

Vergaderjaar 2017–2018

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 588**

### **BRIEF VAN DE MINISTERS VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID EN VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 maart 2018

Rijden onder invloed van alcohol levert een gevaar op voor de verkeersveiligheid. In 2017 zijn ruim 17.000 bestuurders aangehouden met een promillage van 0,8 of meer. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft de schatting gedaan dat er in 2015 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van rijden onder invloed van alcohol vielen.<sup>1</sup> Het kabinet blijft dan ook inzetten op het voorkomen dat personen met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer en dat degenen die dit toch doen hard worden aangepakt.

Om rijden onder invloed van alcohol nog steviger en effectiever te kunnen aanpakken, zetten wij in op drie sporen: preventie, het stelsel van het straf- en bestuursrecht en inzet van de politie. Hiertoe stellen wij een aantal maatregelen voor die zijn gericht op een harde aanpak van rijden onder invloed van alcohol, het verhogen van de effectiviteit van de maatregelen en sancties, het vereenvoudigen van het stelsel en het versterken van de uitvoering. Zo zijn wij onder andere voornemens:

- het strafmaximum in het strafrecht voor rijden onder invloed te verhogen;
- de grens van het onderzoek naar de geschiktheid te verlagen waardoor bestuurders eerder ongeschikt worden verklaard en niet meer mogen rijden; en
- de informatie-uitwisseling tussen de ketenpartners te verbeteren.

In deze brief wordt ook in gegaan op de bevindingen van het onderbrengen van het alcoholslot in het strafrecht. Verder wordt ingegaan op de onderzoeken van Trimbos, Ecorys en het WODC die uw Kamer met de brief «Maatregelen verkeersveiligheid» van 7 december 2017 zijn

<sup>1</sup> SWOV (2016). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, september 2016, Den Haag.

aangeboden<sup>2</sup> en gaan wij in op een aantal moties die door leden van uw Kamer zijn ingediend.<sup>3</sup>

## 1. Preventie

We hebben als maatschappelijke norm gesteld dat alcoholgebruik en deelname aan het verkeer niet samengaan. Deze norm dragen we ook uit in de Bob-campagne die zo'n 15 jaar geleden is gestart. Daarnaast is het belangrijk dat bestuurders inzien wat de gevaren zijn van rijden onder invloed van alcohol. Voorlichting en educatie zijn daarom belangrijke instrumenten die tot gedragsverandering kunnen leiden. Hoewel het bewustzijn en risicobesef van de gevaren van rijden onder invloed van alcohol hoog is, blijft de aanpak en preventie van rijden onder invloed onverminderd een belangrijk thema.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in december de eindrapportage van Ecorys «Nadere profilering alcoholovertreders» aan de Tweede Kamer aangeboden.<sup>4</sup> Dit onderzoek is uitgevoerd om invulling te geven aan de motie van het lid Hoogland, c.s. inzake zware alcoholovertreders.<sup>5</sup> Uit het onderzoek blijkt onder meer dat zware alcoholovertreders in het verkeer een uiting zijn van het breder maatschappelijke vraagstuk van problematisch alcoholgebruik. Naar aanleiding van het onderzoek is het Ministerie van IenW een overleg gestart met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) om gezamenlijk te kijken naar mogelijke preventieve maatregelen. De Minister van VWS heeft aangegeven rond de zomer te komen met een brede agenda problematisch alcoholgebruik.

## 2. Stelsel van het straf- en bestuursrecht

Samen zijn wij ervoor verantwoordelijk bestuurders die, ondanks de normstelling en preventie, met te veel alcohol op hebben deelgenomen aan het verkeer hard aan te pakken. Om dit te kunnen doen, is het van belang dat de maatregelen en sancties effectief en passend zijn en dat het stelsel van het straf- en bestuursrecht goed is ingericht.

Rijden onder invloed van alcohol is een terugkerend onderwerp, zowel in bilateraal overleg tussen JenV en IenW als in het overleg met ketenpartners. In 2017 heeft de Minister van JenV een werkgroep bestaande uit verschillende ketenpartners gevraagd het stelsel in zijn geheel te bekijken, voorstellen voor verbetering van de effectiviteit van het stelsel te doen en hierbij lopende ontwikkelingen mee te nemen.<sup>6</sup> Daarnaast is bekeken hoe de aanpak van alcohol verder kan worden aangescherpt. Hieronder gaan wij in op de voorstellen die wij kansrijk achten.<sup>7</sup>

### 2.1 Verhogen van de strafmaxima

In de brief van 20 juli 2017 heeft de toenmalige Minister van VenJ uw Kamer geïnformeerd over het voornemen om, naar aanleiding van het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten, tot een

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 573.

<sup>3</sup> Het betreft moties van de leden Hoogland (PvdA), Visser (VVD), Van Helvert c.s. en Van der Staaij (SGP), Kamerstuk 29 398, nrs. 533, 535 en 532 en Kamerstuk 34 775 VI, nr. 70.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 573.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 533.

<sup>6</sup> De werkgroep bestond uit deelnemers vanuit onze beide ministeries, OM, politie, de rechtspraak, CBR en de RDW.

<sup>7</sup> De voorgestelde maatregelen vormen (tevens) een oplossing voor de tijdens de technische brief van 18 januari 2018 geschetste knelpunten in de samenloop tussen het straf- en bestuursrecht bij rijden onder invloed van alcohol.

voorstel voor wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) te komen.<sup>8</sup> Het betreft een verhoging van de strafmaxima voor een aantal verkeersdelicten, waaronder rijden onder invloed van alcohol en rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid. Ook zal zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen strenger worden bestraft en zal nader invulling worden gegeven aan het begrip roekeloosheid in de Wegenverkeerswet. Het wetsvoorstel gaat naar verwachting deze week in consultatie.

## *2.2 Verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid*

Mede naar aanleiding van de motie van het lid Visser (VVD)<sup>9</sup> wordt voorgesteld de grens van het onderzoek naar de geschiktheid te verlagen. Binnen het bestuursrecht wordt, afhankelijk van het promillage van de bestuurder, een lichte educatieve maatregel alcohol (LEMA), een educatieve maatregel alcohol (EMA) en/of een onderzoek naar de geschiktheid opgelegd. In afwachting van de uitkomst van het onderzoek naar de geschiktheid wordt de geldigheid van het rijbewijs door het CBR geschorst, waardoor wordt voorkomen dat de bestuurder kan blijven deelnemen aan het verkeer.

Met het onderzoek naar de geschiktheid onderzoekt het CBR of de bestuurder alcoholafhankelijk is. Indien een bestuurder ongeschikt uit het onderzoek komt, wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard. Werkt een bestuurder niet mee aan het onderzoek, dan wordt de schorsing van het rijbewijs omgezet in een ongeldigverklaring van het rijbewijs. In beide gevallen kan de bestuurder pas na een jaar een nieuw rijbewijs aanvragen waarbij het CBR de bestuurder de verplichting oplegt zich opnieuw te laten keuren.

Naar aanleiding van de motie van het lid Visser (VVD)<sup>10</sup> heeft het Trimbos-instituut onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en gevolgen van een verlaging van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid. Bij een verlaging van de grens voor ervaren bestuurders van 1,8‰ naar 1,3‰ worden naar verwachting 703 extra bestuurders ongeschikt en 589 extra bestuurders geschikt verklaard.

Bij een verlaging van de grens voor recidivisten van 1,3‰ naar 1,0‰ worden naar verwachting 1.185 extra bestuurders ongeschikt verklaard en 474 extra bestuurders geschikt.

Het onderzoek naar de geschiktheid is een effectieve manier om personen die alcoholafhankelijk zijn het rijbewijs te ontnemen, zodat ze niet mogen deelnemen aan het verkeer. De ervaring leert dat van de ervaren bestuurders die recidiveren in totaal zo'n 90% ongeschikt wordt verklaard. Wij verwachten dan ook dat het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid zal bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarom is de Minister van IenW voornemens onderstaande grenzen verder uit te werken:

- de grens voor beginnend bestuurders te houden op 1,3‰;<sup>11</sup>
- de grens voor ervaren bestuurders te verlagen van 1,8‰ naar 1,3‰;
- de grens voor recidivisten te verlagen van 1,3‰ naar 1,0‰.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 567.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 535.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 535.

<sup>11</sup> Het Trimbos-instituut concludeert dat beginnend bestuurders minder vaak alcoholafhankelijk zijn en dat er weinig aanleiding is de grens voor deze groep te verlagen.

Het verlagen van de grenzen van het onderzoek naar de geschiktheid kan leiden tot aanpassingen van de EMA en/of de LEMA. Het Ministerie van IenW werkt samen met het CBR uit wat de verlaging van de ondergrens betekent voor de doelgroep van de educatieve maatregelen. Daarbij worden de resultaten van het onderzoek van het WODC «Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertridders of tijdens een alcoholslot-programma»<sup>12</sup> betrokken.

### *2.3 Laten vervallen van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten*

Naast de maatregelen in het bestuursrecht en de sancties in het strafrecht is er de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten. In de brief «Verkeershandhaving» van 16 februari 2016 is uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de recidiveregeling.<sup>13</sup> Uit deze evaluatie kwam naar voren dat de implementatie en uitvoering van de regeling complex is, de uitvoering niet goed verliep en er twijfels bestonden over de effectiviteit. Naar aanleiding van de evaluatie heeft het OM een verbeterplan opgesteld. De maatregelen uit het verbeterplan zijn uitgevoerd. Desalniettemin blijkt (ook nu) dat de recidiveregeling geen tot nauwelijks toegevoegde waarde heeft en daardoor niet effectief is. Het gevolg van de recidiveregeling is namelijk dat het rijbewijs van rechtswege ongeldig wordt, terwijl, zoals in paragraaf 2.2 aangegeven, het rijbewijs van 90% van de recidivisten al op grond van het onderzoek naar de geschiktheid ongeldig wordt verklaard. Dit is vrijwel de gehele doelgroep van de recidiveregeling.

Indien een bestuurder ongeschikt uit het onderzoek naar de geschiktheid komt, wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard en mag hij een jaar lang niet rijden. Hij kan pas een nieuw rijbewijs aanvragen als hij aantoonbaar (weer) geschikt is. De recidiveregeling ernstige verkeersdelicten leidt er eveneens toe dat het rijbewijs ongeldig wordt, maar pas na een tweede onherroepelijke veroordeling binnen vijf jaar, waarbij het promillage bij de tweede veroordeling hoger moet zijn dan 1,3. Het voordeel van het onderzoek naar de geschiktheid ten opzichte van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten is dan ook dat het rijbewijs meteen, bij een eerste feit, ongeldig wordt verklaard als de bestuurder ongeschikt uit het onderzoek komt, terwijl bij de recidiveregeling eerst het strafrechtelijke traject moet zijn afgerond en er sprake moet zijn van een tweede onherroepelijke veroordeling. Bovendien kunnen personen die ongeschikt uit het onderzoek komen pas na een jaar een nieuw rijbewijs aanvragen, terwijl bestuurders bij de recidiveregeling dit in principe gelijk weer kunnen doen.

In 2016 zijn 666 rijbewijzen ongeldig geworden op grond van de recidiveregeling en in 2017 905. Gelet op voorgaande kan worden aangenomen dat bij zo'n 90% van deze personen het rijbewijs al ongeldig was verklaard op grond van het onderzoek naar de geschiktheid.

Als een bestuurder eerder is veroordeeld voor rijden onder invloed van alcohol wordt hier bij het opleggen van de sanctie rekening mee gehouden. Er zal een hogere straf worden opgelegd. Daar staat tegenover dat, indien het rijbewijs op grond van de recidiveregeling zijn geldigheid zal verliezen de rechter mogelijk een lagere sanctie in het strafrecht zal opleggen. Tot slot geldt als nadeel van de recidiveregeling dat, doordat er sprake moet zijn van twee onherroepelijke uitspraken, dit er in de praktijk

---

<sup>12</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 573.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 495.

toe leidt dat bestuurders in hoger beroep gaan om het vonnis uit te stellen en daarmee tijd te winnen voordat het rijbewijs van rechtswege ongeldig wordt.

Bovenstaande is aanleiding de recidiveregeling te laten vervallen en in plaats daarvan in te zetten op andere maatregelen die gericht zijn op een effectievere aanpak van bestuurders die onder invloed van alcohol hebben gereden. Het gaat hierbij, zoals hierboven beschreven, om het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid, maar ook om het geven van de bevoegdheid aan de rechter het rijbewijs ongeldig te verklaren en het creëren van de mogelijkheid om de strafrechtelijke uitspraak dadelijk uitvoerbaar te verklaren. Op deze laatste twee punten wordt hieronder ingegaan<sup>14</sup>.

Sinds 1 juli 2017 is de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten ook van toepassing op drugs in het verkeer. Bezien wordt hoe met dit gedeelte van de recidiveregeling zal worden omgegaan. Uw Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

#### *2.4 De rechter de bevoegdheid geven het rijbewijs ongeldig te verklaren*

Zoals hierboven aangegeven, wordt het rijbewijs van personen die ongeschikt uit het onderzoek naar de geschiktheid komen ongeldig verklaard. Naast de gevolgen voor de personen die ongeschikt uit het onderzoek komen, wordt onderzocht of het mogelijk is (conform de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten) ook voor personen die geschikt uit het onderzoek komen het rijbewijs ongeldig te verklaren. Dit kan bijvoorbeeld door aan het strafrecht een sanctie of maatregel toe te voegen die de rechter de bevoegdheid geeft het rijbewijs voor een langere periode ongeldig te verklaren. Dit kan een passende sanctie of maatregel zijn voor bestuurders die niet alcoholafhankelijk zijn, maar wel bij herhaling zijn aangehouden voor rijden onder invloed van alcohol en aldus blijken niet verantwoord om te kunnen gaan met hun rijbewijs. Het verschil met een ontzegging van de rijbevoegdheid is dat de bestuurder na ongeldigverklaring van het rijbewijs opnieuw zijn rijvaardigheid en/of geschiktheid bij het CBR moet aantonen.

#### *2.5 Dadelijk uitvoerbaar verklaren van de uitspraak*

Een rechterlijke uitspraak wordt over het algemeen pas ten uitvoer gelegd als deze onherroepelijk is. Op deze hoofdregel bestaan een aantal uitzonderingen. Zo kan de rechter in bepaalde gevallen een uitspraak dadelijk uitvoerbaar verklaren. Bij een strafzaak waarbij de betrokkene wordt verdacht van rijden onder invloed van alcohol is door middel van betrouwbare apparatuur vastgesteld hoe hoog het promillage was. Dit zijn harde gegevens. Onderzocht wordt of de rechter de bevoegdheid kan worden gegeven een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren in de gevallen waarin onomstotelijk is vast komen te staan dat betrokkene met het vastgestelde promillage een voertuig heeft bestuurd en er kans is op recidive. Dit voorkomt dat de betrokkene, indien zijn rijbewijs niet is ingevorderd, aan het verkeer kan blijven deelnemen tijdens de behandeling van het hoger beroep.

#### *2.6 Versterken van de effectiviteit en uitvoering*

Het duale stelsel van het straf- en bestuursrecht is ingewikkeld en vraagt de betrokkenheid van veel ketenpartners. De afgelopen periode is gebleken dat zich knelpunten voordoen in de aanpak van rijden onder

<sup>14</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

invloed van alcohol die de effectiviteit van maatregelen/sancties verminderen of zelfs teniet doen. Dit heeft tot gevolg dat de inzet van ketenpartners, zoals het OM, om een gepaste sanctie op te leggen niet effectief is, terwijl de voor verkeershandhaving beschikbare capaciteit van de ketenpartners al beperkt is. Daarnaast is gebleken dat ketenpartners, de rechtspraak en betrokken bestuurders niet altijd weten waar zij aan toe zijn. Dit komt onder meer tot uiting bij rechtszaken. Oorzaak hiervan is dat partijen niet op de hoogte zijn van de verschillende trajecten en het straf- en bestuursrechtelijke traject parallel aan elkaar kunnen lopen. Hierdoor kan in het strafrecht niet altijd rekening worden gehouden met de uitkomsten uit het bestuursrecht en is het voor betrokkenen niet (altijd) duidelijk wanneer welke maatregel/sanctie geldt.

Wij zien het als verantwoordelijkheid van het kabinet om een gedegen stelsel te creëren dat voor iedereen duidelijk is, zodat betrokkenen weten waar zij aan toe zijn en het OM of de rechter een gepaste sanctie kunnen opleggen. Daarom willen we het stelsel zo inrichten dat het bestuursrechtelijke traject (zoveel als mogelijk) is afgerond voordat de zaak strafrechtelijk wordt beoordeeld. Op deze manier weet de rechter bijvoorbeeld of de betreffende bestuurder een onderzoek naar de geschiktheid opgelegd heeft gekregen en of hij hier al dan niet geschikt uit is gekomen, zodat hij daarnaast nog een passende en effectieve straf kan opleggen. Overigens is het hiervoor wel van belang dat het onderzoek tijdig plaatsvindt, zodat ook het strafrechtelijke traject zo snel mogelijk kan worden gestart. Daarnaast dient er betere informatie-uitwisseling tussen het CBR en het OM plaats te vinden.

Ten slotte blijkt dat de invordering van het rijbewijs door de politie en de registratie daarvan niet altijd op basis van de juiste gronden gebeurt. Daarom wordt bezien of het mogelijk is één grond voor invordering van het rijbewijs te creëren, zodat hierover geen onduidelijkheid kan bestaan.<sup>15</sup>

Momenteel onderzoeken wij wat de gevolgen en uitvoeringskosten van de hierboven genoemde maatregelen zijn. Wij zien hierin een belangrijke rol voor het ingestelde ketenoverleg verkeershandhaving, een overleg waarin alle ketenpartners zijn vertegenwoordigd.

### *2.7 Proef met de alcoholmeter en het alcoholslot*

In de motie van het lid Van Helvert (CDA) c.s.<sup>16</sup>, ingediend tijdens het debat over het alcoholslot op 6 oktober 2016, wordt de regering verzocht met een voorstel naar de Kamer te komen waarin rechters via maatwerk een straf, zoals het alcoholslot, kunnen opleggen (met een persoonlijke aanpak van chronische drankrijders in het verkeer). Ter uitvoering van deze motie is een werkgroep samengesteld<sup>17</sup> waarin de volgende scenario's zijn onderzocht:

- Invoering van het alcoholslot in het strafrecht, waarbij de kosten voor rekening van de Staat komen
- Invoering van het alcoholslot in het strafrecht, waarbij de kosten voor rekening van de bestuurder komen

<sup>15</sup> Bij de constatering van rijden onder invloed van alcohol is er zowel een bestuursrechtelijke (art. 130 WVV) als een strafrechtelijke verplichting (art. 164 WVV) tot overgifte van het rijbewijs. Beide artikelen vertonen overlap waar het rijden onder invloed van alcohol betreft.

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 532.

<sup>17</sup> Met deelnemers vanuit onze beide ministeries, OM, politie, de rechtspraak, Stichting Verslavingsreclassering (SVG), CBR en de RDW.

Daarnaast is gekeken naar de optie om geen alcoholslot in te voeren, maar in te zetten op alternatieven, zoals de proef met de Alcoholmeter en hogere straffen voor rijden onder invloed van alcohol.

In bijlage 1 wordt op de verschillende scenario's ingegaan.

Bij de besluitvorming over de invoering van het alcoholslot in het strafrecht zijn met name de effectiviteit van het alcoholslot, de (uitvoerings)kosten en de technische mogelijkheden van belang.

Uit het onderzoek dat in de afgelopen periode is gedaan, blijkt dat in de onderzochte scenario's de doelgroep van personen die met alcohol op hebben deelgenomen aan het verkeer en die in aanmerking komen voor het opleggen van een alcoholslot beperkt is (tot 30–2.270 personen), afhankelijk van de vormgeving, en dat de kosten van het alcoholslot hoog zijn (zie bijlage 1). Daarnaast blijkt uit een factsheet van SWOV<sup>18</sup> dat het alcoholslotprogramma een effectieve manier kan zijn om te voorkomen dat mensen met alcohol op deelnemen aan het verkeer, maar dat het effect van het alcoholslot op recidive beperkt is tot de duur van het programma. Bovendien is het stelsel van het alcoholslot niet waterdicht. Er wordt een extra drempel opgeworpen om met alcohol op deel te nemen aan het verkeer, maar niet voorkomen kan worden dat personen die te veel hebben gedronken alsnog een ander voertuig nemen of anderen laten blazen. Ook is het alcoholslot fraudegevoelig, omdat het alcoholslot onklaar kan worden gemaakt. Deze bevindingen sluiten aan bij de eerdere impactanalyse die in 2016 is uitgevoerd in opdracht van de toenmalige Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu.<sup>19</sup>

Gelet op deze bevindingen wordt gekozen voor andere maatregelen die ertoe leiden dat wordt voorkomen dat personen met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer en dat degenen die dit toch doen hard worden aangepakt. Het betreft de maatregelen die hiervoor zijn besproken, waaronder het verhogen van het strafmaximum voor rijden onder invloed van alcohol en het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid, waardoor het rijbewijs van meer bestuurders ongeldig wordt verklaard en bestuurders (na een jaar) hun geschiktheid (opnieuw) moeten aantonen alvorens zij een nieuw rijbewijs kunnen aanvragen. Daarnaast zal het kabinet onderzoeken of de proef met de Alcoholmeter, die in januari 2017 is gestart en in 2018 wordt voortgezet, als preventieve maatregel perspectief biedt voor de aanpak van rijden onder invloed van alcohol. Met de Alcoholmeter wordt het gebruik van alcohol continu gemeten.<sup>20</sup> De Alcoholmeter is gekoppeld aan het alcoholverbod, een van de bijzondere voorwaarden die de rechter kan opleggen bij een voorwaardelijk opgelegde sanctie na het plegen van een delict onder invloed van alcohol. Wanneer deze maatregel wordt opgelegd bij bestuurders die worden veroordeeld voor rijden onder invloed, kan het alcoholverbod, en daaraan gekoppeld de Alcoholmeter, als een zwaardere straf worden ervaren dan het alcoholslot. Bij een alcoholverbod mag de betrokken bestuurder immers gedurende een bepaalde periode helemaal geen alcohol meer drinken. In een voorwaardelijke vorm, zou dit een stok achter de deur kunnen zijn om bestuurders ervan te weerhouden opnieuw met alcohol op aan het verkeer deel te nemen. Hoewel dit een zware sanctie is, kan dit een passende straf/maatregel zijn voor personen die meerdere keren met alcohol op hebben deelgenomen aan het verkeer. Bovendien kan het alcoholverbod, in tegenstelling tot het alcoholslot, ook

<sup>18</sup> SWOV (2016). *Alcoholslot*. SWOV-Factsheet, maart 2016. SWOV, Den Haag.

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 495 en Kamerstuk 29 398, nr. 537.

<sup>20</sup> Zie voor meer informatie over de Alcoholmeter bijlage 1.

aan personen worden opgelegd die ongeschikt uit het onderzoek naar de geschiktheid komen en toch met alcohol op blijven deelnemen aan het verkeer. De Alcoholmeter is gedurende de proef tot op heden zes keer ingezet voor rijden onder invloed van alcohol. Bezien wordt of de inzet hiervan kan worden geïntensiveerd. Indien de Alcoholmeter een succesvol instrument blijkt, zal worden onderzocht op welke wijze de wetgeving aangepast kan worden om te voorzien in een passende grondslag en of en op welke wijze het alcoholverbod en de Alcoholmeter bij rijden onder invloed van alcohol breder kunnen worden toegepast. Daarnaast wordt, zoals ook aangekondigd onder 1, gezien of de preventie voor rijden onder invloed van alcohol kan worden versterkt, onder meer door aansluiting te zoeken bij de brede agenda voor problematisch alcoholgebruik.

Wij zijn uiteraard bereid het gesprek hierover met uw Kamer aan te gaan.

### **3. Inzet politie**

Tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van JenV is de motie Van der Staaij (SGP) c.s. ingediend waarin de regering wordt verzocht te bevorderen dat hoge prioriteit wordt gegeven aan de aanpak van rijden onder invloed van alcohol en de urgentie hiervan onder de aandacht te brengen van politie en OM.<sup>21</sup> De Minister van JenV ondersteunt de strekking van de motie en acht het ook van belang dat rijden onder invloed een belangrijk aspect blijft in de verkeershandhaving. Hij heeft dit (nogmaals) bij de politie en het OM onder de aandacht gebracht.

Voor een effectieve verkeershandhaving moet de gepercipieerde pakkans zo hoog mogelijk zijn. De pakkans is afhankelijk van meerdere factoren en verschilt per feit. De objectieve pakkans of handhavingsdruk wordt bepaald door de feitelijke inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen. De subjectieve pakkans is de inschatting van weggebruikers van de kans dat zij bij een overtreding zullen worden betrapt. Dit wordt door de objectieve pakkans bepaald, maar ook door bijvoorbeeld berichtgeving in de media, voorlichtingscampagnes en verhalen van kennissen. Wanneer weggebruikers de subjectieve pakkans voldoende groot achten, zullen zij eerder geneigd zijn overtreding van verkeersregels te vermijden.

De inzet van de politie wordt bepaald door het gezag. De inzet van de basisteams wordt bepaald door afspraken in de driehoek (burgemeester, het OM en de politie), de integrale veiligheidsplannen van gemeenten en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2015–2018.<sup>22</sup> De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van (regionale) handavingsplannen. Het OM en de politie hebben hiervoor gezamenlijk de Leidraad Handavingsplan Verkeer 2016–2018 opgesteld die ziet op de verkeershandhaving door de teams Verkeer. In deze Leidraad zijn de landelijke prioriteiten voor de verkeershandhaving opgenomen. Alcohol is één van de prioriteiten. De politie controleert de laatste jaren met name op rijden onder invloed van alcohol door individuele en dynamische controles, omdat grote alcoholcontroles door het gebruik van sociale media minder effectief zijn geworden. Dit laat onverlet dat grootschalige controles van belang blijven om de subjectieve handhavingsdruk op peil te houden. De politie dient zichtbaar handhavend op te treden.

<sup>21</sup> Kamerstuk 34 775 VI, nr. 70.

<sup>22</sup> Naar aanleiding van de motie van het lid Dijkstra (VVD) (Kamerstuk 29 398, nr. 586) wordt uw Kamer nog geïnformeerd over de verhoging van het aantal staandhoudingen in algemene zin.



Om de controle op het rijden onder invloed te vergroten, is daarnaast in de Leidraad de richtlijn «Stoppen is blazen» opgenomen. Voor het vergroten van de subjectieve pakkans is het van groot belang dat de hoofdregel is dat de politie, naast de gebruikelijke alcoholcontroles, bij iedere staandehouding de bestuurder in principe ook laat blazen.

De politie werkt informatie-gestuurd. Dit betekent dat de alcoholcontroles worden gehouden op de locaties en tijden waarop de kans dat bestuurders met alcohol op deelnemen aan het verkeer het grootst is. De politie streeft hierbij naar zichtbare aanwezigheid in het publieke domein. Ook wordt waar mogelijk de samenwerking van de teams Verkeer met de basisteams gezocht. Binnen de politie is recent nogmaals aandacht gevraagd voor de inzet op rijden onder invloed van alcohol.

### **Tot slot**

Rijden onder invloed van alcohol levert een gevaar op voor de verkeersveiligheid. Wij achten het dan ook van groot belang dat de norm door voorlichting en preventie volstrekt helder is en dat wordt voorkomen dat personen met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer. Degenen die dit toch doen, moeten hard worden aangepakt. Daarom stellen wij maatregelen voor die gericht zijn op een hardere aanpak en het verhogen van de effectiviteit van de sancties. Belangrijke maatregelen hiertoe zijn het verhogen van het strafmaximum voor rijden onder invloed van alcohol en het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid. Ook stellen wij voor het sanctiestelsel te vereenvoudigen en de uitvoering te versterken. Ons doel is dat de maatregelen leiden tot een daling van het aantal personen dat onder invloed van alcohol deelneemt aan het verkeer en daarmee tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers.

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
F.B.J. Grapperhaus

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga