

Vergaderjaar 2013–2014

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 413**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 mei 2014

Zoals toegezegd tijdens het mondelinge vragenuur van afgelopen dinsdag 13 mei jl. over berichten in de media over «Geen alcoholslot voor beroepschauffeurs» (Handelingen II 2013/14, nr. 81, mondelinge vragen van het lid De Rouwe over het bericht «Geen alcoholslot voor beroepschauffeurs») stuur ik u de informatie over het alcoholslot voor beroepschauffeurs toe.

In mijn brief van 28 januari jl. heb ik uw Kamer geschreven dat ik naar aanleiding van uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) voornemens ben om een startonderbreker voor vrachtwagens en bussen deel te laten uitmaken van het alcoholslotprogramma (Kamerstuk 29 398, nr. 393). De Afdeling heeft namelijk geoordeeld dat voor die chauffeurs die voor hun inkomen afhankelijk zijn van hun rijbewijs het alcoholslotprogramma (ASP) een strafmaatregel («criminal charge») is, vanwege de lange duur van de ongeldigheid van het C rijbewijs. Het gevolg van de uitspraak van de Afdeling is dat het ondoenlijk is geworden om aan deze beroepschauffeurs het huidige alcoholslotprogramma (dus de combinatie van ASP in personenauto met het verbod om een vrachtauto of bus te besturen) op te leggen. Dat vergt een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). Ik heb in genoemde brief ook aangegeven dat ik dat wetsvoorstel voor de zomer 2014 aan de Raad van State zal aanbieden.

Met de bovenbedoelde wijziging van de WVW 1994 wordt bovengenoemd probleem definitief opgelost. Tot dat deze definitieve oplossing van kracht wordt, moest er, binnen de grenzen van de wet en met inachtneming van de uitspraak van de afdeling, een oplossing komen voor de houders van een rijbewijs C of D die van dat rijbewijs afhankelijk zijn voor hun inkomen en die tot voor kort het alcoholslotprogramma opgelegd kregen. Eveneens is het noodzakelijk een voorziening te treffen voor houders van een rijbewijs BE. Zij kunnen immers voor hun beroep ook afhankelijk zijn van het besturen van een grote aanhangwagen achter een personenauto.

De enige oplossing die mogelijk bleek voor houders van het rijbewijs C/D, was om voor deze chauffeurs terug te grijpen op het systeem dat voor de invoering van het alcoholslotprogramma bestond. Dit betekent dat aan deze chauffeurs een educatieve maatregel alcohol en verkeer (ema) zal worden opgelegd, tenzij de betrokkene al eerder te maken heeft gehad met een educatieve maatregel. In dat geval zal hem een onderzoek naar de geschiktheid worden opgelegd. Als uit dat onderzoek blijkt dat hij ongeschikt is, wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard. Ik heb deze oplossing inmiddels gerealiseerd door een wijziging van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011, welke met ingang van 24 april jl. in werking is getreden.

Ik ben me ervan bewust dat dit niet een ideale oplossing is. Maar voor elke andere tussentijdse oplossing bleek ook een wetswijziging noodzakelijk te zijn.

Dat betekent dat aan een beperkte groep chauffeurs van vrachtwagens en bussen, namelijk die chauffeurs die aantoonbaar van dat rijbewijs afhankelijk zijn voor hun inkomen deze tijdelijke maatregelen gaan gelden. Kunnen zij de afhankelijkheid van het rijbewijs voor het inkomen niet aantonen, dan volgt oplegging van het ASP. Het gaat het om 56 chauffeurs sinds 1 augustus 2013, de gevallen waar het CBR nog geen besluit had genomen.

Deze tussenoplossing maakt het mogelijk dat het OM strafrechtelijk kan blijven vervolgen.

De definitieve oplossing vergt een wijziging van de WVV 1994. Ik heb alles op alles gezet om deze wijziging, alsmede de benodigde aanpassingen van de onderliggende regelgeving, snel in procedure te brengen, respectievelijk op te stellen. De uitvoeringsinstanties CBR, RDW, OM en politie hebben mij toegezegd hieraan prioriteit te geven. Zij zullen alles op alles zetten om de nieuwe regeling vóór 1 januari 2016 in werking te laten treden. Ik reken ook op de medewerking van Uw Kamer om gezamenlijk te bewerkstelligen dat de wijziging eerder dan de aanvankelijk voorziene datum van 1 januari 2016 in werking kan treden.

Ten slotte heb ik een voorstel tot wijziging van de Regeling Rijgeschiktheid (amvb) voorbereid voor chauffeurs met aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg het BE rijbewijs. Deze chauffeurs krijgen in aanvulling op het rijbewijs B met de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering hun bevoegdheid voor BE terug. Zij kunnen derhalve het BE rijbewijs terug krijgen na inbouw van het alcoholslot in hun personenauto. Dit vereist een wijziging van het Reglement rijbewijzen. Het voorstel daartoe wordt uw Kamer binnenkort aangeboden in het kader van de voorhangprocedure.

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