1	8,7	6,6	6,6	10,2	9,4	9,4	7,9	8,7
25 jaar of ouder	22,3	22,0	0,4	1,6	1,4	1,0	0,4	0,4	0,3
Gemiddelde leeftijd	21 jaar	21 jaar	21 jaar	21 jaar	21 jaar	23 jaar	23 jaar	21 jaar	21 jaar
<i>Leeftijd bij inschrijving 1e zaak</i>									
17 jaar of jonger	25,7	31,8	27,1	33,9	27,3	27,7	27,3	26,9	30,8
18 jaar	9,2	9,0	10,4	9,1	9,4	9,7	9,0	10,3	7,9
19 jaar	12,5	9,6	13,9	12,2	13,1	14,4	13,4	14,0	11,6
20 jaar	11,1	9,1	13,4	10,9	13,1	12,8	14,1	14,7	13,4
21 jaar	9,1	9,1	10,8	10,9	13,5	12,7	13,7	12,2	12,6
22 jaar	11,4	10,3	14,1	11,9	12,2	9,8	11,0	10,9	11,3
23 jaar	7,1	6,7	8,4	7,7	8,3	8,5	8,9	9,3	10,3
24 jaar	3,6	4,5	1,8	2,9	2,8	4,3	2,5	1,6	2,0
25 jaar of ouder	10,2	9,8	0,2	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1
Gemiddelde leeftijd bij inschrijving 1e zaak	19 jaar	19 jaar	19 jaar	19 jaar	19 jaar	20 jaar	20 jaar	19 jaar	18 jaar

	Alle deelnemers		Deelnemers t/m 23 jaar		Vergelijkingsgroep t/m 23 jaar				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
N=	607	727	454	548	1.143	1.239	1.593	1.693	1.384
<i>Aantal eerdere zaken</i>									
Geen eerdere zaken	41,2	38,5	43,6	40,7	39,1	38,0	37,5	38,9	37,0
1-2 eerdere zaken	32,9	33,8	34,4	35,2	38,6	38,0	35,4	35,8	36,6
3-4 eerdere zaken	11,2	12,9	11,2	13,0	11,2	12,7	13,6	13,5	13,7
5 of meer eerdere zaken	14,7	14,7	10,8	11,1	11,1	11,3	13,4	11,8	12,6
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,0	1,9	2,1	2,0	2,0	2,2	2,3	1,6	1,8
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict</i>									
Geen eerdere zaken	60,0	59,1	62,6	60,4	57,2	58,1	56,1	55,2	54,5
1-2 eerdere zaken	28,8	29,4	27,5	30,1	34,1	34,9	32,1	33,4	35,8
3-4 eerdere zaken	7,4	7,2	7,7	6,4	6,4	4,8	8,3	7,7	6,4
5 of meer eerdere zaken	3,8	4,3	2,2	3,1	2,3	2,1	3,5	3,7	3,3
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. rijden onder invloed</i>									
Geen eerdere zaken	88,6	86,7	90,3	87,6	85,8	87,0	81,1	83,2	81,6
1 of meer eerdere zaken	11,4	13,3	9,7	12,4	14,2	13,0	18,9	16,8	18,4
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. rijden onder invloed	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1
Spijtoptant	18,1	15,8	17,4	15,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

¹ De percentages in de tabel zijn zogenoemde *valid* percentages. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' niet is meegeteld bij het berekenen ervan.

Tabel B2 Prevalentie van tweejarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers t/m 23 jaar		Vergelijkingsgroep t/m 23 jaar				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
	Algemene recidive	30,9	30,5	30,4	31,3	35,1	29,9	29,1	28,0
Verkeersrecidive	23,3	22,7	23,8	22,5	27,8	22,9	22,2	21,2	21,7
Rijden onder invloed recidive	13,2	12,4	13,5	12,2	18,7	15,2	14,1	14,5	13,9

Tabel B3 Frequentie van tweejarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers t/m 23 jaar		Vergelijkingsgroep t/m 23 jaar				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
	Algemene recidive	1,9	1,5	1,9	1,5	2,1	1,9	1,9	1,8
Verkeersrecidive	1,7	1,3	1,7	1,3	1,7	1,6	1,6	1,5	1,4
Rijden onder invloed recidive	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,3	1,4	1,2	1,3

Tabel B4 Omvang van tweejarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers t/m 23 jaar		Vergelijkingsgroep t/m 23 jaar				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
	Algemene recidive	57,3	46,2	58,6	47,3	73,6	57,8	56,2	50,4
Verkeersrecidive	38,7	29,4	40,5	29,2	45,8	36,3	35,1	32,2	31,4
Rijden onder invloed recidive	16,5	13,6	17,2	13,1	24,7	20,0	20,1	17,9	17,6

Cijfers ten aanzien van de frequentie en de omvang van de recidive betreffen een *ondergrens*: niet alle deelnemers konden minimaal twee jaar lang gevolgd worden om na te gaan of zij recidiveerden. Deze beperking geldt *niet* voor de prevalentie van recidive, omdat die is berekend met behulp van survivalanalyse. Een statistische analysetechniek waarmee verschillen in de lengte van de observatieperiode opgevangen kunnen worden.

Tabel B5 Achtergronden EMG (in %¹)

	Alle deelnemers			Deelnemers snelheid			Vergelijkingsgroep snelheid		
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
N=	799	1.162	658	953	1.830	2.094	1.630	1.830	1.558
<i>Sekse</i>									
Man	97,6	96,9	97,5	96,8	86,8	82,4	81,3	82,1	85,0
Vrouw	2,4	3,1	2,5	3,2	12,2	15,6	16,7	17,1	13,9
<i>Geboorteland</i>									
Nederland	87,2	84,1	87,1	85,7	79,3	83,0	82,6	81,6	84,2
Buitenland	12,8	15,9	12,9	14,3	20,7	17,0	17,4	18,4	15,8
<i>Leeftijd</i>									
24 jaar of jonger	42,5	38,1	41,7	38,4	22,4	21,9	21,9	21,2	22,6
25-29 jaar	21,9	20,8	22,9	21,1	17,7	16,4	15,9	15,8	15,5
30-39 jaar	18,4	19,4	18,6	19,3	33,0	29,5	30,7	29,7	27,7
40-49 jaar	11,5	14,7	11,2	14,0	17,1	19,3	17,8	20,6	22,2
50 jaar of ouder	5,8	7,0	5,5	7,1	9,7	12,9	13,6	12,7	12,1
Gemiddelde leeftijd	33 jaar	35 jaar	35 jaar	35 jaar	35 jaar	29 jaar	30 jaar	29 jaar	30 jaar
<i>Leeftijd bij inschrijving 1e zaak</i>									
17 jaar of jonger	33,5	32,0	31,1	31,5	20,0	18,9	17,9	16,5	17,4
18-24 jaar	43,8	42,0	44,6	42,2	35,0	32,1	32,4	34,7	35,4
25-29 jaar	7,7	10,0	8,8	9,5	13,6	13,9	13,8	14,0	12,2
30-39 jaar	9,0	9,2	9,2	9,1	18,1	17,8	17,3	17,1	17,9
40-49 jaar	4,9	4,4	4,9	4,7	8,3	10,4	10,1	11,5	11,1
50 jaar of ouder	1,2	2,5	1,4	3,0	5,1	6,8	8,4	6,3	5,9
Gemiddelde leeftijd bij inschrijving 1e zaak	26 jaar	27 jaar	28 jaar	27 jaar	27 jaar	21 jaar	22 jaar	22 jaar	22 jaar
<i>Aantal eerdere zaken</i>									
Geen eerdere zaken	26,3	24,7	27,7	25,6	31,9	33,9	35,6	33,9	35,0
1-2 eerdere zaken	24,9	26,2	25,8	26,3	28,0	29,3	29,2	30,4	28,8
3-4 eerdere zaken	14,8	16,8	14,4	16,2	13,3	12,5	11,0	12,9	12,9
5 of meer eerdere zaken	34,0	32,3	32,1	31,9	26,9	24,3	24,1	22,7	23,4
Gemiddeld aantal eerdere zaken	4,8	4,1	3,9	3,8	4,3	4,9	4,7	4,5	4,4

	Alle deelnemers			Deelnemers snelheid			Vergelijkingsgroep snelheid		
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
N=	799	1.162	658	953	1.830	2.094	1.630	1.830	1.558
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict</i>									
Geen eerdere zaken	36,2	34,5	36,9	35,0	42,7	45,2	44,8	44,5	46,2
1-2 eerdere zaken	31,2	33,0	32,2	32,6	30,8	30,8	32,2	32,1	30,0
3-4 eerdere zaken	14,3	16,2	14,1	16,6	12,7	12,0	10,1	11,7	11,3
5 of meer eerdere zaken	18,4	16,4	16,7	15,7	13,8	12,0	12,9	11,6	12,5
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. verkeersdelict	2,1	1,9	1,8	1,9	2,0	2,5	2,4	2,4	2,4
<i>Aantal eerdere zaken n.a.v. EMG-gerelateerd delict²</i>									
Geen eerdere zaken	50,1	50,2	50,9	50,3	57,4	57,7	56,4	56,3	57,4
1 of meer eerdere zaken	49,9	49,8	49,1	49,7	42,6	42,3	43,6	43,7	42,6
Gemiddeld aantal eerdere zaken n.a.v. EMG-gerelateerd delict	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3
<i>Type delict³</i>									
Te hard rijden	82,4	82,0	100	100	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Plaats op de weg ⁴	19,6	19,3	15,7	19,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Geen richting aangeven/verkeerd voorsorteren	12,5	15,1	10,6	14,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bumperkleven	14,3	13,1	13,1	14,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gevaarlijk inhalen	13,3	11,6	11,6	11,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Roodlichtnegatie	11,1	16,0	8,7	9,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Rijden waar dat niet mag ⁵	10,8	12,0	8,7	8,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<i>Spijtoptant</i>	16,9	20,2	16,4	18,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

¹ De percentages in de tabel zijn zogenoemde 'valid percentages'. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' (inclusief 92 EMG-deelnemers die niet in het Justitieel Documentatiesysteem voorkomen) *niet* is meegeteld bij het berekenen ervan.

² EMG-gerelateerde delicten: ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en/of het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg.

³ Weergegeven zijn de delicten die het vaakst door de politie geconstateerd werden (top-7). De som van de delict typen is meer dan 100%, omdat een EMG vaak wordt opgelegd voor meer dan één type delict.

⁴ Plaats op de weg: spookrijden, te lang op linkerbaan rijden, onnodig links rijden e.d.

⁵ Rijden waar dat niet mag: over een vluchtstrook, verdrijvingsvlak, fietspad, busbaan rijden e.d.

Tabel B6 Prevalentie van tweejarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers snelheid		Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	33,3	28,1	31,5	27,5	36,8	31,4	30,5	29,9	29,7
Verkeersrecidive	24,7	19,7	23,4	19,5	29,8	24,6	24,6	23,6	23,4
EMG-gerelateerde recidive	15,5	12,0	14,8	12,1	18,7	15,2	14,1	14,4	14

Tabel B7 Frequentie van tweejarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers snelheid		Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	1,7	1,8	1,7	1,8	2,2	2	2	1,9	1,9
Verkeersrecidive	1,4	1,5	1,4	1,5	1,8	1,7	1,6	1,7	1,6
EMG-gerelateerde recidive	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,3

Tabel B8 Omvang van tweejarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers		Deelnemers snelheid		Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2010	2009	2010	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	57,8	49,8	53,0	49,4	80,3	63,3	61,5	57	54,9
Verkeersrecidive	35,5	29,2	32,1	28,4	52,6	41,9	40,5	38,9	36,4
EMG-gerelateerde recidive	19,0	14,8	17,6	14,6	24,7	20	20,1	17,9	17,6

Cijfers ten aanzien van de frequentie en de omvang van de recidive betreffen een *ondergrens*: niet alle deelnemers konden minimaal twee jaar lang gevolgd worden om na te gaan of zij recidiveerden. Deze beperking geldt *niet* voor de prevalentie van recidive, omdat die is berekend met behulp van survivalanalyse. Een statistische analysetechniek waarmee verschillen in de lengte van de observatieperiode opgevangen kunnen worden.