



Wetenschappelijk Onderzoek- en
Documentatiecentrum
Ministerie van Justitie en Veiligheid

Cahier 2017-15

Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma

M. Blom
D. Blokdijk
G. Weijters

Cahier

De reeks Cahier 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 Justitie en Veiligheid weergeeft.

Inhoud

Afkortingen — 5

Samenvatting — 7

1 Inleiding — 13

- 1.1 Educatieve verkeersgedragsmaatregelen en het Alcoholslotprogramma — 13
- 1.2 Recidivemetingen verkeersgedragsmaatregelen en het Alcoholslotprogramma — 16
- 1.3 Huidige studie — 17

2 Methode — 21

- 2.1 Databronnen — 21
 - 2.1.1 Justitiële gegevens — 21
 - 2.1.2 CBR-gegevens — 22
- 2.2 Onderzoeksgroepen — 22
 - 2.2.1 LEMA-deelnemers — 22
 - 2.2.2 Controlegroep LEMA — 23
 - 2.2.3 ASP-deelnemers — 24
 - 2.2.4 EMG-deelnemers — 25
- 2.3 Operationalisering van recidive — 25
- 2.4 Analyses — 27
 - 2.4.1 Feitelijke recidive — 27
 - 2.4.2 Gecorrigeerde recidive — 28
 - 2.4.3 Effectstudie LEMA — 30

3 Resultaten Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer — 33

- 3.1 Achtergrondkenmerken — 33
- 3.2 Recidive — 36
 - 3.2.1 Ontwikkelingen in de tijd — 37
- 3.3 Effectiviteit van de LEMA — 39
 - 3.3.1 Recidive in de deelnemers- en in de controlegroep — 39
 - 3.3.2 Vergelijkbaarheid van de deelnemers- en de controlegroep — 40
 - 3.3.3 Effectschatting — 43

4 Resultaten Alcoholslotprogramma — 45

- 4.1 Achtergrondkenmerken — 45
- 4.2 Recidive tijdens het Alcoholslotprogramma — 47

5 Resultaten Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer — 49

- 5.1 Achtergrondkenmerken — 49
- 5.2 Recidive — 51
 - 5.2.1 Ontwikkelingen in de tijd — 51

6 Conclusie en discussie — 53

- 6.1 Belangrijkste bevindingen — 53
 - 6.1.1 LEMA — 53
 - 6.1.2 Alcoholslotprogramma — 54
 - 6.1.3 EMG — 54

- 6.2 Discussie — 55
- 6.3 Tot besluit — 57

Summary — 59

Literatuur — 65

Bijlagen

- 1 Samenstelling begeleidingscommissie — 67
- 2 Stroomschema vorderingsprocedure — 69
- 3 Overzicht risicovolle gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd — 70
- 4 Tabellen — 73

Afkortingen

AAG	ademaalcoholgehalte
ASP	Alcoholslotprogramma
BAG	bloedalcoholgehalte
BI	betrouwbaarheidsinterval
BRP	Basisregistratie Personen
BSN	burgerservicenummer
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CJD	Centrale Justitiële Documentatiedienst
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
CVOM	Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer
EMG	Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer
JDS	Justitieel Documentatiesysteem
Justid	Justitiële Informatiedienst
LEMA	Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer
OBJD	Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie
OM	Openbaar Ministerie
OR	Odds ratio
REPRIS	Recidive Prevalentie Informatiesysteem
RVV(1990)	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (1990)
WAM	Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
WODC	Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum
WVW(1994)	Wegenverkeerswet (1994)

Samenvatting

Achtergrond

Om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers te reduceren, bestaan er in Nederland verschillende verkeersgedragsmaatregelen. Zo werden in 2008 de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) in Nederland geïntroduceerd. Deze educatieve maatregelen zijn bedoeld om verkeersovertreders meer inzicht te geven in het gevaar van bepaalde gedragingen en om recidive te voorkomen. Daarnaast kon van december 2011 tot en met september 2014 in Nederland een Alcoholslotprogramma worden opgelegd bij zwaardere of herhaaldelijke gevallen van rijden onder invloed. Rijkswaterstaat heeft – namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – het WODC gevraagd om de strafrechtelijke recidive van de deelnemers aan deze verkeersgedragsmaatregelen bij te houden. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de terugval onder LEMA-, ASP- en EMG-deelnemers die in de periode 2009 tot en met 2013 werden aangehouden en één van deze maatregelen kregen opgelegd.

In deze studie worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

LEMA

- 1 Wat zijn de achtergrondkenmerken van:
 - a Beginnende bestuurders die in de periode 2009-2013 een rijden-onder-invloed-delict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
 - b Ervaren bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloed-delict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
- 1 Wat is het recidivebeeld van:
 - a Beginnende bestuurders die in de periode 2009-2013 een rijden-onder-invloed-delict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
 - b Ervaren bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloed-delict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
- 2 Hoe verhoudt het recidivebeeld van LEMA-deelnemers zich tot het recidivebeeld in de controlegroep?

ASP

- 3 Wat zijn de achtergrondkenmerken van bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een ASP opgelegd kregen?
- 4 Wat is het recidivebeeld van bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een ASP opgelegd kregen?

EMG

- 5 Wat zijn de achtergrondkenmerken van bestuurders die in de periode 2009-2013 een EMG-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een EMG opgelegd kregen?
- 6 Wat is het recidivebeeld van bestuurders die in de periode 2009-2013 een EMG-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een EMG opgelegd kregen?

Methode

De gegevens voor het recidiveonderzoek zijn afkomstig uit de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie (OBJD). De OBJD is een gepseudonimiseerde versie van het Justitieel Documentatiesysteem (JDS), het wettelijke registratiesysteem voor de afdoeningen van strafzaken. Deze justitiële gegevens zijn voor de deelnemers aan een verkeersgedragsmaatregel aangevuld met informatie over de

oplegging en uitvoering van de maatregelen. Deze gegevens zijn afkomstig uit het informatiesysteem MOVE van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De gegevens zijn ten behoeve van het onderzoek geanonimiseerd. Het recidiveonderzoek is uitgevoerd volgens de methode van de WODC-Recidivemonitor. Volgens deze werkwijze wordt recidive gedefinieerd als het opnieuw plegen van een strafbaar feit, blijkend uit een registratie in de Justitiële Documentatie. De recidivemonitor kent een aantal vaste criteria voor het meten van de terugval. In dit onderzoek worden drie criteria gehanteerd: de algemene recidive, de speciale recidive en de specifieke recidive. Algemene recidive wil zeggen dat iemand een nieuwe strafzaak heeft wegens enig delict. Dit kan een verkeersmisdrijf zijn, zoals het rijden onder invloed, maar ook een andersoortig delict, zoals diefstal of mishandeling. Van speciale recidive is in dit onderzoek sprake als iemand opnieuw wegens een verkeersdelict met justitie in aanraking komt. Daarom wordt voor dit type recidive de term 'verkeersrecidive' gehanteerd in deze studie. Er is sprake van specifieke recidive als iemand een nieuw justitiecontact heeft naar aanleiding van eenzelfde soort delict als in de uitgangszaak. Voor deelnemers aan een alcohol gerelateerde maatregel heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw rijden onder invloed. In die gevallen wordt gesproken van 'rijden-onder-invloedrecidive'. Voor EMG-deelnemers heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw plegen van een ernstige snelheidsovertreding van meer dan 30 km/u (of meer dan 40 km/u op de autosnelweg) of van één van de delicten die in de Regeling Maatregelen rijvaardigheid en rijgeschiktheid 2011 zijn bestempeld als risicovol, voor zover geen administratiefrechtelijke sanctie werd opgelegd. In het vervolg wordt dit 'EMG-gerelateerde recidive' genoemd.

In dit onderzoek wordt de recidive vastgesteld van beginnende (n=969) en ervaren (n=2.030) bestuurders die in 2013 zijn aangehouden met een rijden-onder-invloed delict en naar aanleiding daarvan een LEMA hebben gevolgd. Ook wordt de recidive van bestuurders die in 2013 zijn aangehouden met een EMG-gerelateerd delict en daarvoor een EMG hebben gevolgd (n=1.051) gemeten.

Voor bestuurders die in 2013 zijn aangehouden met een rijden-onder-invloed delict en daarvoor een ASP hebben gevolgd (n=1.797) wordt voor het eerst in Nederland het recidiveniveau van de deelnemers *tijdens* de looptijd van het Alcoholslotprogramma vastgesteld. Hierbij is gebruikgemaakt van 'competing risks' survival analyse zodat ook personen die niet meer kunnen recidiveren tijdens het programma, omdat het programma voor hen vroegtijdig werd beëindigd, in de recidivemeting betrokken kunnen worden.

Om te zien hoe de tweejarige recidiveprevalentie zich heeft ontwikkeld, zijn voor beginnende bestuurders die een LEMA volgden en voor EMG-deelnemers naast de feitelijke, waargenomen recidivecijfers ook gecorrigeerde recidivecijfers berekend die de 'netto-ontwikkeling' van de recidive in de periode 2009 tot en met 2013 weergegeven. Door middel van een statistisch model worden de feitelijke recidivecijfers bijgesteld. De reden voor deze correctie is dat schommelingen in het recidiveniveau het gevolg kunnen zijn van verschuivingen in de samenstelling van de onderzoeksgroepen over de jaren heen. Met de achtergronden van de daders kan immers ook het risicoprofiel van daders veranderen.

Voor de LEMA-deelnemers die zijn aangehouden in 2013 (n=2.999) wordt de recidive afgezet tegen de recidive in een gelijktijdige controlegroep (n=1.109). Dit is de eerste Nederlandse studie waarin de effectiviteit van de LEMA-cursus op deze manier wordt onderzocht. De term controlegroep wordt in deze rapportage gebruikt om een groep personen aan te duiden die in dezelfde periode eveneens zijn aangehouden voor het rijden onder invloed van alcohol, maar voor wie de politie het CBR niet heeft geïnformeerd met een 'mededeling' en aan wie zodoende geen educatieve maatregel is opgelegd. Door de invloed van deelname aan de LEMA op het niveau

van de rijden-onder-invloedrecidive te bekijken, rekening houdend met eventuele verschillen tussen de groepen wat betreft hun achtergronden, wordt duidelijk of de LEMA effectief is in het terugdringen van de rijden-onder-invloedrecidive in haar doelgroep. Met behulp van een statistisch model wordt de invloed van de samenstelling van de onderzoeksgroepen op de hoogte van de rijden-onder-invloedrecidive als het ware afgescheiden van de invloed van deelname aan de maatregel. Op die manier kan worden nagegaan of deelname aan een LEMA gepaard gaat met een lagere recidive, los van de invloed van verschillen op gemeten achtergrondkenmerken tussen de LEMA-deelnemers en de controlegroep.

Belangrijkste bevindingen

LEMA

- *Achtergronden.* Zowel beginnende als ervaren bestuurders die in 2013 voor rijden onder invloed van alcohol zijn opgepakt en daarvoor een LEMA-cursus moesten volgen, zijn overwegend mannen die in Nederland geboren zijn. De gemiddelde leeftijd van ervaren bestuurders die in 2013 een LEMA volgden, is 42 jaar. Gemiddeld kwamen zij op hun 32ste voor het eerst met justitie in aanraking. Eén derde van hen is al eerder vervolgd voor rijden onder invloed. Zoals verwacht zijn beginnende bestuurders een stuk jonger als ze in 2013 worden aangehouden met een rijden-onder-invloeddelict (gemiddeld 23 jaar). Gemiddeld zijn zij 20 jaar oud als ze voor het eerst met justitie in aanraking komen. Slechts 6% van de beginnende bestuurders is al eerder vervolgd voor rijden onder invloed.
- *Recidive.* Een kwart van de beginnende bestuurders die een LEMA volgden, kwam binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking, 16% pleegde binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict en 10% werd opnieuw aangehouden wegens het rijden onder invloed. De recidivecijfers van ervaren bestuurders die een LEMA volgden liggen lager: 15% recidiveerde binnen twee jaar, 10% recidiveerde binnen twee jaar met een verkeersdelict en 5% werd binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor rijden onder invloed.
- *Recidivetrend.* Rekening houdend met verschuivingen in de achtergronden in de populatie, laat de rijden-onder-invloedrecidive van beginnende bestuurders die een LEMA volgden een dalende trend zien. Deze nam af van 15% in 2009 tot iets beneden de 10% in 2013. Voor ervaren bestuurders was de onderzoeksperiode nog te kort om de recidiveontwikkeling in kaart te kunnen brengen.
- *Effectmeting.* Het percentage LEMA-deelnemers uit 2013 dat binnen twee jaar opnieuw wordt vervolgd voor rijden onder invloed wijkt niet significant af van het percentage recidivisten in de controlegroep. Dit geldt zowel voor de algemene recidive als voor de verkeersrecidive en rijden-onder-invloedrecidive. Dit verandert niet als gecontroleerd wordt voor verschillen in demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis van personen in de onderzoeksgroepen. De vergelijking van de recidive van LEMA-deelnemers met een gelijktijdige controlegroep heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de effectiviteit van de LEMA-cursus in vergelijking met alleen een strafrechtelijke afdoening.

Alcoholslotprogramma

- *Achtergronden.* Het merendeel van de ASP-deelnemers is man (83%) en in Nederland geboren (85%). Gemiddeld waren zij ruim 36 jaar oud, toen zij in 2013 werden aangehouden voor rijden onder invloed en een ASP kregen opgelegd. Hun strafrechtelijke carrière begonnen zij gemiddeld op 28-jarige leeftijd. Bijna twee derde van de ASP-deelnemers is al eerder in aanraking gekomen met justitie. De helft had al verkeersdelicten op zijn/haar naam staan en een

derde van de ASP'ers kwam eerder in contact met justitie voor een rijden-onder-invloeddelict.

- *Recidive tijdens het ASP.* Van de ASP-deelnemers kwam 11% tijdens de eerste twee jaar van het programma opnieuw met justitie in aanraking vanwege het plegen van een strafbaar feit, ongeacht de aard of de ernst daarvan. Specifiek gekeken naar nieuwe verkeersdelicten blijkt dat 6% van deelnemers tijdens het programma opnieuw geregistreerd werd vanwege een verkeersdelict. Iets meer dan één op de honderd ASP-deelnemers werd opnieuw aangehouden voor rijden onder invloed, wat reden is om het programma voor de betreffende deelnemer stop te zetten.

EMG

- *Achtergronden.* EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen, 83% is geboren in Nederland en gemiddeld zijn zij 30 jaar bij het afronden van de maatregel. Ruim driekwart van de EMG'ers is eerder met justitie in aanraking geweest voor enig delict, twee derde vanwege een verkeersdelict en een derde vanwege een EMG-gerelateerd delict. De gemiddelde leeftijd bij het eerste justitiecontact is 22 jaar in deze groep.
- *Recidive.* Van de bestuurders die een EMG af hebben gerond, blijkt 30% binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking te komen voor enig delict, 20% pleegde binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict en 12% werd binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor een EMG-gerelateerd delict.
- *Recidivetrend.* Rekening houdend met verschuivingen in de achtergronden in de populatie, laat de EMG-gerelateerde recidive een dalende trend zien. Deze nam licht af van 15% in 2009 tot ongeveer 12% in 2013.

Beperkingen

Bij de interpretatie van deze onderzoeksresultaten is voorzichtigheid geboden. Dit onderzoek kent namelijk enkele beperkingen. Ten eerste is in dit onderzoek 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. Daar komt bij dat niet alle geconstateerde verkeersdelicten in aanmerking komen voor registratie in de OBD: lichte verkeersovertredingen die onder de Wet Mulder vallen, blijven buiten beschouwing.

Een tweede beperking van het onderzoek heeft betrekking op de vraag of de gehanteerde controlegroep voor de LEMA een goede afspiegeling vormt van de feitelijke deelnemers. De controlegroep binnen dit onderzoek bestaat uit daders van LEMA-waardige delicten die door de politie niet aan het CBR zijn gemeld, terwijl dat wel had moeten. De vraag is echter of deze selectie willekeurig is of dat er specifieke redenen zijn waarom niet iedereen wordt gemeld bij het CBR. Zo kon niet nagegaan worden of er geen mededeling is uitgebracht, omdat al op het niveau van de politie duidelijk was dat er sprake was van een contra-indicatie voor de LEMA (bijvoorbeeld het onvoldoende beheersen van de Nederlandse taal of vanwege een psychiatrische of lichamelijke stoornis). Verder kan het zijn dat agenten geen mededeling uitbrengen, omdat zij onbekend zijn met de deze procedure of de administratieve handelingen die nodig zijn om een mededeling uit te brengen. Verder zijn er signalen dat agenten soms besluiten om – afhankelijk van de omstandigheden en/of de persoon van de dader – wel of geen mededeling uit te brengen. Als personen die meer of juist minder recidivegevoelig zijn naar het CBR worden gestuurd, dan is er sprake van een zogenoemde 'selectiebias'.

Ten derde zijn ontwikkelingen in strafrechtelijke recidive aan verschillende invloeden onderhevig. Voor beginnende bestuurders die een LEMA-opgelegd kregen en voor bestuurders die een EMG volgden is de recidivetrend in de periode 2009 tot en met 2013 in beeld gebracht. Het bestaan van handhavings- en registratie-effecten, de effecten van andere maatregelen zoals generale preventiecampagnes en verschuivingen in de samenstelling van de deelnemersgroepen, vertroebelen het zicht op de netto-ontwikkeling van de strafrechtelijke recidive van de deelnemers. Ook is van belang te vermelden dat de educatieve maatregelen zelf ook aan ontwikkeling onderhevig zijn. Zo is in 2013 de EMG zowel qua duur als qua cursusmethodiek gewijzigd. De vraag is wat de gevolgen hiervan zijn voor de ontwikkeling van de recidive.

Een vierde beperking betreft met name de verkeersrecidive en de EMG-gerelateerde recidive. Een deel van dergelijke recidivedelicten zijn (snelheids)overtredingen die vooral op kenteken geconstateerd worden. Dit kan betekenen dat de recidive van een deelnemer deels delicten betreft die door een ander begaan zijn in een voertuig wat op naam van de deelnemer staat. Anderzijds kan het ook voorkomen dat een overtreding die door een deelnemer is begaan niet op diens conto komt, omdat het voertuig waarmee de overtreding werd begaan op iemand anders naam stond. Toekomstig onderzoek zou kunnen focussen op de vraag in hoeverre deze 'verwisseling' voorkomt.

Tot besluit

In deze studie is naast een voortgezette beschrijving van de recidivecijfers van deelnemers aan de LEMA en de EMG voor het eerst ingegaan op de strafrechtelijke recidive tijdens het ASP zoals dat in Nederland enige tijd kon worden opgelegd. Geconcludeerd kan worden dat met name de rijden-onder-invloedrecidive gedurende de looptijd van het ASP zeer laag is. In 2019 zal voor het eerst worden gerapporteerd over de recidive na afloop van het ASP en zal moeten blijken of dit recidive-niveau beklijft zodra het slot is uitgebouwd.

Verder is de recidive van LEMA-deelnemers afgezet tegen de recidive in een controlegroep van personen die een vergelijkbaar alcoholdelict pleegden, maar die daarvoor alleen een strafrechtelijke afdoening kregen. Op basis van de vergelijking met de controlegroep moet geconcludeerd worden dat niet is aangetoond dat de LEMA leidt tot een reductie van de rijden-onder-invloedrecidive in haar doelgroep. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of de LEMA wel effectief is voor bepaalde subgroepen van deelnemers.

Het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende verkeersgedragsmaatregelen zal de komende jaren gecontinueerd worden. Zo zal ook voor de EMG worden gezocht naar een zo goed mogelijke controlegroep teneinde de effectiviteit van deze maatregel te onderzoeken. Hierbij zal ook worden nagegaan of EMG-waardige delicten die als Muldergedraging worden geregistreerd, meegenomen kunnen worden bij het vaststellen van de EMG-gerelateerde recidive. Hiervoor loopt momenteel een haalbaarheidsstudie bij het WODC. Verder zal in 2019 voor het eerst worden gerapporteerd over de recidive van personen die een Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA) volgden of die een onderzoek naar hun rijgeschiktheid in verband met rijden onder invloed moesten ondergaan.

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 vorderingsprocedure 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, moeten naast een strafrechtelijke vervolging door het Openbaar Ministerie (OM) ook door de politie worden aangemeld bij het CBR. Het CBR kan besluiten tot verplichte deelname aan een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of rijgeschiktheid of tot 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 van het rijbewijs aan de orde als de betrokkene onvoldoende medewerking verleent aan de hem opgelegde maatregel. In de periode december 2011 tot en met september 2014 kon het CBR ook een Alcoholslotprogramma (ASP) opleggen. In maart 2015 bepaalde de Raad van State dat het CBR geen nieuwe ASP's meer op mocht leggen.¹ Op 21 september 2016 heeft het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu het ASP in Nederland helemaal stopgezet vanwege het geringe aantal deelnemers.

De belangrijkste doelstelling van de verschillende educatieve maatregelen en het ASP 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 (RWS) – namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – het WODC gevraagd de strafrechtelijke recidive van de deelnemers aan de verschillende educatieve maatregelen, het ASP en het Onderzoek alcohol te monitoren.

1.1 Educatieve verkeersgedragsmaatregelen en het Alcoholslotprogramma

Er bestaan verschillende maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd in het kader van rijden onder invloed of onverantwoord rijgedrag: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA), de Lichte EMA (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Daarnaast kan het CBR besluiten dat iemand zich moet laten onderzoeken, bijvoorbeeld omdat iemand heeft gereden onder de invloed van

¹ Dit geldt – met terugwerkend kracht – vanaf september 2014. Alle mededelingzaken die sinds september 2014 door het CBR zijn aangehouden, zijn al naar gelang de mate van overschrijding omgezet in ofwel een EMA ofwel een Onderzoek alcohol.

alcohol. Dit wordt ook wel het Onderzoek alcohol genoemd.² Ten slotte was er in de periode december 2011 tot en met september 2014 de mogelijkheid om iemand deel te laten nemen aan het ASP. Hieronder worden de verschillende maatregelen kort beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van de ingangscriteria zoals die in 2013 – het laatste jaar van de huidige recidivemeting – golden. Tabel 1 geeft een schematisch overzicht van de ingangscriteria voor de maatregelen rijgeschiktheid. Bijlage 2 geeft een volledig overzicht van de ingangscriteria voor de diverse maatregelen. Meer informatie over de vorderingsprocedure is te vinden op de website van het CBR (www.cbr.nl/vorderingsprocedure.pp).

De *LEMA* is bedoeld voor bestuurders die aangehouden zijn voor rijden onder invloed van alcohol. In oktober 2008 werd de *LEMA* ingevoerd voor beginnende bestuurders³. Sinds december 2011, tegelijk met de invoering van het ASP, kunnen ook ervaren bestuurders een *LEMA* opgelegd krijgen. Ervaren bestuurders kwamen in 2013 in aanmerking voor een *LEMA* indien bij hen een bloedalcoholgehalte (*BAG*⁴) werd geconstateerd tussen 0,8‰ en 1,0‰.⁵ Voor beginnende bestuurders zijn de instroomcriteria strenger: zij kwamen in aanmerking voor een *LEMA* indien bij hen een *BAG* werd geconstateerd tussen 0,5‰ en 0,8‰. Volgens de formule van Widmark (1932) is het bloedalcoholgehalte afhankelijk van het aantal standaardglazen, het lichaamsgewicht, geslacht en het aantal uren dat is verstreken sinds het drinken van het eerste glas. Een man van 84 kilogram die tussen 9 en 11 uur 's avonds vijf standaardglazen drinkt, heeft een alcoholgehalte in zijn bloed van ongeveer 0,5‰. Bij 6,5 glas is dat 0,8‰ en bij acht glazen 1,0‰.⁶ De *LEMA*-cursus duurt twee dagdelen met een week tussenpoos en is met name gericht op kennisoverdracht. Deelnemers worden tijdens de cursus geïnformeerd over de invloed van alcohol op het lichaam en het rijgedrag en over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer. Daarnaast werken zij zowel tijdens de dagdelen van de cursus als thuis actief aan enkele opdrachten en vindt een uitwisseling van ervaringen plaats.

De *EMA* was anno 2013 bedoeld voor beginnende bestuurders met een *BAG* tussen 0,8‰ en 1,0‰ of voor ervaren bestuurders met een *BAG* tussen 1,0‰ en 1,3‰.⁷ De *EMA*-cursus bestaat sinds 2013 uit een hele cursusdag en twee dagdelen en 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, waaronder het maken van een individueel plan van aanpak om rijden onder invloed in de toekomst te voorkomen.

² De vorderingsprocedure kent nog een tweetal andere onderzoeken naar de rijgeschiktheid (Onderzoek drugs en Onderzoek medisch) en een Onderzoek naar de rijvaardigheid, dat kan worden opgelegd in geval van risicovol rijgedrag. Deze maatregelen vallen buiten het bestek van de recidivestudie en worden hier niet verder besproken.

³ Iedereen die zijn eerste rijbewijs haalt, valt onder de regeling van het beginnersrijbewijs (zie artikelen 130 e.v. van de Wegenverkeerswet 1994). 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 18e verjaardag halen, zijn vijf jaar een beginnende bestuurder.

⁴ Telkens wanneer een bepaald *BAG* genoemd wordt, wordt ook het overeenkomstige ademalcoholgehalte (*AAG*) bedoeld.

⁵ De promillages die genoemd worden, gelden voor *first offenders*. Voor recidivisten gelden andere, strengere instroomcriteria. Als iemand – na het volgen van een CBR-maatregel – binnen vijf jaar opnieuw bij het CBR wordt aangemeld, 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.

⁶ Zie bijvoorbeeld www.jellinek.nl/informatie-over-alcohol-drugs/alcohol/alcoholcalculator/

⁷ Sinds er (vanaf september 2014) geen nieuwe ASP's meer worden opgelegd, is de bovengrens voor de *EMA* voor beginnende en ervaren bestuurders respectievelijk verhoogd naar 1,3‰ en 1,8‰.

Het ASP kon opgelegd worden aan beginnende bestuurders met een BAG tussen 1,0‰ en 1,8‰ of aan ervaren bestuurders met een BAG tussen 1,3‰ en 1,8‰. Ook kon het ASP in 2013 worden opgelegd aan personen die weigerden 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 duurde – kregen deelnemers in hun auto een alcoholslot ingebouwd. Voor het starten van de auto diende de deelnemer een blaastest uit te voeren. Als de deelnemer volgens de blaastest te veel had gedronken, startte de auto niet. Daarnaast volgden de deelnemers binnen de eerste zes maanden verplicht een motivatieprogramma van drie dagdelen. Sinds oktober 2012 komen bromfietzers niet meer in aanmerking voor een ASP. In plaats daarvan kregen zij – afhankelijk van de ernst van het gepleegde delict – een EMA of een Onderzoek alcohol opgelegd. De huidige recidivemeting heeft dus deels betrekking op het ASP toen dit nog aan bromfietzers kon worden opgelegd, deels wordt ook het ASP voor alleen bestuurders van motorvoertuigen geëvalueerd.

Het *Onderzoek alcohol* behelst een psychiatrisch onderzoek door het CBR naar de rijgeschiktheid in verband met rijden onder invloed van alcohol. Hierbij wordt beoordeeld of bij de betrokkene sprake is van problematisch alcoholgebruik en of het veilig is dat de persoon een rijbewijs heeft en deelneemt aan het verkeer. Het Onderzoek alcohol werd opgelegd bij beginnende of ervaren bestuurders die werden aangehouden met een BAG van 1,8 ‰ of meer.⁸

Tabel 1 Ingangscriteria (bloedalcoholgehalte) LEMA, EMA, ASP en Onderzoek alcohol d.d. 1 januari 2013 naar type bestuurder^a

	Beginnende bestuurders	Ervaren bestuurders
LEMA	0,5-0,8‰	0,8-1,0‰
EMA	0,8-1,0‰	1,0-1,3‰
ASP	1,0-1,8‰	1,3-1,8‰
Onderzoek alcohol	≥1,8‰	≥1,8‰

^a Criteria voor first offenders; voor recidivisten gelden andere, strengere criteria.

De *EMG* heeft een andere doelgroep dan de vier 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 (zie bijlage 3) 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 bestond de EMG uit een individueel voorgesprek en drie volledige cursusdagen. Deelnemers aan de EMG-cursus leerden onder begeleiding van een trainer op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer en kregen inzicht in hun verkeersgedrag. Deelnemers wisselden ervaringen uit en werkten actief aan enkele opdrachten. Sinds januari 2013 is de EMG-cursus verkort en is de cursusmethodiek gewijzigd. Zo duurt de cursus nu in totaal 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 deels betrekking op de 'EMG-oude-stijl', deels wordt ook de nieuwe methodiek geëvalueerd.

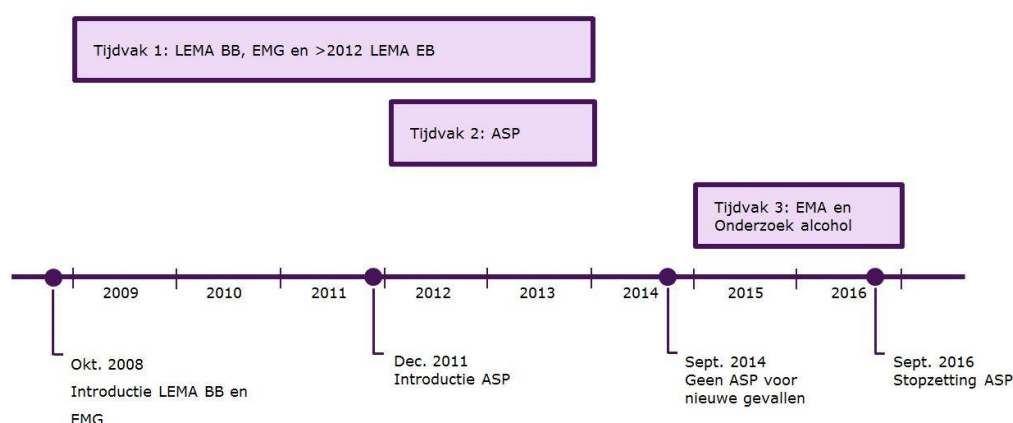
⁸ Sinds er (vanaf september 2014) geen nieuwe ASP's meer worden opgelegd, is de grens voor het Onderzoek alcohol voor beginnende bestuurders verlaagd naar 1,3‰. Ook personen die weigeren mee te werken aan een adem-/bloedonderzoek komen sindsdien weer in aanmerking voor het Onderzoek alcohol.

Voor alle bovengenoemde maatregelen geldt dat de deelnemers de kosten van de maatregel zelf moeten betalen. Deze lopen anno 2017 uiteen van € 609,00 voor de LEMA tot (toentertijd) minimaal € 3.940,00 voor het ASP. Deelname aan de maatregelen is niet vrijblijvend; wanneer men niet voldoet aan de verplichtingen die de maatregel met zich meebrengt, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard.

1.2 Recidivemetingen verkeersgedragsmaatregelen en het Alcoholslotprogramma

In 2009 heeft RWS het WODC de opdracht verleend om recidivemetingen naar het ASP, de LEMA en de EMG op te zetten en op regelmatige wijze uit te voeren. In 2013 is overeengekomen om het recidiveonderzoek naar de LEMA uit te breiden met ervaren bestuurders⁹ en om ook de recidive te onderzoeken van deelnemers aan de EMA en mensen die een Onderzoek alcohol moeten ondergaan. Het onderzoek betreft grofweg drie, deels overlappende tijdsperiodes (figuur 1). Ten eerste de periode van 2009 tot en met 2013. De aanvang van dit tijdvak valt samen met de introductie van de LEMA en de EMG in Nederland. De recidive na deze twee educatieve maatregelen wordt gedurende vijf jaar gevolgd. Het tweede tijdvak overlapt deels met het eerste tijdvak en valt samen met de periode dat in Nederland een ASP kon worden opgelegd aan zware alcoholovertreders. In het tweede tijdvak wordt niet alleen de recidive na een LEMA of een EMG gemonitord, maar wordt ook gekeken naar de recidive tijdens en na afloop van het ASP. Het derde en laatste tijdvak heeft betrekking op de periode na afschaffing van het ASP. Personen die eerder in aanmerking zouden zijn gekomen voor een ASP krijgen – afhankelijk van de mate van overschrijding – ofwel een EMA ofwel een Onderzoek alcohol. Aansluitend op de recidivemeting onder ASP-deelnemers wordt in tijdvak drie de recidive na een EMA of een Onderzoek alcohol in beeld gebracht.

Figuur 1 Tijdsperiodes recidivemetingen verkeersgedragsmaatregelen en ASP



Afgesproken is om op gezette tijden uit te komen met een rapportage en in de tussenliggende jaren geactualiseerde recidivecijfers te publiceren op REPRIS (wodc-repris.nl), een webapplicatie waar de recidivecijfers van verschillende dader-

⁹ Bij aanvang van het onderzoek in 2009 kon de LEMA alleen worden opgelegd aan beginnende bestuurders. Sinds december 2011 – tegelijk met de invoering van het ASP – kan de LEMA ook worden opgelegd aan ervaren bestuurders.

groepen te raadplegen zijn. Een overzicht van de planning en producten is weer-gegeven in tabel 2. Daarnaast staat in de tabel aangegeven in welk jaar over welke cohorten wordt gepubliceerd. Binnen een cohort vallen de personen die in het betreffende jaar een verkeersdelict hebben gepleegd waarvoor ze een educatieve maatregel, ASP of Onderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen.

Zoals af te lezen valt aan tabel 2 zijn er reeds drie rapporten verschenen naar het recidivebeeld van deelnemers aan een educatieve verkeersmaatregel of het ASP. Het eerste rapport (Blom, 2012) behelsde een beschrijving van de achtergrondkenmerken en recidive van de historische controlegroepen ten behoeve van een effectmeting voor de LEMA voor beginnende bestuurders, de EMG en het ASP. Deze controlegroepen komen terug in de tweede (Blom, 2013) en derde rapportage (Blom, 2014). In deze rapportages zijn de achtergronden en recidive van deelnemers aan de LEMA voor beginnende bestuurders en van deelnemers aan de EMG beschreven. Tevens is in deze rapportages de recidive van deze groepen vergeleken met de eerder genoemde historische controlegroepen.

De conclusies uit deze eerdere effectmetingen waren voorzichtig positief wat betreft de effectiviteit van de onderzochte maatregelen. De onderzoeksresultaten indiceren dat de onderzochte verkeersgedragsmaatregelen mogelijk effectief zijn geweest in het terugdringen van de recidive van deze dadergroepen. Hierbij moet echter wel aangetekend worden dat in de voorgaande studies *historische* controlegroepen gehanteerd werden vanwege de voorgenomen landelijke invoering van de maatregelen. Dat wil zeggen dat de controlegroepen bestaan uit verkeersovertreders die in een eerdere periode dan de LEMA- of EMG-deelnemers een verkeersdelict hebben gepleegd. Aangezien bekend is dat er over de jaren heen sprake is van sterk afnemende verkeershandhaving en met name het aantal staandhoudingen (Goldenbeld & Houwing, 2015), is het de vraag of de positieve uitkomsten niet mede toegeschreven moeten worden aan een handhavingseffect. Een manier om hiervoor te controleren is door *gelijktijdige* controlegroepen samen te stellen die in dezelfde periode als de deelnemers aan de verschillende maatregelen een verkeersdelict hebben gepleegd. Dat gebeurt in deze studie.

1.3 Huidige studie

In de voorliggende studie wordt verslag gedaan van de ontwikkelingen in de kenmerken en recidive van deelnemers aan de LEMA, de EMG en het ASP. In het geval van de LEMA worden beginnende en ervaren bestuurders apart in kaart gebracht. Voor de LEMA voor ervaren bestuurders en het ASP gaat het om de eerste keer dat over deze groep gerapporteerd wordt. Wel zijn de recidivecijfers van ervaren bestuurders die een LEMA opgelegd kregen eerder gepubliceerd in [REPRIS](#).

De huidige recidivemeting heeft betrekking op deelnemers die uiterlijk in 2013 een delict hebben gepleegd waarvoor ze een LEMA, EMG of ASP opgelegd hebben gekregen. Voor de deelnemers aan de LEMA voor beginnende bestuurders en de deelnemers aan het EMG kan teruggekeken worden tot en met 2009. Deelnemers aan de LEMA voor ervaren bestuurders en aan het ASP zijn in 2012 of 2013 aangehouden voor het delict waarvoor ze in aanraking zijn gekomen met het CBR.

Voor de LEMA is de historische vergelijkingsgroep die in voorgaande metingen gehanteerd werd, vervangen door een gelijktijdige controlegroep om de effectiviteit van de maatregel te toetsen. De controlegroep bestaat uit personen die een 'LEMA-waardig' rijden-onder-invloeddelict pleegden, maar voor wie geen mededeling aan het CBR is uitgebracht. Gelet op artikel 130 lid 1 Wegenverkeerswet 1994 dient de politie de divisie vorderingen van het CBR te informeren als er een vermoeden bestaat van een gebrekkige rijvaardigheid dan wel rijgeschiktheid. De praktijk laat

echter zien dat dit in het verleden niet altijd gebeurde. Zo blijkt uit het onderzoek dat de politie voor één op de vier personen die in 2013 een LEMA-waardig rijden-onder-invloeddelict pleegden geen mededeling aan het CBR heeft uitgebracht. In de huidige studie wordt hier gebruik van gemaakt; personen die geen maatregel opgelegd hebben gekregen, worden gebruikt als controlegroep.

Voor de EMG is het nog niet mogelijk om een gelijktijdige controlegroep samen te stellen om de effectiviteit van de maatregel te toetsen. De delictinformatie die in de justitiële documentatie – de databron voor de WODC-Recidivemonitor – wordt vastgelegd is niet toereikend om de juiste persoonsselectie te kunnen maken. Daarnaast worden de meeste EMG-gerelateerde delicten administratiefrechtelijk afgedaan en vastgelegd in de registraties van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Het WODC voert momenteel een haalbaarheidsstudie¹⁰ uit waarin wordt nagegaan of het mogelijk is om zogenoemde Mulder-gedragingen uit CJIB-registraties te koppelen aan justitiële gegevens. Ook wordt gepoogd om de justitiële gegevens uit te breiden met meer gedetailleerde delictinformatie. Afhankelijk van de resultaten van deze haalbaarheidsstudie komen gegevens beschikbaar waarmee ook voor de EMG een gelijktijdige controlegroep samengesteld kan worden.

Wat betreft het ASP wordt er in deze studie gerapporteerd over de delicten die ASP'ers tijdens de looptijd van het programma hebben gepleegd. Het is nog te vroeg om over de recidive na afloop van het ASP te rapporteren. Dit is vanaf 2018 mogelijk. Dan zal ook een controlegroep voor het ASP worden geformeerd, waar- tegen de recidive (na afloop van de maatregel) van de deelnemers wordt afgezet. In deze rapportage worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

LEMA

- 1 Wat zijn de achtergrondkenmerken van:
 - a Beginnende bestuurders die in de periode 2009-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
 - b Ervaren bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
- 2 Wat is het recidivebeeld van:
 - a Beginnende bestuurders die in de periode 2009-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
 - b Ervaren bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen?
- 3 Hoe verhoudt het recidivebeeld van LEMA-deelnemers zich tot het recidivebeeld in de controlegroep?

ASP

- 4 Wat zijn de achtergrondkenmerken van bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een ASP opgelegd kregen?
- 5 Wat is het recidivebeeld van bestuurders die in de periode 2012-2013 een rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een ASP opgelegd kregen?

EMG

- 6 Wat zijn de achtergrondkenmerken van bestuurders die in de periode 2009-2013 een EMG-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een EMG opgelegd kregen?
- 7 Wat is het recidivebeeld van bestuurders die in de periode 2009-2013 een EMG-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een EMG opgelegd kregen?

¹⁰ www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/2756-pilot-uitbreiding-monitor-verkeerscriminaliteit.aspx

Na een beschrijving van de gehanteerde methode in hoofdstuk 2, komen in de hoofdstukken 3 tot en met 5 de resultaten van het onderzoek aan bod. In hoofdstuk 3 worden de resultaten met betrekking tot de deelnemers aan de LEMA beschreven. In hoofdstuk 4 staan de achtergrondkenmerken en de recidive tijdens het ASP beschreven. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de resultaten met betrekking tot de deelnemers aan de EMG. Hoofdstuk 6 ten slotte geeft een samenvatting van de resultaten, een beschrijving van de beperkingen van het onderzoek en enkele slotopmerkingen.

Tabel 2 Overzicht planning en producten recidivemetingen educatieve maatregelen, ASP en Onderzoek alcohol

Jaar van publicatie	Product(en)	LEMA	LEMA	EMA	ASP tijdens	ASP na	Onderzoek	EMG
		Beginnende bestuurders	Ervaren bestuurders				alcohol	
2012	Rapport (Blom, 2012)			(nulmeting t.a.v. historische controlegroepen LEMABB, ASP en EMG)				
2013	Rapport (Blom, 2013)	2009	-	-	-	-	-	2009
2014	Rapport (Blom, 2014)	2009-2010	-	-	-	-	-	2009-2010
2015	REPRIS	2009-2011	-	-	-	-	-	2009-2011
2016	REPRIS	2009-2012	2012	-	-	-	-	2009-2012
2017	Rapport + REPRIS	2009-2013	2012-2013	-	2012-2013	-	-	2009-2013
2018	REPRIS	2009-2013	2012-2013	-	2012-2014	2012	-	2009-2013
2019	Rapport + REPRIS	2009-2013	2012-2013	2015	2012-2014	2012-2013	2015	2009-2013
2020	REPRIS	2009-2013	2012-2013	2015-2016	2012-2014	2012-2014	2015-2016	2009-2013
2021	REPRIS	2009-2013	2012-2013	2015-2016	2012-2014	2012-2014	2015-2016	2009-2013
2022	Rapport + REPRIS	2009-2013	2012-2013	2015-2016	2012-2014	2012-2014	2015-2016	2009-2013

a Voor deelnemers aan het Alcoholslotprogramma wordt zowel de recidive gedurende de looptijd van het programma gemeten ('recidive tijdens') als de recidive na uitbouw van het slot ('recidive na').

2 Methode

2.1 Databronnen

De gegevens voor het recidiveonderzoek zijn afkomstig uit de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie (OBJD). Deze justitiële gegevens zijn voor de deelnemers aan een verkeersgedragsmaatregel aangevuld met informatie over de oplegging en uitvoering van de maatregelen. Deze gegevens zijn afkomstig van het CBR.

2.1.1 Justitiële gegevens

De OBJD 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 misdrijven¹¹ dienen in het JDS te worden opgenomen. Dit kunnen verkeersmisdrijven zijn, zoals rijden onder invloed, maar ook 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 geseponeerd. Voor enkele overtredingen¹² 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 opgelegd¹³), het rijden in een onverzekerd motorrijtuig en het rijden zonder te beschikken over een (geldig) rijbewijs. Deze overtredingen dienen altijd geregistreerd te worden.

De OBJD is speciaal bedoeld voor wetenschappelijk onderzoek. Aan de gegevens in de OBJD is – onder strenge voorwaarden – geen wettelijke, maximale bewaartermijn verbonden, zoals dat voor het gebruik van justitiële gegevens ten behoeve van de strafrechtspleging wel het geval is. Dit betekent dat met de OBJD de complete strafrechtelijke carrière van iedereen die sinds 1997 met justitie in aanraking kwam, in beeld kan worden gebracht.

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 politie en justitie in kaart wordt gebracht. Delicten die niet worden opgespoord of door de politie niet worden doorgestuurd naar het Openbaar Ministerie (OM), blijven buiten beschouwing. Slechts een klein deel van de gepleegde delicten kan dus met behulp van de OBJD in beeld worden gebracht.

Ten tweede kunnen veel gedragingen (in het verkeer) sinds de invoering van de 'Wet Mulder' in 1990 administratiefrechtelijk worden afgehandeld. Voorbeelden hiervan zijn (lichte) snelheidsovertredingen en door rood licht rijden. Dergelijke gedragingen worden niet in de OBJD geregistreerd. Dit heeft met name consequenties voor de recidivemeting onder EMG-deelnemers, omdat een belangrijk deel van de

¹¹ Misdrijven zijn relatief zware strafbare feiten. Minder zware strafbare feiten worden aangeduid als een overtreding.

¹² Zie artikel 4 van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens.

¹³ 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.

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.

Ten slotte worden gedragingen die in aanmerking komen voor een fiscale afdoening, zoals parkeerovertradingen 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.

2.1.2 CBR-gegevens

Gegevens ten aanzien van de deelnemers aan een verkeersgedragsmaatregel zijn afkomstig uit het informatiesysteem MOVE van het CBR. De gegevens zijn ten behoeve van het onderzoek geanonimiseerd. Het informatiesysteem MOVE ondersteunt de medewerkers van het proces Vorderingen bij het uitvoeren van de werkstroom. De gegevens hebben betrekking op de deelnemers, het delict wat zij pleegden en de maatregel die werd opgelegd. Hieronder vallen onder andere de aanhoudingsdatum, het gemeten alcoholgehalte, het type bestuurder (beginnend of ervaren), het soort maatregel en de start- en de einddatum van de maatregel.

2.2 Onderzoeksgroepen

In deze rapportage wordt ingegaan op de achtergronden en de recidive van deelnemers aan de LEMA, het ASP en de EMG. Voor de LEMA-deelnemers wordt de recidive tevens afgezet tegen de recidive in een controlegroep. De term controlegroep wordt in deze rapportage gebruikt om een groep personen aan te duiden die in dezelfde periode eveneens heeft gereden onder invloed van alcohol, maar voor wie geen mededeling aan het CBR is gestuurd en aan wie zodoende geen educatieve maatregel is opgelegd. Het betreft geen experimentele controlegroep die door random toewijzing van personen aan condities is verkregen, maar een quasi-experimentele groep volgens een zogenoemd *non-Equivalent Groups Design* (zie bijvoorbeeld Trochim, 2006). Het gebruik van een dergelijk quasi-experimenteel design betekent dat er verschillen kunnen bestaan tussen de achtergronden van de deelnemers aan de experimentele groep (LEMA-deelnemers) en de personen in de controlegroep. De vraag is of de criminogene factoren van personen voor wie geen mededeling is verstuurd aan het CBR verschillen van de criminogene factoren van personen die wel naar het CBR zijn verwezen. Voor eventuele verschillen tussen de kenmerken van de experimentele groep en de kenmerken van de controlegroep kan gecontroleerd worden, mits bekend is op welke kenmerken er verschillen bestaan én er informatie over deze kenmerken beschikbaar is.

Hieronder wordt achtereenvolgens voor de LEMA, het ASP en de EMG uiteengezet hoe de onderzoeksgroepen zijn samengesteld.

2.2.1 LEMA-deelnemers

In dit onderzoek wordt gekeken naar beginnende bestuurders van motorrijtuigen die in de periode 2009 tot en met 2013 een LEMA-waardig rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen (zie bijlage 2 voor de precieze ingangscriteria voor deze maatregel). Daarnaast worden ervaren bestuurders van motorrijtuigen gevolgd die in 2012 of 2013 een LEMA-waardig rijden-onder-invloeddelict pleegden en daarvoor een LEMA opgelegd kregen. Binnen deze groepen is een

selectie gemaakt van personen die de LEMA-cursus voor 5 juli 2014 hebben afgerond. Op deze wijze kon voor alle personen in het onderzoek minimaal de tweejarige recidive worden vastgesteld. De WODC-Recidivemonitor hanteert deze observatie-termijn als minimum. De stabiliteit van het meetresultaat is bij het meten van de tweejarige recidive voldoende gegarandeerd en deze uitkomstmaat geeft een valide indicatie van de terugval op langere termijn. Bij een kortere observatieperiode bestaat de kans dat nog niet alle, met name recente, strafzaken zijn geregistreerd waardoor de recidive onderschat wordt.

2.2.2 Controlegroep LEMA

De controlegroep voor de LEMA is geselecteerd op basis van gegevens uit de OBJD en betreft zowel beginnende als ervaren bestuurders van motorrijtuigen die in 2013 onder invloed van alcohol hebben gereden en daarvoor strafrechtelijk vervolgd zijn, maar aan wie voor dat delict *geen* CBR-maatregel is opgelegd. Deze selectie is mogelijk door de personen die een CBR-maatregel hebben gehad te koppelen aan de OBJD. Op deze manier wordt duidelijk welke personen wel voor een LEMA-waardig delict zijn aangehouden, maar niet naar het CBR doorverwezen zijn. Vervolgens is – conform de ingangscriteria voor de LEMA – een selectie gemaakt van beginnende bestuurders van motorrijtuigen met een BAG tussen 0,5‰ en 0,8‰ en van ervaren bestuurders met een BAG tussen 0,8‰ en 1,0‰ die bekend zijn in de Basisregistratie Personen (BRP)¹⁴. Personen die in de vijf jaar voorafgaand aan het delict uit 2013 al eerder vervolgd werden voor rijden onder invloed met een BAG van meer dan 0,5‰, zijn – conform de ingangscriteria voor de LEMA – uitgesloten van selectie voor de controlegroep. Hetzelfde geldt voor personen van wie de strafzaak na 5 juli 2014 werd afgedaan door het OM of de rechter. Op deze wijze kon voor alle personen minimaal de tweejarige recidive worden vastgesteld. Of iemand voldoet aan de ingangscriteria voor de LEMA hangt onder meer af van de ernst van het gepleegde delict in combinatie met het type bestuurder en van eventuele eerdere rijden-onder-invloeddelicten. De in de OBJD vastgelegde informatie was niet altijd toereikend om de bovengenoemde selectie goed te kunnen maken. Om die reden moest een aantal keuzes worden gemaakt. Deze keuzes worden hieronder beschreven.

Type bestuurder

- Voor beginnende bestuurders gelden andere, strengere ingangscriteria dan voor ervaren bestuurders. Tenzij uit de OBJD-informatie bleek dat het delict (of een later delict van dezelfde persoon) door een beginnende bestuurder gepleegd werd, is er van uitgegaan dat het delict door een ervaren bestuurder gepleegd werd en zijn dus de lichtere ingangscriteria voor ervaren bestuurders gehanteerd om te bepalen of iemand in de controlegroep geselecteerd moest worden.
- De LEMA is bedoeld voor bestuurders van motorrijtuigen; fietsers komen niet voor de LEMA in aanmerking. Tenzij uit de OBJD-informatie bleek dat het delict door een fietser gepleegd werd, is er van uitgegaan dat het delict werd gepleegd door een bestuurder van een motorrijtuig en is de dader van het betreffende delict dus geselecteerd voor de controlegroep.
- De vorderingsprocedure kan leiden tot invordering, schorsing van de geldigheid en uiteindelijk ongeldigverklaring van het rijbewijs. Bestuurders die niet in het bezit zijn van een rijbewijs komen ook niet in aanmerking voor een maatregel in het kader van de vorderingsprocedure. Tenzij uit de OBJD-informatie bleek dat

¹⁴ Blijkend uit de registratie van hun (gepseudonimiseerde) burgerservicenummer (BSN) in de Justitiële Documentatie.

het delict werd gepleegd door een persoon die niet in het bezit was van een geldig rijbewijs, is er van uitgegaan dat de persoon een geldig rijbewijs had en is de dader van het betreffende delict dus geselecteerd voor de controlegroep.

Type delict

- De ondergrens voor de maatregelen die in het kader van de vorderingsprocedure opgelegd kunnen worden is 0,5‰ voor beginnende bestuurders en 0,8‰ voor ervaren bestuurders. Tenzij uit de OBJD-informatie bleek dat het promillage te laag was om in aanmerking te komen voor een van de maatregelen, is er van uitgegaan dat het rijden-onder-invloeddelict 'maatregelwaardig' was en is de dader van het betreffende delict dus geselecteerd voor de controlegroep.
- De LEMA grijpt in op het rijden onder invloed van alcohol. Rijders onder invloed van drugs komen niet in aanmerking voor een LEMA; voor deze groep bestaat het Onderzoek Drugs. Tenzij uit de OBJD-informatie bleek dat het delict rijden onder invloed van drugs betrof, is er van uitgegaan dat het om rijden onder invloed van alcohol ging en is de dader van het betreffende delict dus geselecteerd voor de controlegroep.
- Het veroorzaken van een ongeval waarbij sprake is van de dood of zwaar lichamelijk letsel (art. 6 WVV1994) is een contra-indicatie voor de LEMA. Indien uit de OBJD-informatie bleek dat er sprake was van het rijden onder invloed van alcohol in combinatie met het veroorzaken van een ongeval, is de dader van het betreffende delict uitgesloten van selectie voor de controlegroep.

Strafrechtelijk verleden

- Personen die in de periode van 5 jaar voorafgaand aan het rijden-onder-invloeddelict in 2013 al eerder aan een LEMA deelnamen, komen niet opnieuw in aanmerking voor een LEMA. In plaats daarvan krijgen zij een zwaardere educatieve maatregel opgelegd. In de OBJD wordt geen informatie geregistreerd over de oplegging van bestuursrechtelijke maatregelen. Om te bepalen of er sprake was van recidive, is afgegaan op eerdere registraties van rijden-onder-invloeddelicten in de OBJD. Personen die in de periode van 5 jaar voorafgaand aan het rijden-onder-invloeddelict in 2013 al eerder voor een rijden-onder-invloeddelict waren aangehouden, zijn niet geselecteerd voor de controlegroep, ook als zij daarvoor geen educatieve maatregel opgelegd hebben gekregen.

Overig

- Andere contra-indicaties voor de LEMA zijn: de Nederlandse taal onvoldoende beheersen, een psychiatrische of lichamelijke stoornis hebben, verslaafd zijn aan alcohol en bekend zijn als gebruiker van drogerende stoffen. Deze informatie wordt niet in de OBJD geregistreerd. Personen wie dit betrof konden derhalve niet worden uitgesloten van selectie in de controlegroep.

2.2.3 ASP-deelnemers

In dit onderzoek worden alle bestuurders van motorrijtuigen¹⁵ betrokken die in de periode 2012-2013 een ASP-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een ASP opgelegd kregen (zie bijlage 2 voor de precieze ingangscriteria voor deze maatregel). Binnen deze groep is een selectie gemaakt van personen die voor 5 juli 2014 met het programma gestart zijn. Op deze wijze kon voor alle personen in het onderzoek minimaal de tweejarige recidive worden vastgesteld.

¹⁵ Sinds 1 oktober 2012 komen bromfietzers niet meer in aanmerking voor een ASP. In plaats daarvan krijgen zij – afhankelijk van de ernst van het gepleegde delict – een EMA of een Onderzoek alcohol opgelegd.

2.2.4 EMG-deelnemers

In dit onderzoek wordt gekeken naar alle bestuurders van motorrijtuigen die in de periode 2009-2013 een EMG-gerelateerd delict pleegden en daarvoor een EMG opgelegd kregen (zie bijlage 2 voor de precieze ingangscriteria voor deze maatregel). Binnen deze groep is een selectie gemaakt van personen die de EMG-cursus voor 5 juli 2014 hebben afgerond. Op deze wijze kon voor alle personen in het onderzoek minimaal de tweejarige recidive worden vastgesteld.

Alle onderzoeksgroepen betreffen niet alleen personen die de maatregel met positief resultaat hebben afgerond, maar ook de zogenoemde afhakers die de maatregel niet volledig en met een positief resultaat hebben afgerond. Dit kan bijvoorbeeld zijn, omdat zij de kosten voor de maatregel niet betaald hebben, ze niet op tijd waren voor de cursus of niet goed meededen. Afhakers die zich binnen drie jaar¹⁶ bedenken (zogenoemde 'spijtoptanten'), krijgen alsnog de gelegenheid om aan de cursus deel te nemen. In dat geval wordt alleen de tweede deelname meegenomen in het onderzoek; de eerdere, mislukte deelname blijft buiten beschouwing. In tabel 3 wordt een overzicht gegeven van de onderzoeks aantallen uitgesplitst naar het type maatregel en het jaar waarin men het delict pleegde waarvoor de maatregel werd opgelegd.¹⁷

Tabel 3 Onderzoeks aantallen uitgesplitst naar type maatregel en jaar van aanhouding

	2009	2010	2011	2012	2013
LEMA-deelnemers	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	2.999
Beginnende bestuurders	680	755	768	1.053	969
Ervaren bestuurders	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	1.825	2.030
Controlegroep LEMA	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	1.109
Beginnende bestuurders	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	301
Ervaren bestuurders	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	808
ASP-deelnemers	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	2.324	1.797
EMG-deelnemers	915	1.361	1.406	1.426	1.051

2.3 Operationalisering van recidive

Het recidiveonderzoek is uitgevoerd volgens de methode van de WODC-Recidivemonitor. Deze werkwijze staat beschreven in een publicatie van de Recidivemonitor (Wartna, Blom & Tollenaar, 2011) die te vinden is op de website van het WODC.¹⁸ Volgens de werkwijze van de Recidivemonitor van het WODC wordt recidive gedefinieerd als het opnieuw plegen van een strafbaar feit, blijkend uit een registratie in de Justitiële Documentatie. Daarbij wordt ook wel gesproken van een 'nieuwe (straf)zaak' of van een 'nieuw (justitie)contact'. De Recidivemonitor kent een aantal vaste criteria voor het meten van de terugval. In dit onderzoek worden drie criteria gehanteerd: algemene recidive, speciale recidive en specifieke recidive (zie tabel 4). *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

¹⁶ Of binnen vijf jaar in geval van het ASP.

¹⁷ De onderzoeks aantallen zijn, met name voor cohort 2009, aanzienlijk hoger dan de aantallen die in eerdere rapportages genoemd werden (Blom, 2013; Blom, 2014). Deze verschuiving hangt samen met de manier waarop de cohorten geselecteerd zijn. In eerdere metingen was dit op basis van het jaar waarin de maatregel werd afgerond, in de huidige meting zijn de cohorten gebaseerd op het jaar waarin de persoon werd aangehouden.

¹⁸ www.wodc.nl/onderzoek/cijfers-en-prognoses/Recidive-monitor/onderzoeksmethode/

andersoortig delict, zoals diefstal of mishandeling. Ook nieuwe in de OBJD geregistreerde verkeersovertredingen tellen mee.¹⁹ Van *speciale recidive* is in dit onderzoek sprake als iemand opnieuw wegens een verkeersdelict²⁰ met justitie in aanraking komt. In het vervolg van dit rapport wordt dit *verkeersrecidive* genoemd. Verkeersrecidive betreft zowel verkeersmisdrijven, zoals het rijden onder invloed of het doorrijden na een ongeval, als in de OBJD geregistreerde verkeersovertredingen, zoals ernstige snelheidsovertredingen of het met een onverzekerd voertuig de weg op gaan. Er is sprake van *specifieke recidive* als iemand een nieuw justitiecontact heeft naar aanleiding van eenzelfde soort delict als in de uitgangszaak. Voor deelnemers aan een alcohol gerelateerde maatregel heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw rijden onder invloed.²¹ In die gevallen wordt in dit rapport gesproken van *rijden-onder-invloedrecidive*. Het is niet mogelijk om verder onderscheid te maken naar bijvoorbeeld het gemeten alcoholpromillage. Voor EMG-deelnemers heeft specifieke recidive betrekking op het opnieuw plegen van een ernstige snelheidsovertreding van meer dan 30 km/u (of meer dan 40 km/u op de autosnelweg) of van één van de delicten die in de Regeling Maatregelen rijvaardigheid en rijgeschiktheid 2011 zijn bestempeld als risicovol, voor zover geen administratiefrechtelijke sanctie werd opgelegd (zie bijlage 3). In het vervolg van het rapport wordt dit *EMG-gerelateerde recidive* genoemd. Hierbij is het niet mogelijk om een onderscheid te maken naar bijvoorbeeld de mate van overschrijding van de maximum snelheid of het wegtype (zoals binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom). Opgemerkt moet worden dat het vóórkomen van EMG-gerelateerde recidive een ondergrens aangeeft. Niet alleen vanwege het *dark number* in de registraties, maar ook omdat een belangrijk deel van de delicten waarvoor de EMG bedoeld is onder de Wet Mulder valt en niet in de OBJD geregistreerd wordt.²² Met de EMG-gerelateerde recidive wordt alleen het relatief zware segment van de nieuwe EMG-gerelateerde delicten in beeld gebracht. 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 rijden-onder-invloedrecidive en de EMG-gerelateerde recidive interessant. Door ook aandacht te besteden aan de algemene recidive (inclusief verkeersovertredingen) en de verkeersrecidive kan inzicht worden verkregen in hoeverre deelnemers zich ook schuldig maken aan andere vormen van criminaliteit.

¹⁹ Doorgaans wordt binnen de WODC-Recidivemonitor een engere definitie van algemene recidive gehanteerd, waarbij alleen nieuwe *misdrijven* geteld worden en (verkeers)overtredingen buiten beschouwing blijven (Wartna, Blom & Tollenaar, 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).

²⁰ Delict dat strafbaar gesteld in één van de volgende wetten:

- Wegenverkeerswet 1994 (WVW1994)
- Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990)
- Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM), met uitzondering van artikel 30 lid 2

²¹ Artikel 8 WVW1994 of artikel 163 WVW1994.

²² Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal EMG-gerelateerde gedragingen wat onder de Wet Mulder valt.

Tabel 4 Recidivecriteria

criterium	Omschrijving
Algemene recidive	Nieuwe, geldige ^a 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; Nieuwe, geldige ¹ zaken naar aanleiding van het rijden onder invloed (rijden-onder-invloedrecidive);
Specifieke recidive	Nieuwe, geldige ^a zaken naar aanleiding van een ernstige snelheidsovertreding of risicovol rijgedrag zoals bedoeld in bijlage 1, onder A, onderdeel III van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 (EMG-gerelateerde recidive).

^a 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 zaken met een zogenoemde 'geldige' afdoening geteld worden, dat wil zeggen zaken die zijn afgedaan door het OM (exclusief technische sepots²³) 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 drie in dit onderzoek gehanteerde criteria zijn *genest*, dat wil zeggen dat de algemene recidive ook de verkeersrecidive omvat en de verkeersrecidive ook de rijden onder invloed- en EMG-gerelateerde recidive.

Voor LEMA- en EMG-deelnemers is het startpunt van de periode waarover de recidive wordt vastgesteld de datum waarop de cursus (al dan niet succesvol) werd afgerond. Voor de controlegroep wordt de recidive vastgesteld vanaf het moment dat hun strafzaak is afgedaan door het OM of de rechter. Het eindpunt van de observatieperiode is 5 juli 2016.

Voor ASP-deelnemers wordt in dit onderzoek de recidive tijdens de looptijd van het programma vastgesteld. Het startpunt van de periode waarover de recidive wordt berekend, is de datum waarop men met het ASP is gestart. Het eindpunt van de observatieperiode is het moment waarop het programma (al dan niet succesvol) werd beëindigd of – indien de betreffende persoon op 5 juli 2016 nog in het programma zat – 5 juli 2016.

2.4 Analyses

2.4.1 Feitelijke recidive

Bij het meten van de feitelijke recidive wordt het onderscheid gemaakt tussen de prevalentie, de frequentie en de omvang. De *prevalentie* van recidive is het percentage personen dat binnen een bepaalde periode opnieuw met justitie in aanraking is gekomen. De prevalentie wordt 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). Bij het vaststellen van de recidive tijdens het Alcoholslotprogramma wordt gebruikgemaakt van *competing risks* survivalanalyse. Met deze methode worden personen die het programma niet afmaakten, maar vroegtijdig zijn afgehaakt,

²³ 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.

bijvoorbeeld omdat ze niet betaalden of niet goed meewerkten aan het motivatieprogramma, vanaf het moment van afhaken buiten de risicopopulatie voor de recidivemeting van de recidive tijdens het ASP gelaten. Zij worden in de recidivemeting betrokken voor zo lang als zij aan het ASP deelnamen.²⁴ 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.

In dit rapport komt alleen de prevalentie van recidive aan de orde. Statistieken over de frequentie en de omvang van de recidive zijn te vinden in REPRIS. Tevens biedt REPRIS de mogelijkheid om de recidivecijfers uit te splitsen naar verschillende achtergrondkenmerken en kan de recidive over langere observatieperiodes en volgens andere recidivecriteria worden bekeken.

2.4.2 Gecorrigeerde recidive

Om te zien hoe de tweejarige recidiveprevalentie zich heeft ontwikkeld over de periode 2009 tot en met 2013 zijn voor beginnende bestuurders die een LEMA volgden en voor de EMG-deelnemers naast de feitelijke, waargenomen recidivecijfers ook gecorrigeerde recidivecijfers berekend. Door middel van een statistisch model worden de feitelijke recidivecijfers bijgesteld. De reden voor deze correctie is dat schommelingen in het recidiveniveau het gevolg kunnen zijn van verschuivingen in de samenstelling van de onderzoeksgroepen over de jaren heen. Met de achtergronden van de daders kan immers ook het risicoprofiel van daders veranderen. Het zou bijvoorbeeld zo kunnen zijn dat in het ene jaar meer vrouwen deelnamen dan in het andere jaar. Een toename van het aandeel vrouwen zal gepaard gaan met een daling van de recidive, omdat vrouwen over het algemeen minder recidiveren dan mannen (Wartna & Tollenaar, 2006). Ook een toename van het aandeel ouderen heeft bijvoorbeeld gevolgen, want op oudere leeftijd neemt de kans op recidive over het algemeen af (Wartna & Tollenaar, 2006). De storende invloed van verschuivingen in de samenstelling van de onderzoeksgroepen kan worden gecorrigeerd door de feitelijk waargenomen recidivecijfers met behulp van een statistisch voorspellingsmodel aan te passen. Na correctie is het alsof de verschillende jaarcohorten dezelfde samenstelling kennen op de gemeten achtergrondkenmerken. Dit heeft als voordeel dat de 'netto-ontwikkeling' van de recidive in de onderzoeksgroep beter in beeld kan worden gebracht.

De correctie bestaat uit grofweg drie stappen. De eerste stap is het imputeren van ontbrekende waarden op achtergrondkenmerken, zodat ook deels incomplete cases in de analyses kunnen worden betrokken. De tweede stap is het opstellen van een statistisch model waarmee de tweejarige recidiveprevalentie zo goed mogelijk wordt voorspeld. In de derde en laatste stap wordt dit statistische model gebruikt om per jaar een inschatting te maken van de recidiveprevalentie alsof de samenstelling van de onderzoeksgroep op de gemeten achtergrondkenmerken in dat jaar gelijk is aan de samenstelling van de onderzoeksgroep in 2013.

Op de achtergrondkenmerken van de EMG-deelnemers was sprake van ontbrekende waarden.²⁵ Deze zijn aangevuld met behulp van multiële imputatie middels de *Chained Equations*-methode (Van Buuren, Boshuizen & Knook, 1999; White, Royston & Wood, 2011). Op de achtergrondkenmerken van de LEMA-deelnemers was

²⁴ In 2018 wordt voor het eerst gerapporteerd over de recidive na afloop van het ASP. Deze meting betreft niet alleen personen die het ASP met positief resultaat afronden, maar ook personen die vroegtijdig zijn afgehaakt.

²⁵ Het aantal cases met ontbrekende waarden varieerde van 3 (<0,1%) voor leeftijd bij inschrijving eerste strafzaak tot 296 (4,8%) voor geboorteland (niet opgenomen in het definitieve model).

geen sprake van ontbrekende waarden. Voor deze dataset hoefden dus geen gegevens geïmputeerd te worden.

Het in stap 2 opgestelde voorspellingsmodel is een logistisch regressiemodel. Op basis van iemands achtergronden voorspelt het model of een persoon binnen twee jaar na het afronden van de maatregel zal recidiveren. Voor beginnende bestuurders die een LEMA opgelegd kregen was het binnen twee jaar opnieuw plegen van een rijden-onder-invloeddelict de uitkomstmaat, voor personen die een EMG kregen was de uitkomstmaat het binnen twee jaar opnieuw plegen van een EMG-gerelateerd delict. Bij de modelselectie is gebruikgemaakt van het Akaike Informatiecriterium (AIC). Dit is een maat voor hoe goed het gekozen model past bij de data. Hoe lager de AIC, hoe beter het model past. Alleen kenmerken die (multivariaat) een significante bijdrage aan de voorspelling van de tweejarige recidive leveren, zijn opgenomen in het definitieve model. Tabel 5 geeft een overzicht van de achtergrondkenmerken die in het voorspellingsmodel zijn opgenomen voor beginnende bestuurders die een LEMA opgelegd kregen en voor bestuurders die een EMG opgelegd kregen. Ook is te zien welke kenmerken geen significante *extra* bijdrage aan de voorspelling van de recidive leverden en die om die reden niet in het definitieve model zijn opgenomen. Voor beide modellen geldt dat de toevoeging van cohort²⁶ (i.e. het jaar van aanhouding) aan het model belangrijk is, omdat dit kenmerk de autonome trend van de recidive, gecorrigeerd voor achtergrondkenmerken, modelleert.

Tabel 5 Achtergrondkenmerken modellen gecorrigeerde recidive

Achtergrondkenmerk	Opgenomen in model LEMA	Opgenomen in model EMG
Sekse	Ja	ja
Geboorteland (Nederland of buitenland)	Nee	Nee
Leeftijd	Nee	Ja
Type EMG-gerelateerd delict (alleen snelheid, snelheid in combinatie met een ander EMG-gerelateerd delict of een combinatie van EMG-gerelateerde delicten, anders dan snelheid)	N.v.t.	Ja
Leeftijd eerste strafzaak	Ja	Nee
Aantal eerdere strafzaken	Ja	Ja
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict	Nee	Nee
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict	Nee	N.v.t.
Aantal eerdere strafzaken met een EMG-gerelateerd delict	N.v.t.	Ja
Veroordelingsdichtheid ^a eerdere zaken	Nee	Ja
Veroordelingsdichtheid ^a eerdere zaken met een verkeersdelict	Ja	Ja
Veroordelingsdichtheid ^a eerdere zaken met een rijden-onder-invloeddelict	Nee	N.v.t.
Veroordelingsdichtheid ^a eerdere zaken met een EMG-gerelateerd delict	N.v.t.	Nee
Afloop van de maatregel (succesvol of vroegtijdig afgehaakt)	Nee	Ja
Indicatie spijtoptant	Nee	Nee
Cohort (jaar van aanhouding ^b)	Ja	Ja

^a De veroordelingsdichtheid is gedefinieerd als het aantal eerdere zaken (met een verkeers-, rijden onder invloed- of EMG-gerelateerd delict) gedeeld door de lengte van de actieve justitiële carrière.

^b Dummy-gecodeerd.

De gevonden modellen zijn gekruisvalideerd. Vanwege de relatief kleine onderzoeksaantallen per cohort is dit gedaan door middel van een tienvoudige kruisvalidatie. Dit houdt in dat de totale onderzoeksgroep in tien gelijke delen gesplitst

²⁶ Een persoon kan in een periode van vijf jaar maximaal twee keer een EMG opgelegd krijgen. Dit leidt tot een afhankelijkheid tussen (personen in) de verschillende cohorten. Om die reden zijn voor de EMG 'geclusterde standaard errors' berekend.

wordt waarvan er negen gebruikt worden om het model te fitten. Het overige tiende deel wordt vervolgens gebruikt om een voorspelling te genereren. Deze procedure wordt herhaald voor elk van de tien afzonderlijke delen van de gegevens. De fit van beide modellen is goed: de maximale voorspelfout per cohort is kleiner dan 0,1%. Dit betekent dat het model op basis van de gemeten achtergrondkenmerken een nauwkeurige schatting geeft van de tweejarige prevalentie van recidive.

2.4.3 Effectstudie LEMA

Voor de LEMA wordt in deze studie een inschatting gemaakt van de effectiviteit van de maatregel in termen van recidivevermindering. Dit gebeurt door de invloed van deelname aan de educatieve maatregel op het niveau van de rijden-onder-invloed-recidive te bekijken, rekening houdend met eventuele verschillen tussen de groepen wat betreft hun achtergronden. Met behulp van een statistisch model wordt de invloed van de samenstelling van de onderzoeksgroepen op de hoogte van de rijden-onder-invloedrecidive als het ware afgescheiden van de invloed van deelname aan de maatregel. Op die manier kan worden nagegaan of deelname aan een LEMA gepaard gaat met een lagere recidive, los van de invloed van verschillen op gemeten achtergrondkenmerken tussen de LEMA-deelnemers en de controlegroep.

Net als bij het vaststellen van de gecorrigeerde recidive zijn ontbrekende waarden op achtergrondkenmerken²⁷ aangevuld middels multi-pele imputatie en is een logistisch regressiemodel gehanteerd. Op basis van iemands achtergrondkenmerken voorspelt het model of een persoon binnen twee jaar na het afronden van de maatregel (deelnemers) of nadat de strafzaak werd afgedaan (controlegroep) opnieuw een rijden-onder-invloeddelict zal plegen. Bij de modelselectie is gebruikgemaakt van het AIC (zie paragraaf 2.4.2). De analyses zijn in een aantal stappen uitgevoerd. In de eerste stap (model 1) is alleen deelname in het model opgenomen. Dit geeft een beeld van de verschillen tussen LEMA-deelnemers en de controlegroep, ongeacht de invloed van andere achtergrondkenmerken. In de tweede stap (model 2) is onderzocht in hoeverre de verschillen tussen de onderzoeksgroepen samenhangen met verschillen in de gemeten achtergrondkenmerken (met uitzondering van regionale kenmerken). In de derde stap (model 3) zijn politieregio en het interactie-effect tussen politieregio en deelname toegevoegd aan het model. Op die manier wordt getracht na te gaan of er regionale verschillen zijn in de hoogte van de recidiveprevalentie en of de relatie tussen deelname en recidive anders is in verschillende politieregio's. Tabel 6 geeft een overzicht van de achtergrondkenmerken die in de voorspellingsmodellen zijn opgenomen. Ook is te zien welke kenmerken geen significante *extra* bijdrage aan de voorspelling van de rijden-onder-invloedrecidive leverden en die om die reden niet in de definitieve modellen zijn opgenomen.

De uitkomstmaat van de logistische regressiemodellen is de zogenoemde odds ratio²⁸ (OR). De OR geeft aan wat de unieke bijdrage is van een bepaald kenmerk

²⁷ Het aantal cases met ontbrekende waarden varieerde van 5 (0,1%) voor leeftijd bij inschrijving eerste strafzaak tot 33 (1,6%) voor pleeggemeente (en daarvan afgeleid politieregio en stedelijkheid).

²⁸ 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 500:2.000.

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.

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

Tabel 6 Achtergrondkenmerken modellen effectschatting

Achtergrondkenmerk	Opgenomen in model 1	Opgenomen in model 2	Opgenomen in model 3
Onderzoeksgroep (LEMA-deelnemers of controlegroep)	Ja	Ja	Ja
Sekse		Nee	Nee
Geboorteland (Nederland of buitenland)		Ja	Ja
Leeftijd		Nee	Nee
Type bestuurder (beginnende of ervaren bestuurder)		Ja	Ja
Stedelijkheid gemeente van aanhouding ^a (zeer sterk, sterk, matig, weinig of niet stedelijk)		Nee	Nee
Leeftijd eerste strafzaak		Ja	Ja
Aantal eerdere strafzaken		Nee	Nee
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict		Nee	Nee
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict		Ja	Ja
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken		Ja	Ja
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken met een verkeersdelict		Nee	Nee
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken met een rijden-onder-invloeddelict		Nee	Nee
Politieregio			Ja

^a Conform de definitie van stedelijkheid zoals opgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

^b De veroordelingsdichtheid is gedefinieerd als het aantal eerdere zaken (met een verkeers-, rijden onder invloed- of EMG-gerelateerd delict) gedeeld door de lengte van de actieve justitiële carrière.

3 Resultaten Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer

3.1 Achtergrondkenmerken

In tabel 7 staan de achtergrondkenmerken weergegeven van beginnende en ervaren bestuurders die in 2013 zijn aangehouden voor rijden onder invloed en daarvoor deel hebben moeten nemen aan een LEMA. In 2013 hebben bijna drie keer zoveel ervaren bestuurders als beginnende bestuurders een LEMA opgelegd gekregen. Wat betreft de verdeling naar geslacht en geboorteland bestaan er nauwelijks verschillen tussen de groepen. Ruim 80% van de LEMA-deelnemers is man en ongeveer 85% is geboren in Nederland. Naar leeftijd bestaan uiteraard wel verschillen; de gemiddelde leeftijd van beginnende bestuurders die moesten deelnemen aan een LEMA is 23,3 jaar en die van ervaren bestuurders is 42,1 jaar. Ook de gemiddelde leeftijd waarop men de eerste keer voor een strafzaak met justitie in aanraking kwam ligt voor beginnende bestuurders een stuk lager dan voor ervaren bestuurders. Beginnende bestuurders die hebben moeten deelnemen aan een LEMA, zijn gemiddeld genomen ongeveer 20 jaar wanneer ze voor de eerste keer met een strafzaak met justitie in aanraking gekomen. Ervaren bestuurders zijn gemiddeld genomen pas rond hun 32e voor de eerste keer met een strafzaak met justitie in aanraking gekomen.²⁹ Ook wat betreft het aantal eerdere strafzaken worden de verwachte verschillen gevonden tussen beginnende en ervaren bestuurders. Ervaren bestuurders hebben een uitgebreidere strafrechtelijke geschiedenis dan beginnende bestuurders. Zo is 64,5% van de ervaren bestuurders eerder met een strafzaak met justitie in aanraking gekomen, 56,0% van de ervaren bestuurders heeft een eerdere strafzaak voor een verkeersdelict en 32,9% is eerder vervolgd voor rijden onder invloed. Onder beginnende bestuurders liggen deze percentages lager. Van hen is 53,4% eerder voor een strafzaak met justitie in aanraking gekomen, 32,3% van hen is eerder voor een verkeersdelict vervolgd en 5,7% voor rijden onder invloed. Het in de afgelopen vijf jaar al eerder een alcohol-gerelateerde maatregel opgelegd hebben gekregen, is een contra-indicatie voor het opleggen van een LEMA. Dit sluit niet uit dat LEMA-deelnemers toch één of meer eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict kunnen hebben. Rijden onder invloed is strafbaar vanaf 0,5‰ promille (0,2‰ voor beginnende bestuurders), terwijl men pas vanaf 0,8‰ promille (0,5‰ voor beginnende bestuurders) in aanmerking komt voor een LEMA. Ook kan het zijn dat men weliswaar in aanmerking kwam voor een LEMA, maar dat geen mededeling aan het CBR is uitgebracht en dus ook geen LEMA opgelegd. Verder heeft het aantal eerdere strafzaken betrekking op de justitiële carrière vanaf het moment dat men strafrechtelijk aansprakelijk is (i.e. 12 jaar), terwijl volgens de ingangscriteria voor de LEMA maximaal vijf jaar terug moet worden gekeken om te bepalen of iemand al eerder een maatregel opgelegd kreeg. Ten slotte werd de LEMA voor beginnende bestuurders in oktober 2008 ingevoerd en voor ervaren bestuurder in december 2011. Personen die voor die tijd onder invloed reden konden daarvoor geen LEMA krijgen (en alleen in de zwaardere gevallen een EMA).

²⁹ Dit verschil is inherent aan de samenhang tussen leeftijd en type bestuurder (beginnende of ervaren bestuurder). Beginnende bestuurders zijn gemiddeld genomen jonger dan ervaren bestuurders. Daarnaast zijn beginnende (en ervaren) bestuurders vaak *first offenders*, voor wie de aanhouding in 2013 het eerste justitiecontact betrof. Dit betekent dat ook de leeftijd bij het eerste justitiecontact voor beginnende bestuurders gemiddeld genomen lager is dan voor ervaren bestuurders.

Ten slotte is gekeken naar of de maatregel succesvol is afgerond en naar het aandeel spijtoptanten dat de cursus – nadat zij eerder vroegtijdig afhaakten – alsnog met een positief resultaat hebben afgerond. Wat betreft deze kenmerken verschillen beginnende en ervaren bestuurders die in 2013 een LEMA opgelegd hebben gekregen maar weinig. Van de beginnende bestuurders heeft 96% de LEMA succesvol afgerond en voor de ervaren bestuurders geldt dit voor 94,3%. De groep beginnende bestuurders bestaat voor 6,5% uit spijtoptanten en de groep ervaren bestuurders voor 5,5%.

De achtergrondkenmerken van de beginnende en ervaren bestuurders die in 2013 een LEMA opgelegd hebben gekregen zijn in grote lijnen hetzelfde als de kenmerken van beginnende en ervaren bestuurders die in eerdere jaren een LEMA opgelegd hebben gekregen (zie tabel B4.1 en B4.2 in bijlage 4). In de periode 2009 tot en met 2013 is het aandeel vrouwen dat een LEMA opgelegd heeft gekregen onder de beginnende bestuurders toegenomen van 10,7% in 2009 tot 17,4% in 2013. Onder beginnende bestuurders neemt in deze periode het aandeel deelnemers met eerdere strafzaken licht af; dit geldt zowel wanneer gekeken wordt naar alle eerdere strafzaken, als naar eerdere strafzaken vanwege een verkeersdelict of vanwege rijden onder invloed. Als laatste is het aandeel spijtoptanten onder de beginnende bestuurders flink af genomen, namelijk van 18,2% in 2009 naar 6,5% in 2013. Dit is hoogstwaarschijnlijk een registratie-effect, aangezien voor de LEMA-deelnemers uit 2013 'slechts' maximaal drie jaar vooruit gekeken kon worden. Wanneer verder in de tijd vooruit gekeken kan worden, zal naar verwachting het aandeel spijtoptanten naar boven bijgesteld moeten worden.

Voor de ervaren bestuurders die een LEMA opgelegd hebben gekregen, kan alleen een vergelijking met 2012 gemaakt worden wat betreft hun achtergrondkenmerken. Voor deze groep is alleen een verschil wat betreft het aandeel spijtoptanten waar te nemen, maar dit is net als bij de beginnende bestuurders waarschijnlijk toe te schrijven aan de relatief korte tijd waarop vooruit in de tijd gekeken kon worden.

Tabel 7 Achtergrondkenmerken van LEMA-deelnemers uit 2013, totaal en naar type bestuurder^a

	Beginnende bestuurders	Ervaren bestuurders	Totaal
N=	969	2.030	2.999
Sekse			
Man	82,6%	83,9%	83,5%
Vrouw	17,4%	16,1%	16,5%
Geboorteland			
Nederland	85,9%	84,2%	84,8%
Buitenland	14,1%	15,8%	15,2%
Leeftijd^b			
17 jaar of jonger	0,1%	-	0,0%
18 jaar	2,6%	-	0,8%
19 jaar	9,3%	-	3,0%
20 jaar	13,2%	-	4,3%
21 jaar	16,1%	-	5,2%
22 jaar	15,4%	-	5,0%
23 jaar	13,4%	0,7%	4,8%
24 jaar	6,7%	2,4%	3,8%
25-29 jaar	14,6%	14,9%	14,8%
30-34 jaar	4,6%	15,5%	12,0%
35-39 jaar	2,1%	13,3%	9,6%
40-44 jaar	1,2%	13,1%	9,2%
45-49 jaar	0,4%	11,9%	8,2%
50 jaar of ouder	0,3%	28,3%	19,3%
Gemiddelde leeftijd	23,3	42,1	36,1
Leeftijd eerste strafzaak			
17 jaar of jonger	33,0%	13,6%	19,8%
18 jaar	7,0%	4,9%	5,6%
19 jaar	9,7%	4,0%	5,9%
20 jaar	11,1%	3,6%	6,1%
21 jaar	9,7%	3,6%	5,6%
22 jaar	8,7%	2,5%	4,5%
23 jaar	6,6%	3,5%	4,5%
24 jaar	3,8%	3,0%	3,2%
25-29 jaar	7,0%	14,2%	11,9%
30-34 jaar	2,1%	10,2%	7,5%
35-39 jaar	0,6%	8,1%	5,7%
40-44 jaar	0,3%	7,5%	5,2%
45-49 jaar	0,3%	6,7%	4,6%
50 jaar of ouder	0,0%	14,5%	9,8%
Gemiddelde leeftijd eerste strafzaak	19,7	32,1	28,1
Aantal eerdere strafzaken			
0 eerdere zaken	46,6%	35,5%	39,1%
1-2 eerdere zaken	28,0%	27,8%	27,9%
3-4 eerdere zaken	12,3%	14,8%	14,0%
5 of meer eerdere zaken	13,1%	21,8%	19,0%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,1	3,2	2,8

Tabel 7 (vervolg)

	Beginnende bestuurders	Ervaren bestuurders	Totaal
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict			
0 eerdere zaken	67,7%	44,0%	51,7%
1-2 eerdere zaken	23,8%	31,5%	29,0%
3-4 eerdere zaken	5,5%	13,0%	10,6%
5 of meer eerdere zaken	3,0%	11,5%	8,7%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een verkeersdelict	0,7	1,8	1,5
Aantal eerdere strafzaken met een rijden onder invloed-delict ^c			
0 eerdere zaken	94,3%	67,1%	75,9%
1 of meer eerdere zaken	5,7%	32,9%	24,1%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een rijden onder invloed-delict	0,1	0,6	0,4
Afloop maatregel			
Succesvol beëindigd	96,0%	94,3%	94,9%
Afhaker	4,0%	5,7%	5,1%
Spijtoptant			
Nee	93,5%	94,5%	94,2%
Ja	6,5%	5,5%	5,8%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

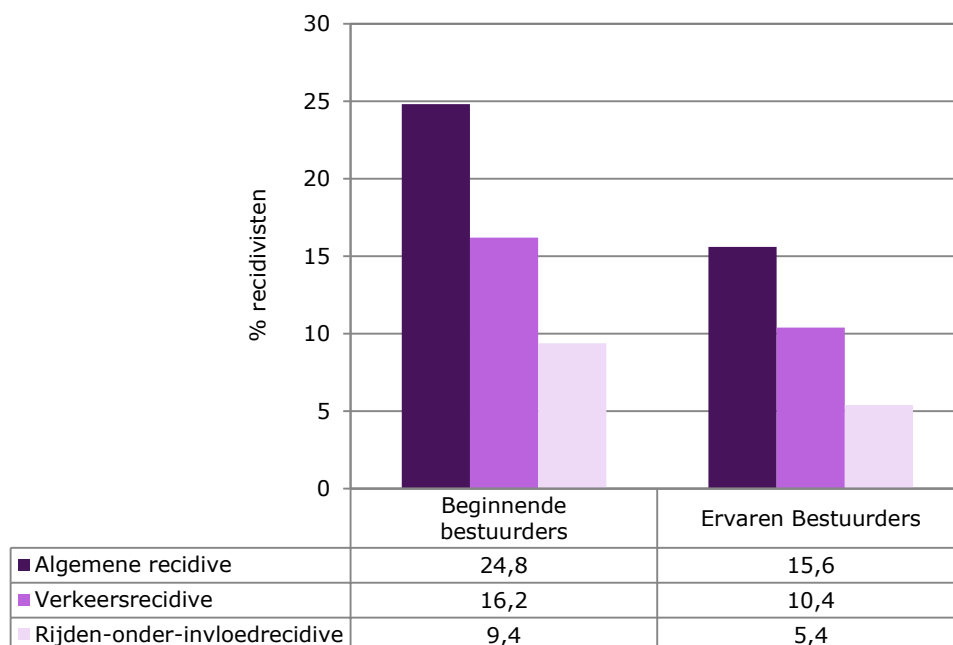
^b Iedereen die als 16- of 17-jarige een rijbewijs haalt, is de eerste zeven jaar beginnend bestuurder. Vanaf 18 jaar geldt een periode van vijf jaar. Ervaren bestuurders kunnen dus per definitie niet jonger dan 23 jaar zijn.

^c Het in de afgelopen vijf jaar al eerder een alcohol-gerelateerde maatregel opgelegd hebben gekregen, is een contra-indicatie voor het opleggen van de LEMA. Dit sluit niet uit dat LEMA-deelnemers toch een of meer eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict kunnen hebben.

3.2 Recidive

In figuur 2 wordt een beschrijving gegeven van de verschillende onderscheiden soorten recidive van LEMA-deelnemers uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders. Als eerste is gekeken naar de algemene recidive, dat wil zeggen of iemand binnen twee jaar na het afronden van de LEMA een nieuw delict pleegt waarvoor hij of zij vervolgd wordt. Van de beginnende bestuurders pleegt ongeveer een kwart (24,8%) een nieuw delict waarvoor men vervolgd wordt. Onder ervaren bestuurders ligt dit percentage wat lager: van deze groep pleegt 15,6% binnen twee jaar een nieuw delict waarvoor men vervolgd wordt. Van de beginnende bestuurders onder de LEMA-deelnemers pleegt 16,2% binnen twee jaar opnieuw een verkeersdelict dat tot een veroordeling leidt. Voor ervaren bestuurders geldt dit voor één op de tien (10,4%) deelnemers. Ten slotte is gekeken naar het percentage beginnende en ervaren bestuurders onder de LEMA-deelnemers dat binnen twee jaar opnieuw wordt aangehouden voor rijden onder invloed. Dit percentage is ongeveer twee keer zo hoog onder beginnende bestuurders als onder ervaren bestuurders; 9,4% van de beginnende bestuurders wordt opnieuw aangehouden voor rijden onder invloed tegenover 5,4% van de ervaren bestuurders.

Figuur2 Prevalentie van feitelijke tweejarige algemene, verkeers- en rijden-onder-invloedrecidive van LEMA-deelnemers uit 2013 naar type bestuurder



3.2.1 Ontwikkelingen in de tijd

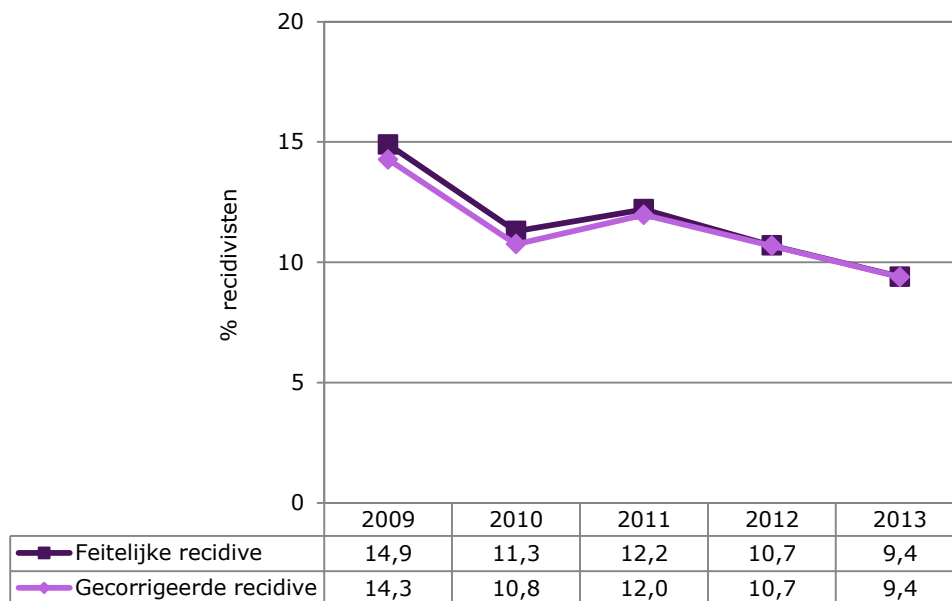
In de figuren 3 en 4 staan de ontwikkelingen in de tijd weergegeven van de rijden-onder-invloedrecidive van LEMA-deelnemers. Figuur 3 beschrijft de ontwikkeling onder beginnende bestuurders. Uit figuur 2 bleek dat 9,4% van de beginnende bestuurders die in 2013 een LEMA afrondten binnen twee jaar opnieuw wordt aangehouden voor rijden onder invloed. Dit percentage is het laagst wanneer de ontwikkeling in het percentage rijden onder invloed-recidivisten onder de beginnende bestuurders in ogenschouw wordt genomen. In 2009 werd namelijk nog 14,9% van hen binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor rijden onder invloed. Zoals af te lezen is aan de getoonde trend in figuur 3 neemt het percentage recidivisten in de periode tot en met 2013 gestaag af.

De vraag is echter of deze dalende trend ook waar te nemen is wanneer rekening wordt gehouden met de samenstelling van de groep beginnende bestuurders in de verschillende jaren. Zoals in paragraaf 3.1 ook al beschreven is, neemt het aandeel vrouwen en het aandeel LEMA-deelnemers zonder eerdere strafzaken onder de beginnende bestuurders licht toe in de periode 2009 tot en met 2013. Het is bekend dat vrouwen en *first offenders* minder recidiveren dan mannen en mensen met een uitgebreidere strafrechtelijke geschiedenis.

Naast de feitelijke recidive wordt in figuur 3 voor de periode 2009 tot en met 2013 ook de gecorrigeerde rijden-onder-invloedrecidive getoond voor de beginnende bestuurders onder de LEMA-deelnemers. De licht paarse trendlijn geeft de ontwikkeling van de recidive weer als voor verschillende achtergrondkenmerken gecorrigeerd wordt. Te zien is dat het niveau van de recidive in de eerste cohorten door de correctie iets naar beneden is bijgesteld. De gecorrigeerde recidive laat eenzelfde trend zien als de feitelijke recidive. Wanneer wordt gecorrigeerd voor verschillen in

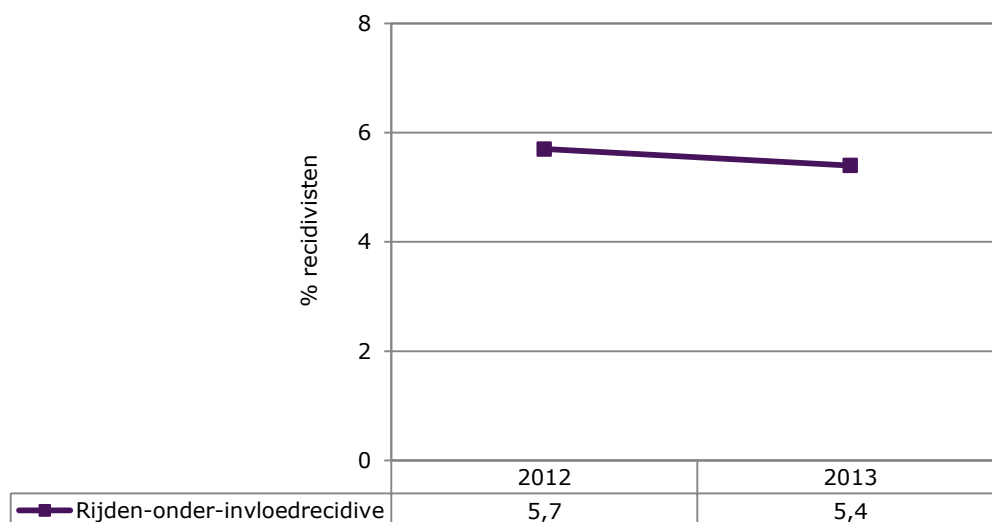
achtergrondkenmerken tussen de cohorten, blijkt dat de twejarige recidive gedaald is van 14,3% in 2009 naar 9,4% in 2013.

Figuur3 Prevalentie van twejarige rijden-onder-invloedrecidive van LEMA-deelnemers (beginnende bestuurders) uit vijf opeenvolgende cohorten, feitelijk en gecorrigeerd voor verschuivingen in de populatie



De rijden-onder-invloedrecidive van ervaren bestuurders die deel hebben moeten nemen aan de LEMA kan alleen vergeleken worden tussen de jaren 2012 en 2013. In figuur 4 is af te lezen dat de rijden-onder-invloedrecidive van ervaren bestuurders die in 2012 en in 2013 een LEMA opgelegd hebben gekregen nauwelijks van elkaar verschillen. Het verschil is statistisch niet significant. Voor de ervaren bestuurders uit 2012 was de rijden-onder-invloedrecidive 5,7% en voor de ervaren bestuurders uit 2013 5,4%. Aangezien bij de ervaren bestuurders slechts informatie uit twee jaren beschikbaar is en ook de achtergronden van deze groepen nauwelijks van elkaar verschillen (zie tabel B4.2 in bijlage 4), is er voor gekozen de recidive van deze groep niet te corrigeren voor achtergrondkenmerken.

**Figuur 4 Prevalentie van feitelijke tweejarige rijden-onder-invloed-
recidive van LEMA-deelnemers (ervaren bestuurders) uit
2012 en 2013**



3.3 Effectiviteit van de LEMA

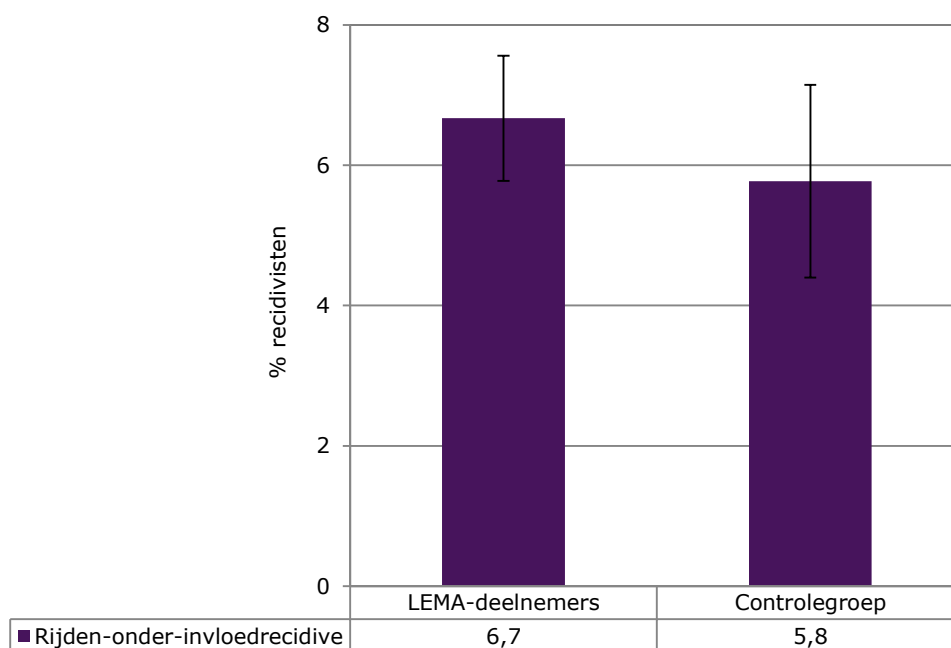
Om uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van de LEMA wordt de recidive van de LEMA-deelnemers vergeleken met de recidive van personen die in dezelfde periode voor een LEMA-waardig delict zijn aangehouden maar niet aan de LEMA hebben hoeven deelnemen. Hiervoor wordt eerst de feitelijke recidive van de LEMA-deelnemers afgezet tegen de feitelijke recidive van de controlegroep. Vervolgens wordt ingegaan op de overeenkomsten en verschillen tussen de twee groepen wat betreft hun achtergrondkenmerken. In paragraaf 3.3.3 wordt ten slotte getoetst of deelname aan de LEMA samengaat met minder recidive wanneer rekening wordt gehouden met verschillen in achtergrondkenmerken tussen de LEMA-deelnemers en de controlegroep.

3.3.1 Recidive in de deelnemers- en in de controlegroep

Figuur 5 geeft de tweejarige rijden-onder-invloedrecidive weer van de LEMA-deelnemers uit 2013 en de personen in de controlegroep. Van de LEMA-deelnemers recidiveert 6,7% binnen twee jaar met een rijden-onder-invloeddelict. Het recidivepercentage van de controlegroep ligt iets lager dan het recidivepercentage van de LEMA-deelnemers: twee jaar na het rijden onder invloed delict in 2013 is 5,8% opnieuw aangehouden vanwege het rijden onder invloed. De feitelijke recidive van de deelnemersgroep is dus iets hoger dan die van personen in de controlegroep. Uit figuur 5 blijkt echter ook dat de recidivekans van de LEMA-deelnemers binnen het betrouwbaarheidsinterval van de controlegroep valt. De gevonden verschillen in de recidiveprevalentie zijn dus statistisch niet significant ($z=1,04$, $p=0,297$). De recidivecijfers in figuur 5 zijn niet gecorrigeerd voor eventuele verschillen in achtergrondkenmerken tussen de groepen. Dat is wel nodig, omdat de hoogte van de recidivepercentages in ieder geval deels afhangt van de *base rate* van de recidive in de groepen. Wanneer de onderzoeksgroepen niet allemaal even zwaar of 'reci-

divegevoelig' zijn, bemoeilijkt dit de onderlinge vergelijkbaarheid van de recidivecijfers. Het valt immers te verwachten dat de recidive in een relatief zware groep (bijvoorbeeld met veel mannen met een omvangrijke justitiële voorgeschiedenis) hoger uitvalt dan in een groep met een laag a priori recidiverisico (bijvoorbeeld met veel vrouwen die voor het eerst met justitie in aanraking kwamen). In paragraaf 3.3.2 wordt nagaan hoe de LEMA-deelnemers en personen in de controlegroep verschillen qua recidivegevoeligheid.

Figuur 5 Prevalentie van feitelijke 2-jarige rijden-onder-invloedrecidive van LEMA-deelnemers en controlegroep uit 2013



3.3.2 Vergelijkbaarheid van de deelnemers- en de controlegroep

Voor de vergelijking van de groep LEMA-deelnemers met de controlegroep zijn verschillende kenmerken bekeken. Er is aandacht voor verschillen in persoonskenmerken en kenmerken van de strafrechtelijke voorgeschiedenis en voor regionale verschillen. Om met het laatste te beginnen: er zijn aanwijzingen dat verschillende politie-eenheden verschillend omgaan met het doorverwijzen van dronken rijders naar het CBR. Tabel 8 geeft het aantal en percentage personen dat aan het CBR wordt gemeld (LEMA-deelnemers) of dat alleen strafrechtelijk vervolgd wordt (controlegroep) uitgesplitst naar de politieregio waar de aanhouding plaatsvond. In de regio's Midden-Nederland, Rotterdam en Limburg worden verhoudingsgewijs de meeste mededelingen aan het CBR uitgebracht. Achtereenvolgens 84,8%, 81,3% en 79,7% van de aanhoudingen vanwege een LEMA-waardig rijden onder invloed delict leidt in deze regio's tot een mededeling. In de regio Oost-Brabant worden relatief gezien de minste mededelingen uitgebracht. Minder dan de helft van de aanhoudingen vanwege een LEMA-waardig rijden-onder-invloeddelict in Oost-Brabant resulteert in een mededeling.

Deze verschillen tussen regio's werpen de vraag op of er ook verschillen bestaan in de effectiviteit van de LEMA tussen regio's. Is het zo dat in sommige regio's vooral de zwaardere gevallen, dat wil zeggen degenen met een relatief hoog recidiverisico,

doorverwezen worden naar het CBR? Dit zal in de volgende paragraaf nagegaan worden.

Tabel 8 LEMA-deelnemers en controlegroep uit 2013, totaal en naar politieregio^a

	LEMA-deelnemers		Controlegroep	
	Abs.	%	Abs.	%
Noord-Nederland	168	67,7	80	32,3
Oost-Nederland	388	75,5	126	24,5
Midden-Nederland	368	84,8	66	15,2
Noord-Holland	309	77,3	91	22,8
Amsterdam	183	76,6	56	23,4
Den Haag	506	65,6	265	34,4
Rotterdam	534	81,3	123	18,7
Zeeland - West-Brabant	190	70,1	81	29,9
Oost-Brabant	153	45,4	184	54,6
Limburg	141	79,7	36	20,3
Totaal	2.940	72,6	1.108	27,4

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

In tabel 9 staan de achtergrondkenmerken van de LEMA-deelnemers en de controlegroep naast elkaar weergegeven. Voor elk kenmerk is nagegaan of de verschillen tussen de LEMA-deelnemers en de controlegroep statistisch significant zijn. De statistische significantie van de onafhankelijke t-toets (in geval van binaire of continue variabelen) of van de Chi-kwadraat toets (in geval van categorische variabelen) staat naast het betreffende kenmerk vermeld.

Te zien is dat de LEMA-deelnemers op een aantal punten afwijken van personen in de controlegroep. Onder de LEMA-deelnemers zijn gemiddeld genomen iets meer vrouwen en personen die in Nederland geboren zijn dan onder personen in de controlegroep. LEMA-deelnemers zijn bij het plegen van het rijden-onder-invloeddelict in 2013 gemiddeld iets jonger dan personen in de controlegroep. Ook is de groep beginnende bestuurders in de deelnemersgroep licht oververtegenwoordigd. Kenmerken die de justitiële voorgeschiedenis betreffen, laten zien dat LEMA-deelnemers over het algemeen een minder omvangrijk verleden hebben dan personen in de controlegroep.

Bovengenoemde verschillen in de kenmerken van personen en hun justitiële voorgeschiedenis wijzen erop dat de deelnemersgroep een lichtere populatie omvat met gemiddeld genomen een lagere a priori recidivekans dan de controlegroep. Met dit gegeven moet rekening worden gehouden als de feitelijke recidivecijfers worden vergeleken. Dit gebeurt door in aanvulling op de berekening van de feitelijke recidivecijfers (zoals weergegeven in figuur 5) een multiële regressieanalyse uit te voeren, waarbij het effect van deelname op de hoogte van de rijden-onder-invloedrecidive wordt geschat, los van de invloed van verschillen tussen de groepen in gemeten achtergrondkenmerken. De resultaten van deze analyses worden besproken in paragraaf 3.3.3.

Tabel 9 Achtergrondkenmerken van LEMA-deelnemers en controlegroep uit 2013^a

	LEMA-deelnemers	Controlegroep
N=	2.999	1.109
Sekse	$t(2.153)=2,683, p=0,007 **$	
Man	83,5%	86,7%
Vrouw	16,5%	13,3%
Geboorteland	$t(1.816)=2,141, p=0,032 *$	
Nederland	84,8%	80,3%
Buitenland	15,2%	17,8%
Leeftijd	$t(4.098)=2,571, p=0,010 **$	
24 jaar of jonger	26,9%	21,5%
25-29 jaar	14,8%	14,6%
30-39 jaar	21,6%	24,0%
40-49 jaar	17,4%	19,6%
50 jaar of ouder	19,3%	20,3%
Gemiddelde leeftijd	36,1	37,3
Leeftijd eerste strafzaak	$t(4.101)=1,625, p=0,104$ n.s.	
17 jaar of jonger	19,8%	18,1%
18-24 jaar	35,4%	32,6%
25-29 jaar	11,9%	11,0%
30-39 jaar	13,2%	18,6%
40-49 jaar	9,8%	11,0%
50 jaar of ouder	9,8%	8,9%
Gemiddelde leeftijd	28,1	28,9
Type bestuurder	$t(2.071)=3,26, p=0,001 ***$	
Beginnende bestuurder	32,3%	27,1%
Ervaren bestuurder	67,7%	72,9%
Aantal eerdere strafzaken	$t(1.613)=2,732, p=0,006 **$	
0 eerdere zaken	39,1%	37,8%
1-2 eerdere zaken	27,9%	28,5%
3-4 eerdere zaken	14,0%	13,3%
5 of meer eerdere zaken	19,0%	20,5%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,8	3,5
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken	0,2	0,3
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict	$t(1.593)=3,732, p=0,000 ***$	
0 eerdere zaken	51,7%	48,7%
1-2 eerdere zaken	29,0%	28,7%
3-4 eerdere zaken	10,6%	10,3%
5 of meer eerdere zaken	8,7%	12,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een verkeersdelict	1,5	1,9
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken met een verkeersdelict	0,1	0,2
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict^d	$t(1.446)=6,439, p=0,000 ***$	
0 eerdere zaken	75,9%	65,7%
1 of meer eerdere zaken	24,1%	34,3%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	0,4	0,8
Veroordelingsdichtheid ^b eerdere zaken met een rijden-onder-invloeddelict	0,0	0,1

Tabel 9 (vervolg)

	LEMA-deelnemers	Controlegroep
Stedelijkheid ^c	$\chi^2(4)=8,141, p=0,087$ n.s.	
Zeer sterk stedelijk	31,4%	27,5%
Sterk stedelijk	27,1%	30,3%
Matig stedelijk	17,1%	16,9%
Weinig stedelijk	17,5%	18,9%
Niet stedelijk	6,9%	6,4%

n.s. $p \geq 0,05$; * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

^b De veroordelingsdichtheid is gedefinieerd als het aantal eerdere zaken (met een verkeers- of rijden-onder-invloeddelict) gedeeld door de lengte van de actieve justitiële carrière.

^c Conform de definitie van stedelijkheid zoals opgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

^d Het in de afgelopen vijf jaar al eerder een alcohol-gerelateerde maatregel opgelegd hebben gekregen, is een contra-indicatie voor het opleggen van de LEMA. Dit sluit niet uit dat LEMA-deelnemers toch een of meer eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict kunnen hebben.

3.3.3 Effectschatting

In tabel 10 staan de resultaten samengevat van een multi-pele logistische regressie-analyse van de prevalentie van tweejarige rijden-onder-invloedrecidive. De gemeten achtergrondkenmerken zijn als controlevariabelen opgenomen in het model. Tevens is een dummyvariabele aan het model toegevoegd die aangeeft of de persoon heeft deelgenomen aan de LEMA-cursus. De *odds ratio* voor het kenmerk 'onderzoeksgroep' geeft een schatting van de unieke bijdrage die deelname aan de LEMA-cursus gemiddeld heeft gehad op de prevalentie van rijden-onder-invloedrecidive binnen twee jaar. Uit de analyse blijkt dat deelname aan de LEMA-cursus, ook na correctie voor verschillen op achtergrondkenmerken, geen significante bijdrage levert aan de voorspelling van de prevalentie van tweejarige rijden-onder-invloedrecidive.

In de vorige paragraaf werd al aangehaald dat er verschillen tussen politieregio's bestaan wat betreft het doorverwijzen van mensen naar de LEMA. De hypothese werd geopperd dat er wellicht verschillen bestaan tussen regio's in het type dader dat wel of niet wordt verwezen naar het CBR. Om na te gaan of het effect van het deelnemen aan de LEMA verschillend is voor de verschillende regio's is het model zoals gepresenteerd in tabel 10 uitgebreid met politieregio en de interactie tussen politieregio en deelname aan de LEMA (zie tabel B4.3 in bijlage 4).

Hieruit komt naar voren dat er geen significante samenhang is tussen politieregio en rijden-onder-invloedrecidive. Dit betekent dat niet kan worden aangetoond dat personen die zijn aangehouden in een bepaalde regio – gegeven eventuele verschillen op gemeten achtergronden – een hogere of lagere recidive hebben dan personen die in andere regio's zijn aangehouden. Ook het interactie-effect tussen politieregio en LEMA-deelname is niet significant. Dat wil zeggen dat er geen aanwijzing te vinden is dat (niet-)deelnemers in bepaalde regio's een ander recidivebeeld te zien geven dan in andere regio's. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de onderzoeksaantallen per politieregio erg klein zijn. Dit uit zich onder andere in relatief brede betrouwbaarheidsintervallen.

Tabel 10 Logistische regressie van de tweejarige prevalentie van rijden-onder-invloedrecidive op achtergrondkenmerken (n=4.108)

Achtergrondkenmerk	Odds Ratio (95% BI)	Sign.
Onderzoeksgroep		
LEMA-deelnemer	1,26 (0,93-1,70)	n.s.
<i>Controlegroep=referentiecategorie</i>		
Geboorteland		
Buitenland	1,84 (1,36-2,48)	***
<i>Nederland=referentiecategorie</i>		
Type bestuurder		
Beginnende bestuurder	1,51 (1,12-2,03)	**
<i>Ervaren bestuurder=referentiecategorie</i>		
Leeftijd 1e strafzaak	0,98 (0,97-0,99)	**
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict	1,11 (1,02-1,21)	*
$\sqrt{\text{veroordelingsdichtheid}}^a$	2,48 (1,67-3,67)	***

n.s. $p \geq 0,05$; * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$

^a De veroordelingsdichtheid is gedefinieerd als het aantal strafzaken gedeeld door de lengte van de actieve justitiële carrière.

4 Resultaten Alcoholslotprogramma

4.1 Achtergrondkenmerken

In tabel 11 staan de achtergrondkenmerken van personen die in 2013 zijn aangehouden voor rijden onder invloed en daarvoor deel hebben moeten nemen aan het ASP. Het merendeel van de ASP-deelnemers uit 2013 is man (83,5%) en in Nederland geboren (85,6%). De gemiddelde leeftijd ten tijde van het plegen van het ASP-delict is 36,5 jaar. De verdeling in leeftijdscategorieën is redelijk gelijk. De relatief grootste groep bestaat uit jongvolwassenen (25,0% is 24 jaar of jonger). De gemiddelde leeftijd waarop de ASP'ers voor het eerste met justitie in aanraking zijn gekomen is 27,9 jaar. De verdeling in leeftijdscategorieën laat hier wel verschillen zien: verreweg het grootste deel van de groep (37,1%) komt voor het eerst in aanraking met justitie als ze tussen de 18 en 24 jaar zijn. Bijna twee derde van de ASP-deelnemers (64,7%) is al eerder in aanraking gekomen met justitie. Gemiddeld hebben de ASP-deelnemers 2,8 strafzaken op hun naam staan. Specifiek gekeken naar eerdere strafzaken met een verkeersdelict blijkt dat 51,0% van de groep eerder met justitie in aanraking is gekomen voor een verkeersdelict. Gemiddeld hebben de ASP-deelnemers 1,6 strafzaken met een verkeersdelict op hun naam staan. Een derde van de groep (33,3%) is eerder in aanraking gekomen met justitie voor een rijden-onder-invloeddelict. Gemiddeld heeft de groep 0,6 eerdere justitiecontacten voor een rijden-onder-invloeddelict. Tot slot is gekeken naar of de maatregel succesvol is afgerond en naar het aandeel spijtoptanten. Van de deelnemers heeft 88,1% het Alcoholslotprogramma succesvol afgemaakt, 5,5% is voortijdig afgehaakt en bij 6,4% van de groep liep het ASP nog op het moment van de recidivemeting. Slechts een klein deel van de deelnemers (6,3%) is teruggekomen als spijtoptant. De achtergrondkenmerken van de personen die in 2013 een ASP opgelegd hebben gekregen zijn in grote lijnen hetzelfde als de kenmerken van de ASP-deelnemers in 2012 (zie tabel B4.4 in bijlage 4). Alleen het aandeel spijtoptanten ligt in 2012 beduidend hoger dan in 2013. Zo bleken er in 2012 11,9% deelnemers als spijtoptant terug te keren, in 2013 was dit nog maar 6,3%. Dit is vermoedelijke toe te schrijven aan de kortere periode dat vooruit gekeken kon worden om te controleren of mensen zich opnieuw gemeld hebben voor het voltooien van hun ASP.

Tabel 11 Achtergrondkenmerken van ASP-deelnemers uit 2013^a

	2013
	N= 1.797
Sekse	
Man	83,5%
Vrouw	16,5%
Geboorteland	
Nederland	85,6%
Buitenland	14,4%
Leeftijd	
24 jaar of jonger	25,0%
25-29 jaar	13,9%
30-39 jaar	22,9%
40-49 jaar	19,0%
50 jaar of ouder	19,1%
Gemiddelde leeftijd	36,5
Leeftijd eerste strafzaak	
17 jaar of jonger	17,1%
18-24 jaar	37,1%
25-29 jaar	12,4%
30-39 jaar	15,0%
40-49 jaar	10,4%
50 jaar of ouder	8,2%
Gemiddelde leeftijd eerste strafzaak	27,9
Aantal eerdere strafzaken	
0 eerdere zaken	35,3%
1-2 eerdere zaken	31,8%
3-4 eerdere zaken	13,5%
5 of meer eerdere zaken	19,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,8
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict	
0 eerdere zaken	49,0%
1-2 eerdere zaken	30,7%
3-4 eerdere zaken	10,5%
5 of meer eerdere zaken	9,9%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een verkeersdelict	1,6
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict	
0 eerdere zaken	66,7%
1 of meer eerdere zaken	33,3%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een rijden-onder-invloeddelict	0,6
Afloop maatregel	
ASP loopt nog ^b	6,4%
Succesvol beëindigd	88,1%
Afhaker	5,5%
Spijtoptant	
Nee	93,7%
Ja	6,3%

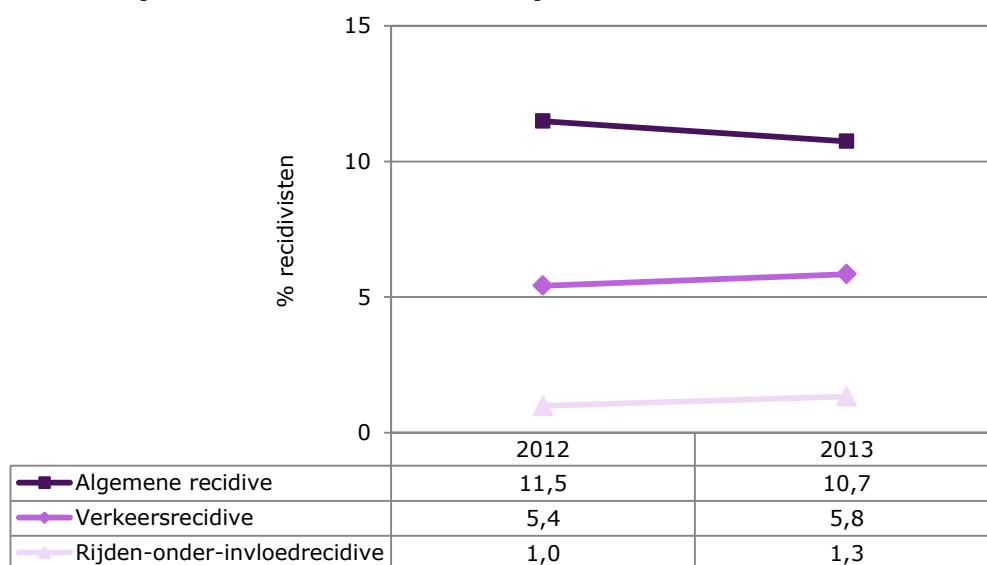
^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

^b Peilmoment 5 juli 2016.

4.2 Recidive tijdens het Alcoholslotprogramma

In figuur 6 staat de prevalentie weergegeven van de tweejarige recidive van de ASP-deelnemers in 2012 en 2013, uitgesplitst naar algemene, verkeers- en rijden-onder-invloedrecidive. Van de ASP-deelnemers uit 2013 kwam 10,7% tijdens de eerste twee jaar van het programma opnieuw met justitie in aanraking vanwege het plegen van en vervolging voor een strafbaar feit, ongeacht de aard of de ernst daarvan. Dit kan een nieuwe overtreding in het verkeer betreffen, maar ook een andersoortig misdrijf, zoals diefstal of vernieling. Specifiek gekeken naar nieuwe verkeersdelicten, blijkt dat 5,8% van deelnemers uit 2013 binnen twee jaar na aanvang van het programma opnieuw geregistreerd werd vanwege een verkeersdelict. Iets meer dan één op de honderd deelnemers uit 2013 werd tijdens de eerste twee jaar van het programma opnieuw aangehouden wegens rijden onder invloed. Dit is reden om het programma voor de betreffende deelnemer stop te zetten en zijn/haar rijbewijs voor vijf jaar ongeldig te verklaren. Zoals af te lezen valt in figuur 6 verschilt de recidive van ASP-deelnemers uit 2012 en uit 2013 weinig van elkaar. Geen van de verschillen is statistisch significant.

Figuur 6 Prevalentie van feitelijke tweejarige algemene, verkeers- en rijden-onder-invloedrecidive tijdens het ASP uit 2012 en 2013



5 Resultaten Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer

5.1 Achtergrondkenmerken

In tabel 12 staan de achtergrondkenmerken van de bestuurders die in 2013 zijn aangehouden in verband met een EMG-gerelateerd delict en vervolgens een EMG hebben moeten volgen. Bijna de gehele groep bestaat uit mannen, slechts 2,6% is vrouw. Het merendeel van de EMG-deelnemers (82,8%) is geboren in Nederland. De gemiddelde leeftijd van de groep is 30,3 jaar. Opvallend is dat de meeste EMG-deelnemers in de jongste leeftijdscategorie vallen: 40,0% van de groep is 24 jaar of jonger. De gemiddelde leeftijd waarop de deelnemers voor het eerst in contact met justitie kwamen is 22,2 jaar. Ook hier valt op dat meer dan twee derde van de groep al voor hun 24^{ste} jaar met justitie in aanraking zijn gekomen: 35,4% was 17 jaar of jonger en 40,6% was tussen de 18 en 24 jaar. Wanneer gekeken wordt naar de justitiële voorgeschiedenis van de EMG-deelnemers blijkt dat iets meer dan drie kwart van de groep een eerdere strafzaak op zijn naam heeft staan: 76,9% is eerder met justitie in aanraking gekomen. Het valt op dat een relatief grote groep (37,4%) in de zwaarste categorie van vijf of meer eerdere strafzaken valt. Gemiddeld hebben de deelnemers 5,4 eerdere justitiecontacten. Gekeken naar eerdere justitiecontacten voor een verkeersdelict of een EMG-gerelateerd delict blijkt dat de deelnemers gemiddeld 2,8 eerdere verkeersdelicten en 0,6 eerdere EMG-gerelateerde delicten op hun naam hebben staan. Ongeveer twee derde (67,1%) van de groep is al eerder met justitie in contact geweest voor een verkeersdelict en een derde (37,7%) voor een EMG-gerelateerd delict. Ruim 80% van de EMG-deelnemers uit 2013 kreeg deze maatregel opgelegd vanwege het overschrijden van de maximumsnelheid. In vier op de tien gevallen was dit alleen een snelheidsovertreding van 50 km/uur³⁰ of meer binnen de bebouwde kom, in zes op de tien gevallen betrof het een snelheidsovertreding in combinatie met een andere EMG-gerelateerde gedraging. Van de EMG-cursussen werd 18% opgelegd aan personen die zich binnen één rit herhaaldelijk schuldig maakten aan risicovolle gedragingen in het verkeer, anders dan snelheidsovertredingen (zie bijlage 3 voor het soort gedragingen waar het om kan gaan). Zo'n 91,2% van de deelnemers heeft op het moment van de recidivemeting de EMG met succes afgerond tegenover 8,8% vroegtijdige afhakers. Slechts een klein deel van de groep is aangemeld als spijtoptant, namelijk 7,9%.

De achtergrondkenmerken van de personen die in 2013 een EMG opgelegd hebben gekregen zijn in grote lijnen hetzelfde als de kenmerken van de EMG-deelnemers in 2009 tot 2012 (zie tabel B4.5 in bijlage 4). Wat opvalt is dat het aandeel personen dat een EMG kreeg voor enkel een ernstige snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom geleidelijk afneemt (van 46,8% tot 31,8% in 2013). Hiervoor in de plaats komen steeds meer EMG-deelnemers die de maximumsnelheid overschreden en ook een andere risicovolle gedraging vertoonden. Net als bij de LEMA-deelnemers en de ASP-deelnemers ligt het aandeel spijtoptanten in 2013 een stuk lager dan in de eerdere jaren. In 2012 was het aantal spijtoptanten 12,2%, in 2010 was dit zelfs 21,0%. Dit is vermoedelijke toe te schrijven aan de kortere periode dat vooruit gekeken kon worden om te controleren of mensen zich opnieuw gemeld hebben voor het voltooien van hun EMG.

³⁰ 30 km/uur bij wegwerkzaamheden of als de bestuurder een bromfietser was.

Tabel 12 Achtergrondkenmerken van EMG-deelnemers uit 2013^a

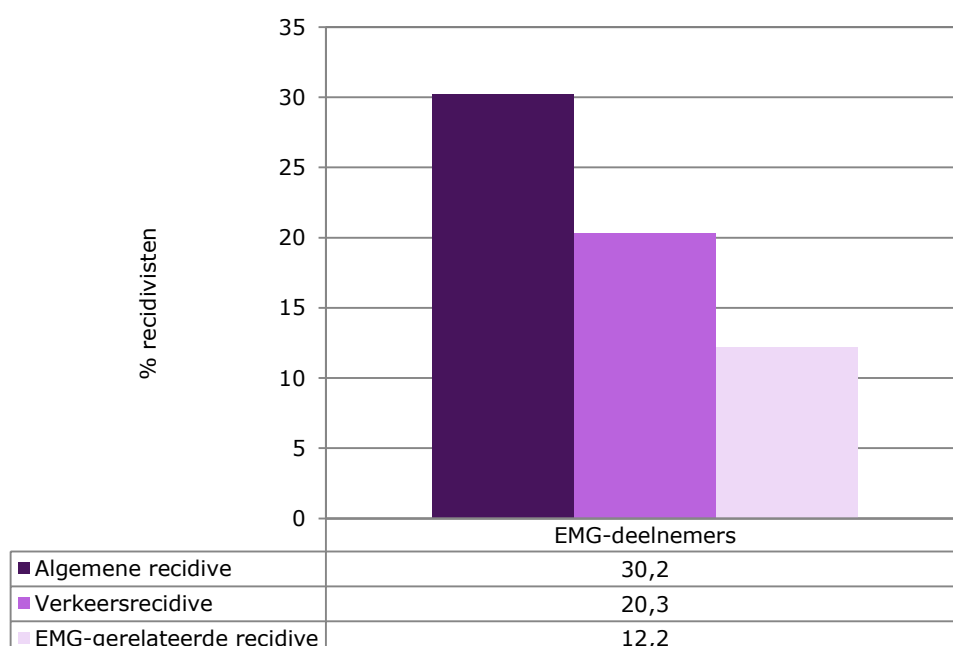
	2013
	N= 1.051
Sekse	
Man	97,4%
Vrouw	2,6%
Geboorteland	
Nederland	82,8%
Buitenland	12,2%
Leeftijd	
24 jaar of jonger	40,0%
25-29 jaar	20,1%
30-39 jaar	20,3%
40-49 jaar	12,1%
50 jaar of ouder	7,6%
Gemiddelde leeftijd	30,3
Leeftijd eerste strafzaak	
17 jaar of jonger	35,4%
18-24 jaar	40,6%
25-29 jaar	8,8%
30-39 jaar	7,8%
40-49 jaar	4,5%
50 jaar of ouder	3,0%
Gemiddelde leeftijd eerste strafzaak	22,2
Aantal eerdere strafzaken	
0 eerdere zaken	23,1%
1-2 eerdere zaken	26,2%
3-4 eerdere zaken	13,3%
5 of meer eerdere zaken	37,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	5,4
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict	
0 eerdere zaken	32,9%
1-2 eerdere zaken	32,4%
3-4 eerdere zaken	14,3%
5 of meer eerdere zaken	20,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een verkeersdelict	2,8
Aantal eerdere strafzaken met een EMG-gerelateerd delict in de afgelopen 5 jaar	
0 eerdere zaken	62,3%
1 of meer eerdere zaken	37,7%
Gemiddeld aantal eerdere zaken met een EMG-gerelateerd delict in de afgelopen 5 jaar	0,6
Type delict	
Alleen snelheid	31,8%
Snelheid i.c.m. andersoortige gedraging	50,1%
(een combinatie van) gedragingen anders dan snelheid	17,8%
Afloop maatregel	
Succesvol beëindigd	91,2%
Afhaker	8,8%
Spijtoptant	
Nee	92,1%
Ja	7,9%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

5.2 Recidive

In figuur 7 staat de prevalentie weergegeven van de tweejarige recidive van de EMG-deelnemers in 2013 uitgesplitst naar algemene, verkeers- en EMG-gerelateerde recidive. Van de EMG'ers heeft 30,2% binnen twee jaar opnieuw een delict gepleegd waarvoor men vervolgd is. De verkeersrecidive en EMG-gerelateerde recidive liggen iets lager: 20,3% van de EMG-deelnemers is binnen twee jaar opnieuw in aanraking gekomen met justitie voor een verkeersdelict en 12,2% voor een EMG-gerelateerd delict.

Figuur 7 Prevalentie van feitelijke tweejarige algemene, verkeers- en EMG-gerelateerde recidive van EMG-deelnemers uit 2013

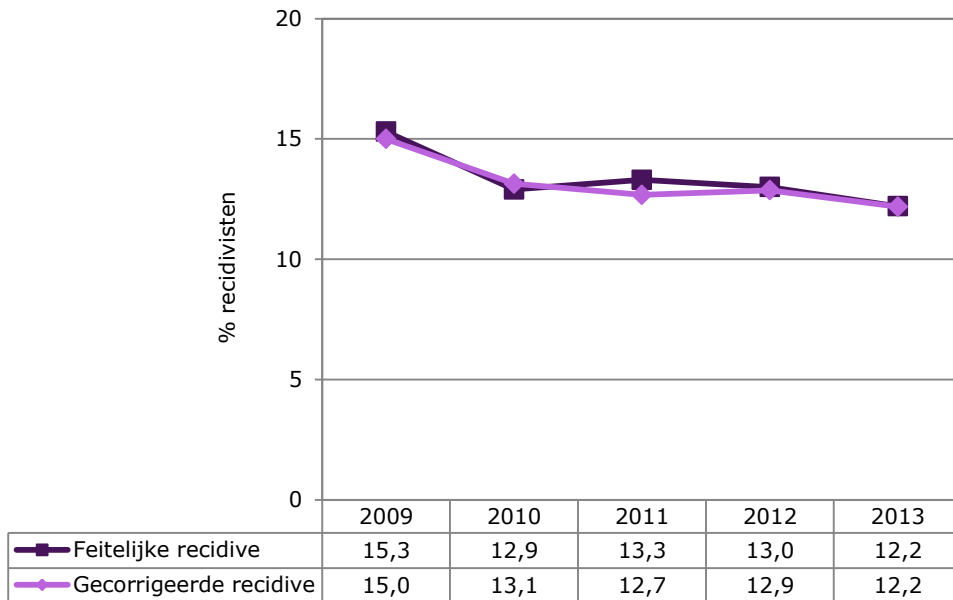


5.2.1 Ontwikkelingen in de tijd

In figuur 8 staat de tweejarige EMG-gerelateerde recidive beschreven van de personen die in de periode 2009 tot en met 2013 een EMG opgelegd hebben gekregen. De feitelijke recidive was in 2009 het hoogst, namelijk 15,3%, en is gedaald naar 12,9% in 2010. Vanaf 2010 is de EMG-recidive onder de EMG-deelnemers relatief stabiel gebleven. De ontwikkeling lijkt weliswaar heel licht af te nemen van 2011 naar 2013, maar de vraag is of deze dalende trend ook waar te nemen is wanneer rekening wordt gehouden met de samenstelling van de EMG-deelnemersgroep in de verschillende jaren.

Naast de feitelijke recidive wordt in figuur 8 voor de periode 2009 tot en met 2013 ook de gecorrigeerde EMG-gerelateerde recidive onder EMG-deelnemers getoond. De licht paarse trendlijn geeft de ontwikkeling van de recidive weer als voor verschillende achtergrondkenmerken gecorrigeerd wordt. De gecorrigeerde recidive laat eenzelfde trend zien als de feitelijke recidive. Wanneer wordt gecorrigeerd voor verschillen in achtergrondkenmerken tussen de cohorten, blijkt dat de tweejarige recidive gedaald is van 15,0% in 2009 naar 12,2% in 2013.

Figuur 8 Prevalentie van tweejarige EMG-gerelateerde recidive van EMG-deelnemers uit vijf opeenvolgende cohorten, feitelijk en gecorrigeerd voor verschuivingen in de populatie



6 Conclusie en discussie

Om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers te reduceren, bestaan er in Nederland verschillende verkeersgedragsmaatregelen. Zo werden in 2008 de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) in Nederland geïntroduceerd. Deze educatieve maatregelen zijn bedoeld om verkeersovertreders meer inzicht te geven in het gevaar van bepaalde gedragingen en om recidive te voorkomen. Daarnaast kon van december 2011 tot en met september 2014 in Nederland een Alcoholslotprogramma worden opgelegd bij zwaardere of herhaaldelijke gevallen van rijden onder invloed. Rijkswaterstaat heeft – namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – het WODC gevraagd om de strafrechtelijke recidive van de deelnemers aan deze verkeersgedragsmaatregelen bij te houden. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de terugval onder LEMA-, EMG en ASP-deelnemers die in de periode 2009 tot en met 2013 één van deze maatregelen kregen opgelegd. Hiertoe is gebruikgemaakt van gegevens van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Deze zijn gekoppeld aan de Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie (OBJD) om inzicht te krijgen in de strafrechtelijke recidive van deze dadergroepen. Hierbij is de werkwijze van de WODC-Recidivemonitor gehanteerd (Wartna et al., 2011).

In paragraaf 6.1 worden de centrale onderzoeksvragen beantwoord door per maatregel puntsgewijs de belangrijkste bevindingen op een rij zetten. Daarna volgt een discussie van de onderzoeksresultaten en wordt afgesloten met enkele concluderende opmerkingen.

6.1 Belangrijkste bevindingen

6.1.1 LEMA

- *Achtergronden.* Zowel beginnende als ervaren bestuurders die in 2013 een LEMA-cursus volgden, zijn overwegend mannen die in Nederland geboren zijn. De gemiddelde leeftijd van ervaren bestuurders die in 2013 een LEMA volgden, is 42 jaar. Gemiddeld kwamen zij op hun 32ste voor het eerst met justitie in aanraking. Eén derde van de ervaren bestuurders is al eerder vervolgd voor rijden onder invloed. Zoals verwacht zijn beginnende bestuurders een stuk jonger als ze in 2013 worden aangehouden met een rijden-onder-invloeddelict (23 jaar). Gemiddeld zijn zij 20 jaar oud als ze voor het eerst met justitie in aanraking komen. Slechts 6% van de beginnende bestuurders is al eerder vervolgd voor rijden onder invloed.
- *Recidive.* Een kwart van de beginnende bestuurders die in 2013 een LEMA afronden, kwam binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking, 16% pleegde binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict en 10% werd opnieuw aangehouden wegens het rijden onder invloed. Deze cijfers liggen in lijn met de resultaten uit eerdere recidivemetingen onder LEMA-deelnemers (Blom, 2013; Blom, 2014). De recidivecijfers van ervaren bestuurders die een LEMA volgden liggen lager: 15% recidiveerde binnen twee jaar, 10% recidiveerde binnen twee jaar met een verkeersdelict en 5% werd binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor het een rijden onder invloed.
- *Recidivetrend.* Rekening houdend met verschuivingen in de achtergronden in de populatie, laat de rijden-onder-invloedrecidive van beginnende bestuurders die

een LEMA volgden een dalende trend zien. Deze nam af van 15% in 2009 tot iets beneden de 10% in 2013. Voor ervaren bestuurders was de onderzoeksperiode nog te kort om de recidiveontwikkeling in kaart te kunnen brengen.

- *Effectmeting.* Het percentage LEMA-deelnemers uit 2013 dat binnen twee jaar opnieuw wordt vervolgd voor rijden onder invloed wijkt niet significant af van het percentage recidivisten in de controlegroep. Dit geldt zowel voor de algemene recidive als voor de verkeersrecidive en rijden onder invloed- recidive. Dit verandert niet als gecontroleerd wordt voor verschillen in demografische kenmerken en de justitiële voorgeschiedenis van personen in de onderzoeksgroepen. De vergelijking van de recidive van LEMA-deelnemers met een gelijktijdige controlegroep heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de effectiviteit van de LEMA-cursus in vergelijking met alleen een strafrechtelijke afdoening. Dit lijkt in tegenspraak met eerdere WODC-studies (Blom, 2013; Blom, 2014) waarin ten aanzien van beginnende bestuurders wordt geconcludeerd dat de LEMA 'mogelijk effectief is geweest in het terugdringen van de (verkeers)recidive'. In deze eerdere studies is echter gebruikgemaakt van een historische controlegroep. Dit betekent onder andere dat niet kan worden uitgesloten dat de geconstateerde daling in de recidive (mede) wordt veroorzaakt door een veranderde handhavingsintensiteit. Verder blijkt uit eerdere internationale studies dat educatieve maatregelen zoals de LEMA, die puur en alleen gericht zijn op kennisoverdracht, vaak geen effect sorteren (Miller et al., 2015). De huidige onderzoeksbevindingen sluiten hier bij aan.

6.1.2 Alcoholslotprogramma

- *Achtergronden.* Het merendeel van de ASP-deelnemers is man (83,5%) en in Nederland geboren (85,6%). Gemiddeld waren zij ruim 36 jaar oud, toen zij in 2013 werden aangehouden voor rijden onder invloed en een ASP kregen opgelegd. Hun strafrechtelijke carrière begonnen zij gemiddeld op 28-jarige leeftijd. Bijna twee derde van de ASP-deelnemers is al eerder in aanraking gekomen met justitie. De helft had al verkeersdelicten op zijn/haar naam staan en een derde van de ASP'ers kwam eerder in contact met justitie voor een rijden-onder-invloeddelict.
- *Recidive tijdens het ASP.* Van de ASP-deelnemers uit 2013 kwam 10,7% tijdens de eerste twee jaar van het programma opnieuw met justitie in aanraking vanwege het plegen van een strafbaar feit, ongeacht de aard of de ernst daarvan. Specifiek gekeken naar nieuwe verkeersdelicten blijkt dat 5,8% van deelnemers tijdens het programma opnieuw geregistreerd werd vanwege een verkeersdelict. Iets meer dan één op de honderd ASP-deelnemers werd opnieuw aangehouden voor rijden onder invloed, wat reden is om het programma voor de betreffende deelnemer stop te zetten. Deze bevindingen liggen in lijn met de uitkomsten van ander, internationaal onderzoek (Elder et al., 2011; Miller et al., 2015). Het alcoholslot wordt consistent in verband gebracht met een sterke reductie van de alcoholrecidive gedurende de looptijd van het programma. Het effect van het programma is veelal niet blijvend: na uitbouw van het slot loop het recidiveniveau vaak weer op. In de huidige studie kon de hoogte van de recidive na afloop van het programma nog niet worden vastgesteld. Hierover zal in 2019 voor het eerst gerapporteerd worden.

6.1.3 EMG

- *Achtergronden.* EMG-deelnemers zijn vrijwel allemaal mannen, 83% is geboren in Nederland en gemiddeld zijn zij 30 jaar bij het afronden van de maatregel. Ruim

driekwart van de EMG'ers is eerder met justitie in aanraking geweest voor enig delict, twee derde vanwege een verkeersdelict en een derde vanwege een EMG-gerelateerd delict. De gemiddelde leeftijd bij het eerste justitiecontact is 22 jaar in deze groep.

- *Recidive*. In lijn met eerdere bevindingen (Blom, 2013; Blom, 2014) blijkt dat 30% van de bestuurders die in 2013 een EMG af hebben gerond binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking komt voor enig delict, 20% pleegde binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict en 12% werd binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor een EMG-gerelateerd delict.
- *Effectmeting*. Voor de EMG-maatregel kon nog geen effectmeting worden gedaan. Er wordt naar gestreefd om in 2019 te rapporteren over de effectiviteit van de EMG-cursus.
- *Recidivetrend*. Rekening houdend met verschuivingen in de achtergronden in de populatie, laat de EMG-gerelateerde recidive een dalende trend zien. Deze nam licht af van 15% in 2009 tot ongeveer 12% in 2013.

6.2 Discussie

Bij de interpretatie van deze onderzoeksresultaten is voorzichtigheid geboden. Het gebruik van registratiegegevens, maar ook het gebruikte onderzoeksdesign, kent beperkingen. Ten eerste is in dit onderzoek gebruikgemaakt van politie- en justitie-registraties. 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 tevens 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 Teams Verkeer sinds 2006 vooral op de zogenoemde HelmGRAS-feiten: helm- en gordelgebruik, door rood licht rijden, rijden onder invloed van alcohol en snelheid. Voor de periode 2016 tot en met 2018 heeft het Openbaar Ministerie landelijk andere prioriteiten gesteld voor de verkeershandhaving. De belangrijkste ongevalsoorzaken en dus prioriteiten zijn de zogenoemde VARAS-feiten: verkeersveelplegers, alcohol, door rood licht rijden, afleiding en snelheid (Parket CVOM, 2015). Daar komt bij dat niet alle geconstateerde verkeersdelicten in aanmerking komen voor registratie in de OBD: 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 gehanteerde controlegroep voor de LEMA een goede afspiegeling vormt van de feitelijke deelnemers. Idealiter wordt voor het vaststellen van de effectiviteit van een interventie gekozen voor een onderzoeksdesign waarbij personen *at random* worden toegewezen aan de experimentele of aan de controlegroep (een zogenoemd *Randomised Control Trial* (RCT)). Een dergelijke methode was voor de toetsing van de effectiviteit van de LEMA niet mogelijk, aangezien deze maatregel direct landelijk is ingevoerd voor iedereen die voldoet aan de instroomcriteria. Het is mogelijk gebleken om een quasi-experimentele controlegroep samen te stellen. Niet alle plegers van LEMA-waardige delicten in 2013 zijn namelijk naar het CBR gestuurd, terwijl dat wel had moeten. ³¹ Op deze manier ontstaat een groep van daders die

³¹ Het politie en het CBR hebben diverse maatregelen getroffen om het aandeel mededelingen in geval van alcoholgerelateerde feiten te vergroten. Sinds augustus 2017 is er de mogelijkheid om mededelingen digitaal aan te leveren wat de administratieve werklast aanzienlijk verkleint. Daarnaast stelt het Parket Centrale Verwerking OM

voldoet aan de instroomcriteria voor de LEMA, maar die deze maatregel niet opgelegd hebben gekregen. De vraag is echter of deze selectie willekeurig is of dat er specifieke redenen zijn waarom niet iedereen wordt gemeld bij het CBR. Zo kon niet na worden gegaan of er geen mededeling is uitgebracht omdat al op het niveau van de politie duidelijk was dat er sprake was van een contra-indicatie voor de LEMA (namelijk het onvoldoende beheersen van de Nederlandse taal, een psychiatrische of lichamelijke stoornis, het verslaafd zijn aan alcohol of het bekend zijn als gebruiker van drogerende stoffen). Verder kan het zijn dat agenten geen mededeling uitbrengen, omdat zij onbekend zijn met de vorderingsprocedure of de administratieve handelingen die nodig zijn om een mededeling uit te brengen. Het niet uitbrengen van een mededeling kan ook het resultaat zijn van een individuele afweging van een agent ten aanzien van het wel of niet uitbrengen van een mededeling voor een specifieke persoon. Er zijn signalen dat agenten soms – afhankelijk van de omstandigheden en/of de persoon van de dader – wel of geen mededeling uitbrengen. Als juist personen die meer of minder recidivegevoelig zijn naar het CBR worden gestuurd, dan is er sprake van een zogenoemde selectiebias. Hiervoor kan maar tot op zekere hoogte gecorrigeerd worden, namelijk alleen voor zo ver deze selectiebias samenhangt met gemeten achtergrondkenmerken van personen in de onderzoeksgroepen, zoals sekse, leeftijd en justitiële voorgeschiedenis.

Uit de cijfers blijkt dat er behoorlijke verschillen zijn tussen de regionale eenheden van de Nationale Politie voor wat betreft het aandeel mededelingen dat wordt uitgebracht voor daders van LEMA-waardige delicten. De vraag die hierbij opkomt, is of ook de criteria om wel of geen mededeling uit te brengen verschillen tussen de eenheden en of in bepaalde politieregio's sprake is van een sterkere selectiebias dan in andere. Wellicht worden in sommige regio's vooral de zwaardere gevallen doorgestuurd die een hoger recidiverisico kennen. In deze studie is gekeken naar de interactie tussen politieregio en LEMA-deelname op de hoogte van de rijden-onder-invloedrecidive. Dit houdt in dat is nagegaan of het effect van LEMA-deelname op het recidiveniveau anders is in verschillende politieregio's. Hier zijn echter geen aanwijzingen voor gevonden. Een probleem dat zich hierbij voordoet, is dat de onderzoeks aantallen behoorlijk afnemen wanneer uitgesplitst wordt naar regio, waardoor het lastiger wordt om een eventueel effect – als dat er al zou zijn – aan te tonen.

Ten derde zijn ontwikkelingen in strafrechtelijke recidive aan verschillende invloeden onderhevig (Wartna et al, 2014). Voor beginnende bestuurders die een LEMA-opgelegd kregen en voor bestuurders die een EMG volgden is de recidivetrend in de periode 2009 tot en met 2013 in beeld gebracht. Het bestaan van handhavings- en registratie-effecten, de effecten van andere maatregelen zoals generale preventiecampagnes en verschuivingen in de samenstelling van de deelnemersgroepen, vertroebelen het zicht op de netto-ontwikkeling van de strafrechtelijke recidive van de deelnemers. Door in het huidige onderzoek te werken met een voorspellingsmodel kon dit laatste type verklaring (deels) worden uitgesloten. Van belang is 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 vraag is wat de gevolgen hiervan zijn voor de ontwikkeling van de recidive.

(CVOM) sinds augustus 2015 maandelijks een overzicht samen van alle alcohol-overtreders die onder het bereik van de vorderingsprocedure vallen. Het CBR vergelijkt dit overzicht met de binnengekomen mededelingen. Indien het CBR geen mededeling heeft ontvangen wordt de politie verzocht om alsnog een mededeling uit te brengen. Ten slotte geeft het CBR regelmatig presentaties over aan de politie om de bekendheid met de vorderingsprocedure te vergoten.

Een vierde beperking betreft met name de verkeersrecidive en de EMG-gerelateerde recidive. Een deel van dergelijke recidivedelicten zijn (snelheids)overtredingen³² die vooral op kenteken geconstateerd worden.³³ De boete wordt in dat geval in eerste instantie verstuurd naar de kentekenhouder.³⁴ Het is echter niet gezegd dat dit ook de feitelijke bestuurder is die de overtreding beging. Dit kan betekenen dat de recidive van een persoon deels delicten betreft die door een ander begaan zijn in een voertuig wat op naam van de deelnemer staat. Anderzijds kan het ook voorkomen dat een overtreding die door een deelnemer is begaan niet op diens conto komt, omdat het voertuig waarmee de overtreding werd begaan op iemand anders naam stond. Toekomstig onderzoek zou kunnen focussen op de vraag in hoeverre het voorkomt dat de kentekenhouder niet de feitelijke bestuurder is.

6.3 Tot besluit

In deze studie wordt – naast de actualisering van de recidivemeting onder deelnemers aan de LEMA en de EMG – voor het eerst ingegaan op de strafrechtelijke recidive tijdens het ASP zoals dat in Nederland enige tijd kon worden opgelegd. Geconcludeerd kan worden dat met name de rijden-onder-invloedrecidive gedurende de looptijd van het programma drastisch afneemt. In 2019 zal voor het eerst worden gerapporteerd over de recidive na afloop van het ASP en zal moeten blijken of dit recidiveniveau beklijft zodra het slot is uitgebouwd.

Verder is de recidive van LEMA-deelnemers afgezet tegen de recidive in een gelijktijdige controlegroep van personen die een vergelijkbaar alcoholdelict pleegden, maar die daarvoor alleen een strafrechtelijke afdoening kregen. In eerdere studies werd gebruikgemaakt van een historische controlegroep. Deze aanpassing van de controlegroep leidt tot een andere conclusie. Op basis van de vergelijking met de gelijktijdige controlegroep moet geconcludeerd worden dat niet is aangetoond dat de LEMA leidt tot een reductie van de rijden-onder-invloedrecidive in haar doelgroep. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of de LEMA wel effectief is voor bepaalde subgroepen van deelnemers.

Het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende verkeersgedragsmaatregelen zal de komende jaren gecontinueerd worden. Zo zal ook voor de EMG worden gezocht naar een zo goed mogelijke, gelijktijdige controlegroep teneinde de effectiviteit van deze maatregel te onderzoeken. Hierbij zal ook worden nagegaan of EMG-waardige delicten die als Muldergedraging worden geregistreerd, meegenomen kunnen worden bij het vaststellen van de EMG-gerelateerde recidive. Hiervoor loopt momenteel een haalbaarheidsstudie bij het WODC. Verder zal in 2019 voor het eerst worden gerapporteerd over personen die een EMA volgden of die een onderzoek naar hun rijgeschiktheid in verband met rijden onder invloed moesten ondergaan.

³² In 2013 betrof ongeveer één op vier afgehandelde strafzaken met een verkeersdelict een ernstige snelheids-overtreding en/of bumperkleven.

³³ In 2013 werd minder dan 1% van de lichte snelheidsovertredingen die onder de Wet Mulder vallen geconstateerd door middel van een staandehouding (CJIB, 2014). Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aandeel strafzaken met een verkeersdelict dat door middel van een staandehouding geconstateerd wordt.

³⁴ Binnen het strafrecht is de bestuurder aansprakelijk. Indien de bestuurder niet bekend is, kan op grond van artikel 165 en artikel 181 WVV 1994 de kentekenhouder van het voertuig in zijn plaats worden aangesproken. De kentekenhouder heeft vervolgens de mogelijkheid om de bestuurder aan te wijzen.

Summary

Background

The Netherlands has several behavioural measures that can be issued for road traffic offences. The aim of these is to improve road safety and reduce the number of road traffic accident victims. In 2008, a light version of the Educational Measure Alcohol and traffic (in Dutch Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer [LEMA]) and the Educational Educational Measure Behaviour and traffic (in Dutch Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer [EMG]) were introduced. The goal of these measures is to teach traffic offenders about the dangers of certain driving behaviour, in order to prevent them from reoffending. Besides these measures, between December 2011 and September 2014 the Alcohol Interlock programme (in Dutch Alcoholslot-programma [ASP]) was issued for more serious or repeat drink-driving offenders. On behalf of the Ministry of Infrastructure and Water Management, Rijkswaterstaat (an executive agency of the Ministry of Infrastructure and Water Management) asked the WODC to monitor recidivism by participants of these behavioural measures. This report presents research on the recidivism rates of those who participated in at least one of the LEMA, ASP or EMG measures between 2009 and 2013.

This study answers the following research questions:

LEMA

- 1 What are the background characteristics of :
 - a Novice drivers who were assigned to the LEMA as a result of committing a drink-driving offence in the period 2009-2013?
 - b Experienced drivers who were assigned to the LEMA as a result of committing a drink-driving offence in the period 2012-2013?
- 2 What is the pattern of recidivism for:
 - a Novice drivers who were assigned to the LEMA as a result of committing a drink-driving offence in the period 2009-2013?
 - b Experienced drivers who were assigned to the LEMA as a result of committing a drink-driving offence in the period 2012-2013?
- 3 How do the recidivism rates of LEMA participants compare to those of the control group?

ASP

- 4 What are the background characteristics of drivers who were assigned to the ASP as a result of committing a drink-driving offence in the period 2012-2013?
- 5 What are the recidivism rates for the drivers who were assigned to the ASP as a result of committing a drink-driving offence in the period 2012-2013?

EMG

- 6 What are the background characteristics of drivers who were assigned to the EMG as a result of committing an EMG related offence in the period 2009-2013?
- 7 What are the recidivism rates for the drivers who were issued the EMG as a result of committing an EMG related offence in the period 2009-2013?

Method

Data for the measurement of recidivism originates from the Research and Policy Database for Judicial Information (OBJD). The OBJD is a pseudonymous version of the Justice Documentation System (JDS), the legal registration system for criminal

cases. The official OBJD data on participants of the traffic offender behavioural measures were supplemented with details of the enforcement and implementation of each specific measure. These data originated from the information system MOVE from the Central Driving License Issuing Authority (in Dutch Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen [CBR]). The data were made anonymous before being used in this study.

This study was carried out following the WODC Recidivism Monitor procedure. According to the Recidivism Monitor, recidivism is defined as the registration of a punishable offence (by an ex-offender) in the Judicial Documentation. There are a number of set criteria for the measurement of recidivism. In this study three criteria are applied: general recidivism, special recidivism, and specific recidivism. General recidivism refers to when a person is convicted of any new offence. This can be a traffic offence, such as drink-driving, but can also refer to another kind of offence, for example theft or assault. In this study, special recidivism refers to when a person comes back into contact with the justice system due to committing a traffic offence. In the study, we refer to this type of recidivism as traffic recidivism. Specific recidivism refers to when a person comes back into contact with the justice system due to committing the same kind of offence as the original offence. For participants in an alcohol related behavioural measure, specific recidivism refers to drink-driving. In these cases, we refer to specific recidivism as drink-driving recidivism. For participants of the EMG, specific recidivism refers to committing a serious speeding offence (driving more than 30km/h over the speed limit or 40km/h over the speed limit on the motorway), or one of the offences identified in the Traffic Behavioural Measures Regulations (in Dutch Maatregelen rijvaardigheid en rijgeschiktheid) from 2011 as risky, for which an administrative measure has not been applied. We refer to this as EMG related recidivism.

In this study we examine recidivism by novice (n=969) and experienced (n=2,030) drivers who were stopped in 2013 for a drink-driving offence and as a consequence were assigned to and participated in the LEMA. Recidivism is also examined for drivers who in 2013 were stopped for committing a EMG related offence and as a consequence participated in the EMG (n=1,051).

For drivers who were stopped for drink-driving in 2013 and consequently were assigned to the ASP (n=1,797), we examine recidivism during the period of the Alcohol Interlock programme. This is the first time that recidivism during this programme has been examined. In order to do this, we use 'competing risks' survival analysis. Using this method we are able to include recidivism by people who can no longer reoffend during the programme because for them the programme has been prematurely terminated.

For novice drivers who participated in the LEMA and for EMG participants, besides presenting details of raw reoffending rates in the two years following the original offence, we also present recidivism corrected for the net development of recidivism in the period 2009 to 2013. Using a statistical model the raw recidivism rates are adjusted. The reason for this correction is that changes in the make-up of the research groups over the years can lead to fluctuations in the recidivism rate. The risk profile of offenders can also change, along with the background characteristics of the offenders.

For LEMA participants stopped in 2013 (n=2,999) recidivism rates are compared to those of a control group for the same period (n=1,109). This is the first Dutch study to use this method to examine the effectiveness of LEMA. The term control group is used in this study to refer to a group of people who were also stopped for drink-driving in 2013, but who were not referred to the CBR by the police and therefore were not assigned to LEMA. By examining drink-driving recidivism amongst LEMA participants, whilst controlling for possible differences between the groups in terms

of background characteristics, we can determine whether LEMA is effective in reducing drink-driving rates within the target group for this measure. Using a statistical model we can separate out the effect of the research group characteristics on drink-driving recidivism from the effect of participation in the measure. In this way we can determine whether participation in LEMA is related to lower recidivism, regardless of differences in the background characteristics between the LEMA group and the control group.

Main findings

LEMA

- *Participant background.* The majority of novice and experienced drivers who participated the LEMA in 2013 were males born in the Netherlands. The average age of experienced drivers who participated in LEMA was 42 years. On average their criminal records began at the age of 32 years. As expected, novice drivers stopped in 2013 for a drink-driving offence were on average younger (average age 23 years) than the experienced drivers. On average novice drivers' criminal records began aged 20 years. Only 6% of novice drivers had previously been sentenced for a drink-driving offence.
- *Recidivism.* One in four of the novice drivers who participated in LEMA in 2013 reoffended within two years, 16% committed a traffic offence in these two years and 10% were stopped for another drink-driving offence in these two years. The recidivism rates for experienced drivers who participated in LEMA in 2013 were lower: 15% reoffended within two years, 10% with a traffic offence, and 5% with another drink-driving offence within the two year period.
- *Recidivism trend.* When controlling for changes in background characteristics of the population, recidivism among novice drivers who participated in LEMA shows a downward trend. Recidivism rates dropped from 15% in 2009 to 10% in 2013. The research period for experienced drivers was too short to provide a picture of recidivism development over time.
- *Effectiveness.* The percentage of LEMA participants in 2013 who committed another drink-driving offence within two years did not significantly differ from the percentage of drink-driving reoffenders in the control group. We found no significant difference between the groups for general recidivism rates or for traffic recidivism rates. These results hold when controlling for differences in the demographic make-up and criminal history of the research groups. The comparison between LEMA participants and the control group measured over the same period, consisting of drink-driving offenders who have only received a criminal settlement, does not provide any indication for the effectiveness of the LEMA.

Alcohol Interlock Programme

- *Participant background.* The majority of ASP participants were males (83%) born in the Netherlands (86%). On average, they were 36 years old when stopped in 2013 for drink-driving and assigned to the ASP. On average, their criminal records began aged 28 years and nearly two thirds of the group had a criminal record. Half of the group had a previous conviction for a traffic offence and a third had a previous conviction for a drink-driving offence.
- *Recidivism during the ASP.* Of ASP participants in 2013, 11% came back into contact with the criminal justice system for committing a punishable offence within two years of the programme beginning. If we focus solely on traffic offences, 6% of participants were registered for committing a traffic offence during the programme. A little over one in 100 ASP participants were stopped

for another drink-driving offence, with the result that those participants were removed from the programme.

EMG

- *Participant background.* EMG participants were nearly all male, 83% were born in the Netherlands, and on average they were 30 years old at the time of participating in the measure. Nearly three quarters of the EMG participants had a criminal record, two thirds had a previous traffic offence conviction, and a third had a previous EMG related conviction. On average participants' criminal records began aged 22 years.
- *Recidivism.* Of participants who completed a EMG in 2013, 30% came into contact with the criminal justice system for another offence within two years, 20% reoffended within two years with a traffic offence, and 12% were stopped within two years for a EMG related offence.
- *Reidivism trend.* When controlling for changes in the background characteristics of the population, EMG related recidivism shows a downward trend. Recidivism dropped from 15% in 2009 to roughly 12% in 2013.

Limitations

Caution is required in interpreting these results: The study has several limitations. First, the study uses police and justice system registrations as a measure of re-offending. Using this kind of data means that only a small and relatively serious proportion of traffic offending is captured. The number of traffic offences that are registered is heavily dependent on the capacity of the police, which is, by definition, limited. In addition, the police need to prioritize their resources. As a result not all the traffic offences that the police detect are registered in the OBJD: minor traffic offences, which fall under the Mulder Law, are not registered.

A second limitation relates to whether the control group for the LEMA participants was suitably similar to the LEMA group. The control group consisted of drivers who had committed a LEMA related offence and who should have been, but were not, registered with the CBR by the police. We cannot know whether this selection was random or whether there were specific reasons for certain drivers not being registered with the CBR. We are not able to test whether this lack of registration was due to the police detecting an obvious reason not to refer the driver to LEMA (for example, insufficient knowledge of the Dutch language or a psychiatric or physical disorder). It is also possible that drivers in the control group were not registered because police officers were unfamiliar with the procedure or the administrative steps necessary for making such a registration. In addition, there are indications that police officers sometimes make the decision to register a driver or not, independently of whether the situation or the offender should be registered. If drivers who are more or, in this case, less likely to reoffend are registered with the CBR then selection bias becomes an issue.

Third, recidivism is influenced by many different factors. In this study we presented the recidivism trend between 2009 and 2013 for novice drivers who participated in the LEMA and for EMG participants. The existence of enforcement and registration effects, the effect of other measures, such as general prevention campaigns, and changes in the make-up of the participant groups are all likely to have played a role, and this complicates the picture in terms of net recidivism by participants. It is important to also note that the educational measures also developed over time. For example, in 2013, the length and the teaching method used for the EMG changed. We cannot know what effect this had on recidivism.

Another limitation relates to traffic recidivism and EMG related recidivism. A proportion of these types of recidivism are speeding offences, which are detected using

number-plates. As a consequence, some of the reoffending by participants may actually have been carried out by other drivers using a participant's vehicle. On the other hand, it is also possible that reoffending by participants was registered under another driver's name if it occurred when driving another's vehicle. Future research is needed to determine how often this situation occurs.

Conclusion

This study, as well as presenting an update of recidivism rates for participants of LEMA and EMG, is the first to report on recidivism during the ASP. We can conclude that rates of drink-driving recidivism whilst participants are taking part in this programme is very low. In 2019, we will be able to provide the first report of recidivism after completion of the programme and thus determine whether reoffending levels remain low once the alcohol lock has been removed.

In addition, we compared the recidivism of LEMA participants with that of a control group who had committed a comparable drink-driving offence, but who consequently only received a criminal sanction (mostly a fine). The results of this comparison indicate that LEMA does not result in a decrease in drink-driving reoffending in its target group. Additional research is needed to establish the effectiveness of the LEMA in specific subpopulations of participants. The research into the effectiveness of the different traffic behavior measures will be continued. For example, in order to examine the effectiveness of the EMG, an adequate control group needs to be found. This future research should also determine whether EMG related offences that are registered according to the Mulder Law should also be included as EMG related recidivism. This is currently the topic of a feasibility study by the WODC. In addition, in 2019, we will be able for the first time to report on recidivism by participants of the EMA and people whose fitness to drive has been investigated as a result of a drink-driving offence.

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. (2013). *Recidivemeting LEMA en EMG 2009: Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van de eerste LEMA- en EMG-deelnemers*. Den Haag: WODC. Memorandum 2013-3.
- Blom, M. (2014). *Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010: Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van LEMA- en EMG-deelnemers*. Den Haag: WODC. Memorandum 2014-5.
- 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.
- Buuren, S. van, Boshuizen, H.C., & Knook, D.L. (1999). Multiple imputation of missing blood pressure covariates in survival analysis. *Statistics in Medicine*, 18(6), 681-694.
- Centraal Justitieel Incassobureau (2015). *Statistisch jaarboek 2014*. Leeuwarden: CJIB.
- Elder, R.W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R.A., Sleet, D.A., Nichols, J.L., & Compton, R. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: A community guide systematic review. *American Journal on Preventive Medicine*, 40(3), 362-376.
- Goldenbeld, Ch., & Houwing, S. (2015). *Staandhoudingen in het verkeer: Signalering van achtergronden en ontwikkelingen in de verkeershandhaving*. Den Haag: SWOV.
- Lawless, J.F. (2003). *Statistical models and methods for lifetime data (2e ed.)*. Hoboken: John Wiley and Sons.
- Miller, P.G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, & A. Droste, N. (2015). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: A systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16-29.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Parket CVOM (2015). *Leidraad Handhavingplan Verkeer 2016-2018*. Utrecht: Parket CVOM.
- Trochim, W.M. *The research methods knowledge base 2nd edition*. Geraadpleegd op 11 september 2017: www.socialresearchmethods.net/kb/.
- Wartna, B.S.J. & Tollenaar, N. (2006). *Recidive 1997-2003: Ontwikkelingen in het niveau van de strafrechtelijke recidive van jeugdige en volwassen daders*. Den Haag: WODC. Factsheet 2006-5.
- 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., Tollenaar, N., Verweij, S., Timmerman, M., Witvliet, M., & Homburg, G.H.J. (2014). *Terugval in recidive: Exploratie van de daling in de recidivecijfers van jeugdigen en ex-gedeteneerden bestraft in de periode 2002-2010*. Den Haag: WODC. Cahier 2014-16.
- 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.

Widmark, E. M. P. (1932). *Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlichmedizinischen Alkoholbestimmung*. Berlijn/Wenen: Urban & Schwarzenberg.

Bijlage 1 Samenstelling 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

K. van den Eijken

Productmanager Vorderingen, divisie vorderingen, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

Ing J. van Houten-de Boer MSc

Onderzoeker, directie Coördineren & Informeren, Centraal Justitieel Incassobureau

Mr. S. Hugen

Beleidsmedewerker, Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

Drs. R. Nägele

Senior adviseur Verkeersveiligheid, Water Verkeer en Leefomgeving, Rijkswaterstaat

Mr. Y.C. van Santen

Senior beleidsmedewerker, directie Rechts-handhaving en Criminaliteitsbestrijding, Ministerie van Justitie en Veiligheid

A.C.C.J. van den Heuvel-Scheepens

Senior beleidsadviseur, directie Wegen en Verkeersveiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Stroomschema vorderingsprocedure voor alle aanhoudingen na 1 december 2011 ten aanzien van de LEMA, het ASP en de EMG

Criteria	Maatregel	Situatie	Gevolg	Contra-indicaties
<p>Beginnende bestuurders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $\geq 220 \mu\text{g/l}$ of $0,5 \text{ ‰}$ < $350 \mu\text{g/l}$ of $0,8 \text{ ‰}$ <p>Ervaren bestuurders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $\geq 350 \mu\text{g/l}$ of $0,8 \text{ ‰}$ < $435 \mu\text{g/l}$ of $1,0 \text{ ‰}$ 	>	LEMA	<p>LEMA gevolgd? > Betrokkene behoudt rijbewijs</p> <p>LEMA niet gevolgd? > Rijbewijs ongeldig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ongeluk met dood of zwaar lichamelijk letsel = ASP • Onvoldoende NL taal beheerst = onderzoek alcohol • Binnen 5 jaar al 1 x LEMA = EMA • Binnen 5 jaar al 1 x ond. alcohol of ASP = onderzoek alcohol • Binnen 5 jaar 1 x EMA = ASP (m.u.v. AM) • Vermoeden alcohol afhankelijkheid = ASP • Bekend als gebruiker drogerende stoffen = onderzoek medisch • Psychiatrische/lichamelijke stoornis = onderzoek medisch <p>- of binnen 3 jaar alsnog LEMA - of 3 jaar wachten en dan EV*</p>
<p>Beginnende bestuurders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $\geq 435 \mu\text{g/l}$ of $1,0 \text{ ‰}$ < $785 \mu\text{g/l}$ of $1,8 \text{ ‰}$ (m.u.v. AM) • Binnen 5 jaar ten minste 3x proces-verbaal opgemaakt op verdenking van artikel 8, wv 1x $> 88 \mu\text{g/l}$ of $0,2 \text{ ‰}$ of 1x weigering onderzoek adem-/bloedalcoholgehalte • 1 weigering onderzoek adem-/bloedalcoholgehalte <p>Ervaren bestuurders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $\geq 570 \mu\text{g/l}$ of $1,3 \text{ ‰}$ < $785 \mu\text{g/l}$ of $1,8 \text{ ‰}$ (m.u.v. AM) • Binnen 5 jaar ten minste 3x proces-verbaal opgemaakt op verdenking van artikel 8, wv 1x $> 220 \mu\text{g/l}$ of $0,5 \text{ ‰}$ of 1x weigering onderzoek adem-/bloedalcoholgehalte • 1x weigering onderzoek adem-/bloedalcoholgehalte 	>	ASP Meewerken? rijbewijs B code 103 en AM	<p>ASP gevolgd? > Betrokkene krijgt nieuw rijbewijs zonder code 103</p> <p>ASP niet gevolgd? > Rijbewijs ongeldig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende NL taal beheerst = onderzoek alcohol • Binnen 5 jaar al 1x onderzoek alcohol, tenzij deze deelname volgt uit uitslag onderzoek = wel ASP, zo niet = onderzoek + schorsen • Binnen 5 jaar al 1x ASP, tenzij deze deelname volgt uit uitslag onderzoek = wel ASP, zo niet = onderzoek alcohol + schorsen • Psychiatrische/lichamelijke stoornis = onderzoek medisch • Bekend als gebruiker drogerende stoffen = onderzoek medisch • Uitsluitend beschikking over rijbewijs cat. A = onderzoek + schorsen • Betrokkene woont op moment van besluit niet in NL = onderzoek alcohol • Aanhouding AM = EMA <p>- of binnen 5 jaar alsnog ASP - of 5 jaar wachten en dan EV*</p>
<p>Zowel beginnende als ervaren bestuurders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herhaaldelijk binnen 1 rit risicovol rijgedrag vertoond hebben • Overschrijding maximum snelheid $\geq 50 \text{ km/u}$ en niet een bromfiets binnen de bebouwde kom • Overschrijding maximum snelheid $\geq 31 \text{ km/u}$ en niet een bromfiets binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden • Overschrijding max. snelheid $\geq 31 \text{ km/u}$ met bromfiets binnen de bebouwde kom • Rijbewijs niet ongeldig na onderzoek rijgedrag 	>	EMG	<p>EMG gevolgd? > Betrokkene behoudt rijbewijs</p> <p>EMG niet gevolgd? > Rijbewijs ongeldig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ongeluk met dood of zwaar lichamelijk letsel = onderzoek rijvaardigheid • Bewust ingereeden = onderzoek medisch • Onvoldoende NL taal beheerst = onderzoek rijvaardigheid • Binnen 5 jaar al 2 x EMG = onderzoek rijvaardigheid • Psychiatrische/lichamelijke stoornis = onderzoek medisch • Vermoeden alcohol afhankelijkheid = onderzoek alcohol • Bekend als gebruiker drogerende stoffen = onderzoek medisch <p>- of binnen 3 jaar alsnog EMG - of binnen 3 jaar alsnog EMG</p>

* 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, bewerking WODC-Recidivemonitor.

Bijlage 3 Overzicht risicovolle gedragingen waarvoor een EMG kan worden opgelegd³⁵

- 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:
 - geen gelegenheid geven tot invoegen bij een rijbaanversmalling, na inhalen, vanaf de invoegstrook;
 - 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;

³⁵ Bron: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011; bijlage 1, onder A, onderdeel III

- 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;
- 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.

Bijlage 4 Tabellen

Tabel B4.1 Achtergrondkenmerken van LEMA-deelnemers (beginnende bestuurders) uit vijf opeenvolgende cohorten^a

	2009	2010	2011	2012	2013
N=	680	755	768	1.053	969
Sekse					
Man	89,3%	87,3%	87,1%	85,6%	82,6%
Vrouw	10,7%	12,7%	12,9%	14,4%	17,4%
Geboorteland					
Nederland	82,8%	84,6%	86,7%	84,0%	85,9%
Buitenland	17,2%	15,4%	13,3%	16,0%	14,1%
Leeftijd					
17 jaar of jonger	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
18 jaar	1,3%	1,6%	1,6%	1,4%	2,6%
19 jaar	10,0%	8,9%	11,6%	8,8%	9,3%
20 jaar	12,4%	13,8%	13,5%	12,6%	13,2%
21 jaar	13,4%	15,1%	14,2%	13,7%	16,1%
22 jaar	16,5%	17,5%	17,1%	17,8%	15,4%
23 jaar	15,9%	12,5%	12,0%	14,1%	13,4%
24 jaar	8,4%	8,5%	7,4%	6,6%	6,7%
25-29 jaar	14,6%	13,0%	15,0%	16,0%	14,6%
30-34 jaar	3,4%	4,5%	4,0%	4,6%	4,6%
35-39 jaar	2,4%	2,8%	1,4%	2,4%	2,1%
40-44 jaar	1,5%	1,6%	1,7%	0,9%	1,2%
45-49 jaar	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%	0,4%
50 jaar of ouder	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	0,3%
Gemiddelde leeftijd	23,3	23,3	23,2	23,5	23,3
Leeftijd eerste strafzaak					
17 jaar of jonger	27,5%	31,8%	30,3%	28,6%	33,0%
18 jaar	9,4%	9,1%	7,7%	8,5%	7,0%
19 jaar	12,2%	9,5%	11,6%	11,3%	9,7%
20 jaar	11,9%	9,4%	12,6%	10,4%	11,1%
21 jaar	8,1%	9,1%	8,7%	9,6%	9,7%
22 jaar	10,0%	9,9%	8,9%	10,3%	8,7%
23 jaar	7,4%	6,9%	5,6%	6,7%	6,6%
24 jaar	3,7%	4,4%	3,0%	3,3%	3,8%
25-29 jaar	6,0%	5,6%	7,7%	7,0%	7,0%
30-34 jaar	1,6%	2,0%	2,0%	1,8%	2,1%
35-39 jaar	1,2%	1,3%	0,8%	1,3%	0,6%
40-44 jaar	0,9%	0,8%	0,9%	0,6%	0,3%
45-49 jaar	0,0%	0,0%	0,3%	0,5%	0,3%
50 jaar of ouder	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%
Gemiddelde leeftijd	20,1	20,0	20,0	20,2	19,7
Aantal eerdere strafzaken					
0 eerdere zaken	39,7%	37,7%	41,7%	42,5%	46,6%
1-2 eerdere zaken	33,4%	33,1%	32,9%	31,9%	28,0%
3-4 eerdere zaken	10,9%	14,2%	10,8%	12,2%	12,3%
5 of meer eerdere zaken	16,0%	15,0%	14,6%	13,4%	13,1%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,3	2,4	2,2	2,1	2,1

Tabel B4.1 (vervolg)

	2009	2010	2011	2012	2013
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict					
0 eerdere zaken	57,9%	57,4%	62,2%	64,0%	67,7%
1-2 eerdere zaken	29,7%	31,3%	29,0%	25,8%	23,8%
3-4 eerdere zaken	7,5%	6,8%	5,3%	6,6%	5,5%
5 of meer eerdere zaken	4,9%	4,6%	3,4%	3,6%	3,0%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict^b					
0 eerdere zaken	86,2%	87,8%	92,6%	93,0%	94,3%
1 of meer eerdere zaken	13,8%	12,2%	7,4%	7,0%	5,7%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Afloop maatregel					
Succesvol beëindigd	94,6%	95,4%	96,7%	95,8%	96,0%
Afhaker	5,4%	4,6%	3,3%	4,2%	4,0%
Spijtoptant					
Nee	81,8%	82,9%	82,0%	87,1%	93,5%
Ja	18,2%	17,1%	18,0%	12,9%	6,5%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

^b Het in de afgelopen vijf jaar al eerder een alcohol-gerelateerde maatregel opgelegd hebben gekregen, is een contra-indicatie voor het opleggen van de LEMA. Dit sluit niet uit dat LEMA-deelnemers toch een of meer eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict kunnen hebben.

Tabel B4.2 Achtergrondkenmerken van LEMA-deelnemers (ervaren bestuurders) uit 2012 en 2013^a

	2012	2013
	N= 1.825	2.030
Sekse		
Man	85,2%	83,9%
Vrouw	14,8%	16,1%
Geboorteland		
Nederland	83,0%	84,2%
Buitenland	17,0%	15,8%
Leeftijd^b		
17 jaar of jonger	-	-
18 jaar	-	-
19 jaar	-	-
20 jaar	-	-
21 jaar	-	-
22 jaar	-	-
23 jaar	1,0%	0,7%
24 jaar	2,3%	2,4%
25-29 jaar	16,7%	14,9%
30-34 jaar	13,9%	15,5%
35-39 jaar	12,9%	13,3%
40-44 jaar	14,4%	13,1%
45-49 jaar	12,0%	11,9%
50 jaar of ouder	26,8%	28,3%
Gemiddelde leeftijd	41,5	42,1
Leeftijd eerste strafzaak		
17 jaar of jonger	14,8%	13,6%
18 jaar	3,5%	4,9%
19 jaar	4,4%	4,0%
20 jaar	4,1%	3,6%
21 jaar	2,9%	3,6%
22 jaar	2,5%	2,5%
23 jaar	3,1%	3,5%
24 jaar	3,7%	3,0%
25-29 jaar	15,0%	14,2%
30-34 jaar	10,3%	10,2%
35-39 jaar	8,7%	8,1%
40-44 jaar	7,3%	7,5%
45-49 jaar	6,0%	6,7%
50 jaar of ouder	13,7%	14,5%
Gemiddelde leeftijd	31,6	32,1
Aantal eerdere strafzaken		
0 eerdere zaken	35,7%	35,5%
1-2 eerdere zaken	26,8%	27,8%
3-4 eerdere zaken	15,3%	14,8%
5 of meer eerdere zaken	22,1%	21,8%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	3,3	3,2

Tabel B4.2 (vervolg)

	2012	2013
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict		
0 eerdere zaken	46,3%	44,0%
1-2 eerdere zaken	29,5%	31,5%
3-4 eerdere zaken	12,9%	13,0%
5 of meer eerdere zaken	11,3%	11,5%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	1,7	1,8
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict ^c		
0 eerdere zaken	68,1%	67,1%
1 of meer eerdere zaken	31,9%	32,9%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	0,6	0,6
Afloop maatregel		
Succesvol beëindigd	95,6%	94,3%
Afhaker	4,4%	5,7%
Spijtoptant		
Nee	91,0%	94,5%
Ja	9,0%	5,5%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

^b Iedereen die als 16- of 17-jarige een rijbewijs haalt, is de eerste zeven jaar beginnend bestuurder. Vanaf 18 jaar geldt een periode van vijf jaar. Ervaren bestuurders zijn dus per definitie niet jonger dan 23 jaar.

^c Het in de afgelopen vijf jaar al eerder een alcohol-gerelateerde maatregel opgelegd hebben gekregen, is een contra-indicatie voor het opleggen van de LEMA. Dit sluit niet uit dat LEMA-deelnemers toch een of meer eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict kunnen hebben.

Tabel B4.3 Logistische regressie van de tweejarige prevalentie van rijden-onder-invloedrecidive op achtergrondkenmerken (n=4.108)

Achtergrondkenmerk	Model 1		Model 2		Model 3	
	Odds Ratio (95% BI)	Sign.	Odds Ratio (95% BI)	Sign.	Odds Ratio (95% BI)	Sign.
Onderzoeksgroep						
LEMA-deelnemer	1,17 (0,87-1,56)	n.s.	1,26 (0,93-1,70)	n.s.	1,45 (0,55-3,85)	n.s.
<i>Controlegroep=referentiecategorie</i>						
Geboorteland						
Buitenland			1,84 (1,36-2,48)	***	1,83 (1,35-2,48)	***
<i>Nederland=referentiecategorie</i>						
Type bestuurder						
Beginnende bestuurder			1,51 (1,12-2,03)	**	1,53 (1,14-2,07)	***
<i>Ervaren bestuurder=referentiecategorie</i>						
Leeftijd 1e strafzaak			0,98 (0,97-0,99)	**	0,98 (0,97-0,99)	***
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict			1,11 (1,02-1,21)	*	1,11 (1,02-1,21)	*
√(Veroordelingsdichtheid) ^a			2,48 (1,67-3,67)	***	2,48 (1,66-3,69)	***
Politieregio						
Noord-Nederland					0,93 (0,27-3,26)	n.s.
Oost-Nederland					1,08 (0,37-3,10)	n.s.
Midden-Nederland					1,02 (0,29-3,59)	n.s.
Noord-Holland					0,39 (0,08-1,89)	n.s.
Amsterdam					1,98 (0,64-6,14)	n.s.
Den Haag					1,58 (0,67-3,73)	n.s.
Rotterdam					0,91 (0,32-2,65)	n.s.
Zeeland - West-Brabant					0,62 (0,16-2,46)	n.s.
Limburg					1,26 (0,30-5,20)	n.s.
<i>Oost-Brabant=referentiecategorie</i>						
Politieregio x deelname						
Noord-Nederland x LEMA-deelnemer					1,64 (0,36-7,42)	n.s.
Oost-Nederland x LEMA-deelnemer					0,71 (0,19-2,67)	n.s.
Midden-Nederland x LEMA-deelnemer					0,63 (0,14-2,85)	n.s.
Noord-Holland x LEMA-deelnemer					2,36 (0,40-14,00)	n.s.
Amsterdam x LEMA-deelnemer					0,35 (0,08-1,54)	n.s.
Den Haag x LEMA-deelnemer					0,72 (0,23-2,23)	n.s.
Rotterdam x LEMA-deelnemer					1,2 (0,33-4,34)	n.s.
Zeeland - West-Brabant x LEMA-deelnemer					1 (0,18-5,39)	n.s.
Limburg x LEMA-deelnemer					0,97 (0,18-5,33)	n.s.
<i>Oost-Brabant x controlegroep=referentiecategorie</i>						

n.s. $p \geq 0,05$; * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$

^a De veroordelingsdichtheid is gedefinieerd als het aantal eerdere strafzaken gedeeld door de lengte van de actieve justitiële carrière.

Tabel B4.4 Achtergrondkenmerken van ASP-deelnemers uit 2012 en 2013^a

	2012	2013
N=	2.324	1.797
Sekse		
Man	86,1%	83,5%
Vrouw	13,9%	16,5%
Geboorteland		
Nederland	84,8%	85,6%
Buitenland	15,2%	14,4%
Leeftijd		
24 jaar of jonger	26,6%	25,0%
25-29 jaar	16,0%	13,9%
30-39 jaar	20,2%	22,9%
40-49 jaar	20,4%	19,0%
50 jaar of ouder	16,9%	19,1%
Gemiddelde leeftijd	35,7	36,5
Leeftijd eerste strafzaak		
17 jaar of jonger	22,2%	17,1%
18-24 jaar	35,7%	37,1%
25-29 jaar	12,0%	12,4%
30-39 jaar	14,0%	15,0%
40-49 jaar	9,7%	10,4%
50 jaar of ouder	6,3%	8,2%
Gemiddelde leeftijd	26,8	27,9
Aantal eerdere strafzaken		
0 eerdere zaken	33,1%	35,3%
1-2 eerdere zaken	30,7%	31,8%
3-4 eerdere zaken	15,0%	13,5%
5 of meer eerdere zaken	21,1%	19,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	3,1	2,8
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict		
0 eerdere zaken	48,0%	49,0%
1-2 eerdere zaken	30,9%	30,7%
3-4 eerdere zaken	11,7%	10,5%
5 of meer eerdere zaken	9,5%	9,9%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	1,6	1,6
Aantal eerdere strafzaken met een rijden-onder-invloeddelict		
0 eerdere zaken	67,6%	66,7%
1 of meer eerdere zaken	32,4%	33,3%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	0,7	0,6
Afloop maatregel		
ASP loopt nog	4,0%	6,4%
Succesvol beëindigd	88,9%	88,1%
Afhaker	7,1%	5,5%
Spijtoptant		
Nee	88,1%	93,7%
Ja	11,9%	6,3%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.

Tabel B4.5 Achtergrondkenmerken van EMG-deelnemers uit vijf opeenvolgende cohorten^a

	2009	2010	2011	2012	2013
N=	915	1.361	1.406	1.426	1.051
Sekse					
Man	97,2%	96,0%	96,7%	95,9%	97,4%
Vrouw	2,8%	4,0%	3,3%	4,1%	2,6%
Geboorteland					
Nederland	83,4%	77,5%	80,6%	81,1%	82,8%
Buitenland	14,3%	16,7%	14,3%	14,0%	12,2%
Leeftijd					
24 jaar of jonger	41,7%	37,1%	41,9%	40,7%	40,0%
25-29 jaar	21,6%	20,8%	20,9%	20,3%	20,1%
30-39 jaar	18,7%	20,2%	17,7%	20,1%	20,3%
40-49 jaar	11,7%	15,0%	12,4%	12,4%	12,1%
50 jaar of ouder	6,2%	6,9%	7,1%	6,5%	7,6%
Gemiddelde leeftijd	29,8	30,8	29,9	29,9	30,3
Leeftijd eerste strafzaak					
17 jaar of jonger	34,1%	31,3%	36,8%	38,1%	35,4%
18-24 jaar	41,1%	41,1%	41,2%	39,8%	40,6%
25-29 jaar	8,3%	9,9%	7,8%	8,0%	8,8%
30-39 jaar	8,7%	10,3%	6,5%	8,4%	7,8%
40-49 jaar	5,8%	4,7%	5,2%	3,4%	4,5%
50 jaar of ouder	2,0%	2,6%	2,5%	2,2%	3,0%
Gemiddelde leeftijd	22,4	22,8	21,9	21,6	22,2
Aantal eerdere strafzaken					
0 eerdere zaken	25,7%	22,9%	20,3%	21,8%	23,1%
1-2 eerdere zaken	23,9%	25,3%	26,0%	24,8%	26,2%
3-4 eerdere zaken	14,6%	16,6%	16,1%	16,5%	13,3%
5 of meer eerdere zaken	35,7%	35,2%	37,7%	37,0%	37,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	5,3	5,1	5,6	5,5	5,4
Aantal eerdere strafzaken met een verkeersdelict					
0 eerdere zaken	35,2%	32,0%	31,6%	32,3%	32,9%
1-2 eerdere zaken	30,4%	32,3%	32,1%	33,1%	32,4%
3-4 eerdere zaken	15,1%	16,5%	16,6%	14,0%	14,3%
5 of meer eerdere zaken	19,3%	19,2%	19,7%	20,7%	20,4%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8
Aantal eerdere strafzaken met een EMG-gerelateerd delict					
0 eerdere zaken	58,6%	60,8%	61,2%	64,6%	62,3%
1 of meer eerdere zaken	41,4%	39,2%	38,8%	35,4%	37,7%
Gemiddeld aantal eerdere zaken	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6
Type delict					
Alleen snelheid	46,8%	40,2%	31,3%	32,4%	31,8%
Snelheid + ander EMG-gerelateerd delict	36,2%	37,0%	38,1%	42,1%	50,1%
Een combinatie van EMG-gerelateerde delicten anders dan snelheid	17,0%	22,7%	30,6%	25,4%	17,8%
Afloop maatregel					
Succesvol beëindigd	91,9%	93,4%	92,5%	93,8%	91,2%
Afhaker	8,1%	6,6%	7,5%	6,2%	8,8%
Spijtoptant					
Nee	82,4%	79,0%	79,5%	87,8%	92,1%
Ja	17,6%	21,0%	20,5%	12,2%	7,9%

^a De weergegeven percentages zijn valid percentages en tellen op tot 100%.