

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/36416

Uw kenmerk
2018Z01141

Datum 6 maart 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Dijkstra (VVD)
over het bericht 'Drankrijders gaan na cursus net zo vaak
weer de fout in'

Geachte voorzitter,

In deze brief bied ik u, mede namens de minister van Justitie en Veiligheid, de
beantwoording aan van de schriftelijke vragen van het lid Dijkstra (VVD) van
25 januari 2018 over het bericht 'Drankrijders gaan na cursus net zo vaak weer de
fout in'.

Vraag 1
Kent u het artikel 'Drankrijders gaan na cursus net zo vaak weer de fout in'? ¹

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wanneer kan de Kamer het onderzoek tegemoetzien dat is uitgevoerd in opdracht
van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en waaruit zou blijken dat de
effectiviteit van gedragscursussen voor alcoholrijders niet is aangetoond? Kunt u
de conclusie verder onderbouwen?

Antwoord 2
Ik heb het WODC gevraagd een meerjarig onderzoek (2012-2022) te doen naar
de strafrechtelijke recidive van deelnemers aan een aantal bestuursrechtelijke
maatregelen, namelijk de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA),
de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) en het oude
bestuursrechtelijke Alcoholslotprogramma (ASP). Ik heb u het rapport 'Recidive na
een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een
Alcoholslotprogramma' op 7 december 2017 doen toekomen als bijlage bij de
verzamelbrief over verkeersveiligheid².

¹ <https://www.ad.nl/binnenland/drankrijders-gaan-na-strafcursus-net-zo-vaak-weer-de-fout-in~a6f6fb1f/>

² TK 2017-2018, 29 398, nr. 573

Een van de belangrijkste conclusies van het onderzoek is dat de rijden-onder-invloedrecidive (ofwel specifieke recidive) van beginnend bestuurders die een LEMA volgden een dalende trend laat zien van 15% in 2009 tot iets beneden de 10% in 2013.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/36416

Een andere bevinding in het onderzoek is dat een vergelijking van de recidive van LEMA-deelnemers uit 2013 met een gelijktijdige eenmalige controlegroep geen aanwijzingen heeft opgeleverd voor de effectiviteit van de LEMA. De onderzoekers hebben in het onderzoek aangegeven dat voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten. De vraag is of de gehanteerde controlegroep voor de LEMA een goede afspiegeling vormt van de feitelijke deelnemers. Ik zie nog of het mogelijk is aanvullend onderzoek naar de LEMA te doen.

Vraag 3

Als een kwart van de jonge automobilisten die gepakt zijn omdat ze beschonken achter het stuur zaten binnen twee jaar opnieuw de wet overtreedt, wat zegt dit dan over de cursussen? Moet er kritisch naar de cursussen gekeken worden? Is de reden dat mensen in herhaling vallen te wijten aan de cursussen?

Antwoord 3

25% van de deelnemers van de LEMA komt binnen twee jaar opnieuw in aanraking met de wet, voor zowel verkeersdelicten als andersoortige delicten als bv. mishandeling of belastingontduiking. De LEMA richt zich uitsluitend op alcoholgebruik in het verkeer en richt zich als zodanig op het voorkomen van specifieke recidive, te weten het opnieuw rijden onder invloed van alcohol. Zie ook het antwoord op vraag 2. De educatieve cursussen van het CBR worden regelmatig geëvalueerd en aangepast aan nieuwe wetenschappelijke bevindingen.

Vraag 4

Als het geen effect heeft op het rijgedrag van mensen, welke reden zou er dan zijn om de cursussen te blijven continueren? Zijn er andere oplossingen te bedenken om herhaling te voorkomen? Zouden hogere straffen of het verhogen van de boetes een manier zijn om herhaling te voorkomen?

Antwoord 4

Op basis van een eenmalige effectmeting kan niet de conclusie worden getrokken dat de LEMA geen effect heeft. De onderzoekers geven zelf de beperkingen van het onderzoek aan. Ik zal daarom ook bezien of aanvullend onderzoek mogelijk is.

Vraag 5

Deelt u de mening dat bij rijden onder invloed zowel strafrecht als bestuursrecht van toepassing zijn en dat dit knelpunten op kan leveren, zoals bijvoorbeeld bij rijontzeggingen, educatieve maatregelen, geschiktheidsonderzoeken en ook in de communicatie tussen het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en het Openbaar Ministerie? Welke verbeteringen zijn er denkbaar en wanneer kan de Kamer hierover worden geïnformeerd?

Antwoord 5

In een beperkt aantal gevallen kan sprake zijn van een samenloop van maatregelen in het bestuurs- en strafrecht die maakt dat opgelegde maatregelen of straffen minder effectief zijn. In de brief die wij vóór het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid aan u doen toekomen zullen we hierop verder ingaan en voorstellen voor verbetering opnemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/36416

Vraag 6

Deelt u de mening dat er gekeken moet worden naar een eenvoudigere en effectievere aanpak van bestuurders die onder invloed van alcohol hebben gereden? Deelt u de mening dat voor zowel de overtreder als voor de buitenwereld het niet goed duidelijk is wat de precies te verwachten sanctie is van rijden onder invloed? Waarom is dit het geval? Wat gaat u doen om de communicatie te verbeteren, helderheid te geven aan betrokkenen en vooral de druk op de keten te verminderen?

Antwoord 6

Wij zijn van mening dat een effectieve aanpak van bestuurders die rijden onder invloed van alcohol de nodige inzet van alle ketenpartners blijft vragen. In het ketenoverleg verkeershandhaving zal dit een belangrijk onderwerp blijven. In de hierboven aangekondigde brief zal op deze aspecten worden ingegaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga