Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum
Ministerie van Veiligheid en Justitie

Memorandum 2013-2

Recidivemeting LEMA en EMG 2009

Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van de eerste 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.

Alle rapporten van het WODC zijn gratis te downloaden van www.wodc.nl.

Inhoud

Samenvatting — 5

1 Inleiding — 7

2 Methode van onderzoek — 11
2.1 Data — 11
2.2 Onderzoeksgroepen — 12
2.3 Operationalisering van recidive — 15
2.4 Analyse — 17

3 Resultaten — 19
3.1 LEMA — 19
3.2 EMG — 22

4 Slot — 27
4.1 Samenvatting — 27
4.2 Beperkingen — 28
4.3 Ten slotte — 29

Literatuur — 31

Bijlagen
1 Begeleidingscommissie — 33
2 Overzicht gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd — 35
3 Tabellen — 37

Samenvatting

Inleiding
In oktober 2008 zijn in Nederland de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) ingevoerd. 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. Op die manier wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de reductie van het aantal verkeersslachtoffers.
Om duidelijk te krijgen of en in hoeverre deze doelstelling wordt gehaald heeft Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu, aan het WODC gevraagd om de strafrechtelijke recidive van de deelnemers te monitoren.
Het onderhavige rapport betreft een tussentijdse rapportage waarin voor het eerst wordt gerapporteerd over de strafrechtelijke recidive na een LEMA of een EMG. Het eindrapport – waarin ook de recidive van deelnemers aan het Alcoholslotprogramma is opgenomen – wordt in 2022 verwacht.
De huidige rapportage heeft betrekking op alle personen die in 2009 bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen werden aangemeld voor een LEMA 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 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 tweetal historische vergelijkingsgroepen.
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 staan centraal:
1 Wat zijn achtergrondkenmerken van LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009?
2 Wat is het recidivebeeld van LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009?
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:
- Beginnende bestuurders die een LEMA-cursus hebben gevolgd zijn overwegend jongvolwassen mannen, geboren in Nederland. Vier op de tien LEMA-deelnemers kwamen al eerder vanwege een verkeersdelict met justitie in aanraking.
- Iets minder dan een kwart van de LEMA-deelnemers die in 2009 werden vervolgd voor een alcoholverkeersdelict heeft binnen 2 jaar een nieuw justitiecontact vanwege een verkeersdelict.
- Het percentage LEMA-deelnemers dat binnen twee jaar recidiveert, ligt lager dan het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep.
- EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen. 87% is geboren in Nederland. Bijna twee derde kwam al eerder met justitie in aanraking wegens een verkeersdelict.
- Ook voor vervolgde EMG-deelnemers uit 2009 geldt dat bijna een kwart van hen binnen 2 jaar opnieuw met justitie in aanraking komt wegens een verkeersdelict.
- Het verschil in recidive tussen de EMG-deelnemers en personen in de vergelijkingsgroep, is niet eenduidig.

Conclusie
Het recidivebeeld van de LEMA-deelnemers is relatief gunstig ten opzichte van het recidivebeeld in de vergelijkingsgroep. Dit geldt zowel voor de verkeersrecidive als voor de algemene recidive. Voor de EMG zijn vooralsnog geen duidelijke verschillen te zien tussen de recidive in de deelnemers- en in de vergelijkingsgroep.
De onderzoeksresultaten leveren slechts een eerste indicatie op van de mogelijke effecten van de verkeersgedragsmaatregelen. Door de opzet van deze studie kan niet worden uitgesloten dat factoren – anders dan de interventie zelf – van invloed zijn geweest op de hoogte van de recidive.
In het vervolg van het onderzoek zal een inventarisatie worden gemaakt van mogelijke alternatieve verklaringen voor de strafrechtelijke recidive onder de deelnemers aan deze verkeersmaatregelen.

1 Inleiding

Begin jaren zeventig waren er in Nederland jaarlijks ruim 3.000 verkeersdoden te betreuren. Met 650 verkeersdoden in 2012 is dit aantal flink gedaald, mede dankzij maatregelen als gordelgebruik, rotondes en alcohollimieten. De overheid wil het aantal verkeersdoden nog verder terugdringen tot maximaal 500 in 2020. Dit doet zij bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie, door wegen verkeersveiliger in te richten en door verkeers*overtreders* aan te pakken (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009).
Om verkeersovertreders aan te pakken zijn in de afgelopen decennia diverse maatregelen in het leven geroepen. De vorderingsprocedure[1] 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. De vorderingsprocedure voorziet in de mogelijkheid om het rijbewijs ongeldig te verklaren na gebleken ongeschiktheid, dan wel het ontbreken van rijvaardigheid. Ook kan het CBR, namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, besluiten tot verplichte deelname aan een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of -geschiktheid.
De belangrijkste doelstelling van deze maatregelen is voorkomen dat deelnemers in de toekomst onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer of weer risicovol rijgedrag vertonen. Op die manier wordt beoogt een bijdrage te leveren aan het omlaag brengen van het aantal verkeersslachtoffers.
Om duidelijk te krijgen of en in hoeverre deze doelstelling wordt gehaald heeft Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu, aan het WODC gevraagd om de strafrechtelijke recidive van de deelnemers te monitoren. Deze recidivemeting krijgt een plek binnen een meer omvattende evaluatie, waarin ook wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid en de praktische werking van het Alcoholslotprogramma.

Educatieve verkeersgedragsmaatregelen
Anno 2013 zijn er vier educatieve maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA), de Lichte EMA (LEMA), de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) en 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 overtreders bij wie een bloedalcoholgehalte[2] (BAG) tussen 0,5‰ en 0,8‰ (in het geval van beginnende bestuurders[3]) of een BAG tussen 0,8‰ en 1,0‰ (ervaren bestuurders) is vastgesteld.[4] Tijdens de cursus van twee dagdelen wordt

[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.

[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

informatie gegeven over de invloed van alcohol op het lichaam en het rijgedrag. De EMA is bedoeld voor ervaren bestuurders bij wie een BAG tussen 1,0‰ en 1,3‰ geconstateerd is (of beginnende bestuurders met een BAG tussen 0,8‰ en 1,0‰). De cursus duurt veertien uur, verspreid over drie dagen en wordt afgesloten met een individueel nagesprek. 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 ervaren bestuurders met een BAG tussen 1,3‰ en 1,8‰ en voor beginnende bestuurders met en BAG tussen 1,0‰ en 1,8‰. Tevens kan het ASP worden opgelegd aan personen die weigeren mee te werken aan een blaastest. 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 meer dan 50 km/u te hard reden binnen de bebouwde kom (voor bromfietsers 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 rijgeschiktheid geen aanleiding gaf tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar wel tot het opleggen van een cursus. De EMG-cursus bestaat uit een individueel voorgesprek, gevolgd door veertien uur cursus verspreid over drie dagen. Tijdens de cursus leren de deelnemers op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer.
Voor alle bovengenoemde maatregelen geldt dat de deelnemers de kosten van deze maatregel zelf moeten betalen. Deze lopen uiteen van € 501 voor de LEMA tot minimaal € 3.800 voor het ASP. Deelname aan de cursus is niet vrijblijvend; Wanneer niet aan de verplichtingen die de maatregel met zich meebrengt wordt voldaan, kan het rijbewijs ongeldig verklaard worden.

Recidivestudie
Het onderhavige rapport betreft een tussentijdse rapportage waarin voor het eerst wordt gerapporteerd over de recidive na een LEMA of een EMG. De huidige rapportage heeft betrekking op alle personen die in 2009 bij het CBR werden aangemeld voor een LEMA of een EMG.
De komende jaren zal de onderzoekspopulatie telkens met één jaarcohort worden uitgebreid. Vanaf 2014 worden de recidivecijfers van ASP-deelnemers toegevoegd. Het overkoepelende eindrapport met betrekking tot de recidive na educatieve verkeersgedragsmaatregelen, 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 kandidaat-deelnemers, gepubliceerd (Blom, 2012).

In dit memorandum worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:
1 Wat zijn achtergrondkenmerken van LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009?
2 Wat is het recidivebeeld van LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009?
3 Hoe verhoudt het recidivebeeld van LEMA- en EMG-deelnemers zich tot het recidivebeeld in de vergelijkingsgroepen?

---

rijden onder invloed, dan legt het CBR een zwaardere maatregel op. Het feit dat iemand niet heeft geleerd van de eerdere maatregel weegt dan mee in de beslissing van het CBR.

Na een beschrijving van de gehanteerde methode in hoofdstuk 2, bespreken we in hoofdstuk 3 de uitkomsten van het onderzoek. Hoofdstuk 4 bevat 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 Data

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 andersoortige misdrijven zoals diefstal of vernieling. Overtredingen worden ook opgenomen, tenzij er een financiële sanctie wordt opgelegd van minder dan € 100 of de zaak door de officier van justitie – zonder voorwaarden – wordt geseponeerd. Voor wat betreft verkeersdelicten vormen bumperkleven en te hard rijden (voor zover voor de overtreding geen administratiefrechtelijke sanctie wordt opgelegd[7]), het niet hebben afgesloten van een aansprakelijkheidsverzekering en het rijden zonder rijbewijs, hierop een uitzondering; deze overtredingen dienen altijd geregistreerd te worden.
Het gebruik van de OBJD voor het meten van criminaliteit en met name verkeerscriminaliteit, kent een aantal beperkingen:

- Ten eerste impliceert het gebruik van deze bron dat alleen de criminaliteit die onder de aandacht komt van het Openbaar Ministerie (OM), in kaart wordt gebracht. Delicten die niet worden opgespoord, blijven buiten beschouwing.
- Ten tweede worden gedragingen die in aanmerking komen voor een fiscale afdoening, zoals parkeerovertredingen waarbij de automobilist niet heeft betaald voor het parkeren of 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 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 van de EMG, omdat een deel van de gedragingen die de EMG beoogt te voorkomen (zie ook bijlage 2) gedragingen zijn die onder de 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.

---

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

6 Misdrijven zijn relatief zware strafbare feiten. Minder zware strafbare feiten heten een overtreding.

7 Snelheidsovertredingen van minder dan 30 km/u (op de autosnelweg ligt de grens bij 40 km/u) en bumperkleven bij snelheden tot en met 80 km/u, komen in aanmerking voor administratiefrechtelijke afhandeling en worden dus niet in de OBJD geregistreerd.

2.2 Onderzoeksgroepen

In dit memorandum 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 zo veel mogelijk vergelijkbaar zijn met de kandidaat-deelnemers voor deze maatregelen, de zogenoemde 'vergelijkingsgroepen'.[8] De vergelijkingsgroepen zijn geselecteerd in de periode voor invoering van de maatregelen: een *separate pre-post samples-design*. 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 deze groepen 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. Dit onderzoek is vooralsnog beperkt tot beginnende bestuurders. Zij komen in aanmerking voor een LEMA indien bij hen een BAG geconstateerd is tussen 0,5‰ en 0,8‰.
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 een alcoholverkeersdelict pleegden[9] en die de LEMA voor eind 2011 hebben afgerond.
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 Mulderbeschikkingen, transacties, strafbeschikkingen en boetevonnissen. De vergelijkingsgroep bestaat uit beginnende bestuurders[10] van motorvoertuigen van wie in de periode 2002-2006 een zaak bij het CJIB 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 afgelopen vijf jaar niet eerder een BAG van meer dan 0,5‰ geconstateerd mag zijn.[11]
De vergelijkingsgroep is samengesteld uit personen die – als de LEMA al ingevoerd zou zijn – een LEMA zouden hebben gekregen voor de door hen begane overtreding. Er zijn twee groepen die niet in de vergelijkingsgroep vertegenwoordigd zijn:

- ten eerste betreft de vergelijkingsgroep voor de LEMA grotendeels alleen personen van 23 jaar of jonger (zie voetnoot 10), terwijl beginnende bestuurders aan wie een LEMA wordt opgelegd, ook ouder kunnen zijn dan 23 jaar;

---

[8] De term vergelijkingsgroep wordt in dit memo 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.

[9] Met ingang van de meting in 2013 zal de selectie van de deelnemers geschieden op basis van de datum waarop het delict bij het CBR werd aangemeld. Deze datum is voor de huidige rapportage echter niet beschikbaar. In plaats daarvan is afgegaan op de pleegdatum. Uit eerdere analyses blijkt dat deze twee datums voor deze groep gemiddeld slechts een maand uit elkaar liggen.

[10] Omdat 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 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] Het is mogelijk dat personen die voor de vergelijkingsgroep zijn geselecteerd later – vanwege een ander delict – alsnog een LEMA volgen.

- ten tweede zijn bromfietsers (en bestuurders van voertuigen die juridisch gelijk worden gesteld aan bromfietsen) niet in de vergelijkingsgroep opgenomen.[12]

EMG

De EMG is een educatieve maatregel bedoeld voor bestuurders van motorrijtuigen die de maximaal toegestane snelheid binnen de bebouwde kom met 50 km/u of meer overschreden (voor bromfietsers en voor snelheidsovertredingen bij wegwerkzaamheden ligt de grens bij 31 km/u). Ook kan een EMG worden opgelegd aan bestuurders die zich binnen één rit herhaaldelijk schuldig hebben gemaakt aan risicovol rijgedrag. Bijlage 2 bevat een overzicht van waar het dan om gaat. Ten slotte kan een EMG worden opgelegd indien een onderzoek naar de rijgeschiktheid 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 een delict pleegden[13] en die de EMG die zij daarvoor kregen voor eind 2011 hebben afgerond.

De vergelijkingsgroep voor de EMG is samengesteld op basis van gegevens van het CJIB. 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 motorvoertuigen 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 meer dan 50 km/u binnen de bebouwde kom of van meer dan 31 km/u bij wegwerkzaamheden binnen de bebouwde kom. Een extra voorwaarde is dat een persoon in de afgelopen vijf jaar niet meer dan één keer eerder één van de bovengenoemde snelheidsovertredingen heeft begaan.[14]

De vergelijkingsgroep is samengesteld uit personen die – als de EMG al ingevoerd zou zijn – een EMG zouden hebben gekregen voor de door hen begane overtreding. Er zijn twee groepen die niet in de vergelijkingsgroep vertegenwoordigd zijn:

- de vergelijkingsgroep heeft alleen betrekking op personen die een snelheidsovertreding begingen; andersoortige delicten waarvoor men een EMG zou kunnen krijgen (zie bijlage 2), blijven buiten beschouwing;
- bromfietsers (en bestuurders van voertuigen die juridisch gelijk worden gesteld aan bromfietsen) zijn niet in de vergelijkingsgroep opgenomen.[15]

Figuur 1 geeft een schematisch overzicht van de vorderingsprocedure zoals die geldt voor de LEMA 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'. Voor meer uitgebreide informatie over de samen-

---

[12] Het CBR houdt niet bij aan wat voor soort bestuurders de LEMA wordt opgelegd. Het is dus niet mogelijk om na te gaan hoe vaak een LEMA wordt opgelegd aan bromfietsers.

[13] Met ingang van de meting in 2013 zal de selectie van de deelnemers geschieden op basis van de datum waarop het delict bij het CBR werd aangemeld (zie ook voetnoot 9).

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

[15] In de praktijk blijkt de EMG slechts in enkele gevallen aan bromfietsers te worden opgelegd. Het ontbreken van deze groep heeft dus geen grote consequenties voor het recidiveonderzoek.

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

Figuur 1 Stroomschema vorderingsprocedure t.a.v. de LEMA voor beginnende bestuurders en de EMG

Soort bestuurder	Criteria	Maatregel	Situatie	Gevolg	Nieuw rijbewijs?
Beginnende bestuurder	≥ 220 µg/l of 0,5‰ < 350 µg/l of 0,8‰	**LEMA**	LEMA gevolgd?	Betrokkene behoudt rijbewijs	
			LEMA niet gevolgd?	Rijbewijs ongeldig	- of binnen 3 jaar alsnog LEMA - of 3 jaar wachten en dan EV[1]
Zowel beginnende als ervaren bestuurders	- herhaaldelijk binnen 1 rit risicovol rijgedrag vertoond hebben (zie bijlage 2) - overschrijding maximum snelheid ≥50 km/u en niet een bromfiets binnen de bebouwde kom - overschrijding maximum snelheid ≥31 km/u en niet een bromfiets binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden - overschrijding max. snelheid ≥31 km/u met bromfiets binnen de bebouwde kom - rijbewijs niet ongeldig na onderzoek rijgedrag	**EMG**	EMG gevolgd?	Betrokkene behoudt rijbewijs	
			EMG niet gevolgd?	Rijbewijs ongeldig	- of binnen 3 jaar alsnog EMG - of 3 jaar wachten en dan examen

[1] 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).

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 andersoortig misdrijf, zoals diefstal of mishandeling. Ook nieuwe (in de OBJD geregistreerde) verkeersovertredingen[16] tellen mee.[17] Van *speciale recidive* is in dit onderzoek sprake als iemand opnieuw wegens een verkeersdelict[18] met justitie in aanraking komt. Dit kan een misdrijf zijn, maar ook een overtreding. Andersoortige delicten, zoals vermogens- of geweldsdelicten, 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 uitgangszaak. Voor de LEMA heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw rijden onder invloed.[19] Het is niet mogelijk om daarbinnen onderscheid te maken naar 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, het vertonen van hinderlijk of gevaarlijk gedrag op de weg en bumperkleven.[20] We noemen dit 'EMG-waardige' delicten. Ook voor deze delicten geldt dat geen onderscheid kan worden gemaakt naar bijvoorbeeld de mate van overschrijding van de maximum toegestane snelheid of wegtype (binnen bebouwde kom, buiten de bebouwde kom et cetera).

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. Op die manier kan inzicht kan worden verkregen in hoeverre deelnemers zich ook schuldig maken aan andere vormen van criminaliteit.

---

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

[17] Doorgaans hanteren we binnen de WODC-Recidivemonitor een iets 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).

[18] Verkeersdelict: delict wat strafbaar gesteld is in de WVW1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990) of de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM).

[19] Rijden onder invloed: art. 8 WVW1994 of art. 163 WVW1994.

[20] 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 vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg: art. 5 WVW1994.

Tabel 1 Recidivecriteria

Criterium	Omschrijving
Algemene recidive	Nieuwe, geldige[1] justitiecontacten naar aanleiding van een misdrijf of een verkeersovertreding, ongeacht de aard van de gepleegde delicten.
Speciale recidive	Nieuwe, geldige[1] justitiecontacten naar aanleiding van een verkeersdelict.
Specifieke recidive	Nieuwe, geldige[1] justitiecontacten naar aanleiding het van: – het rijden onder invloed (LEMA); – een ernstige snelheidsovertreding, bumperkleven of het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg (EMG).

[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 sepots[21]) of 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%).
Recidive wordt gemeten vanaf een zogenoemde 'uitgangszaak'. Dit is de strafzaak waarin het delict naar aanleiding waarvan iemand in één van de onderzoeksgroepen is opgenomen. Het startpunt voor de observatie van de recidive is voor de deelnemers 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 zaak door het CJIB werd afgedaan. Er is sprake van recidive als er na die tijd een nieuw delict in de OBJD 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: 13 juli 2012.

2.3 Analyse

In dit memo worden de *prevalentie* en de *frequentie* van de strafrechtelijke recidive beschreven. In de tabellenbijlage zijn daarnaast ook cijfers opgenomen omtrent de *omvang* van de recidive.
De prevalentie wordt uitgedrukt in termen van het percentage personen dat binnen twee jaar na de uitgangszaak één of meer nieuwe justitiecontacten heeft opgebouwd. De percentages worden 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 observatieperiodes. Een introductie van de techniek is te vinden in SPSS Advanced Statistics 21 (IBM Corporation, 2011). 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.

Cijfers met betrekking tot de achtergronden en de recidive van de deelnemers- en de vergelijkingsgroepen zijn te vinden in bijlage 3.

[21] 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.

3 Resultaten

In dit hoofdstuk wordt allereerst een beschrijving gegeven van de achtergronden en de recidive van LEMA-deelnemers in 2009. Vervolgens wordt ingegaan op de achtergronden en de recidive van de EMG-deelnemersgroep. Om de cijfers enig reliëf te geven worden de deelnemers afgezet tegen de vergelijkingsgroepen.

3.1 LEMA

De groep LEMA-deelnemers bestaat uit 633 personen.[22] Tabel 2 bevat een overzicht van hun achtergronden.
LEMA-deelnemers zijn overwegend mannen (89%) en geboren in Nederland (83%). Het zijn overwegend jongvolwassenen. Gemiddeld zijn zij ruim 23 jaar oud op het moment dat zij hun LEMA afronden. Voor 41% van de deelnemers is dit de eerste keer dat zij met justitie in aanraking komen. Vier op de tien LEMA-deelnemers heeft al één of meerdere verkeersdelicten op zijn of haar naam staan. Ook blijken sommige personen – voordat ze een LEMA kregen – al eerder geregistreerd te zijn wegens het rijden onder invloed (13%). De gemiddelde leeftijd bij het eerste justitiecontact was bijna 20 jaar.
Vergeleken met de algemene populatie van verkeersdelinquenten in 2007 in Nederland zoals beschreven door Blom, Bregman en Wartna (2011) zijn LEMA-deelnemers relatief vaak man en in Nederland geboren. Daarnaast zijn LEMA-deelnemers relatief jong.
Ten opzichte van de LEMA-vergelijkingsgroep bestaat de groep LEMA-deelnemers van 23 jaar of jonger[23] voor een relatief groot deel uit vrouwen en personen die in Nederland geboren zijn (voor de corresponderende cijfers, zie tabel B1 in bijlage 2). LEMA-deelnemers van 23 jaar of jonger hebben gemiddeld genomen een iets minder omvangrijk strafrechtelijk verleden dan personen in de vergelijkingsgroep. Dat geldt zowel voor het totaal aantal eerdere justitiecontacten als voor eerdere justitiecontacten naar aanleiding van een verkeersdelict. Ten slotte zijn LEMA-deelnemers gemiddeld relatief jong wanneer zij voor het eerst met justitie in aanraking komen.
Deelname aan de LEMA-cursus is niet vrijblijvend. Wanneer niet aan de verplichtingen die de LEMA met zich meebrengt wordt voldaan, kan het rijbewijs ongeldig verklaard worden. 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. Iets minder dan een vijfde van de LEMA-deelnemers is een spijtoptant.

[22] Het betreft alleen personen die de LEMA met positief resultaat hebben afgerond. Er zijn 46 personen die de cursus niet met positief resultaat hebben afgerond (bijvoorbeeld omdat zij niet voldoende actief/constructief deelnamen tijdens de bijeenkomsten) of die niet aan alle verplichtingen die de LEMA met zich meebrengt, hebben voldaan ('afhakers'). Deze personen zijn niet in de onderzoeksgroep opgenomen.

[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 ≤23 jaar').

Tabel 2 Achtergronden van LEMA-deelnemers in 2009 (n=633)

		Abs.	%
	N=	633	
Sekse			
man		563	88,9
vrouw		70	11,1
Geboorteland			
Nederland		527	83,3
buitenland		106	16,7
Leeftijd			
18 jaar		5	0,8
19 jaar		69	10,9
20 jaar		77	12,2
21 jaar		89	14,1
22 jaar		110	17,4
23 jaar		95	15,0
24 jaar		54	8,5
25 jaar of ouder		133	21,0
Leeftijd bij inschrijving 1e strafzaak			
17 jaar of jonger		187	29,6
18 jaar		61	9,7
19 jaar		76	12,0
20 jaar		75	11,9
21 jaar		53	8,4
22 jaar		58	9,2
23 jaar		40	6,3
24 jaar		24	3,8
25 jaar of ouder		58	9,2
Aantal eerdere justitiecontacten			
geen eerdere contacten		258	40,8
1-2 eerdere contacten		212	33,5
3-4 eerdere contacten		67	10,6
5 of meer eerdere contacten		96	15,2
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. verkeersdelict			
geen eerdere contacten		374	59,1
1-2 eerdere contacten		187	29,5
3-4 eerdere contacten		43	6,8
5 of meer eerdere contacten		29	4,6
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. rijden onder invloed			
geen eerdere contacten		552	87,2
1 of meer eerdere contacten		81	12,8
Spijtoptant		113	17,9

[1] Weergegeven zijn zogenoemde valid percentages. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' niet is meegeteld bij het vaststellen van de percentages.

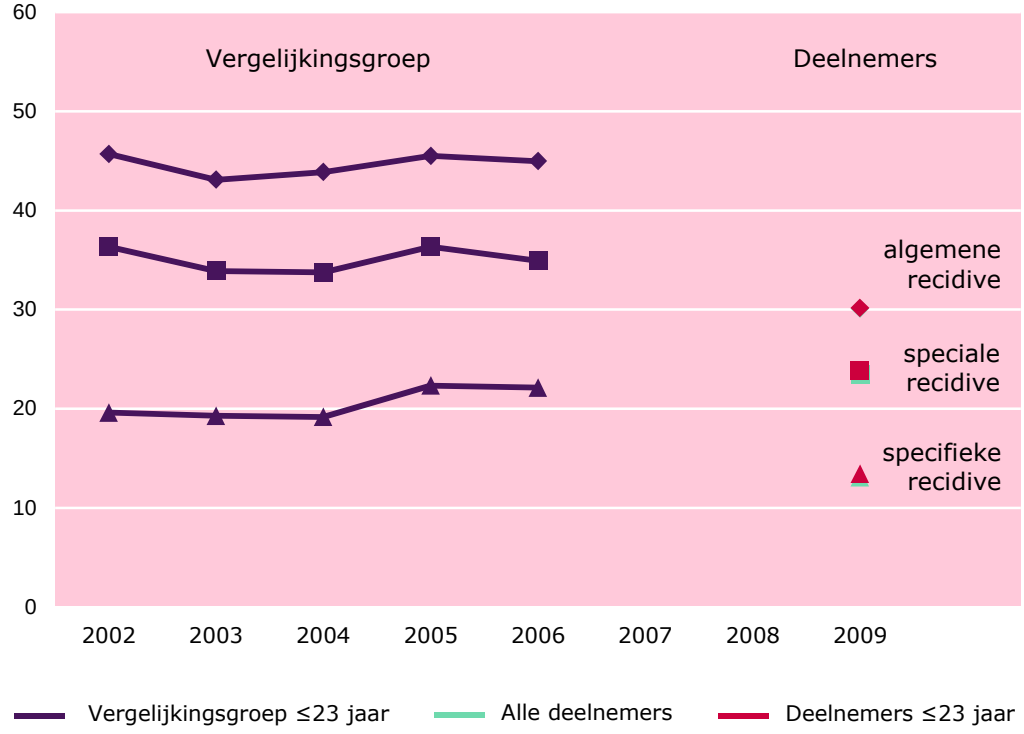
Figuur 2 geeft een beeld van de prevalentie van strafrechtelijke recidive van LEMA-deelnemers in 2009 ('alle deelnemers' en 'deelnemers ≤23 jaar'). Ook is de ontwikkeling van de recidive van personen die vergelijkbaar zijn met de kandidaat-deelnemers in de periode 2002-2006 afgebeeld ('vergelijkingsgroep ≤23 jaar'). Rechts

in de figuur is de recidive van de deelnemers te zien. Aan de linkerkant staat de recidive in de vergelijkingsgroep.[24]
Cijfers ten aanzien van de frequentie van recidive – die hieronder eveneens wordt besproken – zijn te vinden in tabel B3 in bijlage 3.[25]
De hoogte van de recidive is berekend volgens drie verschillende criteria: algemene recidive, speciale recidive en specifieke recidive. Voor de betekenis van de criteria wordt verwezen naar tabel 1. De drie criteria zijn genest, dat wil zeggen dat de algemene recidive ook de speciale recidive omvat en de speciale recidive ook de specifieke.
Te zien is dat 30% van alle deelnemers 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'). Personen die recidiveren hebben binnen twee jaar gemiddeld bijna twee nieuwe strafzaken op hun conto.
Als we alleen naar de nieuwe verkeersdelicten kijken ('speciale recidive') dan blijkt dat ruim 23% van de deelnemers binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict op zijn of haar naam heeft staan. Gemiddeld gaat het om iets meer dan anderhalve zaak per recidivist. Een deel van de recidivezaken betreft het opnieuw rijden onder invloed: 13% van de deelnemers komt binnen 2 jaar opnieuw voor in de registratie wegens het rijden onder invloed ('specifieke recidive'). Te zien is dat als er sprake is van specifieke recidive binnen twee jaar, dit meestal slechts eenmalig is.
De recidive van LEMA-deelnemers van 23 jaar of jonger wijkt nauwelijks af van de recidive in de totale deelnemersgroep. Dit geldt voor alle drie de onderscheiden recidivecriteria en zowel voor de prevalentie als voor de frequentie van recidive.
Hoe verhoudt zich de recidive van de LEMA-deelnemers (≤23 jaar) tot de recidive in de vergelijkingsgroep? Ten eerste valt op dat het beeld van de recidiveprevalentie in de vergelijkingsgroep niet stabiel is in de tijd. Ten opzichte van de recidive in de vergelijkingsgroep is het percentage recidivisten in de deelnemersgroep relatief laag. Dit verschil is niet alleen zichtbaar voor de specifieke recidive, maar ook voor de speciale en de algemene recidive. Er zijn geen duidelijke verschillen tussen LEMA-deelnemers (≤23 jaar) en de vergelijkingsgroep wat betreft de frequentie van delictplegen. Met andere woorden: als er gerecidiveerd wordt gebeurt dit gemiddeld genomen even vaak.

[24] Als gevolg van 'data-evolutie', het aanvullen en opschonen van brongegevens en van wijzigingen in de verwerking daarvan, kunnen de hier gepresenteerde cijfers afwijken van de cijfers in de 'Nulmeting recidive ASP, LEMA en EMG' (Blom, 2012). Zo is de recidive in de huidige rapportage berekend vanaf het moment dat de maatregel beëindigd werd, terwijl in de 'Nulmeting' de datum waarop de zaak bij het CBR werd aangemeld het startpunt vormde. Verder konden strafbeschikkingen in de huidige rapportage beter in de tijd worden geplaatst, waardoor verschuivingen kunnen optreden in de hoogte van de recidive.

[25] Cijfers ten aanzien van de frequentie van recidive betreffen een ondergrens: niet alle deelnemers konden minimaal 2 jaar lang gevolgd worden om na te gaan of zij recidiveerden.

Figuur 2 Prevalentie van 2-jarige recidive, naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium



Noot: de recidive van LEMA-deelnemers (≤23 jaar) ligt significant lager (p<0,01) dan de recidive in het meest recente cohort van de vergelijkingsgroep. Dit geldt voor alle drie de onderscheiden recidivecriteria.

Zie bijlage 3, tabel B1 voor de corresponderende cijfers.

3.2 EMG

De groep EMG-deelnemers bestaat uit 819 personen.[26, 27] Tabel 3 bevat een overzicht van hun achtergronden.
De EMG-deelnemersgroep bestaat voor 97% uit mannen. De meesten van hen zijn in Nederland geboren (87%). Ongeveer vier op de tien EMG-deelnemers zijn jonger dan 25 jaar. Gemiddeld waren zij bijna 30 jaar op het moment dat zij de EMG afrondden.
Bijna drie kwart van de EMG-deelnemers kwam in het verleden ook al wegens een misdrijf of een verkeersovertreding met justitie in aanraking. De gemiddelde leeftijd bij inschrijving van het eerste justitiecontact is 22 jaar. Iets minder dan twee derde van de EMG'ers had al één of meerdere verkeersdelicten op zijn of haar naam staan. Verder is te zien dat bijna de helft van de EMG-deelnemers eerder ook al geregis-

[26] Het betreft alleen personen die de EMG met positief resultaat hebben afgerond. Er zijn 90 personen die de cursus niet met positief resultaat hebben afgerond (bijvoorbeeld omdat zij niet voldoende actief/constructief deelnamen tijdens de bijeenkomsten) of die niet aan alle verplichtingen die de EMG met zich meebrengt, hebben voldaan ('afhakers'). Deze personen zijn niet in de onderzoeksgroep opgenomen.

[27] Van de 819 personen in de EMG-onderzoeksgroep konden er 24 niet in het Justitieel Documentatiesysteem worden teruggevonden. Deze deelnemers kregen dus alleen een educatieve maatregel opgelegd; er was geen sprake van strafvervolging door het Openbaar Ministerie.

treerd werden vanwege een ernstige snelheidsovertreding, bumperkleven of het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg (49%).
Vergeleken met de algemene populatie van verkeersdelinquenten in 2007 (Blom, Bregman en Wartna, 2011) is het aandeel mannen onder EMG-deelnemers relatief groot. Daarnaast zijn EMG-deelnemers iets vaker in Nederland geboren en gemiddeld jonger dan de algemene populatie van verkeersdelinquenten. Ten slotte zijn er onder EMG'ers relatief veel personen die al eerder met justitie in aanraking kwamen.
Meestal wordt de EMG opgelegd aan bestuurders van personenauto's (92%), hoewel bijvoorbeeld ook motorrijders naar een EMG-cursus kunnen worden gestuurd. 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 (83%). De top-5 van vaakst genoemde delicten bestaat – naast snelheidsovertredingen – uit onnodig links rijden en dergelijke (20%), bumperkleven (14%), verkeerd voorsorteren of geen richting aangeven (13%) en roodlichtnegatie (12%).
Ten opzichte van de vergelijkingsgroep zijn snelheidsovertreders die een EMG kregen[28] relatief vaak man en geboren in Nederland (voor de corresponderende cijfers, zie tabel B5 in bijlage 2). Het strafrechtelijk verleden van EMG-deelnemers is omvangrijker dan dat van de vergelijkingsgroep. 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 vergelijkingsgroep. 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. Van de EMG-deelnemers is 17% een spijtoptant.

[28] De EMG kan – behalve voor dergelijke snelheidsovertredingen – ook voor allerhande andere vormen van risicovol rijgedrag worden opgelegd. De EMG-vergelijkingsgroep betreft alleen snelheidsovertreders (zie paragraaf 2.2). De vergelijking tussen de EMG-deelnemers en de vergelijkingsgroep beperkt zich derhalve tot personen die een EMG kregen naar aanleiding van een snelheidsovertreding, eventueel in combinatie met een andere gedraging ('deelnemers snelheid').

Tabel 3 Achtergronden van EMG-deelnemers in 2009

	Abs.	%
N=	819	
Sekse		
man	775	97,5
vrouw	20	2,5
Geboorteland		
Nederland	691	86,9
buitenland	104	13,1
Leeftijd		
24 jaar of jonger	328	41,4
25-29 jaar	176	22,2
30-39 jaar	147	18,5
40-49 jaar	92	11,6
50 jaar of ouder	50	6,3
Leeftijd bij inschrijving 1e strafzaak		
17 jaar of jonger	278	35,1
18-24 jaar	325	41,0
25-29 jaar	63	7,9
30-39 jaar	76	9,6
40-49 jaar	39	4,9
50 jaar of ouder	12	1,5
Aantal eerdere justitiecontacten		
geen eerdere contacten	216	26,4
1-2 eerdere contacten	198	24,2
3-4 eerdere contacten	116	14,2
5 of meer eerdere contacten	289	35,3
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. verkeersdelict		
geen eerdere contacten	292	35,7
1-2 eerdere contacten	246	30,0
3-4 eerdere contacten	124	15,1
5 of meer eerdere contacten	157	19,2
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. EMG-waardig delict[2]		
geen eerdere contacten	421	51,4
1 of meer eerdere contacten	398	48,6
Beginnende bestuurder		
Soort voertuig		
personenauto	750	91,8
overige motorrijtuigen	67	8,2
Type delict[3]		
te hard rijden	680	83,0
plaats op de weg (spookrijden, te lang op linkerbaan, onnodig links rijden etc.)	161	19,7
bumperkleven	114	13,9
geen richting aangeven/verkeerd voorsorteren	103	12,6
roodlichtnegatie	94	11,5
Spijtoptant	137	16,7

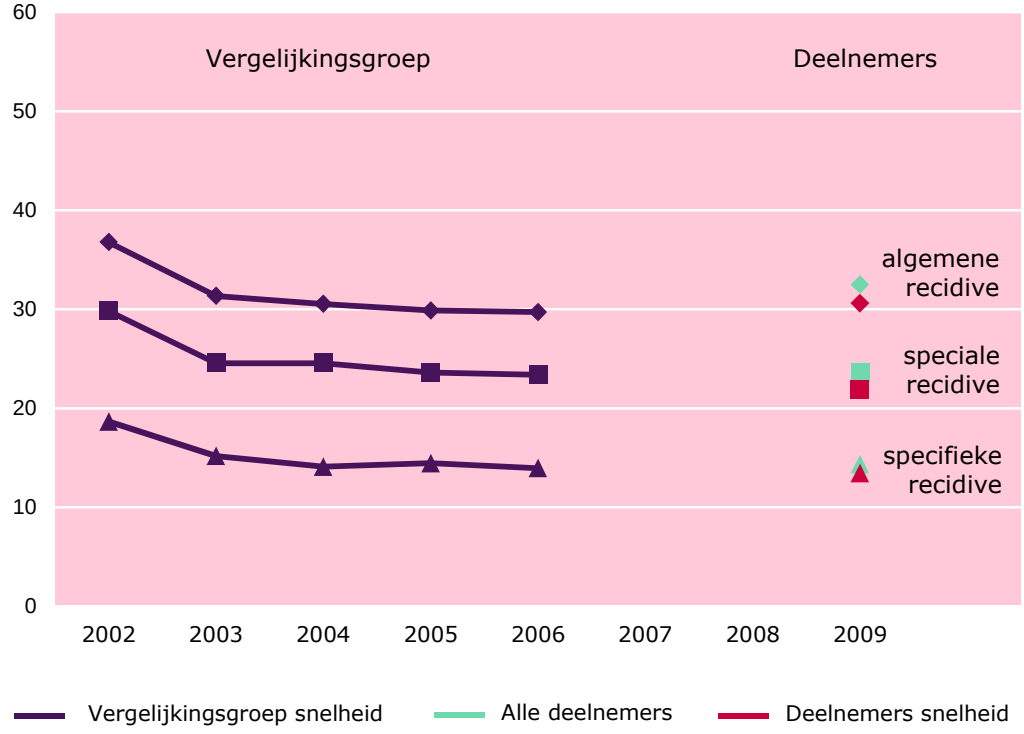
[1] Weergegeven zijn zogenoemde valid percentages. Dat wil zeggen dat de categorie 'onbekend' (inclusief 24 EMG-deelnemers die niet in het Justitieel Documentatiesysteem voorkomen) niet is meegeteld bij het vaststellen van de percentages.

[2] EMG-waardig delict: ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en/of het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg.

[3] Weergeven zijn de delicten die het vaakst door de politie geconstateerd werden (top-5). De som van de delict typen is meer dan 100%, omdat een EMG meestal wordt opgelegd voor meer dan één type delict.

Figuur 3 geeft een beeld van het voorkomen van recidive in de totale groep EMG-deelnemers in 2009 ('alle deelnemers' en 'deelnemers snelheid'). Daarnaast is de ontwikkeling van de recidive van personen die vergelijkbaar zijn met de kandidaat-deelnemers in de periode 2002-2006 afgebeeld ('vergelijkingsgroep snelheid'). Rechts in de figuur is de recidive van de deelnemers te zien. Aan de linkerkant is de recidive in de vergelijkingsgroep afgebeeld.
Cijfers ten aanzien van de frequentie van recidive – die hieronder eveneens wordt besproken – zijn te vinden in tabel B7 in bijlage 3.
De hoogte van de recidive is berekend volgens drie verschillende criteria: algemene, speciale en specifieke recidive. Voor de betekenis van deze criteria zie tabel 1. De drie criteria zijn genest.
Van de deelnemers komt 32% binnen 2 jaar opnieuw met justitie in aanraking, ongeacht de aard of de ernst van het feit ('algemene recidive'). De gemiddelde recidivist heeft binnen twee jaar na het afronden van de cursus 1,7 nieuwe strafzaken. Bijna een kwart van de deelnemers heeft binnen 2 jaar een nieuw verkeersdelict ('speciale recidive'). Gemiddeld hebben recidivisten binnen twee jaar 1,5 nieuwe verkeerszaken. Het percentage EMG-deelnemers dat binnen 2 jaar een nieuwe registratie heeft vanwege het te hard rijden, bumperkleven of het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg ('specifieke recidive') is 14%. De recidive-frequentie is 1,3 nieuwe EMG-waardige zaken per recidivist.
De recidive van de selectie van deelnemers die een snelheidsovertreding begingen (eventueel in combinatie met een andere gedraging) ligt iets lager dan de recidive in de totale groep EMG-deelnemers. Dit geldt voor alle drie de onderscheiden criteria en zowel voor de prevalentie als voor de frequentie van recidive.
Ten slotte is nagegaan hoe de recidive van de deelnemers ('deelnemers snelheid') 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 recidive-prevalentie ten gunste van de deelnemersgroep; voor de andere – meer recente – cohorten geldt dat het percentage recidivisten onder de deelnemers nauwelijks afwijkt van het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep of zelfs iets hoger ligt (algemene recidive). Dit geldt voor alle drie de onderscheiden criteria. Wat de recidivefrequentie betreft, blijken deelnemers gemiddeld iets minder nieuwe justitiecontacten te hebben dan personen in de vergelijkingsgroep. Dit geldt alleen voor de algemene recidive. Als alleen nieuwe verkeersdelicten of alleen nieuwe EMG-waardige verkeersdelicten worden geteld, zijn er nauwelijks verschillen te zien.

Figuur 3 Prevalentie van 2-jarige recidive, naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium



Noot: de specifieke recidive van EMG-deelnemers (alleen snelheid) ligt significant lager ($p<0,01$) dan de specifieke recidive in het meest recente cohort van de vergelijkingsgroep. Voor de algemene en de speciale recidive konden geen significante verschillen worden gevonden.

Zie bijlage 3, tabel B5 voor de corresponderende cijfers.

4 Slot

Eind 2008 werden de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag (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 dit memorandum wordt verslag gedaan van de terugval onder de eerste LEMA- en EMG-deelnemers, uit 2009. De komende jaren zal de onderzoekspopulatie telkens met één jaarcohort worden uitgebreid. Vanaf 2014 worden de recidivecijfers van deelnemers aan het alcoholslotprogramma toegevoegd.

4.1 Samenvatting

Achtergrondkenmerken (onderzoeksvraag 1)

- Beginnende bestuurders die een LEMA-cursus hebben gevolgd zijn overwegend jongvolwassen mannen, geboren in Nederland. Gemiddeld waren zij ruim 23 jaar bij het afronden van de LEMA. Vier op de tien LEMA-deelnemers kwamen al eerder vanwege een verkeersdelict met justitie in aanraking. Op het moment dat zij voor het *eerst* met justitie in aanraking kwamen waren zij gemiddeld bijna 20 jaar.
- EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen. 87% is geboren in Nederland. Gemiddeld waren zij bijna 30 jaar bij het afronden van de maatregel. Bijna twee derde van de EMG'ers kwam al eerder met justitie in aanraking vanwege verkeersdelict. De gemiddelde leeftijd bij het eerste justitiecontact is 22 jaar in deze groep.
- Vergeleken met de algemene populatie van verkeersdelinquenten in Nederland zijn LEMA- en EMG-deelnemers relatief vaak man en geboren in Nederland. Verder ligt de gemiddelde leeftijd relatief laag. Voor EMG-deelnemers geldt dat een relatief groot deel van hen al eerder met justitie in aanraking kwam.

Recidivebeeld (onderzoeksvraag 2)

- Iets minder dan een kwart van de LEMA-deelnemers die in 2009 werden vervolgd voor een alcoholverkeersdelict, kwam binnen 2 jaar opnieuw met justitie in aanraking vanwege een verkeersdelict. Als we ons beperken tot nieuwe gevallen van rijden onder invloed dan is de terugval 13%. Als men binnen 2 jaar na het afronden van de LEMA in herhaling valt, gaat het gemiddeld om 1,6 nieuwe verkeerszaken en 1,2 gevallen van rijden onder invloed.
- Ook voor vervolgde EMG-deelnemers uit 2009 geldt dat bijna een kwart van hen binnen 2 jaar opnieuw met justitie in aanraking kwam wegens een verkeersdelict. Voor degenen die recidiveerden konden – binnen twee jaar na het afronden van de cursus – gemiddeld 1,5 nieuwe verkeerszaken worden geteld. De specifieke recidive van alleen ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg is 14% in deze groep. Dat wil zeggen dat ongeveer één op de zeven EMG-deelnemers binnen 2 jaar na het afronden van de cursus opnieuw wordt geregistreerd wegens één van deze verkeersdelicten. Als er sprake is van specifieke recidive dan gaat het gemiddeld om 1,3 nieuwe gevallen van te hard rijden, bumperkleven of hinderlijk/gevaarlijk gedrag binnen 2 jaar na het afronden van de EMG.

Recidivebeeld ten opzichte van vergelijkingsgroepen (onderzoeksvraag 3)

- Het percentage LEMA-deelnemers dat binnen twee jaar recidiveert, ligt lager dan het percentage recidivisten in de vergelijkingsgroep. Dit geldt zowel voor de algemene als voor de speciale en de specifieke recidive. Wat de recidivefrequentie betreft zijn de verschillen tussen de deelnemers- en de vergelijkingsgroep minimaal.
- Het verschil in recidive tussen de EMG-deelnemers en personen in de vergelijkingsgroep, is niet eenduidig. Over het algemeen kan worden gesteld dat EMG-deelnemers wat betreft het percentage recidivisten vooralsnog weinig verschil laten zien met de vergelijkingsgroep. Ook wat gemiddelde frequentie van (specifieke) verkeersrecidive betreft, zijn er nauwelijks verschillen tussen de deelnemers en personen in de vergelijkingsgroep.

4.2 Beperkingen

Bij de interpretatie van deze onderzoeksresultaten is voorzichtigheid geboden. De cijfers leveren slechts een eerste indicatie op van de mogelijke effecten van de 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 gebruik gemaakt 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': HELMen, Gordels, Rood licht, 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 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 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 geldt dat het strafrechtelijk verleden vaak uitgebreider is dan in de vergelijkingsgroep. Ook is het aandeel jonge mannen onder EMG-deelnemers relatief hoog.
- 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 zij in 2009 een delict pleegden. Het is goed denkbaar dat in de tussenliggende periode gebeurtenissen – anders dan de interventie – hebben plaats-

gevonden die evengoed effect hebben gehad op het recidiveniveau. 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.

4.3 Ten slotte

In dit memorandum is de strafrechtelijke recidive van de eerste LEMA- en EMG-deelnemers in beeld gebracht. Bijna een kwart van de beginnende bestuurders die in 2009 een LEMA kregen, had binnen twee jaar een nieuw justitiecontact vanwege een verkeersdelict en 13% wegens het rijden onder invloed. Ook onder EMG-deelnemers in 2009 is de 2-jarige verkeersrecidive bijna een kwart; 14% komt binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking wegens een ernstige overschrijding van de maximum snelheid, bumperkleven of het vertonen van hinderlijk of gevaarlijk gedrag op de weg.

Het recidivebeeld van de LEMA-deelnemers is relatief gunstig ten opzichte van het recidivebeeld in de vergelijkingsgroep. Voor de EMG zijn vooralsnog geen duidelijke verschillen te zien tussen de recidive in de deelnemers- en in de vergelijkingsgroep. De onderzoeksresultaten leveren slechts een indicatie op van de mogelijke effecten van de verkeersgedragsmaatregelen. Door de opzet van deze studie kan niet worden uitgesloten dat factoren – anders dan de interventie zelf – van invloed zijn geweest op de hoogte van de recidive. Zo hebben verschillen in de achtergronden van de deelnemers- en de vergelijkingsgroep mogelijk geleid tot een vertekening van de mate waarin de beoogde recidivereductie is bereikt. Het relatief lage recidiverisico van LEMA-deelnemers (op basis van hun achtergrondkenmerken) heeft mogelijk geleid tot een te rooskleurig beeld van de recidivereductie in de deelnemersgroep. Op dezelfde manier kan het relatief hoge recidiverisico van EMG-deelnemers ervoor hebben gezorgd dat eventuele verschillen in recidive tussen de deelnemers- en de vergelijkingsgroep werden vertroebeld.
De komende jaren wordt de onderzoekspopulatie uitgebreid en zal blijken of het recidivebeeld stabiel is. Met behulp van een statistisch model zal worden nagegaan wat de rol is van de gemeten verschillen in achtergronden van de personen in de vergelijkingsgroepen. Tevens zal een inventarisatie worden gemaakt van mogelijke alternatieve verklaringen voor de strafrechtelijke recidive onder de deelnemers aan deze verkeersmaatregelen. 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). *Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart: Een kwantitatief beeld van achtergrondkenmerken en de recidive van geregistreerde verkeersdelinquenten in Nederland*. Den Haag: WODC. Cahier 2011-6.

IBM Corporation (2012). *IBM SPSS Advanced Statistics 21*. Geraadpleegd op 22 mei 2013: ftp://public.dhe.ibm.com/software/analytics/spss/documentation/statistics/21.0/en/client/Manuals/IBM_SPSS_Advanced_Statistics.pdf

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.

Wartna, B.S.J., Blom, M., & Tollenaar, N. (2011). *De WODC-Recidivemonitor: 4e, herziene versie*. Den Haag: WODC. Memorandum 2011-3.

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 aan de Vrije Universiteit Amsterdam

Leden

R. van Beekum	Senior productmanager bij de divisie Vorderingen, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
Mw. J. de Boer	Onderzoeker bij de Unit Juridische Zaken en Uitvoeringsbeleid, Centraal Justitieel Incassobureau
Mw. 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 Rechtshandhaving & Criminaliteitsbestrijding, Ministerie van Veiligheid en Justitie
Mw. N. Verbruggen MSc MA	Adviseur bij Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

Bijlage 2 Overzicht gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd[29]

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;

[29] 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 (in %)

	Alle deelnemers	Deelnemers ≤23 jaar	Vergelijkingsgroep ≤23 jaar				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
N=	633	481	1.143	1.239	1.593	1.693	1.384
Sekse							
man	88,9	88,1	93,3	93,3	91,0	91,4	89,3
vrouw	11,1	11,9	6,7	6,7	9,0	8,6	10,7
Geboorteland							
Nederland	83,3	90,9	89,7	88,6	88,4	86,4	86,6
buitenland	16,7	9,1	10,3	11,4	11,6	13,6	13,4
Leeftijd bij afronden LEMA							
18 jaar	0,8	1,0	3,1	2,3	1,8	3,4	1,8
19 jaar	10,9	14,3	10,5	10,7	8,5	9,4	8,2
20 jaar	12,2	16,0	15,7	15,9	15,2	15,3	13,4
21 aar	14,1	18,5	21,1	18,1	19,8	19,8	20,0
22 jaar	17,4	22,9	19,5	21,1	23,4	20,3	22,6
23 jaar	15,0	19,8	18,2	21,1	21,3	23,5	25,0
24 jaar	8,5	7,1	10,2	9,4	9,4	7,9	8,7
25 jaar of ouder	21,0	0,4	1,4	1,0	0,4	0,4	0,3
Leeftijd bij inschrijving 1e strafzaak							
17 jaar of jonger	29,6	31,4	27,3	27,7	27,3	26,9	30,8
18 jaar	9,7	10,8	9,4	9,7	9,0	10,3	7,9
19 jaar	12,0	13,5	13,1	14,4	13,4	14,0	11,6
20 jaar	11,9	13,9	13,1	12,8	14,1	14,7	13,4
21 jaar	8,4	9,8	13,5	12,7	13,7	12,2	12,6
2 jaar	9,2	10,8	12,2	9,8	11,0	10,9	11,3
23 jaar	6,3	7,7	8,3	8,5	8,9	9,3	10,3
24 jaar	3,8	2,1	2,8	4,3	2,5	1,6	2,0
25 jaar of ouder	9,2	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0

	Alle deelnemers	Deelnemers ≤23 jaar	Vergelijkingsgroep ≤23 jaar				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Aantal eerdere justitiecontacten							
geen eerdere contacten	40,8	42,6	39,1	38,0	37,5	38,9	37,0
1-2 eerdere contacten	33,5	34,9	38,6	38,0	35,4	35,8	36,6
3-4 eerdere contacten	10,6	10,6	11,2	12,7	13,6	13,5	13,7
5 of meer eerdere contacten	15,2	11,9	11,1	11,3	13,4	11,8	12,6
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. verkeersdelict							
geen eerdere contacten	59,1	60,7	56,1	56,6	54,4	54,5	52,8
1-2 eerdere contacten	29,5	28,7	34,0	35,3	31,9	32,8	36,1
3-4 eerdere contacten	6,8	7,5	7,3	5,6	9,2	8,5	7,3
5 of meer eerdere contacten	4,6	3,1	2,6	2,6	4,6	4,3	3,8
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. rijden onder invloed							
geen eerdere contacten	87,2	88,1	85,8	87,0	81,1	83,2	81,6
1 of meer eerdere contacten	12,8	11,9	14,2	13,0	18,9	16,8	18,4
Spijtoptant	17,9	17,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

[1] Weergegeven zijn zogenoemde *valid* percentages. Dat wil zeggen dat de categorie onbekend niet is meegeteld bij het vaststellen van de percentages.

Tabel B2 Prevalentie van 2-jarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers	Deelnemers ≤23 jaar	Vergelijkingsgroep ≤23 jaar				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	30,1	30,2	45,7	43,1	43,9	45,5	45,0
Speciale recidive	23,4	23,9	36,3	33,9	33,7	36,3	34,9
Specifieke recidive	13,1	13,4	19,6	19,3	19,2	22,3	22,1

Tabel B3 Frequentie van 2-jarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium[1]

	Alle deelnemers	Deelnemers ≤23 jaar	Vergelijkingsgroep ≤23 jaar				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	1,8	1,9	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0
Speciale recidive	1,6	1,6	1,8	1,7	1,7	1,6	1,7
Specifieke recidive	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2

[1] Er zijn 35 LEMA-deelnemers (6%) die de cursus pas na 13 juli 2010 afrondden en daardoor niet minimaal 2 jaar lang gevolgd worden om na te gaan hoe vaak zij gemiddeld recidiveerden. De hier gepresenteerde cijfers betreffen daarom een *ondergrens*.

Tabel B4 Omvang van 2-jarige recidive naar LEMA-onderzoeksgroep en recidivecriterium[1]

	Alle deelnemers	Deelnemers ≤23 jaar	Vergelijkingsgroep ≤23 jaar				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	54,7	42,7	96,2	89,4	87,1	89,7	91,8
Speciale recidive	37,9	29,7	63,8	55,9	56,9	59,2	59,5
Specifieke recidive	16,0	12,5	23,3	24,1	23,9	28,6	27,3

[1] Er zijn 35 LEMA-deelnemers (6%) die de cursus pas na 13 juli 2010 afrondden en daardoor niet minimaal 2 jaar lang gevolgd worden om de totale omvang van de recidive vast te stellen. De hier gepresenteerde cijfers betreffen daarom een *ondergrens*.

Tabel B5 Achtergronden EMG (in %)[1]

	Alle deelnemers	Deelnemers snelheid	Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
N=	819	680	1.839	2.098	1.632	1.836	1.559
Sekse							
man	97,5	97,5	87,7	84,1	83,0	82,8	86,0
vrouw	2,5	2,5	12,3	15,9	17,0	17,2	14,0
Geboorteland							
Nederland	86,9	86,7	79,3	82,9	82,7	81,6	84,1
buitenland	13,1	13,3	20,7	17,1	17,3	18,4	15,9
Leeftijd bij afronden EMG							
24 jaar of jonger	41,4	40,4	22,4	21,9	22,0	21,3	22,6
25-29 jaar	22,2	23,4	17,7	16,4	15,9	15,8	15,5
30-39 jaar	18,5	18,9	33,1	29,5	30,7	29,7	27,6
40-49 jaar	11,6	11,4	17,0	19,3	17,7	20,6	22,2
50 jaar of ouder	6,3	6,0	9,7	12,9	13,7	12,7	12,1
Leeftijd bij inschrijving 1e strafzaak							
17 jaar of jonger	35,1	32,8	20,1	19,0	18,0	16,4	17,4
18-24 jaar	41,0	42,1	35,0	32,1	32,4	34,8	35,4
25-29 jaar	7,9	8,7	13,5	13,9	13,9	14,0	12,3
30-39 jaar	9,6	9,7	18,0	17,8	17,3	17,1	17,9
40-49 jaar	4,9	5,1	8,3	10,4	10,1	11,4	11,1
50 jaar of ouder	1,5	1,6	5,1	6,8	8,3	6,2	5,9
Aantal eerdere justitiecontacten							
geen eerdere contacten	26,4	27,6	31,9	33,8	35,6	33,9	35,0
1-2 eerdere contacten	24,2	24,6	27,8	29,3	29,2	30,4	28,7
3-4 eerdere contacten	14,2	13,8	13,2	12,5	11,1	12,9	12,9
5 of meer eerdere contacten	35,3	34,0	27,1	24,4	24,1	22,8	23,4
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. verkeersdelict							
geen eerdere contacten	35,7	36,0	41,0	43,3	43,3	42,6	44,2
1-2 eerdere contacten	30,0	30,6	29,7	31,0	31,8	31,3	30,1
3-4 eerdere contacten	15,1	16,0	13,5	11,7	10,2	12,4	11,5
5 of meer eerdere contacten	19,2	17,4	15,8	14,0	14,6	13,6	14,2

	Alle deelnemers	Deelnemers snelheid	Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Aantal eerdere justitiecontacten n.a.v. EMG-waardig delict[2]							
geen eerdere contacten	51,4	52,4	57,5	57,6	56,4	56,2	57,4
1 of meer eerdere contacten	48,6	47,6	42,5	42,4	43,6	43,8	42,6
Soort voertuig							
personenauto	91,8	92,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
overige motorrijtuigen	8,2	7,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Type delict[3]							
te hard rijden	83,0	100	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
plaats op de weg (spookrijden, te lang op linkerbaan, onnodig links rijden etc.)	19,7	16,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
bumperkleven	13,9	9,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
geen richting aangeven/verkeerd voorsorteren	12,6	10,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
roodlichtnegatie	11,5	12,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Spijtoptant	16,7	16,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

[1] Weergegeven zijn zogenoemde valid percentages. Dat wil zeggen dat de categorie onbekend (inclusief 24 EMG-deelnemers die niet in het Justitieel Documentatiesysteem voorkomen) niet is meegeteld bij het vaststellen van de percentages.

[2] EMG-waardig delict: ernstige snelheidsovertredingen, bumperkleven en/of het vertonen van hinderlijk/gevaarlijk gedrag op de weg.

[3] Weergeven zijn de delicten die het vaakst door de politie geconstateerd werden (top-5). De som van de delict typen is meer dan 100%, omdat een EMG meestal wordt opgelegd voor meer dan één type delict.

Tabel B6 Prevalentie van 2-jarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium

	Alle deelnemers	Deelnemers snelheid	Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	32,5	30,6	36,8	31,4	30,5	29,9	29,7
Speciale recidive	23,6	21,9	29,8	24,6	24,6	23,6	23,4
Specifieke recidive	14,4	13,8	18,7	15,2	14,1	14,4	14,0

Tabel B7 Frequentie van 2-jarige recidive naar EMG-onderzoeksgroep en recidivecriterium[1]

	Alle deelnemers	Deelnemers snelheid	Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	1,7	1,7	2,2	2,0	2,0	1,9	1,9
Speciale recidive	1,5	1,4	1,8	1,7	1,6	1,7	1,6
Specifieke recidive	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,3

[1] Er zijn 137 EMG-deelnemers (17%) die de cursus pas na 13 juli 2010 afrondden en daardoor niet minimaal 2 jaar lang gevolgd worden om na te gaan hoe vaak zij gemiddeld recidiveerden. De hier gepresenteerde cijfers betreffen daarom een *ondergrens*.

Tabel B8 Omvang van 2-jarige recidive naar onderzoeksgroep en recidivecriterium[1]

	Alle deelnemers	Deelnemers snelheid	Vergelijkingsgroep snelheid				
	2009	2009	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene recidive	55,2	49,7	80,3	63,3	61,5	57,0	54,9
Speciale recidive	34,1	30,1	52,6	41,9	40,5	38,9	36,4
Specifieke recidive	17,6	16,2	24,7	20,0	20,1	17,9	17,6

[1] Er zijn 137 EMG-deelnemers (17%) die de cursus pas na 13 juli 2010 afrondden en daardoor niet minimaal 2 jaar lang gevolgd worden om de totale omvang van de recidive vast te stellen. De hier gepresenteerde cijfers betreffen daarom een *ondergrens.*