

Vergaderjaar 2019–2020

35 293

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het niet meer opleggen van het alcoholslotprogramma in het bestuursrecht

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 12 november 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Blz.

Inleiding	1
Algemeen	2
Aanleiding voor het wetsvoorstel	2
Uitvoering en handhaving	4

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Om goed te kunnen beoordelen of het definitief schrappen van het alcoholslotprogramma verstandig is hebben deze leden verschillende vragen, onder andere of er effectieve alternatieven voorhanden zullen zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog enkele opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel om het alcoholslotprogramma definitief uit het bestuursrecht te halen. Deze leden hebben nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie vinden het van groot belang dat het aantal verkeersdoden door alcohol in het verkeer afneemt. Kloppen de cijfers in het bericht van de NOS op 31 oktober jl. «Aantal verkeersdoden door alcohol meer dan verdubbeld» dat het aantal dodelijke slachtoffers door alcohol in het verkeer in twee jaar tijd meer dan verdubbeld is en er in het algemeen steeds meer ongevallen plaatsvinden waarbij alcohol in het spel is? Hoe verklaart de regering deze stijgingen? Heeft dit enig verband met het verdwijnen van het alcoholslotprogramma? Welke maatregelen gaat de regering nemen om deze cijfers weer te laten afnemen? Deze leden ontvangen graag de cijfers van de afgelopen 10 jaar over het aantal verkeersdoden door alcohol, het aantal mensen met alcohol op achter het stuur en het aantal ongevallen waarbij alcohol in het spel is. Is de regering bereid deze cijfers naar de Kamer te sturen en -indien dit nog niet het geval is- de Kamer hier op structurele basis op de hoogte van te brengen? De leden van de CDA-fractie krijgen graag meer inzicht in de hoe cijfers over de mate van alcohol en drugs in het verkeer worden opgesteld. Klopt het dat of iemand alcohol heeft gedronken niet altijd wordt getest na een ongeval? Klopt het dat bij overleden verkeersdeelnemers vrijwel nooit wordt getest op alcohol en drugs? Zo ja, waarom is dat en welk effect heeft dit op de betrouwbaarheid van de alcohol- en drugscijfers in het verkeer? Is de regering het met deze leden eens dat het voor nabestaanden van groot belang kan zijn om te weten of de dader van het verkeersongeval alcohol of drugs heeft gebruikt? Hoe kijkt de regering er tegenaan om standaard bij een ongeval waarbij de dader om het leven is gekomen te testen of alcohol of drugs is gebruikt? Kan de regering verder aangeven dat zware alcoholovertreders (overtreders die ten minste een keer zijn gepakt met een bloedalcoholgehalte hoger dan 1,3‰) naar schatting verantwoordelijk voor twee derde van alle ernstige alcoholongevallen? En klopt het dat deze doelgroep niet lijkt af te nemen? Deze leden zijn verder benieuwd naar de mate van handhaving van alcohol in het verkeer en ontvangen daarom graag een overzicht van het aantal alcoholcontroles en de soorten alcoholcontroles in de afgelopen 10 jaar. Kan de regering aangeven of het klopt dat de zogenoemde fuikcontroles significant zijn afgenomen? Zo ja, is dit wel verstandig en welke andere controles zijn hiervoor in de plaats gekomen? En hoe hoog is op dit moment de prioriteit bij de aanpak van rijden onder invloed van alcohol bij de politie en het Openbaar Ministerie? Deze leden zijn verder benieuwd wat de laatste stand van zaken is van het effect van voorlichtingscampagnes over alcohol? In hoeverre is de Bob-campagne op dit moment nog voldoende zichtbaar en effectief? Zijn er ook voorlichtingscampagnes op de gevaarlijke combinatie van zowel alcohol en drugs in het verkeer? Zo niet, is de regering bereid om ervoor te zorgen dat deze er komen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn er in het algemeen voorstander van dat de wet en de bestaande praktijk met elkaar in overeenstemming zijn. Er is geen behoefte aan wetten die niet worden toegepast of toepassingen die geen wettelijke basis hebben. Deze leden ondersteunen daarom het uitgangspunt van het wetsvoorstel.

Aanleiding voor het wetsvoorstel

De leden van de CDA-fractie zien graag een totaaloverzicht van de technische en juridische bezwaren waarom het alcoholslot feitelijk is verdwenen. Zijn deze bezwaren zoals fraudegevoeligheid, beperkt effect of recidive en een niet waterdicht systeem er nog steeds en zijn hier nog steeds geen oplossingen voor bedacht? Wat waren de redenen dat het niet opportuun was om de maatregel onder te brengen in het strafrecht? Was dit ook het kostenplaatje? Is het nog steeds de verwachting dat indien

het alcoholslot in het strafrecht ondergebracht zou worden het aantal opleggingen door de rechter beperkt zal zijn? Is nog steeds de verwachting dat binnen het bestuursrecht het lastig zal zijn een alcoholslotprogramma te ontwerpen waarvan op voorhand zeker is dat het als niet punitief (bestraffend) zal worden aangemerkt? Deze leden horen ook graag van de regering wat het actuele standpunt is van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op het gebied van het alcoholslot. De SWOV heeft namelijk aangeven dat het alcoholslot het enige bewezen middel is dat werkt tegen herhaaldelijk drankgebruik in de auto. In beantwoording van Kamervragen hierover staat dat de SWOV ook heeft aangegeven dat het effect van het alcoholslot op recidive beperkt is tot de duur van het programma en het stelsel van het alcoholslot niet waterdicht is omdat zij na het gebruik van alcohol een ander voertuig kunnen nemen of anderen kunnen laten blazen. Graag krijgen deze leden meer helderheid wat het actuele standpunt is van de SWOV. Deze leden krijgen verder graag een overzicht van andere Europese landen waar het alcoholslot wel geldt, of dit toe- of afneemt en wat de ervaringen in de andere Europese landen zijn. Wordt in deze landen niet tegen dezelfde problemen aangelopen als in Nederland? En klopt dat dat elke auto in 2022 eenvoudig een alcoholslot moet kunnen installeren? Zo ja, hoe kijkt de regering aan tegen de Europese ontwikkeling in het licht van de ontwikkeling in Nederland?

De leden van de CDA-fractie lezen dat wordt gekozen voor andere maatregelen voor de aanpak van alcohol in het verkeer dan het alcoholslotprogramma, zoals het verhogen van de strafmaxima voor het rijden onder invloed, het verlagen van de grens van het geschiktheidsonderzoek en het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen de ketenpartners. Kan de regering aangeven of het klopt dat de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer, het afpakken van het rijbewijs en het verhogen van straffen geen effect heeft op het terugdringen van het rijden onder invloed van de groep notoire alcoholrijder, omdat deze groep een hoge mate van alcoholafhankelijkheid heeft en vaak ook psychiatrische nevenproblemen kent? Zo ja, welke maatregelen helpen dan wel tegen deze groep? Zo nee, waar blijkt uit dat dit niet klopt? Kan de regering een overzicht geven van alle maatregelen die er op dit moment zijn voor de aanpak van alcohol in het verkeer? Kan de regering tevens een overzicht geven welke maatregelen er nog aankomen, wanneer deze worden verwacht en wat het verwachte effect is van deze maatregelen? Wat zijn de vorderingen op het gebied van preventie, het stelsel van het straf- en bestuursrecht en inzet van de politie?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de eindevaluatie van de Alcoholmeter. Kan de regering aangeven in hoeverre een Alcoholmeter als preventieve maatregel een perspectief biedt voor de aanpak van rijden onder invloed van alcohol? Klopt het dat de eindevaluatie dit jaar naar de Kamer komt? En hoe ziet het vervolgproces eruit? Indien de Alcoholmeter een succes blijkt, wanneer zou het op zijn vroegst kunnen worden ingevoerd? Hoe kijkt de SWOV aan tegen de Alcoholmeter? Klopt het dat er in onder andere de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk (Londen) positieve ervaringen met de Alcoholmeter zijn opgedaan? Zo ja, welke effecten waren hierbij te zien op het gebied van voorkomen van rijden onder invloed? En in hoeverre zijn zware alcoholovertredders in het verkeer een uiting zijn van het breder maatschappelijke vraagstuk van problematisch alcoholgebruik? Kan de Alcoholmeter een rol in spelen in het terugdringen van het rijden onder invloed van deze groep zware alcoholovertredders?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen over het toenemende aantal verkeersslachtoffers. Een aanzienlijk deel hiervan wordt veroorzaakt door alcohol- en drugsgelateerde ongelukken. Een hogere pakkans en effectieve sancties kunnen helpen dit aantal naar

beneden te brengen. We zien in landen om ons heen hoe dit in de praktijk werkt. België kent een geringe pakkans en soepele sancties en heeft twee keer meer verkeersdoden dan Nederland. Duitsland kent veel alcoholcontroles en daarbij wordt veel eerder dan bij ons het rijbewijs ingevorderd. Dat is een straf, maar dient vooral om het verkeer te beschermen tegen chauffeurs die willens en wetens te onverantwoorde risico's nemen. Het alcoholslot in Nederland was bedoeld als een middenweg: niet meer rijden, tenzij je kunt aantonen dat je nuchter bent. Die optie is door de rechter vernietigd. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft zou het gevolg hiervan moeten zijn dat de uitweg die het alcoholslotprogramma bood, niet meer wordt geboden en dat daarmee veel vaker intrekking van de rijbevoegdheid wordt bevolen. De leden van de GroenLinks-fractie betreuren dat dit niet het geval is. Deze leden betreuren ook het toegenomen aantal verkeersdoden als gevolg van alcohol en het gebrek aan handhaving hierop. De maatschappij dient te worden beschermd tegen chauffeurs die door hun keuzes hebben aangetoond niet in staat te zijn verantwoorde keuzes in het verkeer te kunnen maken.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de stukken dat alternatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Alcohol, vaker worden toegepast. Deze leden moeten constateren dat hier kennelijk onvoldoende afschrikwekkende werking van uit gaat. Deze leden zijn daarom benieuwd naar de maatregelen die de Minister van Justitie en Veiligheid aan het voorbereiden is en roepen hem op goed te kijken naar het beleid in Duitsland. Niet de zwaarte van de overtreding moet maatgevend zijn, maar de zwaarte van het genomen risico en de bescherming van de maatschappij. Deze leden willen hierbij ook benadrukken dat een gedragsverandering alleen bewerkstelligd kan worden met een redelijke pakkans. Regelmatige alcoholcontroles zijn daarom belangrijk. Deze leden zien uit naar de alternatieve plannen van de regering.

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering kritisch is over het alcoholslotprogramma, omdat de regering ervan uitgaat dat de kans groot is dat sprake blijft van recidive zodra het programma is afgelopen. Deze leden vragen in dit verband aandacht voor een rapportage van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van oktober 2018. De eerste onderzoeksresultaten wijzen op een halvering van de recidive na het volgen van het alcoholslotprogramma. Hoe weegt de regering een dergelijke effectiviteit?

De leden van de SGP-fractie zien dat de regering inzet op een alcoholverbod in combinatie met een alcoholmeter als enkelband. Op dit moment loopt een pilot met de alcoholmeter. Deze leden horen graag wat de resultaten zijn tot nu toe. Is de veronderstelling juist dat wanneer het alcoholverbod in combinatie met een alcoholmeter in het strafrecht opgenomen wordt dit verbod minder snel opgelegd zal worden dan een alcoholslotprogramma, omdat het dieper ingrijpt in de persoonlijke levenssfeer?

De leden van de SGP-fractie horen graag in hoeverre de regering nog overweegt om het alcoholslotprogramma in het strafrecht op te nemen. Een belangrijk bezwaar is de kostenpost die het voor de veroordeelde met zich meebrengt en het feit dat de rechter dit meeweegt in zijn oordeel. Wat is het perspectief als de overheid een groot deel van deze kosten voor haar rekening zou nemen, zo vragen deze leden.

Uitvoering en handhaving

De leden van de CDA-fractie horen graag een nadere duiding hoe het overgangsrecht eruit gaat zien voor de nog enkele tientallen mensen die een rijbewijs hebben met een voor het programma bestemde codering? Deze leden horen verder graag een nadere toelichting waarom het schrappen van de bepalingen over het alcoholslotprogramma zal leiden

tot de noodzaak van aanpassingen van de geautomatiseerde systemen bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Bij dit onderhavige wetsvoorstel wordt de regelgeving in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie, was het in deze huidige situatie nog niet nodig om de geautomatiseerde systemen bij de RDW aan te passen?

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers