

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/222553

**Uw kenmerk**  
2013Z16764

**Bijlage(n)**  
-

Datum 26 september 2013  
Betreft Kamervragen lid Kuiken (PvdA) WODC rapport/recidive  
verkeer

Geachte voorzitter,

Mede namens mijn ambtgenoot van VenJ beantwoord ik hierbij de vragen, gesteld door lid Kuiken (PvdA) op 6 september jl., over recidive na educatieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

#### Vraag 1

Deelt u de mening dat het onaanvaardbaar is dat een kwart van de automobilisten die vanwege een ernstige overtreding verplicht op gedragscursus moeten, binnen twee jaar weer in de fout gaat? Zo ja, kunt u dit toelichten en aangeven welk recidivepercentage u wel aanvaardbaar vindt?

#### Antwoord 1

Ik streef naar zo laag mogelijke recidivepercentages. Mede daarom zijn eind 2008 de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) geïntroduceerd. De doelstelling van deze verkeersgedragsmaatregelen is respectievelijk het voorkomen dat een deelnemer opnieuw onder invloed van alcohol deelneemt aan het verkeer, dan wel opnieuw risicovol rijgedrag vertoont (het opnieuw begaan van grote snelheidsovertredingen of het vertonen van hinderlijk of gevaarlijk gedrag op de weg of bumperkleven). Uit de tussenrapportage van het WODC over de LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009 blijkt dat van 13,1% van de LEMA-deelnemers en van 14,4% van de EMG-deelnemers is geconstateerd dat zij opnieuw eenzelfde verkeersdelict begingen. Daarnaast heeft een deel van de LEMA- en EMG-deelnemers andere verkeersdelicten gepleegd dan in hun uitgangszaken (ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 4). Daardoor tellen de totale geconstateerde verkeersrecidivepercentages voor beide groepen op tot bijna 25%.

Deze maatregelen worden regelmatig geëvalueerd en bijgesteld om ze zo effectief mogelijk te maken. Zo is de EMG begin 2013 drastisch aangepast op basis van eerdere evaluaties. De EMG is nu meer toegespitst op daadwerkelijk begane overtredingen waardoor we verwachten dat de EMG effectiever geworden is. De WODC rapportage heeft dus betrekking op een EMG die niet meer in deze vorm bestaat.

Vraag 2

Hoe verhoudt de conclusie in het rapport van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC), dat een kwart van de cursusdeelnemers binnen twee jaar in de oude fouten vervalst, zich tot andere recidivecijfers van verkeersovertredingen van vergelijkbare zwaarte?

Antwoord 2

Het effect van de gedragsmaatregelen wordt door het WODC gemeten door de recidive door de deelnemers af te zetten tegen de recidive door personen in een controlegroep die de gedragsmaatregelen niet hebben gevolgd omdat de educatieve maatregelen nog niet bestonden. Deze personen hebben dus vergelijkbare delicten gepleegd als de deelnemers van de EMG/LEMA.

Het WODC geeft in de tussenrapportage over de LEMA- en EMG-deelnemers uit 2009 aan dat de cijfers slechts een eerste indicatie opleveren van de mogelijke effecten van de verkeersgedragsmaatregelen en dat voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie ervan. Het blijkt dat de recidivepercentages van de LEMA-deelnemers lager liggen dan in de vergelijkingsgroep. Ik vind dat een hoopvolle ontwikkeling.

De conclusie met betrekking tot de EMG-recidivisten is niet eenduidig; voornamelijk ziet het WODC weinig verschil met de vergelijkingsgroep. Dit kan mogelijk deels verklaard worden doordat de groep EMG-deelnemers gemiddeld vaker met justitie in aanraking is geweest en vooral bestond uit jonge mannen vergeleken bij de controlegroep. De kans op recidive is bij deze personen al bovengemiddeld. Ook kunnen mensen uit de controlegroep, die tussen 2002-2006 een delict hebben begaan) hun gedrag hebben aangepast door andere maatregelen of campagnes.

Het WODC kijkt in vervolgstudies naar de factoren die bepalend geweest kunnen zijn voor verschillen in de recidive.

Vraag 3

Kunt u toelichten hoe groot de genoemde type recidive is over een tijdspanne van vijf jaar?

Antwoord 3

Gegevens over recidive door de deelnemers aan de LEMA- en EMG-groepen over een tijdspanne van vijf jaar zijn nog niet bekend aangezien daarvoor te weinig tijd is verstreken. Pas in 2014 is voor de eerste deelnemers de vijf jaar verstreken. De actuele verwachting is dat de eerstvolgende tussenrapportage van het WODC in 2016 beschikbaar zal zijn en het eindrapport in 2021.

Vraag 4

Kunt u aangeven in welke mate er sprake is van andere soorten verkeersovertredingen binnen deze groep van recidivisten?

Antwoord 4

Uit het WODC rapport blijkt dat 10,3% van de LEMA-deelnemers recidiveerde met een andersoortig verkeersdelict. Van de EMG-deelnemers recidiveerde 9,2% met een andersoortig verkeersdelict.

Vraag 5

Kunt u aangeven welke extra stappen u bereid bent te zetten om deze recidive, en andere veelvoorkomende recidive bij notoire verkeersovertreders, verder terug te dringen?

Antwoord 5

Nadat het WODC meerdere jaren onderzocht zal hebben, zal blijken of de recidivepercentages zich gunstig ontwikkelen. Ondertussen blijft het CBR, in samenwerking met mijn departement, voortdurend werken aan het optimaliseren van deze gedragsmaatregelen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen