

36 586

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafvordering in verband met het vervangen van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten en het invoeren van diverse maatregelen die zijn gericht op een betere aanpak van rijden onder invloed (Wet verbetering aanpak rijden onder invloed)

Nr. 5

VERSLAG
Vastgesteld 4 oktober 2024

De vaste commissie voor Justitie en Veiligheid, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

INHOUDSOPGAVE

I. Algemeen deel	2
1. Inleiding	3
2. Adviezen over het wetsvoorstel	5
3. Huidig stelsel rijden onder invloed	5
3.1. Bestuursrechtelijke maatregelen	5
3.2. Recidiveregeling ernstige verkeersdelicten	6
4. Inhoud wetsvoorstel: naar een effectiever en eenvoudiger stelsel	6
4.1. Dadelijke uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid	6
4.1.1. Algemeen	6
4.1.2. Uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid	6
4.2. Vervangende hechtenis bij schending ontzegging rijbevoegdheid	7
4.2.1. Algemeen	7
4.2.2. Omvang van de vervangende hechtenis	7
4.2.3. Verhouding tot fundamentele rechten	8
4.2.4. Verhouding tot artikel 9 WVV	8
4.3. Rechterlijke ongeldigverklaring	8
4.3.1. Algemeen	8
4.3.2. Ongeldigverklaring als onderdeel van de ontzegging van de rijbevoegdheid	9
4.3.3. Verhouding tot bestuursrechtelijke ongeldigverklaring	9
5. Gegevensbescherming	9
6. Handhavingsaspecten	10
7. Financiële en administratieve consequenties	11

I. Algemeen deel

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafvordering in verband met het vervangen van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten en het invoeren van diverse maatregelen die zijn gericht op een betere aanpak van rijden onder invloed (hierna: het wetsvoorstel) en hebben nog een aantal vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden delen de mening dat bestuurders die onder invloed van alcohol, drugs of beiden toch gaan rijden of van wie de rijbevoegdheid is ontzegd, hard aangepakt moeten worden. Zij lezen dat dit wetsvoorstel een aanvulling vormt op de per 1 januari 2020 in werking getreden Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten (Kamerstuk 35 086), waarmee onder andere het strafmaximum voor rijden onder invloed is verhoogd. In hoeverre is die laatste wet effectief in het tegengaan van het rijden onder invloed?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en wensen hierover nog enkele vragen en opmerkingen te maken.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende stukken. Deze leden onderstrepen het belang van het versterken van de aanpak van rijden onder invloed. Zij hebben wel nog een aantal vragen aan de regering.

De leden van de D66-fractie danken de regering voor het wetsvoorstel. Deze leden constateren dat de gevolgen van het wetsvoorstel voor de uitvoering niet duidelijk zijn. Zij hebben daarom enkele vragen over de consequenties van het wetsvoorstel voor de uitvoering.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier geen vragen over.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden danken de regering voor het ontwerp van dit wetsvoorstel en benadrukken dat een effectieve aanpak voor rijden onder invloed van groot belang is. Zowel om de verkeersveiligheid waarborgen, alsook om de personen die toch besluiten om te rijden onder invloed op een passende en effectieve manier te sanctioneren. Deze leden vinden het zorgwekkend om te lezen dat er sprake is van een toename van rijden onder invloed, en daarnaast een forse toename van de aantallen ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden. Zij maken graag van de gelegenheid gebruik om enkele vragen te stellen aan de regering over dit wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben het wetsvoorstel gelezen. Deze leden steunen een effectievere aanpak van rijden onder invloed maar hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderstrepen de noodzaak dat de praktijk tot een strengere aanpak van het rijden onder invloed noopt. Zij hebben nog enkele vragen over het voorliggende voorstel.

1. Inleiding

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan aangeven wat de juridische gevolgen van het schrappen van artikel 123b van de Wegenverkeerswet (WVW) zijn voor in het verleden begane feiten.

De leden van de VVD-fractie zijn blij met het wetsvoorstel om bestuurders hard aan te pakken die onder invloed van alcohol en drugs deelnemen aan het verkeer. Het aantal gevallen van rijden onder invloed is de laatste jaren fors toegenomen, evenals de aantallen ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden. Om dit leed te voorkomen en daders hard aan te pakken, is dit wetsvoorstel – aanvullend op de per 1 januari 2020 in werking getreden wet waarmee het strafmaximum voor rijden onder invloed is verhoogd – een uitstekende stap vooruit.

De leden van de VVD-fractie onderstrepen het belang van het nemen van effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten en juichen toe dat de in dit wetsvoorstel voorgestelde maatregelen niet alleen van toepassing zijn op de veroordelingen inzake rijden onder invloed, maar ook op andere overtredingen van de Wegenverkeerswet 1994 die leiden tot een ontzegging van de rijbevoegdheid. Ook als het bijvoorbeeld gaat om veroordelingen voor het veroorzaken van gevaar op de weg, het veroorzaken van een verkeersongeval dat aan zijn schuld te wijten is en waardoor zwaar lichamelijk letsel is ontstaan of het verlaten van de plaats van een ongeval. Een harde aanpak bij al deze overtredingen is volgens deze leden cruciaal om de trend van meer verkeersgewonden en meer verkeersdoden te keren. Dat met het onderhavig voorstel niet alleen een effectiever, maar ook een eenvoudiger stelsel wordt bereikt is een belangrijke bijkomstigheid. Dit maakt het in de praktijk beter uitvoerbaar voor alle betrokken partijen, zodat daadwerkelijke stappen kunnen worden gezet.

In de memorie van toelichting lezen de leden van de VVD-fractie dat de zorgelijke trend van toename van het aantal gevallen van rijden onder invloed en de toename van de aantallen ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden, vraagt om verschillende effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten, en dat dit wetsvoorstel beschouwd kan worden als een van die maatregelen. Deze leden vragen welke maatregelen er nog meer genomen worden om het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden af te laten nemen en welke wetsvoorstellen er nog meer in de pijplijn zitten om dit doel te bereiken.

De leden van de NSC-fractie lezen in de memorie van toelichting dat sprake is van een toename van het fenomeen rijden onder invloed. Kan de regering, mede op basis van onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, aangeven hoe zij deze toename verklaart? Kan de regering aangeven of bijvoorbeeld onderzoek is gedaan naar de pakkans gedurende de afgelopen jaren, zowel objectief als in de ervaring van bestuurders? In welke mate heeft dit volgens de regering invloed op de stijgende cijfers?

De leden van de CDA-fractie lezen in dit wetsvoorstel verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid behoren te waarborgen en voorstellen om de aanpak wat betreft rij-ontzeggingen te verbeteren. Heeft de regering nagedacht over maatregelen om los van de sanctiëring, ook juist de pakkans te vergroten van personen die met een rijontzegging op zak gaan rijden? Kan de regering een schatting geven hoe groot die pakkans op dit moment is en daarbij aangeven wat op dit moment wordt gedaan om personen die alsnog rijden met een rijontzegging zo snel mogelijk van de weg af te halen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering verder kan ingaan op de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke sancties. Op welke manier wordt nu voorkomen dat deze twee procedures niet parallel aan elkaar verlopen en welke specifieke nieuwe maatregelen helpen daarbij?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering aangeeft dat in de praktijk is gebleken dat personen aan wie een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, zich regelmatig niet aan deze bijkomende straf houden en toch weer aan het verkeer deelnemen. Geldt dit met name voor de strafrechtelijke maatregelen die worden opgelegd, voor de bestuursrechtelijke maatregelen of voor beiden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat uit onderzoek blijkt dat sinds 2017 het aantal automobilisten in weekendnachten dat onder invloed van alcohol rijdt, is gestegen. Heeft de regering een verklaring voor deze stijging?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de maatregelen uit dit wetsvoorstel primair erop gericht zijn om tot een betere naleving van opgelegde ontzeggingen van de rijbevoegdheid te komen, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft namelijk onderzocht dat zonder aanvullend beleid het aantal verkeersdoden richting 2040 niet zal afnemen, maar juist sterk zal oplopen. Is de regering het met deze leden eens dat het ook belangrijk is dat naast het beter naleven van rijontzeggingen, het hufterig, gevaarlijk gedrag in het verkeer in het algemeen wordt aangepakt? Zo ja, heeft de regering voorstellen die dit kunnen verbeteren?

De leden van de CDA-fractie lezen dat dit wetsvoorstel een aanvulling vormt op de per 1 januari 2020 in werking getreden Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, waarmee onder andere het strafmaximum voor rijden onder invloed is verhoogd ten behoeve van een stevigere en effectievere aanpak van bestuurders die rijden onder invloed. Wat zijn tot nu toe de resultaten van deze wet en liggen deze in de lijn van de vooraf gestelde doelen om de verkeersveiligheid te bevorderen?

De leden van de SGP-fractie lezen dat wordt voorgesteld in artikel 164 WVV te expliciteren dat een rijbewijs ook kan worden ingevorderd bij (een ernstig vermoeden van) gecombineerd gebruik van alcohol en drugs. Deze leden lezen dat het wetsvoorstel tevens voorstelt om de verbodsbepaling van artikel 8, vijfde lid, WVV te verduidelijken, zodat bij gecombineerd gebruik van drugs en alcohol zo nodig kan worden volstaan met een onderzoek met het ademanalyseapparaat voor de vaststelling van het alcoholgebruik. De huidige verbodsbepaling vereist bij gecombineerd gebruik van drugs en alcohol voor beide componenten een bloedonderzoek. Deze leden vragen de regering of zij kan expliciteren of het enkel gebruik van alcohol of drugs voldoende grond kan zijn om het rijbewijs in te vorderen. Voorts vragen zij of het enkele gebruik van drugs in de praktijk efficiënt kan worden aangetoond met de huidige detectiemiddelen. Kan de regering hierbij aangeven of nieuwontwikkelde drugs ook binnen het bereik van het meetinstrumentarium vallen? Hierbij valt te denken aan synthetische (designer)drugs, lachgas of het oneigenlijk gebruik van legale middelen die de rijvaardigheid negatief beïnvloeden.

2. Adviezen over het wetsvoorstel

De leden van de SP-fractie delen de verwarring met de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak met betrekking tot waar in de wet te vinden is wat de termijn is voor iemand zich weer kan kwalificeren als bestuurder door opnieuw een rijbewijs te halen nadat eerder door toepassing van de nieuwe wetsbepalingen het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren. Kan de regering dit verder toelichten?

De leden van de SP-fractie constateren dat het openbaar ministerie (OM) opmerkt dat het onder invloed rijden op zichzelf al ex artikel 176 lid 2 WvW1994 een maximumstraf van een jaar gevangenisstraf kent en dat het OM het niet logisch vindt om daarnaast nog eens te vervolgen voor het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg in de gevallen waarin geen ongeval is veroorzaakt. Kan de regering toelichten hoe dit nu in de wet geregeld wordt? Kan de regering nog verder reflecteren op deze opmerking van het OM?

De leden van de SGP-fractie lezen dat uit de adviezen van de politie blijkt dat bij minderjarigen waarvan het rijbewijs is ingevorderd wegens rijden onder invloed met een uitslag boven de 350 µg/l, maar onder de 655 µg/l, het rijbewijs (volgens de Richtlijn en kader voor strafvordering jeugd en adolescenten, inclusief strafmaten Halt) niet ingehouden wordt, maar teruggegeven. Deze leden constateren dat de richtlijn voorschrijft dat bij invordering tot een inhouding wordt besloten om zo een signaal af te geven. Zij vragen de regering het advies van de politie over te nemen om het rijbewijs in te houden conform de Richtlijn voor strafvordering rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en rijden tijdens een rijverbod.

De leden van de SGP-fractie lezen in de adviezen dat de politie volgens de huidige richtlijn bij drugsgebruik meteen het rijbewijs dient in te vorderen en naar het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) verzendt. Het CBR heeft een termijn van vier weken om een besluit te nemen. Hiervoor zijn de bloeduitslag en het procesverbaal benodigd om te besluiten over het opleggen van een onderzoek of teruggave van het rijbewijs. In afwachting van die beslissing schorst het CBR de geldigheid van het rijbewijs. De politie waarschuwt er echter voor dat de bloeduitslag en dus ook het procesverbaal niet kunnen worden aangeleverd binnen die termijn van vier weken. Het CBR geeft in die gevallen het rijbewijs dan ook altijd terug. Deze leden achten dit onwenselijk en vragen de regering welke oplossing hiervoor geboden wordt om te voorkomen dat het rijbewijs oneigenlijk teruggegeven wordt.

3. Huidig stelsel rijden onder invloed

3.1. Bestuursrechtelijke maatregelen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het doel van de educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA) is dat deelnemers leren waarom alcohol en verkeer niet samengaan. Is de regering het met deze leden eens dat de educatieve maatregel veel te laat is om verkeersdeelnemers te leren waarom alcohol en verkeer niet samengaan, mede gelet op het feit dat voorkomen beter is dan genezen? Wordt er op dit moment aandacht besteed aan de relatie alcohol en verkeer in bijvoorbeeld het behalen van het scooter- en/of autorijbewijs?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het doel van de educatieve maatregel drugs en verkeer (EMD) is dat deelnemers leren waarom drugs en verkeer niet samengaan. Is de regering het met deze leden eens dat de educatieve maatregel veel te laat is om verkeersdeelnemers te leren

waarom drugs en verkeer niet samengaan, mede gelet op het feit dat voorkomen beter is dan genezen? Wordt er op dit moment aandacht besteed aan de relatie drugs en verkeer in bijvoorbeeld het behalen van het scooter- en/of autorijbewijs?

Tevens lezen de leden van de VVD-fractie dat bestuurders die in de afgelopen vijf jaar eerder zijn aangehouden voor het rijden onder invloed van drugs, een onderzoek naar het drugsgebruik opgelegd krijgen. Waarom is hier gekozen voor de duur van vijf jaar?

Een vraag die de leden van de VVD-fractie ook hebben betreft de consequentie van het niet of onvoldoende afronden van een educatieve maatregel. Bij niet of onvoldoende afronden van de educatieve maatregel wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. De vraag is of in alle gevallen dat dan toch de weg op wordt gegaan, hieraan stevige consequenties worden verbonden. Hoe kan hier proactief op worden gehandhaafd?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Wegenverkeerswet 1994 verschillende bestuursrechtelijke maatregelen kent voor rijden onder invloed, waaronder de educatieve maatregel. Deze leden vragen of de regering een cijfermatig overzicht kan geven hoe vaak per jaar de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA), de EMA en de EMD worden opgelegd en ten uitvoer worden gebracht.

3.2. Recidiveregeling ernstige verkeersdelicten

De leden van de SP-fractie constateren dat er een groep mensen is die te kwalificeren is als «hardnekkige veelplegers» in het verkeer, zowel met rijden onder invloed als andere (grove) verkeersovertredingen. In hoeverre wordt, met de maatregelen uit de voorliggende wet of met andere maatregelen, de recidivist effectiever aangepakt en de deelname aan het verkeer verboden en onmogelijk gemaakt?

4. Inhoud wetsvoorstel: naar een effectiever en eenvoudiger stelsel

4.1. Dadelijke uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid

4.1.1. Algemeen

De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel de mogelijkheid van vervangende hechtenis in geval van schending van een ontzegging van de rijbevoegdheid regelt. Dit is niet als straffende sanctie bedoeld, maar uitsluitend als stok achter de deur om de naleving van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Daarnaast is een afzonderlijke vervolging met een straffende sanctie wegens overtreding van artikel 9 WvW mogelijk. De vraag die deze leden hebben is hoe kan worden bevorderd dat het OM de overtreder met beide instrumenten aanpakt.

4.1.2. Uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie begrijpen dat met dit wetsvoorstel de rechter de bevoegdheid krijgt om een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren. Een dergelijk bevel strekkende tot dadelijke uitvoerbaarheid kan volgens de regering aangewezen zijn als de rechter bewezen acht dat betrokkene onder invloed heeft gereden en er (grote) kans bestaat dat hij opnieuw een vergelijkbaar delict pleegt. Deze leden zouden erop willen wijzen dat het redelijk uitzonderlijk is dat een vonnis dadelijk uitvoerbaar verklaard wordt en dat het inzetten van rechtsmiddelen er niet voor kan zorgen dat iemand in afwachting van hoger beroep zijn rijbevoegdheid mag houden. Naar de mening van de aan het woord zijnde leden moet de rechter dan wel zware gronden hebben om meteen de rijbevoegdheid te ontnemen. Is

overwogen om de rechter die bevoegdheid alleen te geven indien er sprake is van recidive? Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen? Zo nee, waarom niet?

4.2. Vervangende hechtenis bij schending ontzegging rijbevoegdheid

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de toepassing van de voorlopige hechtenis er in de praktijk zal uitzien en wanneer de regering verwacht dat deze daadwerkelijk toegepast gaat worden.

4.2.1. Algemeen

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel om vervangende hechtenis mogelijk te maken in gevallen waarin een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd en deze ontzegging wordt geschonden. Deze leden vragen of de regering verwacht dat dit voorstel in de praktijk daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Deze leden wijzen daarbij op de capaciteitsproblemen in het detentiewezen. Kan de regering deze problematiek bij haar antwoord betrekken?

De leden van de NSC-fractie lezen ook in de memorie van toelichting dat ervan wordt uitgegaan dat van de vervangende hechtenis een grotere afschrikwekkende werking zal uitgaan dan van de huidige mogelijkheid om een gevangenisstraf op te leggen bij een schending van een ontzegging van de rijbevoegdheid. Kan de regering deze verwachting onderbouwen?

4.2.2. Omvang van de vervangende hechtenis

De leden van de PVV-fractie vragen waar de regering op baseert dat de maximale duur van zes maanden van deze vervangende hechtenis afdoende zal zijn. Hoe bekijkt de regering dit in het licht van andere feiten waarbij van vervangende hechtenis sprake kan zijn?

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen van de regering om een wettelijk minimum op te nemen voor de duur van de vervangende hechtenis. De regering stelt voor om wettelijk te regelen dat de vervangende hechtenis minimaal drie dagen bedraagt voor iedere keer dat niet aan de straf wordt voldaan. Het wettelijk vastleggen van een minimum is volgens de regering nodig om voldoende afschrikwekkende werking te bewerkstelligen. Deze leden zijn geen voorstander van dit minimum in de wet. Het beperkt de rechterlijke vrijheid, terwijl er volgens deze leden op vertrouwd kan worden dat rechters op de juiste wijze maatwerk leveren. Deze leden verwijzen ook naar het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State (hierna: de Afdeling), waarin wordt geadviseerd om geen minimumduur op te nemen omdat het de straftoemtingsvrijheid van de rechter beperkt.

De leden van de NSC-fractie zijn ervan op de hoogte dat ook in artikel 38w, tweede lid, Wetboek van Strafrecht (Sr) een minimumduur van drie dagen wordt gehanteerd. Is het volgens de regering bij dit artikel nodig om een wettelijk minimum te hanteren? Wat vindt de rechtspraak in zijn algemeenheid van het hanteren van wettelijke minima als het gaat om vervangende hechtenis? Is de regering bereid het opnemen van een wettelijk minimum te heroverwegen?

De leden van de NSC-fractie lezen dat persoonlijke omstandigheden van de veroordeelde bij de toepassing van de vervangende hechtenis worden betrokken en dat per geval kan worden voorzien in een passende omvang van de vervangende hechtenis. Klopt het dat dit wordt beoordeeld en bepaald in het oorspronkelijke vonnis van de rechter? Is er dan na het moment van schenden van de rijbevoegdheid geen ruimte meer voor de

overtreder om persoonlijke omstandigheden aan te dragen? Indien dit klopt, is dit wenselijk volgens de regering?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ten uitvoer gelegde vervangende hechtenis de duur van zes maanden niet kan overschrijden. Daarmee is deze maximale duur vergelijkbaar met de maximale duur van de vervangende hechtenis bij het niet naar behoren verrichten van een taakstraf of niet voldoen aan een vrijheidsbeperkende maatregel. Volgens de regering biedt een maximale periode van zes maanden voldoende afschrikwekkende werking. Overigens kan een rijontzegging wel voor een langere duur dan zes maanden worden opgelegd. Deze leden vragen aan de regering of zij verwacht dat na die zes maanden de bestuurder, wanneer de rijontzegging voor een langere periode dan zes maanden is opgelegd, zich na de vervangende hechtenis wel aan de rijontzegging zal houden aangezien er geen mogelijkheid is tot verlengen van de vervangende hechtenis. Wat zijn daarvoor de indicatoren en hoe wordt dit beoordeeld?

De leden van de CDA-fractie vragen ook of de persoon aan wie vervangende hechtenis is opgelegd, tijdens detentie bijvoorbeeld de educatieve maatregel kan uitvoeren als die is opgelegd door het CBR.

4.2.3. Verhouding tot fundamentele rechten

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan toelichten wat de ervaringen met vervangende hechtenis in deze specifieke context zijn in andere Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM)- en EU-landen zijn.

De leden van de NSC-fractie lezen dat het volgens de regering onwaarschijnlijk is dat lichtere interventies dan onmiddellijke vrijheidsbeneming in de vorm van vervangende hechtenis ertoe zullen leiden dat veroordeelden die nu in strijd met een rijontzegging toch aan het verkeer deelnemen, deze regels in de toekomst wel zullen naleven. Lichtere middelen worden daarom niet toereikend geacht en daarom is het voorstel volgens de regering in lijn met het subsidiariteitsvereiste. Kan de regering toelichten welke lichtere interventies theoretisch gezien mogelijk zouden zijn, zodat deze leden ook zelfstandig een afweging kunnen maken omtrent het subsidiariteitsvereiste?

4.2.4. Verhouding tot artikel 9 WVV

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel toekenning van deze schadevergoeding de regering per jaar verwacht en wat hiervan de kosten zijn.

4.3. Rechterlijke ongeldigverklaring

4.3.1. Algemeen

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan aangeven wat de juridische en financiële gevolgen zijn van de mogelijkheid tot schadevergoeding, zoals benoemd op pagina 9 van de memorie van toelichting. Hoe zal de uitwerking van deze schadevergoeding er in werkelijkheid uit gaan zien?

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de voorgestelde regeling omtrent de rechterlijke ongeldigverklaring van een rijbewijs. Deze leden vinden het positief dat de regeling is aangepast ten opzichte van de consultatieversie en zijn blij dat het ongeldig worden van rechtswege is vervangen door een ongeldigverklaring door de rechter. Wel vragen deze leden aandacht voor de capaciteit bij de rechtspraak en de doorlooptijden die momenteel al lang zijn. Deze regeling leidt naar verwachting tot meer rechterlijke tussenkomst. Kan de regering aangeven hoe groot zij de extra

druk die hierdoor op de rechtspraak komt te liggen inschat? Kan de regering ook aangeven in welke mate dit invloed zal hebben op de doorlooptijden in andere (straf)zaken?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de regering naar aanleiding van de reacties op de consultatieversie heeft gekozen voor de rechterlijke ongeldigverklaring van het rijbewijs. Deze leden vragen de regering welk percentage rechterlijke ongeldigverklaringen wordt verwacht ten opzichte van de ongeldigverklaring van rechtswege. Zij vragen de regering ook in te gaan op de belasting van de rechtspraak en de termijn waarbinnen een rechterlijke ongeldigverklaring verwacht kan worden.

4.3.2. Ongeldigverklaring als onderdeel van de ontzegging van de rijbevoegdheid

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering verder kan ingaan op het volgende onderdeel van het advies van de Dienst Wegverkeer (RDW): «Dit in tegenstelling tot een «kale» ontzegging van de rijbevoegdheid [...]». Wat wordt bedoeld met een «kale» ontzegging? Om verwarring te voorkomen: is een «kale» ontzegging volgens de RDW als er een ontzegging is opgelegd aan een persoon die niet in het bezit is van een rijbewijs? Dat kan het in deze context niet zijn, aangezien er gesproken wordt over teruggave van het rijbewijs na de ontzegging.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de voorgestelde rechterlijke ongeldigverklaring deel uitmaakt van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Deze leden vragen of de regering nader kan ingaan op het verschil in effect tussen de rechterlijke ongeldigverklaring en de ontzegging van het rijbewijs, vooral als deze naast elkaar worden opgelegd. Wanneer een rijbewijs ongeldig wordt verklaard, houdt het toch ook standaard in dat deze persoon niet meer mag rijden? Wordt dan formeel gezien, omdat de ongeldigverklaring onderdeel is van een rijontzegging, ook nog een rijontzegging opgelegd of bestaan deze sancties niet op die manier naast elkaar? In andere woorden: sluit de ene sanctie de andere niet uit?

De leden van de CDA-fractie vragen aan de regering waarom ervoor gekozen is om de rechterlijke ongeldigverklaring onderdeel te laten zijn van de ontzegging van de rijbevoegdheid, en dit niet als aparte maatregel in te voeren los van de rijontzegging.

4.3.3. Verhouding tot bestuursrechtelijke ongeldigverklaring

De leden van de GroenLinks-PvdA fractie merken op dat het CBR in een advies van 7 februari 2024 nog twijfels heeft geuit over de effectiviteit van het voorliggende wetsvoorstel. Zo houdt het CBR twijfels over de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen. Het CBR voorziet daarbij problemen en voorspelt ook dat de samenloop van beide regimes zal zorgen voor onduidelijkheid voor burgers en problemen in de handhaving. Kan de regering hier nader op ingaan? In hoeverre wordt bij de uitvoeringstoetsen, die nog gedaan moeten worden nadat de parlementaire behandeling van deze wet is afgerond, gekeken naar de bezwaren van het CBR?

5. Gegevensbescherming

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering voorstelt dat het CBR benodigde aanvullende informatie over de ongeldigverklaring van het rijbewijs op een nieuwe manier kan verkrijgen, als iemand een nieuw rijbewijs aanvraagt. Dit geschiedt door een aanvraag vanuit het CBR aan het OM om aanvullende informatie uit het vonnis te verstrekken waarin de ongeldigverklaring door de rechter is opgelegd, om zo te bepalen welke

onderzoeken dienen plaats te vinden voorafgaand aan de afgifte van een nieuw rijbewijs. Deze leden vragen of dit niet tot een aanzienlijke toename van de werkdruk van met name het CBR, maar ook het OM, leidt. Heeft de regering zicht op wat de visie van het CBR hierop is en hoe wordt voorkomen dat deze nieuwe maatregel leidt tot een te grote druk op de capaciteit?

6. Handhavingsaspecten

De leden van de VVD-fractie lezen dat de objectieve pakkans wordt bepaald door de feitelijke inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen. Deze leden vragen of er cijfers bekend zijn van de feitelijke inzet van de politie de afgelopen jaren op het handhaven met betrekking tot het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer.

Daarnaast lezen de leden van de VVD-fractie dat rijden onder invloed van alcohol in het verkeer wordt gecontroleerd door de politie door middel van individuele en dynamische controles. Grote alcoholcontroles lijken minder effectief te zijn door de komst van sociale media. Deze leden zijn van mening dat het wijdverspreid delen van georganiseerde alcohol- en drugscontroles door de politie inclusief de locatie van de controle op sociale media, bijdraagt aan een verminderde verkeersveiligheid en een verminderde pakkans van alcohol en drugsgebruik in het verkeer. Deze leden vragen dan ook of het juridisch mogelijk is om het delen van locaties van alcohol- en drugscontroles enigszins strafbaar te stellen, dan wel delers van locaties van alcohol- en drugscontroles proactief aan te spreken op de mogelijke gevolgen van hun acties.

De leden van de NSC-fractie merken op dat de effectiviteit van deze voorgestelde versterkte aanpak valt of staat met de handhaving en de pakkans. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de objectieve pakkans (de feitelijke inzet van de politie en handhavingsmiddelen) en de subjectieve pakkans (hoe bestuurders de kans inschatten dat zij bij een overtreding zullen worden betrapt). Deze leden lezen dat om de handhaving in het verkeer te verbeteren een leidraad is opgesteld door het OM en de politie, waarin de aanpak van rijden onder invloed één van de prioriteiten is. Dat is volgens deze leden positief, maar zij vragen wel hoe dit moet worden gezien in de context van de algemene capaciteitsproblemen binnen de politie. Kan de regering daar iets over zeggen?

De leden van de NSC-fractie merken ook op dat de subjectieve pakkans onder andere kan worden beïnvloed door voorlichtingscampagnes waarin de samenleving wordt geïnformeerd over vormen van handhaving. Kan de regering toelichten of hierover al specifieke ideeën bestaan?

De leden van de CDA-fractie vinden het terecht dat de regering aangeeft dat zowel de objectieve als de subjectieve pakkans op peil moeten zijn. Deze leden vragen of de regering met de nieuw voorgestelde maatregelen ook gaat inzetten op voorlichtings- en bewustwordingscampagnes, zeker nadat uit onderzoek is gebleven dat het rijden onder invloed juist toeneemt. Op welke manier kan volgens de regering preventie hierbij een rol spelen?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de maatregelen in het wetsvoorstel voortkomen uit de evaluatie van de recidivereregeling. Deze leden lezen dat de regeling niet effectief is en nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Deze leden benadrukken dat een dergelijke evaluatie van belang is om te beoordelen of de maatregelen in dit wetsvoorstel invloed hebben op de praktijk. Deze leden vragen de regering waarom zij er niet voor heeft

gekozen om een evaluatiebepaling in te voeren en of zij voornemens is dit alsnog te doen.

De leden van de SGP-fractie lezen dat de uitvoeringstoets pas plaats zal vinden als het wetsvoorstel niet meer kan worden gewijzigd. Deze leden wensen te benadrukken dat in het kader van de verkeersveiligheid het van belang is dat het wetsvoorstel zo snel mogelijk in werking treedt. Deze leden vragen de regering binnen welke termijn de uitvoeringstoets uitgevoerd kan worden. Voorts verzoeken zij de regering om zo snel als mogelijk te starten met de uitvoeringstoets.

7. Financiële en administratieve consequenties

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan aangeven waar de kostenschatting van de incidentele kosten op gebaseerd is. Daarnaast vragen deze leden of de regering kan aangeven waar de schatting van de structurele kosten op gebaseerd is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat met betrekking tot de financiële en administratieve consequenties uit de inschattingen blijkt dat volgens de betrokken organisaties geen majeure belemmeringen naar voren komen die in de weg staan van een goede uitvoering van dit wetsvoorstel. Deze leden vragen de regering om de Kamer te informeren in het geval in de uitvoering toch «hobbels» ontstaan, zodat die op tijd kunnen worden geslecht.

Aangaande het overgangsrecht ondersteunen de leden van de VVD-fractie van harte dat de bepaling dat de wet geen gevolgen zou hebben voor strafbare feiten die zijn begaan voor de inwerkingtreding van de wet is geschrapt. Hiermee ontspringen (vaak notoire) overtreders de dans niet en kunnen we hopelijk snel resultaat zien van de hardere aanpak.

De leden van de D66-fractie concluderen dat de regering ervoor kiest om pas uitvoeringstoetsen aan te vragen op het moment dat het wetsvoorstel door de Kamer is aanvaard. Deze leden lezen dat hiervoor mede is gekozen met het oog op de ingebruikname van het nieuwe ICT-zaakstelsel van het OM dat wordt verwacht in 2028. Deze leden vragen wat de andere redenen waren om niet te kiezen voor een uitvoeringstoets voorafgaand aan behandeling in de Kamer. Deze leden lezen dat regering op 1 juni 2023 is geadviseerd over het doen van een uitvoeringstoets, maar constateren dat dit ambtelijke advies niet openbaar is. Deze leden vragen waarom dat advies niet is opgenomen in de beslisnota's.

De leden van de D66-fractie constateren dat aan het OM, het CBR en de RDW is gevraagd om voorafgaand aan de behandeling van dit wetsvoorstel een inschatting te maken van de incidentele en structurele kosten die het wetsvoorstel tot gevolg heeft. Deze leden vragen op basis waarvan het uitgangspunt is genomen dat rechters na inwerkingtreding jaarlijks 100 keer vervangende hechtenis in verband met schendingen van de ontzegging van de rijbevoegdheid en rechters ongeveer 400 keer zullen besluiten om een rijbewijs ongeldig te verklaren.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering verwacht dat dit wetsvoorstel ook gevolgen heeft voor de capaciteit bij de Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI), met name wat betreft de voorgestelde maatregel die ziet op de vervangende hechtenis. Zo ja, heeft de DJI aangegeven dit te kunnen dragen wat betreft personele capaciteit?

De voorzitter van de commissie,
Pool

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijer