

Vergaderjaar 2013–2014

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 393**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 januari 2014

Zoals ik u heb toegezegd in mijn brief van 21 juni 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 373, blz. 2) inzake verkeersveiligheid en geluid, informeer ik u, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie over de stand van zaken rond het Alcoholslotprogramma (ASP). Het gaat hierbij om de volgende punten:

1. de uitspraken van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State (RvS) inzake het ASP voor vrachtwagenchauffeurs;
2. de verdere ontwikkelingen rond de inbouw van het alcoholslot in vrachtwagens en bussen;
3. de tussenrapportages over het ASP en de recidivemeting van de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA) en de educatieve maatregel gedrag en verkeer (EMG). Beide rapporten zijn bijgevoegd<sup>1</sup>.

#### *Sub 1. Uitspraken van de RvS inzake het ASP voor vrachtwagenchauffeurs*

Woensdag 23 oktober 2013 heeft de RvS in een drietal zaken uitspraak gedaan<sup>2</sup> over het ASP opgelegd aan beroepschauffeurs die voor hun inkomen afhankelijk zijn van hun C-rijbewijs. De RvS heeft in zijn uitspraken bepaald dat het opleggen van het alcoholslotprogramma niet onevenredig zwaar is gelet op het doel ervan. Volgens de uitspraken van de RvS gaat de maatregel niet verder dan noodzakelijk. De verkeersveiligheid wordt vergroot, door het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van alcoholgebruik in het verkeer terug te dringen. Daarmee is door de hoogste bestuursrechter bevestigd dat het alcoholslot een geschikte maatregel is om alcoholgebruik in het verkeer tegen te gaan.

De RvS is verder van oordeel dat algemeen bekend mag worden verondersteld dat verkeersdelicten, ook als deze buiten werktijd zijn

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> <http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=76276>,  
<http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=76274>,  
<http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=76275>

begaan, consequenties voor de rijbevoegdheid en daarmee ook voor de uitoefening van het werk als beroepschauffeur kunnen hebben.

De RvS bestempelt het ASP voor vrachtwagenchauffeurs die voor hun inkomen van het C rijbewijs afhankelijk zijn als strafmaatregel, omdat het rijbewijs voor ten minste twee jaar ongeldig wordt verklaard. Derhalve mag voor deze groep chauffeurs geen samenloop met het strafrecht voor komen. Hoewel de uitspraken van de RvS alleen betrekking hebben op het C rijbewijs, ligt het voor de hand om ze ook van toepassing te laten zijn op chauffeurs met een D rijbewijs (bussen) in een vergelijkbare situatie.

De oplossing voor bovengenoemde samenloop tussen bestuursrecht en strafrecht moet voldoen aan de volgende eisen:

- de vrachtwagen- en buschauffeur moet zijn werk kunnen behouden;
- hij moet tegelijkertijd veilig kunnen deelnemen aan het verkeer;
- verdere samenloop tussen strafrecht en bestuursrecht moet worden voorkomen.

### *Sub 2. Ontwikkelingen rond de inbouw van het alcoholslot in vrachtwagens en bussen*

In mijn brief van 12 maart 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 363), heb ik een eerste inschatting gegeven van de voor- en nadelen van de inbouw van een alcoholslot in vrachtwagens en bussen. Zoals in mijn brief is te lezen stuit het installeren van een alcoholslot, inclusief het bijbehorende uitleesregime, bij werkgevers op bezwaren. Immers, in die tijd is de vrachtwagen niet beschikbaar voor het eigenlijke transport.

Daarom heb ik met het CBR, de RDW en de transportsector (TLN, EVO en KNV) gekeken of er alternatieven zijn. Alternatieven waarbij voorkomen wordt dat chauffeurs met drank op achter het stuur van een vrachtwagen of bus plaats nemen en die tegelijkertijd gedragsverandering rond alcohol en verkeer ondersteunen.

Op basis van de uitspraken van de RvS, de eisen aan de oplossingsrichting en rekening houdend met de branche besproken alternatieven, gaat mijn voorkeur ernaar uit om een startonderbreker voor vrachtwagens en bussen deel te laten uitmaken van het alcoholslotprogramma. Daarmee kunnen vrachtwagen- en buschauffeurs hun werk behouden. Door de startonderbreker te koppelen aan het bestaande alcoholslotprogramma voor het B rijbewijs, leert de chauffeur op basis van zijn eigen ervaringen dat alcohol en verkeer niet samengaan. De integratie met het alcoholslotprogramma zorgt ervoor dat de samenloop met het strafrecht niet verder toeneemt.

Verdere uitwerking van deze oplossing zal plaatsvinden in samenwerking met mijn collega van Veiligheid en Justitie, de uitvoerende partijen (OM, CBR, politie en RDW) en de branche. Het wetsvoorstel kan dan naar verwachting zomer 2014 aan de Raad van State voor advies worden voorgelegd.

### *Sub 3. Tussenrapportage over het ASP en het recidivemeting LEMA en EMG*

Het rapport «Evaluatie alcoholslotprogramma» geeft de bevindingen weer van het eerste jaar van het alcoholslotprogramma (tot en met november 2012). Deze tussenrapportage is bijgevoegd en levert een basis voor de verdere evaluatie en geeft de verschillende betrokken partijen handvatten om de uitvoering van het alcoholslotprogramma te optimaliseren. De steekproef onder de deelnemers voor het bepalen van hun ervaringen is

na het eerste jaar nog te klein om significante uitspraken te doen. In de korte tijd dat het programma draait, is er nog geen informatie beschikbaar over de effecten van het programma op het gedrag van de deelnemers en op de verkeersveiligheid.

De belangrijkste aanbevelingen die zijn voortgekomen uit het onderzoek zijn:

- Verbeter de communicatie aan de burger over het alcoholslotprogramma.
- Verbeter de communicatie over de procedures in het alcoholslotprogramma naar de deelnemers bij de verschillende contactmomenten en door de verschillende partijen.
- Optimaliseer de onderlinge afstemming tussen de uitvoerende partijen.
- Onderzoek of en zo ja, hoe de belemmerende factoren veroorzaakt door de samenloop tussen bestuursrecht en strafrecht als gevolg van de introductie van het alcoholslotprogramma, kunnen worden opgelost.

Voor de eerste drie heb ik reeds opdracht gegeven aan de CBR als ketenregisseur om een plan van aanpak op te stellen. Ten aanzien van de samenloop heeft het OM inmiddels een aanpassing in de strafvorderingsrichtlijnen doorgevoerd, waardoor de duur van de samenloop verkort is. Met mijn collega ben ik op zoek naar verdere mogelijkheden om de samenloop te verminderen.

Ook over het onderzoek «Recidivemeting LEMA en EMG» is een tussentijds rapport uitgebracht. Dit rapport is bijgevoegd. Het betreft de achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van de eerste deelnemers aan de LEMA en EMG die sinds eind 2008 worden uitgevoerd. Dit rapport behandelt het eerste cohort van LEMA en EMG: 2009. Onder de LEMA-deelnemers is sprake van minder recidive dan in de vergelijkingsgroep. Dit geldt zowel voor de verkeersrecidive als voor de algemene recidive. Voor de EMG zijn geen duidelijke verschillen tussen de recidive in de deelnemers- en in de vergelijkingsgroep. Inmiddels is de EMG aangepast, zodat hij beter op de doelgroep aansluit.

De komende jaren wordt ook de recidive van deelnemers aan het alcoholslotprogramma onderzocht. In het eindrapport (verwacht in 2022) worden van de LEMA, EMG en het alcoholslotprogramma vijf cohorten onderzocht. Met deze onderzoeken wordt bezien of de doelstelling van de maatregelen wordt gehaald: het voorkomen dat deelnemers in de toekomst onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer of ernstig risicovol rijgedrag vertonen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus