

Vergaderjaar 2008–2009

**31 896**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

###### *1.1 Korte inhoud wetsvoorstel*

In het onderhavige wetsvoorstel is een aantal wijzigingen opgenomen van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma. Voorgesteld wordt over te gaan tot invoering van het alcoholslotprogramma en de reikwijdte van de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer uit te breiden tot de ervaren bestuurders. Beide maatregelen zullen deel uitmaken van deze vorderingsprocedure. Daarnaast worden de verschillende artikelen die betrekking hebben op de vorderingsprocedure opnieuw gerangschikt.

Het wetsvoorstel vloeit voort uit de wens en de noodzaak om het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van rijden onder invloed van alcohol terug te dringen. Bij verschillende gelegenheden is tegen deze achtergrond over het voornemen tot invoering van het alcoholslotprogramma gesproken (te beginnen in het Algemeen Overleg van 15 juni 2004, 29 398, nr. 11 en verder onder andere de brief van 24 april 2008, 29 398, nr. 90). Verder wordt met het voorstel uitvoering gegeven aan aanbevelingen die zijn voortgekomen uit de evaluatie van de vorderingsprocedure (Evaluatie vorderingsprocedure, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, december 2004; bijlage bij 29 398, nr. 23). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan een toezegging gedaan in de brief van 17 september 2004 (29 398, nr. 39). Verder is gebleken dat bij enkele recente wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 abusievelijk enkele kleine misslagen zijn ontstaan. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om deze te corrigeren. Tenslotte zijn de bepalingen rond de goedkeuring van het alcoholslot en de erkenningsregelingen geactualiseerd.

###### *1.2 Leeswijzer*

In paragraaf 2 van het algemeen deel wordt ingegaan op de uitgebrachte adviezen. In paragraaf 3 wordt ingegaan op de huidige regelgeving: de

manier waarop het rijbewijs wordt verkregen (3.1) en waarop de houder het weer kan kwijtraken (3.2). In paragraaf 4 wordt vervolgens ingegaan op de aanleiding voor de voorgestelde aanpassingen: de algemene verkeersveiligheidsoverwegingen (4.1) en de evaluatie van de vorderingsprocedure (4.2). In paragraaf 5 wordt inhoudelijk ingegaan op de voorgestelde opzet van de nieuwe regelgeving en de uitwerking van de aanbevelingen uit de evaluatie van de vorderingsprocedure, inclusief het alcoholslotprogramma. Daarbij worden tevens de inmiddels in voorbereiding zijnde nieuwe educatieve maatregelen, de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (lichte ema) en de educatieve maatregel gedrag en verkeer (emg), alsmede de bestaande maatregelen, de educatieve maatregel alcohol en verkeer (ema) en het onderzoek, kort besproken. Paragraaf 6 vat de privacyaspecten van de voorstellen samen en paragraaf 7 behandelt de handhavingsaspecten. In de paragrafen 8, 9 en 10 komen achtereenvolgens de financiële consequenties, de administratieve lasten voor de burgers en het bedrijfsleven en de effecten voor het bedrijfsleven aan de orde komen. In paragraaf 11 en 12 tenslotte wordt ingegaan op de voorlichting en de evaluatie.

## **2. Adviezen**

Over het concept-wetsvoorstel zijn adviezen ontvangen van de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak (NVvR), de Raad voor de rechtspraak (de Rvdr), de Nederlandse Orde van Advocaten (NOvA), de Raad van Hoofdcommissarissen (de politie), het Nederlands Meetinstituut (NMI), de Overlegorgaan Personenvervoer (OPV), het College bescherming persoonsgegevens (CBP), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVvB) en de Vereniging van Nederlandse Autoleasebedrijven (VNA-lease). Het voorstel is tevens voorgelegd aan het Adviescollege voor de toetsing van administratieve lasten (ACTAL). ACTAL heeft het wetsvoorstel niet geselecteerd voor een toets. Ten slotte is het voorstel beoordeeld in het kader van de bedrijfseffectentoets.

Uit de uitgebrachte adviezen blijkt dat het wetsvoorstel tot aanpassing van de vorderingsprocedure en tot invoering van het alcoholslotprogramma in grote lijnen positief is ontvangen en dat ten aanzien van het wetsvoorstel positief wordt geadviseerd. In de adviezen wordt wel een aantal kanttekeningen gemaakt bij het wetsvoorstel. Hieronder volgt op hoofdlijnen een samenvatting van de adviezen. In de verschillende paragrafen van deze toelichting zal waar aangewezen op de adviezen worden ingegaan.

### *2.1 RDW*

De RDW wijst op praktische uitvoeringsaspecten en heeft ingeschat dat de totale doorlooptijd van het project ongeveer 15 maanden bedraagt, gerekend vanaf het moment dat de opdracht wordt verleend. De RDW wijst ook op mogelijke complicerende factoren zoals de samenloop met diverse andere in voorbereiding zijnde maatregelen, zoals bijvoorbeeld de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid (richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 juli 2003 (PbEU L 226) en de voorbereiding van de inwerkingtreding van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (Stb. 433; verder te noemen de wet puntenstelsel).

### *2.2 CBR*

Ook het CBR wijst op praktische uitvoeringsaspecten, meer in het bijzonder in verband met de samenloop met de wet puntenstelsel. Het

wijst er op dat pas in de tweede helft van 2009 een aanvang kan worden gemaakt met de noodzakelijke systeemtechnische aanpassingen, omdat pas dan de benodigde capaciteit beschikbaar zal zijn. Naar verwachting kan dan het alcoholslotprogramma in het voorjaar 2010 worden ingevoerd. Verder stelt het CBR dat een aantal aspecten nog moet worden uitgewerkt. Hierbij gaat het dan bijvoorbeeld om de precisering van de spelregels en de uitwerking van het begeleidingsprogramma.

### *2.3 Politie*

De politie constateert dat de ontwikkeling en de invoering van het alcoholslotprogramma past in de koers die de politie inzet in het kader van «Politie in ontwikkeling». Dit is de visienota die de politie heeft opgesteld in mei 2005, waarin zij haar visie geeft op toekomstige ontwikkelingen van het politievak<sup>1</sup>.

De politie vraagt aandacht voor de capaciteit die nodig is voor de handhaving. Verder stelt zij dat invoering pas medio 2010 zou moeten plaatsvinden, omdat dan de noodzakelijke aanpassingen meteen kunnen worden meegenomen in het nieuwe, in ontwikkeling zijnde landelijke politiebedrijfsvoeringssysteem Basisvoorziening Handhaving (BVH). Op deze manier kan worden voorkomen dat elk regiokorps afzonderlijk aanpassingen maakt.

### *2.4 OM*

Het OM vraagt aandacht voor de consequenties van de samenloop tussen het alcoholslotprogramma en het strafrecht en de ongeldigheid van rechtswege als gevolg van de wet puntenstelsel, alsmede voor de samenloop tussen het alcoholslotprogramma en diverse maatregelen met betrekking tot het rijbewijs of het voertuig op basis van de Wegenverkeerswet 1994 of op basis van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Daarnaast wijst het op enkele punten die in het belang van een goede voorbereiding nadere aandacht behoeven, zoals bijvoorbeeld de uitwerking van de spelregels en het belang van een adequate informatie aan de betrokken deelnemer. Het OM doet tevens de suggesties om op het punt van het rijden zonder geldig rijbewijs de voorgestelde strafbaarstellingen te verbeteren. Tenslotte vraagt het OM aandacht voor de mogelijke financiële consequenties voor het OM.

### *2.5 NVvR*

De NVvR onderschrijft het belang van het vergroten van de verkeersveiligheid, maar vraagt de aandacht voor een viertal punten. Het gaat dan om de vragen hoe veilig de hertest kan worden uitgevoerd, de gevolgen van het voorstel voor de beroepschauffeurs, de kosten van deelneming voor betrokkene en de effecten voor de rechtspleging.

### *2.6 Rvdr*

De Rvdr stelt een aantal vragen die betrekking hebben op onder andere de samenloop met het puntenstelsel en de handhaafbaarheid van de voorstellen.

### *2.7 CBP*

Het CBP vraagt aandacht voor een goede privacybescherming. Zo dient naar het oordeel van het CBP nader te worden gepreciseerd welke gegevens door wie zullen worden verwerkt in het alcoholslotregister en wie toegang heeft tot welke gegevens. Daarnaast is het CBP van mening dat

---

<sup>1</sup> Politie in ontwikkeling, visie op de politie, mei 2005.

zou moeten worden onderzocht of een zodanige voorziening kan worden getroffen dat de gegevens uit het alcoholslot ook daadwerkelijk van de betrokken gebruiker van dat alcoholslot zijn. Verder wijst het CBP dat ook derden, bijvoorbeeld garaged medewerkers, het motorrijtuig met alcoholslot moeten kunnen besturen. Tenslotte stelt het CBP dat aandacht moet worden besteed aan de mogelijk ongewenste gevolgen van het feit dat een aspirant-deelnemer in voorkomende gevallen aan zijn werkgever of aan de leasemaatschappij toestemming moet vragen om een alcoholslot te laten inbouwen in een motorrijtuig.

### *2.8 Overige adviezen*

Het OPV heeft de wens geuit dat moet worden nagedacht op welke wijze een grotere effectiviteit van het alcoholslotprogramma kan worden gerealiseerd. Daarnaast wordt erop gewezen dat degene die professioneel deelneemt aan het verkeer geen alcohol behoort te drinken. De VNG vraagt aandacht voor de handhaving. De VNA-lease vraagt aandacht voor een tweetal praktische zaken: hoeveel tijd er verstrijkt tussen de inbouw van het alcoholslot en het daadwerkelijk mogen besturen van het motorrijtuig waarin dat alcoholslot is ingebouwd, en het feit dat het motorrijtuig moet kunnen worden bestuurd door derden, bijvoorbeeld in het kader van onderhoud.

## **3. Beschrijving van de huidige regelgeving**

### *3.1 Het behalen en het behouden van het rijbewijs*

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 zal iemand, die heeft aangetoond geschikt en rijvaardig te zijn voor een bepaalde categorie motorrijtuigen, een rijbewijs krijgen dat de bevoegdheid geeft tot het besturen van motorrijtuigen van die categorie. Betrokkene toont de geschiktheid aan door het invullen van een zogenaamde eigen verklaring. Het CBR kan (op eigen kosten van betrokkene) een nader onderzoek eisen, indien de beantwoording van vragen in de eigen verklaring daartoe aanleiding geeft. De rijvaardigheid wordt aangetoond door middel van een theorie-examen en een rijproef. Uitzondering op deze algemene regel is de categorie AM (bromfietsen), waarvoor thans alleen rijvaardigheidseisen in de vorm van een theorie-examen gelden.

Heeft betrokkene zijn rijbewijs behaald, dan kan hij dat in beginsel onbeperkt verlengen. Voor de geldigheidsduur van het rijbewijs wordt verwezen naar artikel 122 van de Wegenverkeerswet 1994. Hij heeft voor die verlenging in de regel tot zijn 65ste geen nieuwe verklaring van geschiktheid of van rijvaardigheid nodig. Betrokkene kan dan volstaan met overlegging van het eerder afgegeven, nog geldige, rijbewijs. Verlenging is ook mogelijk met een rijbewijs dat ongeldig is geworden door het verstrijken van de geldigheidsduur. Bij een verzoek om verlenging dient wel een verklaring van geschiktheid te worden overlegd door houders van een rijbewijs voor de categorieën C en D, houders van andere rijbewijzen die 65 jaar of ouder zijn en door houders van rijbewijzen ten aanzien van de noodzaak daartoe blijkt uit het rijbewijzenregister. Onder omstandigheden kan in het laatste geval ook een verklaring van rijvaardigheid worden geëist.

### *3.2 Het kwijtraken van het rijbewijs*

Er zijn drie manieren waarop iemand zijn rijbewijs al dan niet tijdelijk kan kwijtraken: via het strafrecht, via de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure en tenslotte in het kader van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) teneinde betaling af te dwingen

van een onherroepelijk geworden sanctie opgelegd op grond van die wet, die niet of niet volledig is betaald.

### **3.2.a Strafrecht**

In geval bepaalde delicten worden begaan, kan de ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf worden opgelegd (artikel 179 van de Wegenverkeerswet 1994). Dit is het geval bij de verkeersmisdrijven zoals bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of het veroorzaken van een ongeval, maar ook bij overtredingen, zoals bijvoorbeeld de forse snelheidsovertredingen die via het strafrecht worden afgedaan. In bij wet omschreven gevallen moet de politie overgaan tot invordering van het rijbewijs. Dat is bijvoorbeeld het geval er sprake is van een alcohol-overtreding waarbij een ademalcoholgehalte is geconstateerd van 570 µg/l (of een bloedalcoholgehalte 1,3‰) of hoger. De officier van justitie moet vervolgens binnen tien dagen beslissen of hij het rijbewijs inhoudt of teruggeeft. De officier van justitie kan bijvoorbeeld besluiten tot inhouding indien er sprake is van een alcoholovertreding waarbij een ademalcoholgehalte is geconstateerd van 785 µg/l (of een bloedalcoholgehalte 1,8‰) of hoger. In de wet puntenstelsel worden de grenzen voor inhouding gelijkgetrokken met de grenzen voor de invordering. Bij deze maatregel van invordering en inhouding gaat het om een reactie op een vermoedelijk gepleegd verkeersdelict, waarbij om redenen van verkeersveiligheid meteen een verbod geldt om een rijbewijsplichtig voertuig te besturen. Bij de duur van de inhouding wordt door de officier van justitie rekening gehouden met de duur van de te verwachten rijontzegging. Het is de strafrechter die bij een veroordeling voor het desbetreffende delict uiteindelijk, op vordering van de officier van justitie beslist of een rijontzegging zal worden opgelegd. Op grond van de wet van 7 juli 2006 (Stb. 330; de Wet OM-afdoening) zal ook de officier van justitie de bevoegdheid krijgen om een ontzegging van de rijbevoegdheid op te leggen. De duur van een door de officier van justitie op te leggen rijontzegging is maximaal zes maanden.

Een rijontzegging als hier bedoeld heeft tot gevolg dat betrokkene zijn rijbewijs moet inleveren en gedurende de periode van de ontzegging niet zal mogen rijden. Na afloop van de ontzegging krijgt hij zijn rijbewijs terug en herleeft dus de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen van de categorie of categorieën waarop het rijbewijs betrekking heeft. Als genoemde wet in werking is getreden, zal bij een tweede onherroepelijke afdoening binnen vijf jaar van een alcoholdelict waarbij sprake is van een ademalcoholgehalte van 435 µg/l, respectievelijk een bloedalcoholgehalte van 1,0‰ of meer, het rijbewijs van rechtswege ongeldig worden. Datzelfde zal het geval zijn bij alcoholgerelateerde delicten zoals het weigeren mee te werken aan een blaastest of ademanalyse of bloedproef (artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid) of het veroorzaken van een ongeval onder invloed van alcohol. In paragraaf 5.3.l.1 zal hierop nader worden ingegaan. Opgemerkt wordt dat in de memorie van toelichting omwille van de leesbaarheid verder alleen gebruik zal worden gemaakt van aanduidingen in promillages.

### **3.2.b De vorderingsprocedure**

Naast de hierboven beschreven strafrechtelijke procedure bestaat de vorderingsprocedure. Deze procedure staat beschreven in de artikelen 130 tot en met 134a van de Wegenverkeerswet 1994. De nadere uitwerking hiervan is opgenomen in de artikelen 131 tot en met 143 van het Reglement rijbewijzen en in een tweetal ministeriële regelingen, te weten de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid en de Regeling eisen geschiktheid 2000. Deze procedure heeft tot doel vast te stellen of een bestuurder nog beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid om een rijbewijsplichtig motorrijtuig te besturen. Vervolgens wordt in het kader van deze procedure vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid

aan de betrokken bestuurder een passende maatregel opgelegd waardoor deze veilig aan het verkeer kan deelnemen of (tijdelijk) niet aan het verkeer mag deelnemen. In bij ministeriële regeling vastgestelde gevallen wordt betrokkene namelijk of de verplichting opgelegd tot deelname aan een educatieve maatregel (een educatieve maatregel alcohol en verkeer (ema) of, voor de beginnende bestuurder, de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (lichte ema), of een educatieve maatregel gedrag en verkeer (emg)), of wordt bepaald dat betrokkene een onderzoek naar zijn rijvaardigheid of geschiktheid dient te ondergaan. Bij een onderzoek naar de rijvaardigheid wordt getoetst aan de rijvaardigheidseisen die zijn opgenomen in de verschillende ministeriële regelingen waarin de eisen voor het praktijkexamen van de verschillende rijbewijscategorieën zijn opgenomen. Bij een onderzoek naar de geschiktheid wordt getoetst aan de Regeling eisen geschiktheid 2000, die aangeeft, aan welke eisen iemand moet voldoen.

De huidige procedure verloopt als volgt. Als de politie, of zoals een enkele keer voorkomt de betrokken officier van justitie of de directeur van het CBR, het vermoeden heeft dat een bestuurder niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid, wordt hiervan een mededeling gedaan aan het CBR. In bijlage 1 bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid is uitgewerkt wanneer van dit vermoeden sprake is. Binnen vier weken na ontvangst van de mededeling moet het CBR een beslissing nemen wat er verder gaat gebeuren. Er zijn thans twee mogelijkheden, een onderzoek of een educatieve maatregel.

In de in artikel 6 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid aangegeven gevallen besluit het CBR tot een onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien bij betrokkene een adem- of bloedalcohol gehalte is geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 1,8‰ (bij een beginnende bestuurder 1,3‰) of indien betrokkene binnen een periode van vijf jaar tenminste viermaal is aangehouden op verdenking van overtreding van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994. Tot een onderzoek zal ook worden besloten in geval er sprake is van feiten of omstandigheden als genoemd in bijlage 1 bij die regeling, anders dan die vermeld onder «Drogerende stoffen Alcohol». Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan medische aandoeningen. Als uit een opgelegd onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid blijkt dat betrokkene niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid voor het besturen van motorrijtuigen, kan het rijbewijs voor een of meer categorieën waarvoor het rijbewijs geldig was, ongeldig worden verklaard.

Bij de educatieve maatregelen kan het CBR een lichte ema opleggen (voor de beginnende bestuurder) of een ema of een emg voor alle bestuurders (behalve bromfietzers). In de in artikel 10a van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid genoemde gevallen is bepaald in welke gevallen een lichte ema wordt opgelegd. In de in artikel 8 van die Regeling aangegeven gevallen besluit het CBR tot oplegging van een ema. Hiervan zal bijvoorbeeld sprake zijn indien bij betrokkene een adem- of bloedalcohol gehalte is geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 1,3‰. Oplegging van een ema is voorts mogelijk indien een onderzoek naar de geschiktheid heeft plaatsgevonden en de uitslag van het onderzoek weliswaar geen aanleiding geeft tot ongeldigverklaring van het rijbewijs van betrokkene, maar corrigerend optreden niettemin geïndiceerd is. Tenslotte bepaalt artikel 10b van genoemde regeling in welke gevallen het CBR een emg zal opleggen. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn als ten aanzien van betrokkene een overschrijding is geconstateerd van de toegestane maximumsnelheid met 31 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden.

Betrokkene is verplicht aan een onderzoek of aan een educatieve maatregel mee te werken. Doet hij dat niet, dan volgt ongeldigverklaring van het rijbewijs.

### **3.2.c Dwangmaatregel op basis van de Wahv**

Tenslotte kan betrokkene zijn rijbewijs tijdelijk kwijtraken, op basis van artikel 28a van de Wahv. Dit artikel biedt de officier van justitie de mogelijkheid om het rijbewijs in te nemen van degene aan wie een administratieve sanctie is opgelegd, maar die niet of niet volledig heeft betaald. De termijn van de inneming is ten hoogste vier weken.

## **4. Aanleidingen voor verdere aanpassingen in de aanpak van het rijden onder invloed**

### *4.1 Doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid*

#### **4.1.a Cijfermatige gegevens**

In 2006 bedroeg het aantal verkeersdoden in Nederland 811 en in 2007 791. In 2006 heeft de politie bij 40 verkeersdoden geregistreerd dat ten minste een van de bestuurders die bij het ongeval betrokken waren, alcohol had gebruikt. Uit de recent gepubliceerde cijfers over 2007 (zie eerder genoemde brief van 24 april 2008) blijkt dat dit aantal licht is gestegen tot 43. Naar verwachting ligt evenwel het werkelijke aantal doden waarbij alcohol in het spel is geweest, hoger, aangezien er sprake is van een flinke onderregistratie van de oorzaak van de ongevallen. Zo worden overleden verkeersdeelnemers vrijwel nooit op alcoholgebruik getest. Als bij een dodelijk ongeval alcoholgebruik wordt vastgesteld, zal dat dus vrijwel altijd bij een niet-overleden bestuurder zijn. Op basis van een uitgebreide case-control studie van de SWOV in het politiedistrict Tilburg (Mathijssen & Houwing, 2004) komt de SWOV tot de conclusie dat minstens een kwart van de verkeersdoden in Nederland het gevolg is van alcoholgebruik. Dit zou dan voor 2006 neerkomen op ruim 200 verkeersdoden als gevolg van alcoholgebruik. Voor 2007 zou dit neerkomen op ongeveer hetzelfde aantal. Driekwart van deze slachtoffers wordt veroorzaakt door bestuurders met een bloedalcoholgehalte van 1,3 promille of meer. (Mathijssen en Houwing 2005). Jaarlijks laat mijn ministerie door de directie Verkeer en Scheepvaart (DVS; voorheen AVV) onderzoek verrichten naar het aantal overtreders van de alcohollimiet in weekendnachten. In de afgelopen jaren blijkt uit dit onderzoek dat het totale aantal overtreders weliswaar afneemt, maar dat het aandeel zware drinkers (>1,3 promille) niet significant is afgenomen. Tussen 2002 en 2006 bedroeg het aantal bestuurders met dit promillage respectievelijk 0,5%, 0,5%, 0,6%, 0,6% en 0,4%. Deze cijfers laten enige toevulsfluctuaties zien, maar zeker geen dalende trend. Het doel voor 2020 is een reductie van het aantal verkeersdoden in zijn algemeenheid te bewerkstelligen van 791 in 2007 tot maximaal 500 (Kamerstukken II 2007/08, 29 398, nr. 120, herdruk). Dit brengt met zich mee dat ook het aantal alcoholgerelateerde doden omlaag moet. Een concreet aantal is hierbij voor deze categorie niet vastgesteld, maar gelet op het feit dat het totaal aantal verkeersslachtoffers voor een groot deel bestaat uit alcoholgerelateerde verkeersslachtoffers, zullen ook voor deze categorie verkeersslachtoffers specifieke maatregelen nodig zijn. Daarom zal gelet op het bovenstaande vooral moeten worden ingezet op de zware overtreder.

#### **4.1.b Instrumenten die reeds worden toegepast**

Thans reeds worden verschillende instrumenten ingezet in de strijd tegen rijden onder invloed van alcohol. Na de invoering van de regionale verkeershandhavingsteams is het politietoezicht sterk toegenomen. Hierdoor nam ook het aantal betrapte zware overtreders toe. Verder vinden er op gezette tijden verkeerscontroles plaats die zijn gericht op een bepaalde

vorm van verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol, en vindt tegelijk regionaal of landelijk voorlichting plaats hierover. De ervaring heeft immers uitgewezen dat landelijke en regionale voorlichting in combinatie met gerichte handhaving een gunstige invloed heeft op de verkeersveiligheid (zie bijvoorbeeld recentelijk de onderzoeksresultaten van het onderzoek «Thuiskomen 2005» van oktober 2006 van het toenmalige AVV).

Ook op het gebied van voorlichting wordt al het nodige gedaan. Een voorbeeld hiervan is de landelijk succesvolle BOB campagne. De doelgroep hierbij wordt gevormd door vakantiegangers en uitgaanspubliek. Daarnaast kan melding worden gemaakt van voorlichtingscampagnes die in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) door het Trimbosch Instituut worden uitgevoerd. Tenslotte richt het beleid van VWS zich op algehele matiging van alcohol in relatie tot de volksgezondheid. Dit matigingsbeleid heeft mogelijk ook effect op het drinkgedrag van de bestuurder en daarmee op de verkeersveiligheid. Ondanks de hierboven weergegeven instrumenten om de combinatie van alcoholgebruik en het besturen van een motorrijtuig zoveel mogelijk tegen te gaan, moet worden geconcludeerd dat deze maatregelen, al dan niet in combinatie, geen of in ieder geval geen blijvend effect heeft op de groep zware drinkers. Dit kan worden afgeleid uit het feit dat het geregistreerde aandeel slachtoffers van alcoholongevallen (doden plus ziekenhuisopnamen) tussen 2002 en 2007 geen dalende trend heeft vertoond. Van een verdere intensivering van de handhaving alleen is waarschijnlijk dan ook geen direct resultaat te verwachten. Bovendien is een dergelijke intensivering niet aan de orde. De politie heeft immers in haar advies aangegeven dat de controle op de naleving zal plaatsvinden in het kader van de reguliere rijbewijscontroles. Dit betekent dat er geen extra handavingsinspanning beschikbaar zal komen. Ook een uitbreiding van de voorlichtingsactiviteiten ligt, gelet op alle hierboven beschreven activiteiten, niet voor de hand. Dit brengt mij tot de conclusie dat nieuwe instrumenten nodig zijn om weer een gunstige trend tot stand te brengen. Dit is eens te meer van belang nu de geregistreerde cijfers zoals gezegd slechts een deel van de werkelijke problematiek laten zien.

#### **4.1.c Nieuwe maatregel in aanvulling op bestaande instrumenten**

Zo'n nieuw instrument is naar mijn mening het alcoholslotprogramma. Doel hiervan is om de deelnemer te leren een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Het alcoholslotprogramma bestaat uit een alcoholslot (een ademtester die in een motorrijtuig wordt ingebouwd, een startonderbreker en een registratie-eenheid. De bestuurder kan de startblokkering alleen opheffen door met goed gevolg een ademtest af te leggen. Ook onderweg zal periodiek met onregelmatige tussenpozen moeten worden geblazen. Het alcoholslot geeft daartoe een signaal af. Betrokkene heeft dan een aantal de minuten de tijd om op verkeersveilige wijze hieraan gehoor te geven. Het alcoholslot vormt dus een fysieke barrière voor de bestuurder om met alcohol op te gaan rijden. Aan de verplichting tot inbouw van een alcoholslot kan de verplichting worden gekoppeld om een begeleidingsprogramma volgen. Hierbij worden de gegevens uit het slot periodiek uitgelezen en wordt betrokkene gemotiveerd zonder alcohol te gaan rijden.

In de laatste jaren is hier in het buitenland veel ervaring mee opgedaan en zijn de ervaringen positief. In de volgende paragraaf zal nader op de effecten worden ingegaan. In verschillende landen is het alcoholslotprogramma inmiddels in enigerlei vorm al ingevoerd. Voorbeelden zijn Zweden, Canada, bijna alle staten van de Verenigde Staten van Amerika en in een aantal staten van Australië. In Finland is het alcoholslotprogramma inmiddels in juli 2008 ingevoerd. Verder zijn er pilots gedaan

in een aantal Europese landen, zoals bijvoorbeeld Frankrijk. Uit het buitenland is geen ander instrument bekend dat een positief effect zou kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

#### **4.1.d Effect van de voorgestelde nieuwe maatregel**

Bestuurders bij wie in het motorrijtuig een alcoholslot is ingebouwd, vallen tijdens het rijden in zo'n motorrijtuig veel minder vaak in herhaling dan bestuurders met een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldigverklaring van het rijbewijs. Dat blijkt uit diverse evaluatie-onderzoeken in de Verenigde Staten, Canada en Zweden. Bij de onderzoeken die sinds 1997 zijn uitgevoerd (Weinrath 1997, Tippetts&Voas 1997, Beck et al. 1999, Voas et al. 1999, Vezina 2002, Frank et al. 2002 en Bjerre 2005), recidiveerden deelnemers aan het alcoholslotprogramma tijdens dit alcoholslotprogramma gemiddeld 80% minder vaak.

Het alcoholslotprogramma kan daarom een wezenlijke bijdrage leveren aan het bereiken van de hierboven beschreven doelstelling. Om een zo groot mogelijk effect te bereiken zou, zo blijkt uit onderzoeken (onder andere Beirness en Robertson, 2002), aan een aantal voorwaarden moeten worden voldaan. De belangrijkste voorwaarden zijn de volgende:

- er moet sprake zijn van een verplichting in die zin dat de betrokken rijbewijshouder alleen een motorrijtuig mag besturen als daarin een alcoholslot is ingebouwd;
- de beperkende codering moet op het rijbewijs zijn vermeld om politiecontrole te vergemakkelijken;
- het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma kan het beste in het kader van het bestuursrecht plaatsvinden;
- er moet een goede controle op de naleving worden opgezet, onder andere door het periodiek uitlezen van de gegevens in de registratie-eenheid van het alcoholslot en het controleren van het alcoholslot op pogingen tot fraude;
- er moet sprake zijn van een flexibel programma, waarvan de duur kan worden afgestemd op de in aanmerking komende doelgroepen. Voor het bepalen van de duur en zwaarte kan eveneens gebruik worden gemaakt van de gegevens in de registratie-eenheid van het alcoholslot.

Bij de berekening van de mogelijke effecten van het alcoholslotprogramma op de verkeersveiligheid in Nederland heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op basis van de gewenste instroompromillages in het alcoholslotprogramma een jaarlijkse instroom berekend van 2 000 tot 6 750 personen. Dit brengt met zich dat er na twee jaar naar verwachting 4 000 tot 13 500 deelnemers zijn. De precieze instroom, en daarmee de schatting van het effect van het alcoholslotprogramma, is afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving van dat alcoholslotprogramma.

Op basis van deze aantallen heeft de SWOV vervolgens berekeningen gemaakt waaruit blijkt dat invoering van de maatregel dat alleen een motorrijtuig mag worden bestuurd als daarin een alcoholslot is ingebouwd, in potentie kan leiden tot een jaarlijkse reductie van 25 tot 30 verkeersdoden en zo'n 250 tot 300 ziekenhuisgewonden. In deze optie is uitgegaan van de maximaal berekende variant van 13 500 deelnemers. Voor de berekening van de effecten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a. de duur van het alcoholslotprogramma is twee jaar;
- b. zo snel mogelijk na de overtreding wordt gestart met het alcoholslotprogramma;
- c. gedurende het alcoholslotprogramma vindt monitoring plaats van de gegevens uit de registratie-eenheid;
- d. betrokkene krijgt telkens een verlenging van het alcoholslot-

programma zolang hij nog niet heeft aangetoond het besturen van een motorrijtuig te kunnen scheiden van het gebruik van alcohol. Een indicatie daarvoor kan bijvoorbeeld het aantal ademtesten op het alcoholslot zijn waarbij hij niet onder de ingestelde limiet bleef;

e. er vindt geen (directe) instroom in het alcoholslotprogramma plaats bij, kort gezegd, een promillage boven de 2,1 respectievelijk 1,8 (ervaren bestuurder respectievelijk beginnende bestuurder).

Bij een opzet waarin wordt gekozen voor een alcoholslotprogramma van twee jaar, met een eenmalige verlengingsmogelijkheid van zes maanden (er is dan geen sprake van verlenging totdat de betrokken bestuurder heeft aangetoond een scheiding te kunnen aanbrengen tussen het besturen van een motorrijtuig en het gebruik van alcohol) zal er, uitgaande van een zo snel mogelijke start van het alcoholslotprogramma, sprake zijn van een reductie van ongeveer 15 doden en ongeveer 150 ziekenhuisgewonden. In deze variant is dan geen sprake van een directe instroom van de hoge promillages in het alcoholslotprogramma.

Als vervolgens overtreders ook langer moeten wachten met het alcoholslotprogramma, zal de deelnamegraad afnemen. In de huidige situatie zal een bestuurder die in aanmerking komt voor de nieuwe maatregel via het strafrecht vrijwel altijd te maken krijgen met een rijontzegging van een aantal maanden of zelfs, nadat de wet puntenstelsel in werking is getreden, met een ongeldigheid van rechtswege. Voor het mogen besturen van een motorrijtuig waarin een alcoholslot is ingebouwd is echter een geldig rijbewijs noodzakelijk en daarom kan tijdens een rijontzegging of nadat het rijbewijs van rechtswege ongeldig is geworden niet met de maatregel worden begonnen. De betrokken kandidaat zal pas na afloop van de rijontzegging een nieuw rijbewijs met de voorgeschreven codering kunnen aanvragen en met de maatregel kunnen beginnen. In deze variant zal er twee jaar na de invoering sprake zijn van naar schatting 4 000 tot 4 500 deelnemers op jaarbasis. Er kan dan een reductie van drie tot vijf verkeersdoden en dertig tot 50 ziekenhuisgewonden worden behaald. In paragraaf 5.3.I zal nader worden ingegaan op de samenloopgevallen tussen het alcoholslotprogramma en de verschillende maatregelen die gevolgen hebben voor het rijbewijs.

Bij de hierboven weergegeven berekening van de effecten is nog geen rekening gehouden met de mogelijk gunstige effecten van een begeleidingsprogramma dat meer inhoudt dan enkel het monitoren van de gegevens uit de registratie-eenheid. Op de inhoud van dit programma zal in § 5.3.i nader worden ingegaan.

Verder zou, uitgaande van de ideale situatie dat direct kan worden gestart met het alcoholslotprogramma en dat het alcoholslotprogramma wordt verlengd tot dat de bestuurder heeft aangetoond dat hij een scheiding kan aanbrengen tussen het besturen van een motorrijtuig en het gebruik van alcohol, een extra positief effect kunnen worden bereikt indien ook bij de zeer hoge promillages (derhalve bijvoorbeeld voor de first offenders bij een promillage boven de 2,1 voor de ervaren bestuurder respectievelijk 1,8 voor de beginnende bestuurder) de betrokken bestuurders direct zouden instromen in het alcoholslotprogramma. De extra reductie die hiermee zou kunnen worden geboekt, wordt geschat op ongeveer 5 verkeersdoden en ongeveer 50 verkeersgewonden minder. De reductie van het totaal aantal verkeersdoden zou in onder deze omstandigheden neerkomen op ongeveer 30 tot 35 en van het aantal verkeersgewonden op 300 tot 350.

In reactie op de wens van het OPV dat zou moeten worden gezien op welke wijze de effectiviteit van het alcoholslotprogramma kan worden

vergroot, merk ik het volgende op. Een van de manieren om dat te realiseren is door te bezien of eerder dan thans is voorzien kan worden begonnen met het alcoholslotprogramma. Een andere manier zou zijn om de verplichte deelname aan het alcoholslotprogramma te laten voortduren zolang de betrokken deelnemer niet heeft aangetoond het gebruik van alcohol te kunnen scheiden van het besturen van een voertuig. Ten slotte zou kunnen worden overwogen om in alle gevallen waarin thans een rijbewijshouder in aanmerking komt voor een onderzoek naar zijn geschiktheid in verband met alcoholgebruik dit onderzoek te vervangen door de verplichting deel te nemen aan het alcoholslotprogramma, al dan niet gekoppeld aan een duur van dit programma die afhankelijk is van de betrokken deelnemer zelf.

De Raad van State heeft in zijn advies vraagtekens gezet bij de voorgenomen eenmalige verlenging met zes maanden. Naar het oordeel van de Raad wordt teveel waarde gehecht aan deze verlengingsperiode. Ik heb hierin aanleiding gezien om de oorspronkelijke opzet aan te passen: in beginsel blijft de duur van het alcoholslotprogramma gehandhaafd op twee jaar, maar deze duur kan, zolang betrokkene ervan heeft blijk gegeven nog altijd niet de scheiding te kunnen aanbrengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig, worden verlengd met telkens zes maanden. Het effect hiervan op de verkeersveiligheid komt daarmee naar schatting op acht tot tien doden en 80 tot 100 gewonden minder per jaar. De overige hierboven genoemde mogelijke wijzigingen zijn van meer ingrijpende aard en alvorens kan worden besloten deze door te voeren, is eerst nader onderzoek nodig, waarmee weer tijd gemoeid zal zijn. Ik acht het daarentegen van belang dat nu zo snel mogelijk tot invoering van het alcoholslotprogramma in de voorgestelde, aangepaste, vorm wordt overgegaan, zodat met dit instrument ervaring kan worden opgedaan. Daarna, op basis van de evaluatie en nader onderzoek, kan dan worden bezien op welke wijze het effect verder kan worden vergroot.

#### *4.2 Evaluatie van de vorderingsprocedure*

##### **4.2.a Inleiding**

De reden voor de evaluatie van de vorderingsprocedure was de wens om te bezien of de gestegen kosten voor de vorderingsprocedure in verhouding staan tot met de procedure beoogde effecten op de reductie van het aantal slachtoffers in het verkeer. Naast een effectschatting is een procesanalyse uitgevoerd en zijn aanbevelingen geformuleerd om te komen tot een verhoging van de efficiency. Hierover heeft mijn ambtvoorgangster de Tweede Kamer geïnformeerd (29 398, nrs. 23, 35 en 39).

Het rapport geeft in zijn algemeenheid een positief oordeel over de vorderingsprocedure. Dit positieve oordeel laat echter onverlet dat er verbeteringen in de procedure mogelijk zijn. In het rapport is hiertoe een aantal aanbevelingen opgenomen die als volgt kunnen worden gegroepeerd:

1. aanbevelingen die betrekking hebben op de aanpassing van de instroomcriteria en de uitbreiding van het aantal maatregelen dat in het kader van de vorderingsprocedure kan worden toegepast;
2. aanbevelingen voor verbeteringen die in samenwerking met de politie moeten worden opgepakt. Het betreft de volgende onderdelen: verbetering in het doen van de mededelingen door de politie, het vergroten van de bekendheid van de politie met de vorderingsprocedure en tenslotte verbeteringen in het traject na de ongeldigverklaring. Hiermee wordt bedoeld op de noodzaak de controle op het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs te verbeteren;
3. de aanbeveling om de voorlichting aan de burgers om de bekendheid en daarmee de preventieve werking van de vorderingsprocedure te vergroten.

Op de onder 2 respectievelijk 3 genoemde aanbevelingen zal worden ingegaan in de handhavingsparagraaf (§ 7) respectievelijk de voorlichtingsparagraaf (§ 11). De onder 1 genoemde aanbevelingen zullen hieronder aan de orde komen.

Drie andere aanbevelingen hadden betrekking op de interne processen binnen het CBR en op de financieringsstructuur. Voor de stand van zaken met betrekking tot deze aanbevelingen wordt verwezen naar de brief van 27 april 2006 van mijn ambtvoorgangster (29 398, nr. 39). Deze aanbevelingen vallen verder buiten de scope van dit wetsvoorstel.

#### **4.2.b Aanpassing instroomcriteria en uitbreiding van het aantal mogelijke maatregelen**

In de evaluatie van de vorderingsprocedure is geconstateerd dat er ruimte is voor en behoefte is aan meer maatregelen. Op deze wijze wordt voor bestuurders die in het kader van de vorderingsprocedure worden gemeld bij het CBR een meer gerichte aanpak mogelijk, derhalve een aanpak op een wijze die beter bij hun specifieke problematiek past.

Allereerst wordt het wenselijk geacht om al in een zo vroeg mogelijk stadium bestuurders die hebben gereden onder invloed van alcohol in aanmerking te laten komen voor een educatieve maatregel. Door een verlaging van de instroomgrens, ontstaat er «aan de voorkant» ruimte voor een lichtere variant van de ema, de lichte ema. De huidige ema, bestaande uit zes dagdelen, moet immers voor de lichte gevallen als te zwaar worden aangemerkt.

In eerdergenoemde brief van 27 april 2006 is het voornemen aangekondigd om de instroomgrens voor de vorderingsprocedure te verlagen van 1,3‰ tot 0,8‰. Voor beginnende bestuurders zou dan de nieuwe grens 0,5‰ worden. Vanaf deze grens zou dan de mededeling aan het CBR plaatsvinden. Ook de Tweede Kamer heeft herhaaldelijk de wens te kennen gegeven om op zo kort mogelijk termijn hiertoe over te gaan (zie bijvoorbeeld de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel puntenstelsel (Handelingen 2006/07 nr. 11, blz. 707–716 en nr. 19, blz. 1415–1419) en het AO verkeersveiligheid van 6 juni 2007 (29 398, nr. 54). De reden hiervoor is gelegen in het feit dat als zo vroeg mogelijk wordt begonnen, bijsturing van het gedrag nog mogelijk is. Verder moet worden bedacht dat jonge bestuurders tussen de 0,5 en 0,8 promille al een groter ongevalsrisico hebben dan bestuurders boven de 25 jaar met een BAG tussen 0,8 en 1,0‰. Dit heeft ertoe geleid dat, vooruitlopend op onderhavige aanpassing van de vorderingsprocedure, de instroomgrens voor de beginnend bestuurder in de vorderingsprocedure inmiddels met ingang van 1 oktober 2008 is verlaagd tot 0,5‰. Tegelijk met deze verlaging van de instroomgrens voor deze categorie is een nieuwe, daarbij passende, maatregel ingevoerd, de lichte ema.

Bij de gelegenheid van deze aanpassing heb ik aangekondigd dat ook voor de ervaren bestuurder de instroomgrens zou worden verlaagd en de lichte ema zou worden ingevoerd. Voorgesteld wordt dit voornemen te realiseren in het kader van de onderhavige aanpassing van de vorderingsprocedure. De inhoud van de lichte ema voor de meer ervaren bestuurder zal dezelfde zijn als de inmiddels bestaande lichte ema voor de beginnende bestuurder.

Daarnaast bestaat de behoefte aan een maatregel tussen de ema en het onderzoek. De overgang van een educatieve maatregel naar een geschiktheidsonderzoek met als mogelijk gevolg het ongeldig verklaren van het rijbewijs, is naar mijn mening te abrupt. Het alcoholslotprogramma zie ik als een logische tussenstap. Op deze manier kan nog beter uitvoering worden gegeven aan de wens om in de vorderingsprocedure een aanpak mogelijk te maken die gericht is op en geschikt is voor een specifieke doelgroep. Het voordeel van onderbrenging van het alcoholslotprogramma in de vorderingsprocedure is dat toepassing van

de maatregel uniform kan worden geregeld. Dit voorkomt ongelijkheid in de toepassing van het instrument. Het is op deze wijze vooraf duidelijk in welke gevallen betrokkene de verplichting opgelegd zal krijgen tot deelname aan het alcoholslotprogramma. Op deze wijze wordt tevens rekening gehouden met de factoren die bij wetenschappelijk onderzoek (zie hierboven) zijn aangemerkt als succesfactoren: er moet geen sprake zijn van vrijwilligheid en er zou sprake moeten zijn van een uniforme toepassing. Inbedding in de vorderingsprocedure ligt verder voor de hand gelet op de aard van de maatregel: door de verplichting op te leggen en de navolging tijdens de duur van het alcoholslotprogramma te monitoren, kan de geschiktheid van de betrokken bestuurder worden bewaakt. En de beoordeling van de geschiktheid is bij uitstek een vraag die in de vorderingsprocedure aan de orde komt. Tenslotte zijn er praktische voordelen omdat het CBR, als uitvoerder van de vorderingsprocedure, reeds beschikt over een uitvoeringsorganisatie, waarin een nieuwe maatregel als het alcoholslotprogramma kan worden ingepast.

Zoals in § 4.1.b is aangegeven, is het in het kader van het verder vergroten van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van rijden onder invloed van alcohol noodzakelijk de groep zware drinkers aan te pakken. Deze categorie zware drinkers bestaat voor een deel uit:

- a. bestuurders die op grond van de huidige regelgeving een ema opgelegd krijgen (bij een promillage tussen 1,3 en 1,8 (voor beginnende bestuurders een promillage tussen de 0,8 en 1,3)), en
- b. voor een deel uit bestuurders die direct in aanmerking komen voor een onderzoek naar de geschiktheid (de ervaren bestuurders met een promillage van 1,8 en hoger, de beginnende bestuurder een promillage van 1,3 of hoger, alsmede de recidiverende bestuurders).

De verschuiving van de onder a genoemde bestuurders naar het alcoholslotprogramma heeft deels te maken met het feit dat wordt voorgesteld de instroomgrenzen in de vorderingsprocedure naar beneden bij te stellen met als gevolg een aanpassing van de thans bestaande grenzen tussen de verschillende maatregelen. Verder wordt erop gewezen dat het ook in deze categorie al gaat om zware drinkers. Door de voorgestelde verschuiving in promillages zal, nog beter meer dan thans het geval is, binnen de vorderingsprocedure een aanpak mogelijk worden die specifiek is gericht op de categorie zware drinkers.

Voor de onder b genoemde bestuurders geeft de SWOV aan dat uit buitenlands onderzoek (o.a. Robertson et al., 2006) geen enkele aanwijzing naar voren is gekomen dat het alcoholslot bij de groep bestuurders met een promillage boven de 1,8 minder effectief zou zijn in het voorkomen van recidive dan bij de groep tussen 1,3 en 1,8‰. Sterker nog, onderzoek wijst uit dat bestuurders aan wie een rijontzegging is opgelegd of van wie het rijbewijs ongeldig is verklaard, veel vaker recidiveren dan bestuurders die, door middel van deelname aan het alcoholslotprogramma, gecontroleerd deelnemen aan het verkeer. Uit de onderzoeken die sinds 1977 zijn uitgevoerd blijkt dat deelnemers aan een alcoholslotprogramma 80% minder vaak recidiveerden (zie voor een overzicht van de internationale onderzoeksresultaten Bax et al., 2001, Beirness, 2005, Robertson et al. 2006). Deze conclusie geldt ook voor de hogere promillages. Dit blijkt ook uit evaluatie-onderzoek door Nordbakke et al. (2007) waarin wordt gesteld dat deze bestuurders juist in het alcoholslotprogramma moeten worden gehouden. Ook de ervaringen in Finland komen tot deze conclusie (Janne Mänttari 2005, Interlocks in Finland. In: Alcohol Interlocks Programs; A global Perspective. Proceedings of the 6th International symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs, Annecy, France, 2005). Dat is ook het geval als de betrokkene mogelijk alcoholafhankelijk is, zoals in Zweden en Finland bleek (zie bovengenoemde onderzoeken). Omdat het bij de bestuurders die in aanmerking komen voor een onderzoek gaat om

rijbewijshouders die zich herhaaldelijk verkeersgevaarlijk hebben gedragen (recidivisten) hetzij zich eenmalig extreem gevaarlijk hebben gedragen, bestaat in de praktijk behoefte aan uitbreiding van het bestaande instrumentarium met een maatregel die zich, meer dan bij een ema het geval is, specifiek op in ieder geval een deel van deze doelgroep richt, zoals het alcoholslotprogramma, waarvan het doel is om de deelnemer te leren een scheiding aan te brengen tussen alcoholgebruik en het besturen van een motorrijtuig. Het gaat er tenslotte om dat mensen niet met alcohol achter het stuur gaan zitten.

Op basis van bovenstaande overwegingen zal het alcoholslotprogramma naar mijn oordeel voor deze categorieën bestuurders een nuttig effect hebben, omdat ze zo gecontroleerd aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aan de andere kant ben ik van mening dat voor de categorie bestuurders boven de 2,1‰ (respectievelijk 1,8‰ voor de beginnende bestuurder) niet zonder meer deelname aan het alcoholslotprogramma kan worden opengesteld. Dit laat onverlet dat zich ook bij deze hoge promillages personen kunnen bevinden die baat zullen kunnen hebben bij deelname aan het alcoholslotprogramma. Vanaf deze grens zal een bestuurder daarom eerst de verplichting opgelegd krijgen om een onderzoek naar zijn geschiktheid te ondergaan. Mocht uit dit onderzoek dan blijken dat hij niet ongeschikt is, zal hem alsnog de verplichting worden opgelegd tot deelname aan het alcoholslotprogramma.

#### **4.2.c Conclusie**

Gelet op bovenstaande overwegingen stel ik in het onderhavige wetsvoorstel voor om, in aanvulling op de reeds ingang gezette verlaging van de instroomgrens voor de beginnende bestuurder, de instroomgrens voor mededelingen op het terrein van alcohol in zijn algemeenheid te verlagen en het aantal maatregelen op dat terrein in het kader van de vorderingsprocedure uit te breiden met de lichte ema ook voor de ervaren bestuurders en met het alcoholslotprogramma.

Voor de bestuurder ten aanzien van wie voor de tweede keer binnen vijf jaar een mededeling wordt gedaan aan het CBR zullen de volgende uitgangspunten gelden:

- binnen deze periode kan in alcoholzaken, met uitzondering van het ASP na een onderzoek naar de geschiktheid, niet voor tweede keer dezelfde bestuursrechtelijke maatregel worden opgelegd;
- de betrokken rijbewijshouder krijgt in beginsel bij een tweede mededeling binnen vijf jaar de bij het geconstateerde promillage passende maatregel opgelegd, maar kan nooit een lichtere maatregel opgelegd krijgen dan hem bij de eerste keer was opgelegd. Wordt evenwel bij een tweede keer een promillage van 1,8 of hoger vastgesteld en heeft betrokkene bij de eerste keer een lichte ema of ema opgelegd gekregen, dan krijgt hij toch eerst de verplichting opgelegd mee te werken aan een onderzoek. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat dan het vermoeden gerechtvaardigd is dat er wel eens wat meer aan de hand zou kunnen zijn en dat een onderzoek naar de geschiktheid geïndiceerd is.

Mij staat op basis van het hiervoor gaande voor de alcoholmededelingen de volgende indeling voor ogen (vanwege de leesbaarheid is het overzicht beperkt tot de bloedalcoholgehalten):

ervaren bestuurder eerste overtreding	beginnende bestuurder eerste overtreding	ervaren bestuurder tweede overtreding (binnen 5 jaar)	beginnende bestuurder tweede overtreding (binnen 5 jaar)	maatregel
0,8 – 1,0‰	0,5 – 0,8‰	0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,3‰ 1,3 – 1,8‰ > 1,8‰	0,5 – 0,8‰ 0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,5‰ > 1,5‰	lichte ema ema ASP ASP onderzoek
1,0 – 1,3‰	0,8 – 1,0‰	0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,3‰ 1,3 – 1,8‰ > 1,8‰	0,5 – 0,8‰ 0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,5‰ > 1,5‰	ema ASP (had al eerder ema) ASP (had al eerder ema) ASP (had al eerder ema) onderzoek
1,3 – 2,1‰	1,0 – 1,8‰	0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,3‰ 1,3 – 1,8‰ > 1,8‰	0,5 – 0,8‰ 0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,5‰ > 1,5‰	ASP onderzoek (al eerder ASP) onderzoek (al eerder ASP) onderzoek (al eerder ASP) onderzoek
vanaf 2,1‰	vanaf 1,8‰	0,8 – 1,0‰  1,0 – 1,3‰ 1,3 – 1,8‰ > 1,8‰	0,5 – 0,8‰  0,8 – 1,0‰ 1,0 – 1,5‰ > 1,5‰	onderzoek onderzoek (al eerder onderzoek) onderzoek (idem) onderzoek (idem) onderzoek

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat, zoals verderop wordt uiteengezet, het alcoholslotprogramma alleen beschikbaar komt voor bestuurders van een motorrijtuig van de categorie B. Verder zal ook een weigering om mee te werken aan een alcoholonderzoek leiden tot een mededeling in het kader van de vorderingsprocedure. Om het overzicht leesbaar te houden is het overzicht echter beperkt tot de concrete alcohol-overtredingen.

## 5. Opzet van de nieuwe regelgeving en uitwerking van de aangekondigde voorstellen

Hieronder zal worden ingegaan op de verschillende maatregelen waartoe op basis van het voorliggende wetsvoorstel de vorderingsprocedure de mogelijkheid zal bieden. Teneinde een goed overzicht te krijgen van alle maatregelen zoals ze straks mogelijk zullen worden, zal daarbij ook kort worden ingegaan op de maatregelen die op basis van de huidige regelgeving al mogelijk zijn (de lichte ema voor de beginnende bestuurder, de ema, de emg en het onderzoek).

Wat de rechtsbescherming betreft: tegen een beslissing van het CBR om in het kader van de vorderingsprocedure een maatregel op te leggen zal in zijn algemeenheid op grond van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar en beroep mogelijk zijn. Ten aanzien van een enkel besluit zal een uitzondering worden gemaakt. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop nader ingegaan.

### 5.1 Lichte ema

De lichte ema is een kortere variant van de ema. De duur is vastgesteld op twee dagdelen en de kosten komen, net zoals thans het geval is bij de ema, geheel voor rekening van betrokkene. Bestuurders ten aanzien van wie voor de eerste keer een promillage is vastgesteld tussen de 0,8 en de 1,0‰ komen voor deze maatregel in aanmerking. Zoals reeds hierboven is aangegeven, kan deze maatregel inmiddels worden opgelegd aan de beginnende bestuurder bij wie voor de eerste keer een promillage tussen de 0,5 en de 0,8‰ is vastgesteld. Hiertoe is de bestaande Regeling maatre-

gelen rijvaardigheid en geschiktheid aangepast en is inmiddels door het CBR een nieuwe lichte ema ontworpen. Na de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel zal ook de meer ervaren bestuurder bij wie een ademalcoholgehalte is vastgesteld tussen de 0,8 en 1,0‰ in aanmerking komen voor de lichte ema. De precieze uitwerking hiervan zal worden opgenomen in een nieuwe ministeriële regeling, die in opzet vergelijkbaar zal zijn met de thans bestaande Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid.

## 5.2 Ema

De inhoud van deze maatregel zal dezelfde zijn als van de thans bestaande ema. De duur hiervan is een voorgesprek en vervolgens zes dagdelen. Ook hier geldt dat de kosten, net zoals thans het geval is, geheel voor rekening van betrokkene komen. Het enige verschil met de thans bestaande ema is gelegen in de omschrijving van de gevallen die voor het volgen van de ema in aanmerking komen. In grote lijnen zullen de volgende bestuurders voor deze maatregel in aanmerking komen:

1. ervaren bestuurders met een ademalcoholgehalte tussen de 0,8 en 1,0‰, die voor de tweede keer binnen een periode van vijf jaar bij het CBR worden gemeld, evenwel op voorwaarde dat ze bij de eerste keer niet al een ema of een alcoholslotprogramma of een onderzoek opgelegd hebben gekregen (zie hierboven);
2. ervaren bestuurders ten aanzien van wie voor de eerste keer een ademalcoholgehalte wordt vastgesteld tussen de 1,0 en 1,3‰;
3. beginnende bestuurders met een ademalcoholgehalte tussen de 0,5 en 0,8‰, die voor de tweede keer binnen een periode van vijf jaar bij het CBR worden gemeld, evenwel op voorwaarde dat ze bij de eerste keer niet al een ema of een alcoholslotprogramma of een onderzoek opgelegd hebben gekregen (zie hierboven), en
4. beginnende bestuurders ten aanzien van wie voor de eerste keer een ademalcoholgehalte wordt vastgesteld tussen de 0,8 en 1,0‰.

De precieze uitwerking zal worden opgenomen in een nieuwe ministeriële regeling, die in opzet vergelijkbaar zal zijn met de thans bestaande Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid.

## 5.3 Alcoholslotprogramma

### 5.3.a Toepassing van het alcoholslotprogramma

#### 5.3.a.1 Gevallen waarin de verplichting tot deelname zal worden opgelegd

Allereerst zal het alcoholslotprogramma worden opgelegd in het kader van de vorderingsprocedure. Op de gevallen die in dat kader concreet in aanmerking zullen komen voor het alcoholslotprogramma is eerder al uitgebreid in gegaan. Verwezen wordt naar het overzichtsschema in § 4.2.c.

Als tweede mogelijkheid stel ik voor deelname aan het alcoholslotprogramma ook mogelijk te maken in het kader van de zogenaamde eigen verklaringsprocedure. Indien betrokkene op de zogenaamde eigen verklaring aangeeft dat hij eerder alcoholproblemen heeft gehad, kan het CBR op dit punt een nadere keuring laten uitvoeren en als de uitslag daarvan daartoe aanleiding geeft, betrokkene aankondigen dat hij geschikt zal worden verklaard onder voorwaarde dat hij deelneemt aan het alcoholslotprogramma en dat ten aanzien van hem een verklaring van geschiktheid zal worden geregistreerd nadat hij heeft voldaan de in artikel 132c, eerste lid, genoemde eisen. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan de gevallen waarin betrokkene een verklaring van geschiktheid aanvraagt met het oog op een nieuw rijbewijs nadat een eerder aan hem afgegeven rijbewijs ongeldig is verklaard wegens ongeschiktheid in verband met alcohol of wegens het niet meewerken aan een eerder opgelegd alcoholslotprogramma en er inmiddels een bepaalde periode is verstreken na die

ongeldigverklaring. Dit zal tot gevolg hebben dat ten aanzien van deze personen een verklaring van geschiktheid wordt geregistreerd met de beperkende voorwaarde van deelname aan het alcoholslotprogramma, nadat hij heeft voldaan aan de eisen uit artikel 132c, eerste lid. Ook kan dan, nadat de wet puntenstelsel in werking is getreden, en betrokkene opnieuw een rijbewijs aanvraagt, de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma worden opgelegd in die gevallen waarin het rijbewijs van de betrokken rijbewijshouder in het kader van dat puntenstelsel van rechtswege ongeldig is geworden en ten aanzien van de betrokken rijbewijshouder om welke reden dan ook geen mededeling is gedaan als bedoeld in artikel 130, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 maar betrokkene, als dat wel het geval was geweest, in aanmerking zou zijn gekomen voor het alcoholslotprogramma.

#### *5.3.a.2 In welke categorie motorrijtuig kan het alcoholslot worden ingebouwd?*

Hoewel het technisch mogelijk is een alcoholslot in te bouwen in motorrijtuigen van de categorieën A, B, C, C1, D en D1 is ervoor gekozen de inbouw vooralsnog te beperken tot motorrijtuigen van de categorie B. Voor deze keuze om de inbouw van het alcoholslot te beperken tot motorrijtuigen van de categorie B gelden de volgende redenen: de regelgeving is minder complex, terwijl eerst ervaring kan worden opgedaan met dit voor Nederland nieuwe instrument. Bovendien zal het gemakkelijker zijn om passende locaties te vinden waar de werkzaamheden rond het alcoholslot (zoals bijvoorbeeld de inbouw) kunnen plaatsvinden. Daarnaast speelt de volgende overweging een rol. Hoewel ik de overtuiging heb dat het instrument van het alcoholslot een adequaat middel is om in de beoogde gevallen de betrokken rijbewijshouder te leren onderscheid te maken tussen rijden en drinken, realiseer ik mij ook dat het laten rijden van zo'n rijbewijshouder in een vrachtwagen (bijvoorbeeld met gevaarlijke stoffen) of een bus (met bijvoorbeeld kinderen) op onbegrip zal kunnen stuiten. Het instrument alcoholslot is immers nog onbekend in Nederland. De consequentie van deze pragmatische keuze is dat houders van een C en D-rijbewijs, waaronder beroepschauffeurs, derhalve gedurende de periode dat ze aan het ASP deelnemen, geen bus of vrachtwagen mogen besturen omdat het rijbewijs voor deze categorieën ongeldig is verklaard. Dat betekent dat zij gedurende de onvoorwaardelijke rijontzegging – als die in het kader van het strafrecht is opgelegd – niet mogen rijden, en daarna, als zij hebben voldaan aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een nieuw rijbewijs met code, voor de duur van het alcoholslotprogramma ook geen bus of vrachtwagen mogen besturen. Er is niet voor gekozen een uitzondering te maken voor bestuurders die het rijbewijs voor hun werk nodig hebben. Juist van deze categorie bestuurders mag een bijzonder verantwoordelijkheidsgevoel worden verwacht ten opzichte van de medeweggebruikers. Terecht wijst het OPV er in zijn advies op dat degene die professioneel deelneemt aan het verkeer geen alcohol behoort te drinken. Het is tevoren bekend dat verkeersdelicten die buiten werktijd zijn begaan, gevolgen kunnen hebben voor de rijbevoegdheid in het algemeen en voor het werk als daarvoor van het rijbewijs gebruik moet worden gemaakt. Het feit dat men als gevolg van het in eigen tijd begaan van een zwaar verkeersdelict een maatregel opgelegd krijgt die ertoe leidt dat men de voor het werk benodigde rijbevoegdheid verliest, behoort tot de risicosfeer van de betrokken bestuurder zelf.

#### **5.3.b Hoe werkt het alcoholslot?**

Het alcoholslot bestaat uit een alcoholslot, een startonderbreker en een registratie-eenheid. De bestuurder kan de startblokkering alleen opheffen door met goed gevolg een ademtest af te leggen. Ook onderweg zal periodiek met onregelmatige tussenpozen moeten worden geblazen. Het

alcoholslot geeft daartoe een signaal af. Betrokkene heeft dan een aantal de minuten de tijd om op verkeersveilige wijze hieraan gehoor te geven. In reactie op een daartoe strekkende opmerking van de NVvR merk ik op dat de deelnemers voldoende tijd krijgen de hertest uit te voeren. In Zweden en Finland, waar deelname aan een alcoholslotprogramma al kan worden opgelegd, heeft de bestuurder zes minuten de tijd voor het uitvoeren van de hertest. In de demo alcoholslot is onderzocht wat een goede periode hiervoor is. De uitkomsten van de demo zijn inmiddels bij brief van 24 november 2008 aan de voorzitter van de Tweede Kamer gezonden (29 398, nr. 125). Bij het vaststellen van de voor de hertest beschikbare tijd zal, zo merk ik op in reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Rvdr en van de Raad van State, met de uitkomsten van de demo rekening worden gehouden. Datzelfde geldt voor het bepalen met welk signaal de betrokken deelnemer op de noodzaak van het uitvoeren van een hertest zal worden geattendeerd. Hierbij zal uiteraard rekening worden gehouden, zo merk ik op in reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Raad van State, met zowel de verkeersveiligheid van de betrokken deelnemer als die van zijn medeweggebruikers. Het uitvoeren van de hertest zelf is vrij eenvoudig en zal doorgaans zelfs veilig tijdens het rijden kunnen worden uitgevoerd binnen de tijd die ervoor gesteld is. Dit is ook gebleken uit de uitkomsten van de demo, waarbij is geëxperimenteerd met twee verschillende periodes (6 en 12 minuten) waarbinnen de hertest moest worden uitgevoerd. Het is verder de bedoeling dat bij de instructie die de deelnemers zullen krijgen bij het afhalen van hun motorrijtuig de betrokkene wordt geïnstrueerd veiligheid bovenaan te zetten. Zo zal betrokkene erop worden gewezen dat als er ook maar enige twijfel is of de hertest tijdens de rit veilig kan worden uitgevoerd, deze het beste kan worden uitgevoerd nadat de auto op een veilige manier en op een veilige en toegestane plek tot stilstand is gebracht. Tevens zal betrokkene ervoor worden gewaarschuwd in geen geval tijdens het rijden een hertest uit te voeren, wanneer hij nog niet voldoende vertrouwd is met apparaat of de wijze van blazen. Uit de demo is overigens gebleken dat de hertest gewoon tijdens het rijden veilig kon worden uitgevoerd.

### **5.3.c Opleggen van de verplichting**

#### *5.3.c.1 Besluitvorming CBR*

De procedure rond de toepassing van het alcoholslotprogramma zal in grote lijnen op de volgende manier plaatsvinden. Een bestuurder van een motorrijtuig wordt in het kader van de vorderingsprocedure gemeld bij het CBR omdat bij hem een alcoholpromillage is geconstateerd van, bijvoorbeeld, 1,5‰. Het CBR bekijkt vervolgens of er sprake is van een contra-indicatie. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een bestuurder die reeds eerder de afgelopen vijf jaar het alcoholslotprogramma heeft gevolgd, of aan een bestuurder die naar het oordeel van een medisch deskundige lijdt aan een ernstige psychiatrische stoornis. De contra-indicaties zullen, net zoals thans het geval is bij de lichte ema, de ema en de emg, in een ministeriële regeling worden vastgelegd. Indien geen contra-indicatie van toepassing is, besluit het CBR tot oplegging van deelname aan het alcoholslotprogramma en verklaart het tegelijk het rijbewijs van betrokkene ongeldig waarbij wordt bepaald dat de ongeldigverklaring betrekking heeft op alle categorieën behalve de categorie AM. Op grond van de het voorgestelde aanvulling van artikel 132, vijfde lid, zal betrokkene dat rijbewijs toch moeten inleveren bij het CBR. Als betrokkene niet zou willen deelnemen aan het alcoholslotprogramma, kan hij dan wel bij de gemeente een nieuw rijbewijs voor de categorie AM aanvragen.

Bij het besluit waarbij deelname aan het alcoholslotprogramma wordt opgelegd en het rijbewijs ongeldig wordt verklaard, verstrekt het CBR ook uitgebreide informatie over wat dit allemaal betekent voor betrokkene,

wat hij moet doen om een nieuw rijbewijs met beperkende code te krijgen, over de verschillende soorten alcoholsloten die kunnen worden ingebouwd, adressen waar betrokkene zich kan melden voor nadere informatie over de alcoholsloten en voor de inbouw van het door hem gekozen alcoholslot en aan welke verplichtingen hij zich gedurende het alcoholslotprogramma zal moeten houden en wat de consequenties zijn als hij dat niet doet. Ook zal, zo merk ik op in reactie op een daartoe strekkende opmerking van het OM, het CBR informatie geven over de mogelijke consequenties van een opgelegde rijontzegging of van een eventuele samenloop met de ongeldigheid van rechtswege in het kader van het puntenstelsel. Rijontzeggingen staan al geregistreerd in het rijbewijsregister en in het kader van de voorbereiding van de invoering van de wet puntenstelsel zullen ook gegevens omtrent de ongeldigheid van rechtswege in het rijbewijsregister moeten worden opgenomen. Bij deze voorbereiding zal in samenspraak met alle betrokkenen worden voorzien in een tijdige en volledige informatievoorziening van het CBR.

#### *5.3.c.2 Verkrijgen rijbewijs met codering alcoholslotprogramma*

Betrokkene moet vervolgens, om weer een rijbewijs te krijgen (met beperkende code) en om weer te kunnen gaan rijden, aan een aantal verplichtingen voldoen. Het gaat hierbij om het uitvoeren van verplichtingen waardoor betrokkene ervan blijk geeft dat hij bereid is op een serieuze wijze mee te werken aan het opgelegde alcoholslotprogramma. Hij zal moeten zorgen voor de inbouw van een alcoholslot door een erkend installateur. Betrokkene zal dit alcoholslot huren of kopen van de fabrikant, dan wel namens deze van de installateur, waarbij hij zelf kan kiezen welk alcoholslot hij laat inbouwen in zijn motorrijtuig. Het moet alleen gaan om een alcoholslot van een door de RDW goedgekeurd type. De kosten rond het huren of kopen van het alcoholslot en de met het alcoholslot samenhangende werkzaamheden (bijvoorbeeld het inbouwen, het uitlezen, het testen, het kalibreren, het onderhoud en het verwijderen) moeten worden voldaan op de in het huur- of koopcontract vastgelegde wijze. Daarnaast moet betrokkene op de door het CBR aangegeven wijze de overige kosten hebben betaald aan het CBR. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om de kosten van het CBR verbonden aan het uitvoeren van het begeleidingsprogramma. De hoogte van deze kosten zullen bij ministeriële regeling worden vastgelegd. Tenslotte zal betrokkene een aanmeldformulier moeten terugsturen naar het CBR om zich aan te melden voor het begeleidingsprogramma.

Pas als betrokkene aan deze voorwaarden, en aan de overigens te stellen voorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs, zal hebben voldaan, zal ten aanzien van betrokkene een verklaring van geschiktheid worden geregistreerd op basis waarvan hij een nieuw rijbewijs zal kunnen aanvragen. Voor de volledigheid wordt er, in reactie op een daartoe strekkende opmerking van het OM, op gewezen dat op grond van bestaande regelgeving een nieuw rijbewijs pas wordt afgegeven nadat een lopende ontzegging van de rijbevoegdheid is afgelopen. Door VNA-lease is gevraagd naar de minimale periode tussen de inbouw van het slot en het mogen besturen van het motorrijtuig. Uit het hierboven gestelde blijkt dat de inbouw van het alcoholslot een van de voorwaarden is waaraan moet zijn voldaan voor de registratie van de verklaring van geschiktheid die nodig is voor de aanvraag van een nieuw rijbewijs met de voorgescreven codering. Het hangt voor een groot deel van betrokkene zelf af hoe snel hij aan alle voorwaarden heeft voldaan voor het verkrijgen van een nieuw rijbewijs.

Na inwerkingtreding van de wet puntenstelsel zal betrokkene, indien zijn rijbewijs op grond hiervan van rechtswege ongeldig is geworden, tevens opnieuw een verklaring van rijvaardigheid moeten aanvragen. Hij zal daarvoor opnieuw een theorie-examen moeten afleggen en rijexamen

moeten doen. Ook in dit geval geldt dat hij pas een nieuw rijbewijs kan aanvragen na afloop van een eventueel opgelegde rijontzegging. De vraag wanneer de ongeldigheid van rechtswege eindigt, is aan betrokkene zelf: zodra hij weer aan de vereisten voldoet, kan hij een nieuw rijbewijs krijgen. Er is derhalve, in tegenstelling tot de bij de afdoening vastgestelde duur van een rijontzegging, geen sprake van een vastgestelde periode. Op het nieuwe rijbewijs zal voor de categorie B de beperkende code zijn opgenomen dat het rijbewijs alleen geldig is voor het besturen van een rijbewijsplichtig motorrijtuig waarin een alcoholslot van een bij ministeriële regeling aangewezen type is ingebouwd. De beperkende code geldt niet voor de categorie AM, terwijl het rijbewijs dus ongeldig blijft voor alle categorieën C en D (als betrokkene die tenminste had). Dit zal in het Reglement rijbewijzen worden geregeld. Wel zal erin worden voorzien dat als betrokkene het alcoholslotprogramma goed afsluit, hij weer een rijbewijs kan aanvragen dat geldig is voor alle categorieën waarvoor het oorspronkelijke rijbewijs geldig was. Hierbij zal rekening worden gehouden met mogelijke samenloopconsequenties als betrokkene zowel de verplichting opgelegd heeft gekregen tot deelname aan het alcoholslotprogramma als ook zijn rijbewijs was kwijtgeraakt als gevolg van de ongeldigheid van rechtswege. Dit zal in het Reglement rijbewijzen worden geregeld.

#### **5.3.d In welk motorrijtuig van de categorie B kan het alcoholslot worden ingebouwd?**

Het wordt aan betrokkene overgelaten in welk motorrijtuig van de categorie B hij het alcoholslot laat inbouwen. Dat brengt met zich mee dat dat ook kan worden ingebouwd in een motorrijtuig waarvan het kenteken op naam staat van een derde (bijvoorbeeld een leasemaatschappij, de eigen partner of een bedrijfsauto). Het is aan betrokkene zelf om dit te regelen met de kentekenhouder of, in voorkomende gevallen, met de werkgever. Het CBP vraagt zich in dit verband af of in het kader van de rechtsbescherming niet zou moeten worden voorkomen dat de leasemaatschappij of de werkgever misbruik maakt van de wetenschap dat aan betrokkene deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd. Ik zie dit evenwel niet als een probleem. Een rijbewijshouder weet vooraf dat alcoholgebruik, en zeker als dat overmatig is, consequenties kan hebben voor het rijbewijs. Het is, in geval van een leaseauto, aan het leasebedrijf om te beslissen of motorrijtuigen ook kunnen worden geleased aan een persoon aan wie deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd. En wat de verhouding met de werkgever betreft wijs ik erop dat het alternatief voor deelname aan het alcoholslotprogramma is dat een werknemer geen rijbewijs meer heeft. Als de betrokken werknemer zijn rijbewijs voor zijn werk nodig heeft, zal zijn werkgever ook hiermee bekend zijn. Dit past ook in het beleid van de regering om zoveel mogelijk over te laten aan de eigen verantwoordelijkheid van de burger. Daarom is er ook niet voor gekozen om in de regelgeving de verplichting op te nemen dat een instemmende verklaring van de kentekenhouder moet worden overgelegd. Betrokkene kan geen alcoholslot laten inbouwen in een motorrijtuig waarin reeds in het kader van een aan een ander opgelegd alcoholslotprogramma een alcoholslot is ingebouwd. Evenmin kan betrokkene van zo'n motorrijtuig met alcoholslot gebruik maken. De reden hiervoor is gelegen in de wens om de uitleesgegevens uit een bepaald alcoholslot zoveel mogelijk te koppelen aan één alcoholslotkandidaat om op die manier zo betrouwbaar mogelijke gegevens omtrent het blaasgedrag te verkrijgen.

#### **5.3.e Het gebruik van een motorrijtuig door anderen dan de deelnemer aan het alcoholslotprogramma**

Het bovenstaande laat onverlet dat een andere bestuurder, niet zijnde een alcoholslotkandidaat, wel gebruik kan maken van een motorrijtuig waarin een alcoholslot is ingebouwd. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht

aan huisgenoten, vrienden, maar ook aan pech- of hulpdiensten of garagemedewerkers in het kader van bijvoorbeeld onderhoud. Ook deze bestuurder zal dan moeten blazen in het alcoholslot, terwijl die gegevens ook zullen worden geregistreerd in de registratie-eenheid en zullen worden toegerekend aan de betrokken deelnemer.

Vanuit een oogpunt van het vereiste van betrouwbaarheid van gegevens – een punt waarvoor het CBP in zijn advies specifiek de aandacht voor heeft gevraagd en waarop ook door de Raad van State in zijn advies is gewezen – is bezien of op enigerlei wijze kan worden gerealiseerd dat de te gebruiken gegevens uitsluitend kunnen worden toegerekend aan de deelnemer aan het alcoholslotprogramma. Uitgaande van de stand der techniek op dit moment zou dit theoretisch alleen kunnen door de mogelijkheid te openen dat het alcoholslot tijdelijk wordt uitgeschakeld zodat een andere gebruiker van het desbetreffende motorrijtuig niet behoeft te blazen. Een andere optie is het gebruik van verschillende codes of verschillende blaasinstrumenten. Aan de hand van die codes of het blaasinstrument zou dan kunnen worden gezien welke blaasgegevens aan de deelnemer aan het alcoholslotprogramma moet worden toegerekend. Alle opties zijn echter naar mijn mening zodanig fraudegevoelig dat daardoor het doel van het alcoholslotprogramma ernstig kan worden gefrustreerd. Geen enkele zekerheid bestaat dan immers dat de betrokken deelnemer niet zelf ook, en juist in de gevallen waarin hij teveel heeft gedronken, gebruik maakt van een andere code, van het andere blaasinstrument of van de mogelijkheid om het alcoholslot tijdelijk uit te schakelen. Daarom is voorzien in een bepaling dat alle blaasgegevens aan de betrokken alcoholslotkandidaat worden «toegerekend». Dit zal de betrokken deelnemer uiteraard vooraf duidelijk worden gecommuniceerd. Te veel «foute» blaaspogingen zullen evenwel niet direct leiden tot beëindiging van het alcoholslotprogramma en ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar zullen wel ertoe kunnen leiden dat het alcoholslotprogramma wordt verlengd. Als tijdens die verlenging nog steeds sprake is van meerdere foute blaaspogingen, dan wordt het alcoholslotprogramma weer verlengd. De betrokken deelnemer weet derhalve vooraf, zo merk ik op in reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Rvdr, wat de consequenties kunnen zijn als een derde het motorrijtuig gaat besturen en als die andere gebruiker teveel alcohol heeft gedronken. Op deze wijze wordt ook beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken deelnemer. Naar mijn mening is op deze wijze, gecombineerd met de maatregelen die aan het slot van § 5.3.d zijn toegelicht, voldoende het belang van de artikelen 6 en 11 van de Wet bescherming persoonsgegevens gewaarborgd. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat ook in Zweden ervoor is gekozen alle blaasresultaten aan de betrokken deelnemer toe te rekenen. In Zweden wordt – en dat is zelfs strenger dan voorgesteld in het onderhavige wetsvoorstel – bij een registratie van een bepaald aantal foutmeldingen, het alcoholslotprogramma beëindigd en is betrokkene vervolgens zijn rijbewijs kwijt.

Het bovenstaande neemt niet weg dat ook bij de fabrikanten de wens bestaat om onderzoek te verrichten naar de mogelijkheid om de gegevens van de verschillende gebruikers op een betrouwbare manier te kunnen onderscheiden zonder dat daarmee de fraudegevoeligheid van het alcoholslot ter discussie komt te staan. Ook het buitenland heeft voor dit punt de aandacht. Hoewel onderzoek al wel gaande is, is ziet het er evenwel nog niet naar uit dat op korte termijn resultaat kan worden verwacht. Ik zal de ontwikkelingen op dit punt nauwlettend volgen en zodra er bruikbare instrumenten zijn die er op betrouwbare wijze voor kunnen zorgen dat de geregistreerde gegevens alleen aan de betrokken deelnemer kunnen worden toegerekend, ben ik bereid de nodige maatregelen te nemen teneinde deze instrumenten in de regelgeving op te nemen.

Gedurende het alcoholslotprogramma is de betrokken deelnemer dus verantwoordelijk voor het gebruik van het alcoholslot, daaronder begrepen het gebruik van het alcoholslot door derden. Ook derden zullen derhalve moeten blazen om het voertuig te kunnen starten. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken deelnemer om deze derden op de hoogte te brengen van de gebruiks- en in het bijzonder de veiligheidsinstructies (bij bijvoorbeeld een hertest). Betrokkene draagt zorg voor instructies aan derden en, in reactie op een daartoe strekkende opmerking van VNA-lease, voor de aanwezigheid van voldoende mondstukjes. Voor de instructie aan derden zal de leverancier van het alcoholslot instructiemateriaal aanleveren dat door betrokkene kan worden gebruikt. Voor de voldoende mondstukjes zal hij zelf moeten zorg dragen. Voor bijvoorbeeld garagebedrijven zal worden voorzien in de mogelijkheid van een tijdelijke buitengebruikstelling van het alcoholslot. In de registratie-eenheid zal deze tijdelijke buitenwerkingstelling worden geregistreerd en worden verantwoord. Naderhand zal dus kunnen worden gecontroleerd of de buitenwerkingstelling inderdaad heeft plaatsgevonden tijdens bijvoorbeeld regulier onderhoud of een periodieke keuring. Is dat niet het geval, dan wordt dit aangemerkt als niet meewerken en volgt ongeldigverklaring van het rijbewijs.

### **5.3.f Duur van het alcoholslotprogramma**

Er is geen onderzoek bekend waaruit kan worden afgeleid wat de optimale duur is voor het alcoholslotprogramma. Maar uit de eerdergenoemde buitenlandse onderzoeken (de Verenigde Staten van Amerika, Canada en Zweden) blijkt dat er nauwelijks of geen positief effect meer is nadat het alcoholslot uit de auto is verwijderd. Daarom worden kortdurende programma's van een half jaar tot een jaar steeds minder toegepast. Zweden heeft onder andere om die reden gekozen voor een alcoholslotprogramma met een minimale duur van twee jaar, terwijl Finland op dit moment uitgaat van een alcoholslotprogramma van een tot drie jaar. Naar verluidt overweegt Finland de mogelijkheid om recidivisten te verplichten tot deelname aan een alcoholslotprogramma met een tijdsduur van minimaal drie jaar.

Bovendien is bij een langere duur de kans groter dat duurzame gedragseffecten zullen kunnen worden bewerkstelligd, die voortduren nadat het alcoholslot weer uit de auto is verwijderd. In feite zou kunnen worden gesteld dat de optimale duur afhankelijk is van de vraag hoeveel moeite de betrokken bestuurders hebben om het onderscheid te leren maken tussen het besturen van een motorrijtuig en het gebruik van alcohol. Dat zou een impliceren dat eigenlijk zou moeten worden gekozen voor een flexibele duur die in moeilijke gevallen ook wel enkele jaren zou kunnen duren. Aanvankelijk was gekozen voor een vaste duur van twee jaar. Hierbij was rekening gehouden met de overweging dat een alcoholslotprogramma niet te kort mag duren en dat een tweejarig programma, ook als zelfs daarmee geen duurzame gedragseffecten tot stand komen, toch voor die duur een tweemaal zo groot effect heeft op de veiligheid als een eenjarig programma.

Aanvankelijk was voorgesteld het CBR eenmalig de bevoegdheid te geven het alcoholslotprogramma met zes maanden te verlengen. De Raad van State heeft naar aanleiding hiervan opgemerkt dat veel gewicht wordt toegekend aan de verlengde zes maanden. Deze zes maanden bieden naar het oordeel van de Raad geen representatief beeld waaruit blijkt dat de deelnemer heeft geleerd om een scheiding te maken tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Het begeleidingsprogramma zal bestaan uit een aantal blokken die gezamenlijk tot doel hebben de deelnemer te begeleiden naar de uiteindelijk gewenste uitkomst dat hij heeft geleerd een scheiding aan te brengen

tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Tegen deze achtergrond zullen in het eerste blok meer foute blaaspogingen worden geaccepteerd dan in de daarop volgende blokken, terwijl in het laatste blok van zes maanden betrokkene echt moet laten zien dat hij geleerd heeft die scheiding aan te brengen. Desalniettemin is het mogelijk dat de betrokken deelnemer in het laatste blok een terugval vertoont. Daarom was voorzien in een eenmalige verlenging met zes maanden. Als betrokkene in dat extra blok nog steeds teveel foute blaaspogingen laat zien, zou dat uiteindelijk leiden tot ongeldigverklaring van het rijbewijs. Voor de periode van een verlenging met juist zes maanden was gekozen omdat op basis van buitenlandse ervaringen wordt aanbevolen dat voordat de deelnemer een rijbewijs zonder beperkende codering voor het alcoholslotprogramma kan krijgen, hij eerst gedurende een periode van enkele maanden moet hebben aangetoond de scheiding te kunnen aanbrengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig (Survey Responses from ICADTS, NHTSA projects, september 2007, P. Marques en Robert Voas).

Aan de Raad van State kan evenwel worden toegegeven dat er deelnemers zullen zijn die meer tijd nodig zullen hebben om deze scheiding te leren aanbrengen. Voor deze categorie deelnemers zal de beoogde eenmalige verlenging met zes maanden inderdaad niet afdoende zijn. In die zin constateert de Raad terecht dat teveel waarde wordt gehecht aan en te veel wordt verwacht van de verlenging met zes maanden. In de opmerking van de Raad van State heeft de regering daarom aanleiding gezien om het CBR de bevoegdheid te geven het alcoholslotprogramma telkens te verlengen met zes maanden zolang betrokkene ervan blijkt geeft dat hij nog niet heeft geleerd een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Ik realiseer me dat het OM in zijn advies zijn twijfel heeft geuit of een deelnemer, die na twee jaar nog niet heeft aangetoond onderscheid te kunnen maken tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig, na een eenmalige verlenging met zes maanden wel dit onderscheid zal kunnen maken. Gelet op hetgeen ik hierboven heb betoogd, ben ik evenwel van mening dat met de voorgestelde aanpassing beter tegemoet kan worden gekomen aan de zowel door het OM als door de Raad van State geopperde bezwaren, omdat betrokkene zo in de gelegenheid wordt gesteld onder begeleiding te blijven proberen het gewenste onderscheid te leren maken. Op deze wijze blijft betrokkene net zo lang in het alcoholslotprogramma totdat hij de scheiding tussen alcoholgebruik en verkeersdeelname kan maken. Zo lang hij die scheiding niet kan aanbrengen, kan hij alleen gecontroleerd aan het verkeer deelnemen, namelijk met de fysieke barrière van het alcoholslot. De gevallen waarin het CBR hiertoe zal besluiten, zullen in een ministeriële regeling worden vastgelegd. Het zal hier derhalve gaan om een gebonden beschikking van het CBR. Als voorbeeld kan worden genoemd het geval waarin ten aanzien van betrokkene nog steeds foute blaaspogingen geregistreerd staan. Geconcludeerd kan worden dat hij dan nog niet heeft aangetoond een scheiding te kunnen aanbrengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een voertuig. Betrokkene heeft met andere woorden het alcoholslot nog steeds nodig om die scheiding aan te brengen. Bij de verlenging zal het CBR betrokkene waarschuwen dat hij tijdens de verlenging nogmaals de kans krijgt om te tonen dat hij heeft geleerd een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Daartoe zullen de uitleesgegevens strikt worden gemonitord. Als uit de uitleesgegevens over de verlenging blijkt dat betrokkene nog steeds niet heeft geleerd die scheiding te kunnen aanbrengen, dan wordt het programma weer verlengd. Het gedrag van de betrokken deelnemer zal derhalve van grote invloed zijn op de wijze waarop de begeleiding wordt vormgegeven en of het alcoholslotprogramma wordt verlengd.

In zijn advies stelt het OM voor ook een verlenging mogelijk te maken indien betrokkene buiten zijn schuld niet in staat was de periode van twee jaar vol te maken, bijvoorbeeld door ziekte, maar eventueel ook wanneer hem zelf een verwijt treft dat hij geen gebruik kan maken van het motorrijtuig met alcoholslot. Een voorbeeld van zo'n geval is bijvoorbeeld de buitengebruikstelling van het voertuig als dwangmiddel in het kader van de Wahv. Ook de Rvdr vraagt zich in zijn advies af wat de gevolgen zijn als betrokkene ziek wordt, langdurig in het buitenland verblijft, of zelfs emigreert. Het voorstel om verlenging mogelijk te maken in geval van ziekte heb ik vooralsnog niet overgenomen, omdat het naar mijn mening niet altijd goed vaststelbaar is wanneer van zo'n geval sprake is. Uit de gegevens uit de registratie-eenheid zal dat niet altijd blijken, omdat het motorrijtuig veelal ook door anderen zal worden gebruikt. Van het tweede voorstel van het OM is afgezien omdat dit soort gegevens niet worden geregistreerd, terwijl het CBR wel in die gevallen wel die gegevens nodig heeft. Langdurig verblijf in het buitenland of emigratie laten de verplichtingen in het kader van het alcoholslotprogramma onverlet. Het alcoholslot zal bijvoorbeeld op de aangegeven tijdstippen moeten worden uitgelezen. Voldoet betrokkene niet aan deze verplichting, dan zal zijn rijbewijs ongeldig worden verklaard. In Nederland zal hij gedurende de eerste vijf jaar na deze ongeldigverklaring alleen een rijbewijs kunnen krijgen als hij weer een alcoholslot heeft laten inbouwen (en overigens aan de eisen voldoet). Na die vijf jaar is het aan het CBR om te bezien of en onder welke voorwaarden betrokkene weer de beschikking kan krijgen over een rijbewijs. Of betrokkene dan in het buitenland een rijbewijs kan aanvragen, is afhankelijk van de in het desbetreffende land geldende regelgeving. In de evaluatie zal worden meegenomen of dit soort gevallen veel voorkomt. Als dat het geval blijkt te zijn, zal worden bezien op welke wijze hiermee zal worden omgegaan.

Als uit de data van de deelnemer blijkt dat hij ten tijde van het alcoholslotprogramma erin slaagt de scheiding tussen drinken en rijden aan te brengen, wordt het alcoholslotprogramma na twee jaar beëindigd. De deelnemer ontvangt hiertoe een brief van het CBR. Het CBR registreert dan ook in het rijbewijsregister dat de opgelegde beperkende codering alcoholslotprogramma is vervallen. De deelnemer kan vervolgens op de bij algemene maatregel van bestuur te bepalen wijze een rijbewijs zonder de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering aanvragen en het alcoholslot kan worden uitgebouwd.

In de andere gevallen wordt het alcoholslotprogramma met zes maanden verlengd. Afhankelijk van de manier waarop betrokkene zich heeft gedragen tijdens de verlenging, zal het CBR de beperkende codering alcoholslotprogramma laten vervallen of het alcoholslotprogramma met nog eens zes maanden verlengen. Een en ander zal bij ministeriële regeling nader worden uitgewerkt. Omdat het alcoholslotprogramma een uiterste mogelijkheid betreft voor betrokkene om te leren het gebruik van alcohol te scheiden van het besturen van een motorrijtuig, ligt het voor de hand strenge eisen te stellen waaraan betrokkene moet voldoen willen de opgelegde beperkende codering alcoholslotprogramma komen te vervallen. Een voorbeeld van zo'n strenge eis is dat de beperkende codering alleen komt te vervallen als uit de uitleesgegevens van betrokkene tijdens de verlenging blijkt dat er nagenoeg geen foute blaaspogingen zijn geweest.

De werkbaarheid van de hierboven voorgestelde systematiek zal worden betrokken bij de voorgenomen evaluatie.

### **5.3.g Spelregels**

Gedurende de periode dat het alcoholslotprogramma loopt, zal betrokkene zich aan een aantal verplichtingen moeten houden, de zogenaamde spelregels. Deze spelregels, die zullen worden opgenomen in de nieuwe

Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, zullen hem worden meegedeeld bij het besluit waarbij het CBR hem in kennis stelt van het feit dat hem de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd. Zo zal hij bijvoorbeeld periodiek de registratie-eenheid van zijn alcoholslot moeten laten uitlezen, zal hij zich aan zijn betalingsverplichtingen moeten houden (zowel richting CBR als richting erkenninghouder als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, dan wel 132k, eerste lid, ), en zal rijden onder invloed van alcohol gedurende de duur van het alcoholslotprogramma onherroepelijk leiden tot beëindiging van het programma en ongeldigverklaring van het rijbewijs. De betrokken deelnemer heeft daarmee in feite aangetoond dat deelname aan het alcoholslotprogramma toch recidive niet voorkomt. Ook indien tijdens de duur van het alcoholslotprogramma ten aanzien van betrokkene een rijontzegging onherroepelijk wordt, of indien hij fraudeert met het alcoholslot (bijvoorbeeld door het motorrijtuig buiten het alcoholslot om te starten), zal dit leiden tot beëindiging van het alcoholslotprogramma en ongeldigverklaring van het rijbewijs. Het CBR zal betrokkene daarbij wijzen op de consequenties, als hij zich niet aan de spelregels houdt. Het zich niet houden aan deze spelregels, zal worden aangemerkt als «het niet meewerken aan het opgelegde alcoholslotprogramma» en het CBR zal het rijbewijs ongeldig verklaren. Binnen vijf jaar na zo'n ongeldigverklaring zal betrokkene alleen een nieuw rijbewijs kunnen verwerven op de voorwaarde dat alsnog wordt deelgenomen aan het alcoholslotprogramma. Na die vijf jaar is het aan het CBR om te beoordelen of het alcoholslotprogramma voor betrokkene een voorwaarde zou moeten zijn voor het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs. Het zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat betrokkene inmiddels vrijwillig een programma heeft gevolgd en kan aantonen geschikt te zijn. In zo'n geval is het aannemelijk dat het CBR geen deelname aan het alcoholslotprogramma zal opleggen. De bij ministeriële regeling vast te leggen spelregels zullen worden geëvalueerd.

### **5.3.h Goedkeuring alcoholslot en erkenningsregelingen**

#### *5.3.h.1 Eisen alcoholslot*

Zoals hierboven reeds is aangegeven, zal het moeten gaan om een alcoholslot van een goedgekeurd type dat alleen zal kunnen worden ingebouwd door een erkende installateur. Het is immers voor zowel de deelnemer als de verkeersveiligheid van groot belang dat het alcoholslot goed werkt (goed is ingebouwd) en dat de data die worden uitgelezen betrouwbaar zijn. Op basis van de data uit het slot wordt immers bepaald of het programma wordt verlengd en of het rijbewijs van de betrokken deelnemer ongeldig wordt verklaard. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval indien uit de geregistreerde gegevens blijkt dat betrokkene buiten het alcoholslot om heeft geprobeerd het motorrijtuig te starten. Om de betrouwbaarheid te garanderen is er voor gekozen niet alleen eisen te stellen aan het alcoholslot en het productieproces van dat alcoholslot, maar ook aan de werkzaamheden van de installateur en steekproefsgewijs te controleren of de inbouw, uitlezen van de data en verwijdering aan de eisen voldoet.

De eisen waaraan alcoholsloten moeten voldoen, zullen worden neergelegd in een ministeriële regeling op basis van artikel 132e, derde lid. Daarbij zal in de ministeriële regeling onderscheid worden gemaakt tussen essentiële eisen en overige eisen. Door middel van de essentiële eisen wordt invulling gegeven aan het beoogde beschermingsniveau (mate van zekerheid waarmee wordt verhinderd dat bestuurders met het motorrijtuig waarin het alcoholslot is ingebouwd aan het verkeer deelnemen met een promillage dat ligt boven de wettelijk vastgestelde limiet van 0,2‰). Voor de vaststelling van deze essentiële eisen zal in hoofdlijnen worden aangesloten bij in de praktijk gebruikelijke eisen. Op enkele

punten zal, zoals het er nu naar uit ziet, een aanpassing en aanvulling van die eisen plaatsvinden. Dit geheel vormt dan het pakket aan eisen, waaraan de alcoholsloten zullen worden getest. Daarnaast zal ook nadere invulling worden gegeven aan bepaalde punten die als keuze zijn opengelaten, de zogenaamde parameters. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de periode die de betrokken bestuurder heeft om na de aankondiging van een hertest die hertest ook daadwerkelijk uit te voeren, de instelling van de «blaasprestatie», dat is de hoeveelheid lucht die bij elke test in het apparaat zal moeten worden geblazen, of de periodiciteit waarmee het alcoholslot zal moeten worden uitgelezen. Bij inbouw van het typegoedgekeurde alcoholslot in een motorrijtuig zullen deze parameters overeenkomstig de bij ministeriële regeling aangegeven eisen worden ingesteld. Op welke wijze de precieze normen in de ministeriële regeling zullen worden vormgegeven, staat nog open. Dit houdt verband met de discussie die thans wordt gevoerd naar aanleiding van het vonnis dat op 31 december 2008 is gewezen in de zaak van Knooble B.V. tegen de Staat der Nederlanden. Voor verdere bijzonderheden wordt verwezen naar de brief die hierover inmiddels is of binnenkort wordt verzonden door de Minister van Justitie.

Voldoet het alcoholslot aan de bij ministeriële regeling neergelegde eisen, dan zal het alcoholslot worden goedgekeurd door de keuringsinstelling. Het voldoen aan de NEN-EN-norm, met de aanpassingen en de aanvullingen op die normen, zal een manier zijn om aan de essentiële eisen te voldoen, maar de betrokken fabrikant zal ook op andere wijze kunnen aantonen dat zijn alcoholslot aan de essentiële eisen voldoet en daarom in aanmerking komt voor typegoedkeuring. Ook zal moeten worden aangetoond dat de bij het desbetreffende alcoholslot behorende uitleesapplicatie minimaal voldoet aan de Nederlandse eisen. Hierbij wordt aangesloten bij de aanpak zoals die bijvoorbeeld in de Richtlijn meetinstrumenten (2004/22/EG) wordt gevolgd. De typegoedkeuring zal plaatsvinden door de RDW op basis van een goedkeuringsverklaring van een bij ministeriële regeling aangewezen keuringsinstelling, waarbij wordt gedacht aan het Nederlands Meetinstituut (NMI). Als een bepaald type alcoholslot door de keuringsinstelling is goedgekeurd, zal door of namens de producent bij de RDW een aanvraag kunnen worden ingediend om een typegoedkeuring te verkrijgen van het desbetreffende alcoholslot. Voordat een typegoedkeuring kan worden verleend, moet het productieproces van de alcoholsloten van het desbetreffende type door de RDW zijn goedgekeurd overeenkomstig de procedure bedoeld in de artikelen 25a tot en met 25e.

Het kan ook zijn dat ten aanzien van een alcoholslot reeds door een daartoe bevoegde keuringsinstelling buiten Nederland is vastgesteld dat dit slot voldoet aan bovengenoemde NEN-EN-normen. In dat geval zal de goedkeuring alleen omvatten een keuring door de Nederlandse keuringsinstelling dat het concrete alcoholslot voldoet aan de in de ministeriële voorgeschreven aanvullende eisen en de beoordeling of het gaat om een verklaring van goedkeuring die is afgegeven door een instelling die daarvoor is geaccrediteerd door een accreditatie-instelling aangewezen door een van de lidstaten van de Europese Unie of Zwitserland of die is aangewezen door een bij ministeriële regeling aangewezen internationale accreditatie-instelling. Bij deze internationale accreditatie-instellingen gaat het bijvoorbeeld om de Europese of internationale accreditatie-organisatie European Co-operation for Accreditation (EA) of de International Laboratory Accreditation Co-operation (ILAC). De keuringsinstelling zal hiertoe beleidsregels opstellen.

Op een bij ministeriële regeling nader te bepalen percentage van de typegoedgekeurde alcoholsloten zal de keuringsinstelling vervolgens nog een individuele goedkeuring uitvoeren.

### *5.3.h.2 Erkenningsysteem*

Een alcoholslot zal alleen kunnen worden ingebouwd door een door de RDW erkende installateur alcoholslot. Bij het opzetten van het erkenningsysteem is gekozen voor een systeem van twee erkenningen, een voor de fabrikant (of diens vertegenwoordiger, verder te noemen: de erkenninghouder producent alcoholslot) en een voor de afzonderlijke erkenninghouder installateur alcoholslot. Op deze manier kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat één erkenninghouder voor alles verantwoordelijk is, derhalve voor het beschikbaar zijn van een type-goedgekeurd alcoholslot dat is geproduceerd volgens het goedgekeurde productieproces, voor het opzetten en in stand houden van een netwerk van werkplaatsen en voor de concrete activiteiten. Een probleem met een klein onderdeel zou dan formeel al kunnen leiden tot intrekking van de erkenning. Dit zou dan weer gevolgen kunnen hebben voor de continuïteit van het alcoholslotprogramma. Ook wordt op deze manier voorkomen dat door een te grote verbondenheid de producent de installateur alcoholslot niet zal aanspreken als er problemen zijn of dreigen te ontstaan. Om deze problemen het hoofd te bieden is derhalve gekozen voor een twee-erkenningensysteem. Er zal zo een duidelijke structuur ontstaan ten aanzien van de verschillende erkenningen en op deze manier kunnen de erkenningseisen en erkenningsvoorschriften specifiek worden afgestemd op de betrokken erkenninghouder. De rechten en plichten van de desbetreffende erkenninghouder kunnen zo nauwkeurig worden afgestemd om de feitelijke werkzaamheden. Door het maken van dit onderscheid zal de RDW ook een transparant en duidelijk sanctiebeleid kunnen toepassen. Indien bijvoorbeeld tijdens de steekproeven op de inbouw van een alcoholslot blijkt dat een erkend installateur fouten maakt, zal deze daarop worden aangesproken. De andere erkende installateurs zullen daar niets van merken en hun werk gewoon kunnen blijven uitvoeren. Het systeem blijft intact op de gesanctioneerde erkenning na. De erkenninghouder, bedoeld in artikel 132f, eerste lid, zal altijd een contract met een nieuwe installateur kunnen sluiten, die vervolgens op basis daarvan een erkenning kan aanvragen bij de RDW als installateur alcoholslot. Bovendien zal de erkenninghouder, bedoeld in artikel 132f, eerste lid, desgewenst ook een erkenning kunnen aanvragen als installateur alcoholslot. Voordeel hiervan is dat hij dan bij bijvoorbeeld personeelsproblemen in een bepaalde werkplaats zelf kan zorgen dat een alcoholslot in die werkplaats kan worden ingebouwd.

Bijkomend voordeel van de voorgestelde systematiek is dat hiermee wordt aangesloten bij de reeds bij de RDW bestaande systematiek betreffende erkenningen en dat deze erkenningsregeling op voor de RDW minder ingrijpende wijze zal kunnen worden ingepast en gerealiseerd.

In beide gevallen zal de aanvrager aan nader te bepalen eisen moeten voldoen alvorens hij van de RDW een erkenning krijgt. Afhankelijk van de soort erkenning zal het bijvoorbeeld gaan om de eis dat de aanvrager beschikt over een goedgekeurd alcoholslot (dus inclusief een goedgekeurd productieproces) en voldoet aan nadere te bepalen spreidingseisen (voor de aanvrager van de erkenning als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, de erkenning producent alcoholslot) of afspraken met een erkenninghouder producent alcoholslot met een goedgekeurd alcoholslot en eisen aan een werkplaats (voor de aanvrager van erkenning als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, de erkenning installateur alcoholslot).

### **5.3.i Opzet begeleidingsprogramma**

Zoals in § 4.1.d reeds is aangegeven, is uit buitenlandse onderzoeken gebleken dat het terugdringen van recidive gebaat is bij de inbouw van een alcoholslot. Daarnaast zal ook de koppeling van het alcoholslot aan een begeleidingsprogramma bijdragen aan het verder terugdringen hiervan. In het buitenland zijn positieve effecten gevonden van een inter-

ventie gericht op het motiveren van de deelnemer als onderdeel van het alcoholslotprogramma (Marques, Tippetts, Voas, Danseco & Beirness, 2002; Marques, Voas & Timken, 2004; Marques, Voas, Tippetts, Blackman, Timken & Field, 2007). Daarom heb ik ook gekozen voor een koppeling van alcoholslot en begeleidingsprogramma. Bij mijn overweging heeft een rol gespeeld dat, zoals hierboven reeds is aangegeven, het alcoholslotprogramma een goed middel is om ook de groep bestuurders met een hoog promillage te leren het gebruik van alcohol en verkeer te scheiden. Door het gebruik van het alcoholslot te koppelen aan een begeleidingsprogramma, waarin wordt gereageerd op en dat kan worden aangepast aan de periodiek uit het alcoholslot uit te lezen data, zal het totale alcoholslotprogramma flexibel genoeg zijn om alle bestuurders die hiervoor in aanmerking komen, op een adequate wijze te begeleiden.

In het kader van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma zal betrokkene worden begeleid door het CBR. Het begeleidingsprogramma is er op gericht om de deelnemer te ondersteunen bij het aanbrengen van de scheiding tussen drinken en rijden. In reactie op een hiertoe strekkende opmerking van de Raad van State merk ik op er inderdaad geen sprake is van een behandelingsprogramma. Het alcoholslotprogramma wordt ingebed in de procedure van de artikelen 130 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994 (de vorderingsprocedure, die is gericht op de geschiktheid of de rijvaardigheid van de rijbewijshouder). Ook in de vorderingsprocedure gaat het in beginsel om de bescherming van de verkeersveiligheid met maatregelen op het terrein van de rijvaardigheid of geschiktheid (bijvoorbeeld de educatieve maatregelen of de onderzoeken naar de rijvaardigheid of geschiktheid of het voorgestelde alcoholslotprogramma). Het primaire doel van de vorderingsprocedure is derhalve om de betrokken rijbewijshouder bewust te maken van het risico van rijden onder invloed van, onder andere, alcohol en hem te leren een onderscheid te maken tussen het besturen van een motorrijtuig en het gebruik van de rijvaardigheid beïnvloedende middelen zoals bijvoorbeeld alcohol. Het alcoholslotprogramma, inclusief het beoogde begeleidingsprogramma, past in deze doelstelling. Het is daarom niet nodig om behandeling in het kader van de verslavingszorg onderdeel te maken van dat alcoholslotprogramma. Het begeleidingsprogramma is erop gericht betrokkene te motiveren om de scheiding tussen alcohol en verkeer aan te brengen. Hiertoe krijgen alle deelnemers aan het begin van het programma een aantal verplichte groepsessies. Gedurende de periode daarna zal de deelnemer worden gemonitord en begeleid aan de hand van de data die periodiek uit het alcoholslot worden uitgelezen. Deze data geven zicht op de wijze waarop betrokkene omgaat met de scheiding tussen alcoholgebruik en verkeersdeelname. Op basis van de uitgelezen data kan het CBR de deelnemer begeleiden en indien nodig bijsturen. Zo kan het CBR ook, als daartoe aanleiding bestaat, betrokkene adviseren om zich aan te melden bij de verslavingszorg teneinde daar zich te laten behandelen. Een dergelijke vrijwillige behandeling kan een positieve bijdrage leveren aan het welzijn van het alcoholslotprogramma. Verder moet betrokkene, om de kans op recidive zoveel mogelijk te beperken na afloop van het programma, gedurende zes maanden aangetoond zelfstandig de scheiding te kunnen maken tussen alcoholgebruik en het besturen van een motorrijtuig. Zolang hij die scheiding niet kan aanbrengen, blijft hij in het alcoholslotprogramma. Thans wordt gedacht aan de volgende opzet voor het begeleidingsprogramma. Bij de start wordt in een aantal dagdelen gewerkt aan de motivatie van de deelnemer, het ontvankelijk maken van de deelnemer voor het instrument en de bespreking van de werking van alcohol op het lichaam en de rijvaardigheid. Tevens zal worden ingegaan op de spelregels van het alcoholslotprogramma en de consequenties van het niet naleven van die spelregels en het inzicht in en de mogelijkheden om de

eigen alcoholproblematiek aan te pakken, Mocht hiertoe aanleiding zijn, dan wordt betrokkene voorgesteld om zich, aanvullend op het alcoholslotprogramma, te laten behandelen door deskundigen uit de verslavingszorg in verband met zijn overmatig alcoholgebruik. Het besluit om zich te laten behandelen staat, zoals hierboven ook is aangegeven, los van het alcoholslot en het begeleidingsprogramma. Behandeling van eventueel achterliggende alcoholafhankelijkheid gebeurt op vrijwillige basis, in het algemeen na verwijzing door de huisarts. Door het OM is de stelling geopperd dat als een deelnemer zelf bij het CBR meldt dat hij alcoholafhankelijk is, hij alsnog zou moeten worden uitgesloten van deelname. Ik ben echter van mening dat dit niet het geval zou moeten zijn. Juist in zo'n geval kan immers worden gesteld dat betrokkene zijn problemen onderkent en, met behulp van het alcoholslotprogramma, kan worden gemotiveerd om te leren een scheiding aan te brengen tussen het alcoholgebruik en het besturen van een motorrijtuig. Het feit dat hij op deze manier toch mobiel kan blijven, kan dan als extra stimulans dienen, terwijl het in zo'n geval betrokkene fysiek onmogelijk is om een motorrijtuig te besturen met een te hoog promillage vanwege het ingebouwde alcoholslot.

Tijdens het alcoholslotprogramma vindt de begeleiding van de deelnemer plaats aan de hand van de data die periodiek uit het alcoholslot worden uitgelezen, of, in sommige gevallen, het opvallende ontbreken van die gegevens. In het kader van de voorbereidingen zal worden bezien op welke zo efficiënt en effectief mogelijke wijze het CBR deze informatie ter beschikking zal krijgen. De data geven zicht op de wijze waarop betrokkene omgaat met de scheiding tussen alcoholgebruik en verkeersdeelname. Hierin zal elke betrokkene een individueel leersproces doorlopen. De regie ligt in feite in handen van betrokkene zelf. De data bepalen in grote mate het succes van het alcoholslotprogramma. Op basis van de uitgelezen data kan het CBR bijsturen en begeleiden, bijvoorbeeld door te variëren in de uitleesfrequentie van de data uit het alcoholslot en de mogelijkheid tot verlenging van het alcoholslotprogramma met zes maanden.

De reden voor het variëren van de uitleesfrequentie is om de betrokken deelnemer zo veel mogelijk te motiveren. De belasting (tijd) en kosten (reiskosten) voor de deelnemer die het goed doet, gaan omlaag omdat hij minder vaak hoeft te laten uitlezen. De maximale duur van het controleinterval wordt begrensd door de termijn waarbinnen kalibratie technisch noodzakelijk is, om de nauwkeurigheid van het slot te garanderen. Op basis van analyse van de uitleesdata bepaalt het CBR of de deelnemer wordt bevorderd tot een soepel dan wel streng uitleesregime. Een soepel uitleesregime bestaat uit het minder frequent uitlezen van de data en schriftelijke terugkoppeling van het CBR naar betrokkene van de positieve data. Het strenge uitleesregime bestaat uit het opvoeren van de frequentie van het uitlezen van de data.

Indien de data daar aanleiding toe geven kan het alcoholslotprogramma met zes maanden worden verlengd. In de nog uit te werken spelregels zal worden bepaald in welke gevallen tot verlenging wordt besloten. Bij wijze van voorbeeld kan worden genoemd het geval dat de deelnemer keer op keer met alcohol probeert te starten. In reactie op een daartoe strekkende opmerking van het OM merk ik op dat het CBR uiteraard zal zorg dragen voor een adequate instructie aan de betrokken begeleiders. Thans wordt gewerkt aan de uitwerking van de hierboven beschreven opzet van het begeleidingsprogramma. Zoals ik tijdens het algemeen overleg van 23 september 2008 (29 398, nr. 123) heb toegezegd, is inmiddels overleg gevoerd met de psychiaters.

Door de Raad van State is de vrees geuit dat, doordat niet is voorzien in een intensivering van de controle, de controle op de naleving van het alcoholslotprogramma gering zal zijn en daarmee ook de subjectieve pakkans laag zal blijven. Dit heeft naar het oordeel van de Raad van State

ook gevolgen door de vaststelling van de inhoud van het bij het programma behorende begeleidingsprogramma. De controle op de naleving van de voorwaarden verbonden aan het alcoholslotprogramma zal op verschillende manieren plaatsvinden. Politiecontrole is maar één van die manieren. En hoewel deze niet zal worden geïntensiveerd, zal toch een vergroting van de subjectieve pakkans kunnen worden bereikt doordat door middel van het maken van afspraken over de wijze van aanleveren van gegevens uit het rijbewijsregister de beschikbare controlecapaciteit gericht kan worden ingezet. Verder zal controle op de naleving van de voorwaarden plaatsvinden aan de hand van gegevens uit het alcoholslot die periodiek worden uitgelezen. Zo zullen bijvoorbeeld bepaalde pogingen tot fraude, bijvoorbeeld om een motorrijtuig te starten zonder dat daarvoor eerst is geblazen, worden geregistreerd in het alcoholslot. En wellicht ten overvloede wijs ik erop dat de intensiteit van de controle niet van invloed is op de betrouwbaarheid van de in het alcoholslot geregistreerde gegevens. Er zullen allerlei (andere) waarborgen worden ingebouwd om tot betrouwbare data te komen. Zo zullen bijvoorbeeld de data worden beveiligd en alleen via beveiligde weg kunnen worden uitgelezen. Op deze wijze kan eventuele fraude worden ontdekt en kunnen maatregelen worden getroffen. Verder voorziet het wetsvoorstel in een evaluatiebepaling. Een van de onderwerpen waaraan in het kader van de evaluatie aandacht zal worden besteed, is de manier waarop de controle op de naleving van de voorwaarden van het alcoholslotprogramma plaatsvindt. In het verlengde hiervan zal ook worden ingegaan op eventuele fraude.

#### **5.3.j. Registratie van gegevens**

Bepaalde gegevens zullen in het bestaande rijbewijsregister worden geregistreerd. Hierbij moet worden gedacht aan gegevens waarvan het belangrijk is dat bij rijbewijzen betrokken instanties zoals de politie en de gemeenten hiervan kennisnemen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd het gegeven dat de verplichting is opgelegd tot deelname aan het alcoholslotprogramma of dat het rijbewijs ongeldig is verklaard omdat betrokkene zich niet blijkt te hebben gehouden aan de zogenaamde spelregels. In het Reglement rijbewijzen zal nader worden uitgewerkt welke gegevens in het rijbewijsregister zullen worden opgenomen en wie zorg draagt voor de registratie van die gegevens in het rijbewijsregister.

Daarnaast zullen gegevens moeten worden geregistreerd waarvan opname in het rijbewijsregister niet direct voor de hand ligt. Voor die gegevens wordt een alcoholslotregister gebouwd dat door de RDW zal worden bijgehouden. Aangezien het hier toch gaat om gegevens die herleidbaar zijn tot een concrete persoon, is een wettelijke basis voor een dergelijk register aangewezen. Met de keuze om voor de regeling welke gegevens in het alcoholslotregister worden geregistreerd, zo veel mogelijk aan te sluiten bij de systematiek die in de Wegenverkeerswet 1994 is neergelegd ten aanzien van bijvoorbeeld het rijbewijsregister, wordt naar mijn mening de privacybelangen van de betrokken deelnemers voldoende gewaarborgd, een punt waar het CBP terecht de aandacht voor vraagt. In de artikelsgewijze toelichting zal nader op het alcoholslotregister, de registratie van gegevens in dat register en het verkrijgen van gegevens uit dat register, worden ingegaan.

#### **5.3.k Financiële consequenties van het alcoholslotprogramma voor de deelnemer**

In het advies van de NVvR is het punt van de kosten van deelname aan het alcoholslotprogramma aan de orde gesteld. Alle kosten hiervan komen ten laste van de betrokken deelnemer. Ten aanzien van de kosten bestaat op dit moment de verwachting dat deze per deelnemer per jaar kunnen variëren tussen de in totaal € 1 300,- en de € 2 000,-. Een exacte

bepaling van dit bedrag is op dit moment nog niet mogelijk, omdat de kostenramingen van het CBR en de RDW nog nader moeten worden bepaald aan de hand van de verdere uitwerking van het alcoholslot-programma, terwijl ook de kosten van het alcoholslot zelf niet bekend zijn, omdat dit wordt overgelaten aan de markt. Tenslotte is het aantal deelnemers van invloed op de kosten.

Wel kan worden aangegeven met welke soorten kosten de deelnemer te maken zal krijgen. Het gaat hierbij ten eerste om de kosten verbonden aan het alcoholslot zelf: het huren of kopen en inbouwen van het slot, het periodiek laten uitlezen, en aan het einde het verwijderen. Deze kosten zal de deelnemer rechtstreeks aan de installateur of leverancier betalen. De precieze hoogte van deze kosten van het alcoholslot in Nederland zijn nog niet bekend. Het is straks aan de leverancier en installateur om de kosten voor de huur van het slot, de inbouw, het uitlezen van de data en de verwijdering te bepalen. De deelnemer kan zelf kiezen bij welke installateur hij een typegoedgekeurd alcoholslot wil laten inbouwen. De kosten zullen naar verwachting per leverancier en installateur verschillen. Verder betreft het de kosten verbonden aan de typegoedkeuring en het toezicht op de erkenninghouders. Deze kosten worden ten laste gebracht van de betrokken erkenninghouder. Deze zal de kosten doorberekenen aan de deelnemer aan het alcoholslotprogramma.

Ten tweede gaat het om de structurele kosten van het CBR die het gevolg zijn van de noodzakelijke administratieve handelingen verbonden aan de uitvoering van het alcoholslotprogramma (inclusief het begeleidingsprogramma). Ten derde gaat het om de structurele kosten van de RDW voor het instandhouden van het alcoholslotregister en ter dekking van de kosten verbonden aan de informatieverstrekking aan de betrokken partijen. Hierbij wordt aangetekend dat de precieze berekening van de kosten afhankelijk is van de uiteindelijke vormgeving van en te verwachten instroom in het alcoholslotprogramma.

Ten slotte komen daar nog bij de kosten voor het aanvragen van een nieuw rijbewijs: een keer aan het begin van het programma (rijbewijs met code alcoholslotprogramma) en een keer aan het einde van het programma (het schone rijbewijs).

### **5.3.1 Samenloop met de strafrechtelijke ontzegging van de rijbevoegdheid, de wet puntenstelsel, en enkele andere maatregelen op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wvh**

#### *5.3.1.1 Samenloop met de strafrechtelijke rijontzegging*

Hoewel de vorderingsprocedure en de strafrechtelijke procedure naast elkaar kunnen bestaan, zal, zoals de Raad van State ook in zijn advies opmerkt, het toch onvermijdelijk zijn dat in een aantal gevallen sprake zal zijn van een samenloop.

Samenloop is mogelijk tussen de gevallen die enerzijds aanleiding geven tot een strafrechtelijke afhandeling, maar anderzijds tevens de aanleiding zijn voor de mededeling van het vermoeden van ongeschiktheid op grond van artikel 130, eerste lid, van de WVV 1994. De mogelijke samenloop is beperkt tot de strafrechtelijke rijontzegging (en de veelal daaraan voorafgaande maatregelen van invordering en inhouding van het rijbewijs) en de voorgestelde maatregel van deelname aan het alcoholslotprogramma. De doelgroep voor het alcoholslotprogramma (voor de personen ten aanzien van wie voor het eerste een mededeling wordt gedaan aan het CBR tussen de 1,3 en de 2,1%, respectievelijk tussen de 1,0 en 1,8 voor de beginnende bestuurder en voor recidivisten tussen 1,0 en 1,8% en de recidiverende beginnende bestuurder tussen de 0,8 en de 1,5%) is immers de doelgroep die in het kader van het strafrecht wegens in aanmerking zal komen voor een rijontzegging van, afhankelijk van het promillage, tussen de vier en negen maanden.

Er is in deze gevallen uiteindelijk gekozen voor de volgende procedure: in beginsel zullen beide procedures gelijk op lopen. Hiermee wordt recht gedaan aan het uitgangspunt dat beide procedures naast elkaar kunnen bestaan omdat ze verschillende doelen dienen. Dit betekent dat het CBR zal besluiten tot oplegging van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma, onder gelijktijdige ongeldigverklaring van het rijbewijs, terwijl tegelijk ook de strafprocedure zal worden afgewikkeld. Afhankelijk van het promillage zal de officier van justitie een strafbeschikking uitvaardigen of betrokkene dagvaarden om voor de rechter te verschijnen. Het OM zal hierbij ernaar streven de zaak tegen betrokkene zo snel mogelijk af te doen. Na de uitspraak van de rechter, dan wel na de strafbeschikking, kan de rijontzegging ten uitvoer worden gelegd, waarbij de periode dat het rijbewijs voorafgaand aan de zitting is ingehouden geweest, wordt afgetrokken van de uiteindelijk opgelegde rijontzegging. De officier van justitie geleidt het rijbewijs door naar het CBR dat vervolgens, als betrokkene aan alle daarvoor gestelde voorwaarden heeft voldaan, een verklaring van geschiktheid in het rijbewijsregister registreert. Na afloop van de rijontzegging kan betrokkene conform de daarvoor vastgestelde procedure een nieuw rijbewijs aanvragen, met de voor het alcoholslot vastgestelde codering.

Er is niet voor gekozen betrokkene alvast te laten starten met het alcoholslotprogramma en dit tijdens de looptijd tijdelijk te schorsen. Dit zou leiden tot extra lasten bij het CBR. Met het oog op een dergelijke schorsing zou moeten worden gerealiseerd dat het CBR wordt geïnformeerd over de voorgenomen begindatum van de rijontzegging zodat dan ook per die datum het alcoholslotprogramma kan worden geschorst. Tevens zal het CBR moeten worden ingelicht over het einde van de rijontzegging, zodat ook het einde van de schorsing van het alcoholslotprogramma kan worden meegedeeld. Evenmin wordt een aanpassing van de strafvorderingsrichtlijnen overwogen teneinde in het kader van de strafzaak in die gevallen waarin betrokkene deelname aan het alcoholslotprogramma opgelegd heeft gekregen, een voorwaardelijke rijontzegging mogelijk te maken. Gelet op de wet OM-afdoening die alleen een onvoorwaardelijke rijontzegging mogelijk maakt en op het feit dat kan worden geconstateerd dat een voorwaardelijke rijontzegging vanwege de geringe controle mogelijkheden weinig tot geen effect heeft, zal in de strafvorderingsrichtlijnen juist steeds meer worden uitgegaan van een onherroepelijke rijontzegging. Bovendien wordt erop gewezen dat als ter zitting een voorwaardelijke rijontzegging zou worden gevorderd, de officier van justitie het rijbewijs niet meer op grond van artikel 164, vierde lid, van de wegenverkeerswet 1994 zal kunnen inhouden. De politie is echter wel verplicht tot invordering van het rijbewijs in veel van de gevallen die tevens voor deelname aan het alcoholslotprogramma in aanmerking zouden komen (vanaf 1,3%). Een en ander laat overigens onverlet dat tijdens de strafzaak de verdachte kan pleiten voor het opleggen van een voorwaardelijke rijontzegging, om hem zo in staat te stellen zo snel mogelijk te beginnen met het alcoholslotprogramma.

In reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Rvdr merk ik op dat niet bekend is of de invoering van het alcoholslotprogramma zal leiden tot aanpassing van de strafoplegging door de rechter.

Aan de Raad van State kan worden toegegeven dat het, zoals al eerder in de memorie van toelichting is opgemerkt (§ 4.1.d), het vanuit een oogpunt van effectiviteit beter zou zijn, als de betrokken rijbewijshouder zo snel mogelijk zou kunnen beginnen met het alcoholslotprogramma. Dit kan echter niet op korte termijn worden gerealiseerd, terwijl het toch wenselijk is om het alcoholslotprogramma zo snel mogelijk in te voeren. Daarom is gekozen voor een groeimodel. Op deze manier kan ervaring worden opgedaan met de uitvoering van het alcoholslotprogramma en kan ervaring worden opgedaan in de Nederlandse situatie. Daarnaast kan dan, mede

aan de hand van de voorgenomen evaluatie, worden gezien op welke wijze verdere verbeteringen kunnen worden aangebracht teneinde de effectiviteit verder te vergroten.

#### *5.3.1.2 Samenloop met de wet puntenstelsel*

Als de wet puntenstelsel in werking is getreden, zal een rijbewijs van rechtswege ongeldig worden na een onherroepelijke afdoening van een alcoholovertreding binnen vijf jaar, indien bij die tweede alcoholovertreding sprake is van een ademalcoholgehalte van 1,0‰ of hoger. Deze limiet is bij amendement van de kamerleden Wolfsen en Weekers (Kamerstukken II 2007/08, 30 324, nr. 12) opgenomen om, in afwachting van de invoering van het alcoholslotprogramma, al vast een duidelijk signaal af te geven dat rijden onder invloed van alcohol niet wordt getolereerd. Dit betekent, zoals ook de Raad van State terecht constateert, dat er in bepaalde gevallen een samenloop kan ontstaan met de gevallen die voor het alcoholslotprogramma in aanmerking komen. Het gaat hierbij dan vooral om de recidivisten met een promillage tussen 1,0 en de 1,3. Het in het de wet puntenstelsel opgenomen alcoholgehalte van 1,0‰ zal dus, zo merk ik op in reactie op het advies van de Rvdr, de gewenste invoering van het alcoholslotprogramma voor de categorie recidivisten bemoeilijken, omdat hun rijbewijs van rechtswege ongeldig is geworden en ze, om een nieuw rijbewijs te krijgen, niet alleen aan de voorwaarden voor het alcoholslot moeten voldoen, maar ook hun rijvaardigheid moeten bewijzen. Een dergelijke samenloop zal, zeker naarmate het zou gaan om grotere aantallen, ook leiden tot uitvoeringsproblemen omdat de ongeldigheid van rechtswege pas een feit zal zijn nadat er voor het desbetreffende delict een onherroepelijke afdoening tot stand is gekomen. Het CBR zal de na de beslissing tot opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma, betrokkene moeten wijzen op deze mogelijkheid van samenloop. Voorkomen moet immers worden dat de betrokken kandidaat een nieuw rijbewijs verkrijgt met code alcoholslot en dat daarna dit nieuwe rijbewijs weer van rechtswege ongeldig wordt in het kader van het puntenstelsel. Bovendien moeten alle personen van wie het rijbewijs in het kader van het puntenstelsel ongeldig is geworden, ook opnieuw hun rijvaardigheid aantonen. Het zou leiden tot rechtsongelijkheid als deze eis niet ook zou gelden voor puntenstelselkandidaten aan wie tevens de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd. Het niet van toepassing verklaren van het puntenstelsel, inclusief het daarmee samenhangende rechtsgevolg van ongeldigheid van rechtswege, op de deelnemers aan het alcoholslotprogramma is geen optie, omdat dan deze kandidaten dan zouden worden bevoordeeld ten opzichte van de andere puntenstelselkandidaten: ze zouden dan immers niet hun rijvaardigheid behoeven te bewijzen. Voor het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs na ongeldigverklaring in verband met het opgelegde alcoholslotprogramma is, in beginsel, geen verklaring van rijvaardigheid vereist, terwijl dat bij het opnieuw verkrijgen van het rijbewijs na ongeldigheid van rechtswege wel is voorzien.

Daarom wordt op dit punt, zoals ook aangekondigd in de toelichting op de wijziging voorgesteld door de regering bij het wetsvoorstel puntenstelsel (Kamerstukken II 2005/06, nr. 17) een verhoging van dit promillage tot 1,3 voorgesteld. Op deze manier kan ook voor deze categorie bestuurders deelname aan het alcoholslotprogramma mogelijk worden. Ik acht dit in het belang van de verkeersveiligheid. Een belangrijke conclusie van de evaluatie van de vorderingsprocedure is immers dat begeleidingsprogramma's in het kader van de vorderingsprocedure ook bij recidivisten een gunstige gedragsverandering kunnen bewerkstelligen (zie ook de brief van 27 april 2006, Kamerstukken II 2005/06, 29 398, nr. 39). Het is daarom gewenst om het voor deze categorie bestuurders mogelijk te maken in bepaalde gevallen en onder strikte voorwaarden op een gecon-

troleerde wijze aan het verkeer te laten deelnemen en hen zo binnen het gezichtsveld te houden.

Met de voorgestelde verhoging tot 1,3‰ zal een groot deel van de recidivisten na, afloop van een eventueel opgelegde rijntzegging, de nodige maatregelen kunnen nemen om te kunnen starten met het alcoholslotprogramma. Het gaat hier derhalve om het laten inbouwen van het alcoholslot, het aanmelden bij het CBR, het tijdig betalen van de kosten en vervolgens het verkrijgen van het rijbewijs met de voorgeschreven codering. Een deel van de recidivisten, namelijk de recidivisten die een promillage hebben van 1,3 of hoger en rechtstreeks, dan wel uiteindelijk na een onderzoek naar de geschiktheid, de verplichting opgelegd heeft gekregen tot deelname aan het alcoholslotprogramma, zal evenwel ook na de voorgestelde verhoging bij het verkrijgen van een rijbewijs met de voorgeschreven codering ook zijn rijvaardigheid moeten bewijzen omdat hun rijbewijs in het kader van het puntenstelsel van rechtswege ongeldig is geworden en zij derhalve ook zullen moeten voldoen aan de eisen die in dat kader worden gesteld aan het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs. Een en ander zal bij algemene maatregel van bestuur (het Reglement rijbewijzen) worden uitgewerkt. Omdat ten aanzien van de ongeldigheid van rechtswege geen vaste periode wordt vastgesteld, kan betrokkene op elk moment bewijzen dat hij weer beschikt over de vereiste rijvaardigheid en geschiktheid en zodra dat het geval is, kan hij weer een rijbewijs aanvragen.

#### *5.3.1.3 Samenloop met dwangmaatregelen op grond van de Wahv*

Op grond van de Wahv zijn verschillende maatregelen mogelijk om betrokkene te dwingen tot betaling van een onherroepelijk geworden sanctie opgelegd op basis van Wahv. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- gijzeling van de kentekenhouder op grond van artikel 28 van de Wahv: de officier van justitie te Leeuwarden kan de rechter vragen hem te machtigen voor ten hoogste één week per openstaande boete dit dwangmiddel toe te passen;
- inneming van het rijbewijs op grond van artikel 28a van de Wahv. De termijn van de inneming is ten hoogste vier weken; of
- buitengebruikstelling door de officier van justitie te Leeuwarden op basis van artikel 28b van de Wahv van het voertuig waarmee de gedraging heeft plaatsgevonden, of, indien dit voertuig niet wordt aangetroffen, een soortgelijk voertuig waarover degene aan wie de administratieve sanctie is opgelegd, vermog te beschikken.

Voor deze gevallen is, omdat het veelal zal gaan om kortlopende maatregelen, vooralsnog ervoor gekozen om hiermee geen rekening te houden. Betrokkene zal voor de duur van de maatregel dus niet kunnen of mogen rijden (hij beschikt dan immers niet over een rijbewijs of over een motorrijtuig met alcoholslot), en als het goed zullen hierover tijdens het begeleidingsprogramma vragen over worden gesteld, maar als hij zich overigens gedurende het alcoholslotprogramma netjes aan de spelregels houdt, zal zo'n maatregel niet leiden tot beëindiging van het alcoholslotprogramma en ongeldigverklaring van het rijbewijs, maar evenmin tot verlenging van het alcoholslotprogramma. Het kan evenwel voorkomen dat een (groot) aantal van deze kortlopende maatregelen achter elkaar ten uitvoer worden gelegd. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de betrokken deelnemer gedurende langere periode geen gebruik kan maken van zijn alcoholslot. Vooralsnog zal dit niet leiden tot de mogelijkheid om ook in deze gevallen het alcoholslotprogramma te verlengen. Het probleem hierbij is dat in de meeste gevallen niet is voorzien in registratie van deze gegevens en het CBR uit dien hoofde dus ook veelal niet op hoogte is van deze maatregelen. In de voorgenomen evaluatie zal worden bezien of op dit punt nadere voorzieningen zouden moeten worden getroffen. Betrokkene wordt overigens wel aangeraden in contact te treden met het CBR

indien de maatregel ertoe leidt dat hij niet kan voldoen aan bijvoorbeeld de periodieke uitleesplicht. Het niet nakomen hiervan wordt immers aangemerkt als niet meewerken in de zin van artikel 132, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 met als gevolg ongeldigverklaring van het rijbewijs,

*5.3.1.4 Samenloop met diverse maatregelen op basis van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot het kentekenbewijs of het voertuig.*

Naast diverse maatregelen met betrekking tot het rijbewijs die gevolgen kunnen hebben voor het alcoholslotprogramma, zijn er nog andere maatregelen, vooral op basis van de Wegenverkeerswet 1994, die gevolgen kunnen hebben voor het alcoholslotprogramma.

Allereerst kan de politie in bepaalde gevallen overgaan tot inbeslagname van het motorvoertuig. Als voorbeelden kunnen worden genoemd het geval dat de toegestane maximumsnelheid met meer dan 100% is overschreden, of indien technische gebreken niet meer kunnen worden hersteld of waarvan herstel alleen mogelijk is tegen te hoge kosten. Inbeslagname geschiedt met het oog op de waarheidsvinding of met het oog op verbeurdverklaring. De officier van justitie beslist vervolgens aan de hand van het proces-verbaal of het motorvoertuig kan worden teruggegeven.

Verder kan de politie kan op basis van artikel 160, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 het motorvoertuig tijdelijk meenemen voor een technisch onderzoek. Dit dient binnen 24 uur te geschieden. Duurt het langer, dan kan inbeslagname volgen.

Tenslotte kan de politie op grond van artikel 60, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 juncto artikel 39 van het Kentekenreglement overgaan tot invordering van het kentekenbewijs. Dit zal het geval zijn indien de technische staat van een motorvoertuig slecht is of indien er schade is ontstaan aan het motorvoertuig na een ongeval. De kentekenhouder dient het motorvoertuig dan eerst te laten repareren en door de RDW te laten keuren, voordat hij er weer mee mag rijden. Hiermee kan enige tijd zijn gemoeid.

Ten aanzien van deze maatregelen geldt mutatis mutandis hetzelfde als hierboven is beschreven ten aanzien van de dwangmiddelen op basis van de Wahv. Tijdens de duur van de maatregelen zal het alcoholslotprogramma gewoon doorlopen, al moet betrokkene ermee rekening houden dat er in het kader van het begeleidingsprogramma vragen over gesteld zullen worden. Betrokkene wordt overigens wel aangeraden in contact te treden met het CBR indien de maatregel ertoe leidt dat hij niet kan voldoen aan bijvoorbeeld de periodieke uitleesplicht. Het niet nakomen hiervan wordt immers aangemerkt als niet meewerken in de zin van artikel 132, eerste en tweede lid, met als gevolg ongeldigverklaring van het rijbewijs,

*5.3.1.5 Samenloop met de wet van 10 april 2007, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders; Stb. 166)*

Het kan zijn dat de bestuurder van wie het rijbewijs in het kader van het alcoholslotprogramma ongeldig is verklaard, ook de beschikking had over de code vakbekwaamheid. Op zichzelf heeft het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma geen directe gevolgen voor de code vakbekwaamheid. Indirect zijn die gevolgen er wel, omdat de regelgeving bepaalt dat geen code vakbekwaamheid op het rijbewijs wordt aangegeven indien betrokkene niet beschikt over een geldig rijbewijs van de categorieën C of D. Dit betekent dat een nog geldige code vakbekwaamheid niet zal worden opgenomen op een rijbewijs, waarop de

voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering is opgenomen. De vakbekwaamheid blijft voor de duur van het alcoholslotprogramma in feite «slapend». Als betrokkene zich aan de regels voor het alcoholslotprogramma houdt en het CBR op basis van artikel 132d, eerste lid, besluit tot het laten vervallen van de codering, dan krijgt betrokkene bij het aanvragen van een nieuw rijbewijs een rijbewijs met alle categorieën waarvoor het oorspronkelijke rijbewijs geldig was en dan wordt ook de code vakbekwaamheid weer op het rijbewijs vermeld. De specifiek op de code vakbekwaamheid van toepassing zijnde regelgeving blijft derhalve gewoon van toepassing.

#### *5.4 Het onderzoek*

Deze maatregel blijft inhoudelijk hetzelfde als thans het geval is. De maatregel van het onderzoek naar de geschiktheid zal alleen later dan thans het geval is, toegepast gaan worden: op ervaren bestuurders een promillage van 2,1 of hoger of, indien het een recidivist betreft, een promillage van 1,3 of hoger. Voor de beginnende bestuurder geldt dan een promillage van respectievelijk 1,8 of 1,0.

De kosten verbonden aan deze maatregel komen in bij ministeriële regeling bepaalde gevallen voor rekening van de betrokken rijbewijshouder. Het gaat dan om bestuurders met een hoog alcoholpromillage, dan wel om bestuurders ten aanzien van wie meermalen een proces-verbaal is opgemaakt wegens rijden onder invloed van alcohol. Daarnaast gaat het om bestuurders ten aanzien van wie het vaststaat dat ze drugs hebben gebruikt of ten aanzien van wie het vermoeden is gerezen dat ze drugs gebruiken. In deze gevallen is het naar mijn oordeel redelijk dat de kosten van het onderzoek voor rekening van betrokkene komt. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit soort bestuurders niet langer beschikt over de vereiste geschiktheid en een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Bij onderzoek in het politiedistrict Tilburg, in het kader van het EU-project IMMORTAL, bleek bijna een kwart van de ernstig gewonde autobestuurders te zijn verongelukt ten gevolge van alcoholgebruik. Uit ditzelfde onderzoek komt naar voren dat een derde van de gebruikers van cannabis naast cannabis ook alcohol gebruikt. Dit verhoogt de ongevals-kans met 50%. Voor harddrugs (coke, MDMA, ecstasy) blijkt dat tweederde van de gebruikers deze middelen combineert met hetzij alcohol of andere middelen. De kans op een ongeval neemt daarna toe met 180%. Verder heeft TeamAlert in 2007 in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat inmiddels een voorlichtingscampagne gehouden onder de bezoekers van een dertigtal discotheken. Ook in 2008 zullen dertig discotheken worden bezocht. Betrokkenen weten derhalve of hadden moeten weten dat het toch rijden onder invloed van die middelen gevaarlijk is en tot een onderzoek naar de geschiktheid kan leiden. Ze hebben, door toch een motorrijtuig te gaan besturen, bewust het risico genomen dat ze in het kader van de vorderingsprocedure zouden kunnen worden gemeld.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat naast de onderzoeken naar de geschiktheid in geval van gebruik van alcohol of drugs ook geschiktheidsonderzoeken worden uitgevoerd om medische redenen. Verder vinden rijvaardigheidsonderzoeken plaats in gevallen waarin het vermoeden bestaat dat de betrokken rijbewijshouder niet langer voldoet aan de rijvaardigheidseisen. Omdat de in dit wetsvoorstel opgenomen voorstellen hier geen veranderingen in aanbrengen, wordt op deze onderzoeken niet verder ingegaan.

#### *5.5 Aanpassingen ter uitvoering van de door de Tweede Kamer geuite wens om te komen tot meer soorten educatieve maatregelen.*

Tegelijk met de nieuwe lichte ema is de emg ingevoerd. De emg is

bedoeld voor bestuurders ten aanzien van wie twijfel is ontstaan over de rijvaardigheid en als specifiek onderdeel daarvan het rijgedrag. Voor een belangrijk deel gaat het om gevallen die thans reeds worden gemeld bij het CBR op grond van de feiten en omstandigheden genoemd in onderdeel A van bijlage 1 bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid en die thans in aanmerking komen voor een rijvaardigheids-onderzoek. Als deze bestuurders voldoende rijvaardig worden geacht, behouden ze hun rijbewijs. Zo niet, dan volgt ongeldigverklaring van het rijbewijs. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid is het echter beter dat in ieder geval voor een deel van bestuurders die nu in aanmerking komen voor een rijvaardigheidsonderzoek, een educatieve maatregel in het leven is geroepen. Van een educatieve maatregel mag meer effect worden verwacht dan van een maatregel met betrekking tot het rijbewijs. Met de invoering van de emg is uitvoering gegeven aan de toezegging die bij gelegenheid van het verslag van de Tweede Kamer bij het wetsvoorstel puntenstelsel (Kamerstukken II 30 324, nr. 6, blz. 11) is gedaan aan de leden van de fractie van de ChristenUnie.

## **6. Privacyaspecten**

In zijn advies vraagt het CBP nadrukkelijk aandacht voor de privacy-aspecten van het wetsvoorstel. Dit heeft, aan de hand van de onderwerpen waarvoor het CBP in zijn advies specifiek de aandacht heeft gevraagd, plaatsgevonden op verschillende plaatsen in de toelichting. Zo is in § 5.3.i, alsmede artikelsgewijze toelichting op onderdeel V gepreciseerd welke gegevens door wie zullen worden verwerkt in het alcoholslot-register en wie recht heeft op welke gegevens. In § 5.3.d is toegelicht waarom een voorziening, waardoor de gegevens uit het alcoholslot ook daadwerkelijk kunnen worden toegerekend aan de betrokken gebruiker van dat alcoholslot, niet mogelijk is en waarom derhalve ervoor is gekozen alle gegevens aan de betrokken deelnemer toe te rekenen. Een aparte paragraaf is gewijd aan het besturen van een motorrijtuig met alcoholslot door bijvoorbeeld garagehouders of bergers (§ 5.3.c), terwijl tenslotte in de artikelsgewijze toelichting op artikel I, onderdeel V, artikel 129d, aandacht wordt besteed aan de bewerkingsovereenkomst. Tenslotte stelt het CBP dat aandacht moet worden besteed aan de mogelijk ongewenste gevolgen van het feit dat een aspirant-deelnemer in voorkomende gevallen aan zijn werkgever of aan de leasemaatschappij toestemming moet vragen om een alcoholslot te laten inbouwen in een motorrijtuig. Hierop is in § 5.3.d ingegaan.

## **7. Handhavingsaspecten**

De handhaving van het alcoholslotprogramma past, zoals de politie stelt in haar advies, in het kader van signaleren en tegenhouden, in de koers die de politie heeft ingezet in haar visienota Politie in ontwikkeling. Het alcoholslotprogramma zal een aandachtspunt worden van de reguliere rijbewijscontrole.

In de evaluatie van de vorderingsprocedure is een aantal aanbevelingen gedaan die in samenwerking met de politie moeten worden opgepakt. Het betreft hier voorstellen tot het verbeteren van het doen van de mededelingen door de politie, tot het vergroten van de bekendheid van de politie met de vorderingsprocedure en tenslotte verbeteringen in het traject na de ongeldigverklaring. Hiermee wordt bedoeld op de noodzaak de controle op het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs te verbeteren.

### *7.1 vergroting van de bekendheid van de procedure bij de politie*

Zowel bij het CBR als bij de politie lopen al geruime tijd projecten, dan wel

worden maatregelen ontwikkeld, om het aantal mededelingen te verhogen en de kwaliteit van die meldingen te verbeteren. Zo is inmiddels in kaart gebracht wie bij de verschillende politiekorpsen verantwoordelijk is voor de mededelingen op grond van artikel 130 van de Wegenverkeerswet 1994. Aan deze personen worden periodiek presentaties gegeven over de vorderingsprocedure waardoor de bekendheid met en het belang van deze procedure bij de politie wordt vergroot. De ervaring tot nu toe is dat deze periodieke presentaties bijdragen aan de verdere verbetering van de kwaliteit van de mededelingen en leiden tot een verhoging van het aantal mededelingen. Verder wordt per regio de huidige stroom mededelingen inzichtelijk gemaakt, waarbij zowel informatie wordt gegeven over de kwantiteit als over de kwaliteit. Ook in het kader van de voorbereiding van de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zullen naar verwachting een of meer van dit soort voorlichtingsbijeenkomsten worden gegeven.

#### *7.2 stand van zaken uniform en elektronisch meldingsformulier voor politie*

Daarnaast is bezien of het doen van de mededeling kan worden vereenvoudigd. Inmiddels zijn contacten gelegd met de politie om te bezien of de mededeling elektronisch zou kunnen worden uitgebracht. Dit zou buiten de kwaliteit ook de kwantiteit ten goede kunnen komen. Bij de overgang naar één landelijk politiesysteem zou dan een koppeling kunnen worden gemaakt met het CBR.

#### *7.3 natraject controle op rijden met ongeldig verklaard rijbewijs*

In zijn algemeenheid zal bij de thans ook al plaatsvindende controles van de rijbewijzen moeten worden nagegaan of de betrokken bestuurder wel rijdt met een geldig rijbewijs: dat betekent dat niet alleen de vraag moet worden beantwoord of hij überhaupt wel een geldig rijbewijs heeft, maar ook of hij, als hij alleen met een alcoholslot mag rijden, rijdt in een auto waarin een dergelijk alcoholslot is ingebouwd. In dat laatste geval zal de politie zich derhalve moeten vergewissen of betrokkene wel rijdt in een motorrijtuig waarin een alcoholslot is ingebouwd dat ook functioneert. Met het oog hierop zal worden bezien in hoeverre kan worden gerealiseerd dat de politie gemakkelijk kan constateren dat er sprake is van een goedgekeurd, en werkend, alcoholslot. Rijdt de betrokken rijbewijshouder niet in een auto met een goedgekeurd alcoholslot, dan wordt hij geacht te rijden zonder geldig rijbewijs.

Verder is inmiddels een actie gestart waarbij politie, CBR, RDW en openbaar ministerie betrokken zijn om de informatie aan de politie over ongeldig verklaarde rijbewijzen te verbeteren en de politie zo in staat te stellen om meer gericht te gaan controleren.

#### *7.4 Verhouding alcoholslot en ademanalyse*

Het zou kunnen voorkomen dat van de deelnemer aan het alcoholslot-programma door de politie een ademanalyse wordt afgenomen. Als betrokkene dan meer dan de wettelijke limiet heeft geblazen, in gevolge het voorgestelde artikel 8, vierde lid, is dat 0,2‰, wordt proces-verbaal opgemaakt. Betrokkene zal zich dan niet kunnen verweren door te stellen dat zijn alcoholslot niet goed werkte of dat de uitslag van de ademanalyse niet juist is. De uitslag van de ademanalyse geldt, en blijft derhalve gelden, als bewijs van overtreding van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994.

### *7.5. Overige aspecten*

De Rvdr heeft in zijn advies enkele vragen gesteld die de handhaving betreffen. Zo vraagt de Rvdr of het mogelijk is dat niet degene aan wie deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd, blaast, maar een ander. Erkend moet worden dat dat niet kan worden voorkomen. Wel wordt erop gewezen dat die andere persoon dan wel tijdens de hele rit naast de bestuurder zal moeten zitten omdat ook tijdens de rit zal moeten worden geblazen. Maar met het oog hierop is in het voorgestelde negende lid bij artikel 9 opgenomen dat als hiervan blijkt de betrokken alcoholslotkandidaat op grond van het voorgestelde artikel 9 negende lid, onderdeel d, strafbaar is. Bovendien zal dit gedrag, indien geconstateerd, worden aangemerkt als het niet-meewerken, op grond waarvan het rijbewijs ongeldig zal worden verklaard.

De Rvdr vraagt verder hoe kan worden gecontroleerd dat degene aan wie deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd, rijdt in een ander motorrijtuig. In het alcoholslotregister zal ook het kenteken worden geregistreerd van het motorrijtuig waarin voor deze kandidaat het alcoholslot is ingebouwd. Als de politie bij de controle van het rijbewijs ziet dat het rijbewijs alleen geldig is voor het besturen van een motorrijtuig waarin een alcoholslot is ingebouwd, dan kan via raadpleging van dit register eenvoudig worden geconstateerd of betrokkene het juiste motorrijtuig bestuurt.

## **8. Financiële en organisatorische consequenties**

### *8.1 De keuringsinstelling*

Het voornemen bestaat om de keuringen van de alcoholsloten op grond van artikel 132e op te dragen aan het NMI. Gelet hierop is het NMI gevraagd een inschatting te maken van de hieraan verbonden kosten. Allereerst zal het gaan om de beoordeling van de vraag of een aangeboden alcoholslot voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen. Het NMI heeft aangegeven dit naar verwachting niet tot noemenswaardige organisatorische consequenties zal leiden en binnen de bestaande bezetting zal kunnen worden opgevangen. Ook zullen er geen grote investeringen nodig zijn vanwege de aanwezigheid van faciliteiten voor de keuring van ademanalyse-apparaten. Daarnaast zal een taak zijn weggelegd op het gebied van de individuele keuring. Deze individuele keuring valt uiteen in een steekproef van nieuwe alcoholsloten en een steekproef op gebruikte alcoholsloten. Ook hier verwacht het NMI geen noemenswaardige organisatorische consequenties en zal een en ander binnen de bestaande bezetting kunnen worden opgevangen.

De kosten voor de uitvoering van de goedkeuring en van de individuele keuringen zullen worden doorberekend aan de aanvrager van de goedkeuring, respectievelijk de leverancier van de alcoholsloten.

### *8.2 RDW*

In zijn uitvoeringstoets heeft de RDW een raming gemaakt van de benodigde doorlooptijd en de kosten. De totale doorlooptijd voor het project wordt geschat op ongeveer 15 maanden, te rekenen vanaf het moment dat de formele opdracht aan de RDW wordt verstrekt. Voor de kosten moet onderscheid worden gemaakt tussen de initiële kosten (deze kosten vloeien voort uit de bouw van systemen om registratie van de deelnemers en uitleesgegevens uit het alcoholslot mogelijk te maken, de informatie-uitwisseling met ketenpartners als CBR en politie, het mogelijk maken van afgifte van rijbewijzen met de voor het alcoholslotprogramma vastge-

stelde codering en het opzetten van de organisatie voor de erkenningen en het toezicht erop) en de structurele kosten (de kosten verbonden aan de uitvoering van de regelgeving). De initiële kosten worden geraamd op ruim € 1 750 000,- (prijspeil 2008).

De structurele kosten zijn de kosten verbonden aan het verkrijgen van een erkenning en het toezicht op de erkenning. Deze kosten worden verrekend in de tarieven voor de erkenninghouders die het op hun beurt zullen verrekenen in de tarieven voor de huur en service (inbouw, uitlezen data en verwijdering) van het alcoholslot die voor de deelnemers worden berekend. De structurele kosten zijn afhankelijk van het aantal deelnemers. Voor de volledigheid wordt hieraan toegevoegd dat de berekeningen van de kosten afhankelijk is van de uiteindelijke vormgeving van en de te verwachten instroom in het alcoholslotprogramma.

### *8.3 CBR*

Ook het CBR heeft in zijn advies een raming gemaakt van de te verwachten doorlooptijd en de initiële en de structurele en kosten. Ten aanzien van de initiële kosten schat het CBR in € 475 000,- excl. BTW ontwikkelingskosten te moeten maken om de belangrijkste systemen te moeten aanpassen. Hierin zijn nog niet de «overige ontwikkelkosten» verwerkt.

De structurele kosten zijn afhankelijk van het aantal deelnemers aan het alcoholslotprogramma.

Onder de structurele kosten worden gerekend de kosten die het gevolg zijn van de noodzakelijke administratieve handelingen verbonden aan de uitvoering van het alcoholslotprogramma en het begeleidingsprogramma en de bezwaar- en beroepskosten. Hierbij is nog geen rekening gehouden de kosten verbonden aan het dataverkeer en de eventuele extra personeelskosten. Ook hier geldt dat de berekeningen kunnen worden aangepast in verband met de uiteindelijke vormgeving van en de instroom in het alcoholslotprogramma.

Het CBR geeft ten slotte aan dat in verband met andere prioriteiten de ICT-aanpassing pas op zijn vroegst in de tweede helft van 2009 kan worden uitgevoerd. Dit gegeven zal worden meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming over de datum van inwerkingtreding.

### *8.3 Politie*

Op zichzelf zal het wetsvoorstel niet leiden tot een intensivering door de politie van de controle op het rijden onder invloed van alcohol. Wel zal door middel van afspraken over het aanleveren van gegevens uit het rijbewijzenregister de beschikbare capaciteit effectiever kunnen worden ingezet. Op die manier zal, zo kan worden opgemerkt in reactie op een opmerking van de Raad van State, naar verwachting de subjectieve pakkans worden verhoogd. Ook zal de politie, als gevolg van de verlaagde instroomgrenzen, in meer gevallen dan tot nu toe een mededeling moeten doen aan het CBR.

Dit heeft de politie ertoe gebracht de wens te uiten om, in samenspraak, met alle betrokkenen, de mogelijkheden te bezien of het doen van mededelingen op basis van artikel 130, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 in bepaalde gevallen ook, dan wel vaker, door andere instanties zou kunnen worden gedaan. Hierbij zou naar het oordeel van de politie bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan de Centrale Verwerkingseenheid Openbaar Ministerie of het Centraal Justitieel Incasso Bureau. Overleg tussen de naast betrokken instanties heeft inmiddels uitgewezen dat er sprake is van een groot aantal belemmeringen die niet op korte termijn oplosbaar zijn. Dit betekent dat de politie de huidige werkwijze zal

voortzetten en dat de mededelingen op grond van artikel 130 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994 primair door de politie zullen worden gedaan.

De invoering van het wetsvoorstel zal leiden tot enig extra werk voor de politie als gevolg van de verlaagde instroomgrenzen voor de ervaren bestuurder. Vooralsnog kan hiervan evenwel geen inschatting worden gegeven van de gevolgen hiervan op de capaciteit. In zijn algemeenheid merk ik op dat er een uitgebreid evaluatieprogramma zal worden opgezet. In dat kader zullen ook de werklustconsequenties voor de politie worden gemonitord. Mocht er in dat kader sprake blijken te zijn van een onevenredig grote toename in de hierboven beschreven gevallen, dan zal ik hierover nader overleggen met mijn ambtsgenoot van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

In haar advies wijst de politie op de noodzaak van aanpassingen in het bedrijfsvoering van de korpsen. Om te voorkomen dat elk regiokorps afzonderlijk aanpassingen maakt, zal tevens in het nieuwe, in ontwikkeling zijnde landelijke politiebedrijfsvoeringssysteem een aantal aanpassingen moeten worden doorgevoerd. Daarom is de politie van mening dat invoering van het alcoholslot daaraan zal moeten worden gekoppeld. Deze overweging van de politie zal worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming over de datum van inwerkingtreding.

#### *8.4 Openbaar ministerie en zittende magistratuur*

Van de kant van de NVvR is gewezen op enkele effecten voor de rechterlijke macht als gevolg van dit wetsvoorstel. De NVvR wijst hierbij allereerst op een categorie nieuwe geschillen, namelijk de beslissing om in het kader van de vorderingsprocedure een alcoholslotprogramma op te leggen. Erkend kan worden dat dit een weliswaar een nieuw soort beslissing van het CBR zal opleveren, maar dat dit op zichzelf niet hoeft te leiden tot een verhoging van het aantal zaken dat dan bij de bestuursrechter terecht zal komen. De instroom van het alcoholslotprogramma wordt immers gevormd door zaken die tot nu toe hetzij in de ema, hetzij in een onderzoek naar de geschiktheid terecht zouden komen. Bovendien gaat het in deze gevallen om een gebonden beschikking van het CBR: bij ministeriële regeling zal immers worden voorgeschreven in welke gevallen het CBR de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma moet opleggen. Geen inschatting kan worden gegeven van de mate waarin van de mogelijkheid van bezwaar en beroep gebruik zal worden gemaakt.

De NVvR signaleert verder dat invoering van het alcoholslotprogramma kan leiden tot het vaker aanwenden van rechtsmiddelen in de flankerende strafrechtelijke procedure. Ook hier geldt dat niet kan worden ingeschat of dit inderdaad het geval zal zijn. Wel dient hierbij te worden bedacht dat bij het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma het rijbewijs van betrokkene tevens ongeldig is verklaard. Het is derhalve nog maar de vraag of betrokkene een groot belang heeft bij het instellen van rechtsmiddelen in de strafprocedure.

Ten slotte wordt gewezen op enkele voorgestelde, nieuwe strafbepalingen. Het gaat hierbij allereerst om de artikelen 132j en 132o, het zich ten onrechte voordoen als erkenninghouder, alsmede het handelen in strijd met artikel 9, negende lid. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat als hier al strafzaken uit voorkomen, dit een zodanig beperkt aantal zal zijn, dat deze zowel binnen het openbaar ministerie als binnen de zittende magistratuur binnen de bestaande capaciteit kunnen worden opgevangen. Dit geldt temeer nu niet wordt voorzien in een intensivering van de politiecontroles. Het is niet mogelijk thans reeds met een inschatting te komen van het aantal zaken dat wellicht hieruit voortvloeit.

De NVvR vraagt tenslotte nog aandacht voor de aanpak van frauduleus handelen. In reactie hierop wordt erop gewezen dat als hiervan sprake is, deelname aan het alcoholslotprogramma wordt beëindigd en het rijbewijs ongeldig wordt verklaard. Afhankelijk van de bijzondere omstandigheden van het geval zou daarnaast kunnen worden bezien of er nog aanleiding bestaat om strafrechtelijk op te treden. Hierbij zou eventueel kunnen worden gedacht aan de mogelijkheid van beschadiging van het eigendom van een ander. Bedacht dient te worden dat de deelnemer geen eigenaar is van het alcoholslot.

In het kader van het uitgebreide evaluatieprogramma zullen ook de werklastconsequenties voor het openbaar ministerie en de zittende magistratuur worden gemonitord. Ik ben gaarne bereid ook het punt van het frauduleus handelen bij de evaluatie te betrekken. Mocht er in dat kader sprake blijken te zijn van een onevenredig grote toename in de hierboven beschreven gevallen, dan zal ik hierover nader overleggen met mijn ambtsgeenoot van Justitie.

### *8.5 Gemeenten*

Gekeken is ook of de invoering van het alcoholslotprogramma gevolgen zou kunnen hebben voor de afdelingen burgerzaken van de gemeenten, die zich met de aanvraag en afgifte van rijbewijzen bezighouden. Uit het advies van de NVvB kan worden afgeleid dat kennis van de hoofdlijnen van de voorgenomen aanpassingen voldoende is en dat de juiste contactpersonen bekend moeten zijn. Via de gebruikelijke overlegkanalen met mijn ministerie zullen deze organisatorische randvoorwaarden, zo is de NVvB van mening, verder worden ingevuld en kan vervolgens de noodzakelijke informatie worden verspreid binnen de gemeenten. Vooralsnog lijken er geen wijzigingen noodzakelijk van de software die bij de gemeenten in gebruik is.

## **9. Administratieve lasten**

### *9.1 Administratieve lasten voor de burger*

Het uitgangspunt voor de berekening van de administratieve lasten voor de burger is dat de wet- en regelgeving volledig wordt nageleefd. In de gevallen waarop het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft, is er hier echter geen sprake van. Hoewel de maatregelen in het kader van de vorderingsprocedure niet moeten worden gezien als strafmaatregelen, maar als maatregelen in het kader van de geschiktheid, worden ze wel gebaseerd op mededelingen van de politie die worden gedaan naar aanleiding van een concrete alcoholovertreding. Zouden betrokkenen deze overtredingen niet hebben begaan, dan zouden ze immers niet worden gemeld bij het CBR. Om deze reden kan derhalve worden gesteld dat nu er geen sprake is van volledige naleving, er evenmin sprake is van administratieve lasten.

### *9.2 Administratieve lasten voor het bedrijfsleven*

De invoering van het alcoholslotprogramma zal enige stijging in de administratieve lasten voor het bedrijfsleven tot gevolg hebben. Deze zijn het gevolg van de volgende verplichtingen:

- in het alcoholslotprogramma mogen alleen alcoholsloten worden gebruikt die voldoen aan de bij ministeriële regeling voorgeschreven eisen. Met deze eisen worden de betrouwbaarheid van het apparaat en de zekerheid dat bestuurders met een promillage boven de wettelijke limiet het motorrijtuig niet kunnen starten, gegarandeerd (zie verder § 5.h.1);

- zowel de fabrikant als de installateur zal een erkenning moeten hebben. Op deze wijze kan een duidelijke en transparant sanctiebeleid worden toegepast (zie verder § 5.3.h.2).

De totale eenmalige lasten voor het bedrijfsleven als geheel komen neer op € 11 000,-. Deze zijn het gevolg van het kennisnemen van de regelgeving, de aanvraag van een typegoedkeuring van het door de aanvrager geproduceerde alcoholslot, inclusief de goedkeuring van het productieproces, en het verkrijgen van de erkenningen.

De structurele lasten voor het bedrijfsleven als geheel komen neer op € 188 000,- op jaarbasis. Deze lasten zijn met name het gevolg van het uitlezen van de data door de installateurs en het meewerken aan steekproeven van de RDW en de keuringsinstelling.

Bij de berekening is uitgegaan van de volgende aannames:

- totaal aantal fabrikanten: drie (waarvan een tevens leverancier is). Bij aanvang: drie fabrikanten. Eén nieuwe fabrikant (en dus een nieuw alcoholslot) per zes jaar;
- totaal aantal leveranciers: drie (waarvan dus één tevens fabrikant is). Bij aanvang: drie leveranciers. Eén nieuwe leverancier per zes jaar;
- totaal aantal installateurs: 36 (aanne per provincie één installateur per alcoholslot). Bij aanvang: 36 installateurs. Ieder jaar één nieuwe installateur of wijziging in de netwerken;
- het aantal deelnemers aan het alcoholslotprogramma is 4 000.

## **10. Effecten voor het bedrijfsleven**

De introductie van het alcoholslotprogramma zal alleen gevolgen hebben voor bedrijven die het alcoholslot produceren of leveren of installeren.

Fabrikanten moeten zorgen dat hun alcoholslot wordt typegoedgekeurd. Alleen deze alcoholsloten mogen worden gebruikt voor het alcoholslotprogramma. Hiertoe zal eerst een keuring plaatsvinden door de bij ministeriële regeling aangewezen keuringsinstelling. Als een bepaald type alcoholslot is goedgekeurd, zal door of namens de producent bij de RDW een aanvraag kunnen worden ingediend voor een typegoedkeuring. Die kan pas worden verleend, als de aanvrager ook beschikt over een goedkeuring van het productieproces. Pas als het alcoholslot is typegoedgekeurd, kan het alcoholslot worden gebruikt bij de toepassing van het alcoholslotprogramma. Op een nader te bepalen percentage van de goedgekeurde alcoholsloten zal de aangewezen keuringsinstelling een individuele goedkeuring uitvoeren.

Een alcoholslot zal alleen kunnen worden ingebouwd door een door de RDW erkende installateur. Dit geldt ook voor het uitlezen van de data en de verwijdering van het slot. Bij het opzetten van het erkenningensysteem is gekozen voor een systeem van twee erkenningen, een voor de fabrikant (of diens vertegenwoordiger) en een voor de installateur. Beiden zullen aan nader te bepalen eisen moeten voldoen alvorens zij van de RDW een erkenning krijgen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar § 5.3.h.2.

De RDW zal toezicht houden op de naleving van de erkenningen. Hiertoe moeten de erkenninghouders meewerken aan steekproefsgewijze controles.

Voor de aannames wordt verwezen naar § 9.2.

## **11. Voorlichting.**

Het succes van het alcoholslot wordt niet alleen bepaald door de techniek, maar ook door het draagvlak onder het publiek. Een goede voorlichting is van groot belang voor het resultaat van het nieuwe maatregelenpakket, niet alleen vanuit oogpunt van preventie, maar ook vanuit de combinatie met handhaving. Bekend is dat die twee elementen samen het grootste effect hebben op de verkeersveiligheid.

De voorlichting zal zich richten op het bekendmaken van de maatregelen voor alle bestuurders met in de boodschap de nadruk op de redenen voor invoering. Het doel hiervan is om de positieve houding ten aanzien van het maatregelenpakket bij de meerderheid van de verkeersdeelnemers te bevorderen. Daarnaast wordt de inhoud van de maatregelen op hoofdlijnen uiteengezet waarbij vooral zal worden ingegaan de consequenties voor de overtreders. Het doel hiervan is dat straks elke bestuurder weet welke maatregel met welke consequentie hem boven het hoofd hangt bij een alcoholovertreding. Hierbij zal tevens aandacht worden besteed aan mogelijke samenloop tussen het alcoholslotprogramma en diverse andere maatregelen.

Er zal een pakket aan voorlichtingsmaatregelen worden opgesteld dat gericht wordt op het brede publiek maar ook op de diverse betrokken organisaties. Deze maatregelen, die aanvullend zullen zijn op de eerdere communicatie met betrekking tot de emg en de lichte ema voor beginnende bestuurders in september 2008, worden ontwikkeld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in nauwe samenwerking met betrokken partijen als het CBR, de RDW, de politie, en het openbaar ministerie en brancheorganisaties op het terrein van vervoer. Uitgangspunt voor zo'n voorlichtingcampagne is dat alcohol en verkeer niet samengaat, en al helemaal niet al het gaat om personen die professioneel aan het verkeer deelnemen.

Op deze manier wordt uitvoering gegeven aan de aanbeveling uit het evaluatieonderzoek naar de vorderingsprocedure om de bekendheid met de vorderingsprocedure bij de betrokkenen te vergroten.

Zoals elders in het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven zal ook het CBR een rol krijgen bij de voorlichting. Hiervoor wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij onderdeel DD. Voor de voorlichting over het gebruik van het alcoholslot door de erkenninghouder als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, wordt verwezen naar § 5.3.b.

## **12. Evaluatie**

In dit artikel is een evaluatiebepaling opgenomen op grond waarvan binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze wet aan de Staten-Generaal een verslag wordt gezonden over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. Tegen die tijd is voldoende ervaring opgedaan met de voorgestelde procedures om te kijken waar aanpassingen nodig of wenselijk zijn. Ook de werkbaarheid van de voorgestelde duur van het alcoholslotprogramma zal bij de evaluatie worden betrokken. Wel dient te worden bedacht dat een looptijd van vijf jaar te kort is om een deugdelijke effectevaluatie op te zetten. De evaluatie zal derhalve primair een procesevaluatie betreffen. Wel lijkt het mogelijk met een allereerste inschatting te komen van de effecten.

In haar advies heeft de NVvR gewezen op het feit dat de kosten wellicht een reden kunnen zijn voor uitval uit het alcoholslotprogramma. Zij beveelt aan naar dit aspect onderzoek te verrichten. In reactie hierop merk ik op dat de evaluatie ook betrekking zal hebben op de beperkingen van het alcoholslotprogramma. Het gaat hierbij dan om de redenen van uitval

uit het alcoholslotprogramma. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de consequenties van de kosten van het alcoholslot voor de deelname aan het programma, de mogelijke uitval als gevolg van frauduleus handelen en de mogelijkheid dat niet direct kan worden gestart met het alcoholslotprogramma als gevolg van samenloop met andere maatregelen.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Onderdeel A*

Onderdeel A bevat een drietal nieuwe definitiebepalingen waarin de begrippen alcoholslot, alcoholslotprogramma en alcoholregister worden verduidelijkt. Het alcoholslot, dat onderdeel is van het alcoholslotprogramma, bestaat uit een ademalcoholtester, een startonderbreker en een registratie-eenheid. Dit geheel wordt in het motorrijtuig ingebouwd. Het alcoholslotprogramma is het geheel van alcoholslot, uitleesverplichting en begeleidingsprogramma. Dit laatste wordt uitgevoerd door het CBR aan de hand van de periodieke uitleesgegevens uit het alcoholslot. Het alcoholslotregister tenslotte is het register waarin gegevens zijn opgenomen die specifiek het alcoholslotprogramma betreffen, zoals bijvoorbeeld de uitleesgegevens of de gegevens betreffende de inbouw van het alcoholslot, de werkplaats waar die inbouw heeft plaatsgevonden of de persoon die de inbouw heeft verzorgd.

#### *Onderdeel B*

De invoering van het alcoholslotprogramma leidt tot uitbreiding van de taken van de RDW. De dienst krijgt de taak erkenningen te verlenen op het gebied van onder andere de inbouw van het erkende alcoholslot en het houden van toezicht op de erkenninghouders. Dit onderdeel bevat de daarvoor noodzakelijke aanpassingen in artikel 4b, eerste lid.

#### *Onderdeel C*

Met in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 4q, tweede lid, wordt een onjuiste verwijzing hersteld die het gevolg is van de samenloop van twee eerdere wijzigingen van dit artikel.

#### *Onderdeel D*

Artikel 4aa is een algemeen artikel betreffende het toezicht op keuringsinstellingen en onderzoeksgerechtigden. De voorgestelde aanpassing betreft de actualisering van dit artikel als gevolg van de invoering van het alcoholslotprogramma.

#### *Onderdeel E*

Voor de duur van het alcoholslotprogramma zal voor betrokkene de verlaagde wettelijke alcohollimiet van 0,2‰ gelden. Dit wordt geregeld door aanpassing van artikel 8, vierde lid. De instelwaarde van het alcoholslot zal als gevolg hiervan worden afgesteld op deze verlaagde limiet van 0,2‰.

De Raad van State heeft in zijn advies de vraag gesteld waarom is gekozen voor de limiet van 0,2‰ en niet een limiet van 0,0‰ in combinatie met aanpassing van de standaarddeviatie.

Naar het oordeel van de regering is het ook nu wenselijk een signaal af te geven dat het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig niet samen gaat. Bij de beantwoording van de vraag op welke wijze dat het beste zou kunnen, is niet gekozen voor de combinatie van het vast-

stellen de limiet op 0,0‰ en aanpassing van de standaarddeviatie. De belangrijkste reden hiervoor is gelegen in het feit dat aanpassing van de standaarddeviatie tot doel heeft om invloed uit te oefenen op de betrouwbaarheid van een meting met een meetinstrument en niet om dan ook nog onbekende waarden – want niet iedereen heeft van nature dezelfde hoeveelheid alcohol in het bloed – te corrigeren. Daarmee is de aanpassing van de standaarddeviatie naar het oordeel van de regering niet geschikt voor opsporing en handhaving van een limiet van 0,0‰. Deze is immers alleen van invloed op de betrouwbaarheid van het meetinstrument, waardoor het nog steeds mogelijk zou blijven dat personen met van nature alcohol in het bloed ten onrechte met een fout blaasresultaat geconfronteerd worden. Verder speelde hier een rol de overweging dat bij een keuze voor een promillage van 0,0 veranderingen in de thans bij de politie in gebruik zijnde opsporingsapparatuur, zoals de voorlopige selectiemiddelen en de ademanalyseapparatuur, noodzakelijk zouden zijn. Aanpassing van de limiet is, zeker als dit zou moeten gebeuren voor alle apparatuur, een ingewikkelde en tijdrovende klus, terwijl de regering juist zo snel als realiseerbaar is, wil starten en ervaring opdoen met het alcoholslotprogramma.

Bij de beantwoording van de vraag op welke wijze zo'n signaal wel het beste zou kunnen worden afgegeven, is het volgende overwogen. Zo'n signaal is allereerst de verplichting zelf in het kader van de vorderingsprocedure om deel te nemen aan het alcoholslotprogramma, met als uitgangspunt de boodschap dat het gebruik van alcohol moet worden gescheiden van het besturen van een motorrijtuig: het alcoholslot is bedoeld om te verhinderen dat bestuurders met alcohol op een motorrijtuig gaan besturen. Bij het vaststellen van de instelwaarde van het alcoholslot zal dit uitgangspunt leidend zijn. Het overleg hierover is thans gaande, waarbij overigens naar het zich thans laat aanzien, de instelwaarde niet op 0,0 zal worden gesteld, juist omdat de mens van nature een hoeveelheid alcohol in het bloed heeft. Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat in veruit de meeste staten die een alcoholslotprogramma in de een of andere vorm kennen, er sprake is van een instelwaarde die in ieder geval niet op 0,0‰ ligt (Survey Responses from ICADTS, NHTSA projects, september 2007, P. Marques en Robert Voas). Verder heeft de regering het ook wenselijk geoordeeld om ook in het strafrecht een signaal af te geven. Om de hierboven weergegeven redenen is ervoor gekozen om voor alle deelnemers aan het alcoholslotprogramma de wettelijke limiet, voor de duur van dat alcoholslotprogramma, vast te stellen op de reeds voor de beginnende bestuurder bestaande wettelijke limiet van 0,2‰. Op deze manier kan gewoon gebruik gemaakt blijven worden van de bestaande voorlopige selectiemiddelen en ademanalyseapparaten.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te komen tot een verduidelijking van de formulering van het vierde lid. Het vierde lid is van toepassing op:

- a. bestuurders die een motorrijtuig besturen zonder dat hun een rijbewijs is afgegeven, en
- b. bestuurders aan wie deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd.

Voor de onder a genoemde bestuurders geldt dat zij in feite gelijk te schaken zijn met bestuurders met weinig ervaring. Het zou niet reëel zijn deze groep te laten vallen onder de algemene limiet van 0,5‰. De verlaagde limiet is uitdrukkelijk niet van toepassing op bestuurders aan wie wel ooit een rijbewijs is afgegeven, maar niet voor de categorie motorrijtuig dat hij op dat moment bestuurt, of die een rijbewijs bezit waarvan de geldigheidsduur door het verstrijken van de tijd is verlopen. De limiet van 0,5‰ geldt ook voor bestuurders ten aanzien van wie het rijbewijs ongeldig is verklaard wegens ongeschiktheid.

#### *Onderdelen F en NN*

Als een bestuurder de verplichting opgelegd heeft gekregen tot deelname aan het alcoholslotprogramma moet hij een goedgekeurd alcoholslot laten inbouwen in een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B. Daarbij wordt ook het kenteken van dat motorrijtuig geregistreerd en gekoppeld aan die bepaalde bestuurder. Om te bewerkstelligen dat de registratie-eenheid van het alcoholslot zoveel mogelijk de gegevens van één alcoholslotkandidaat registreert, mag een ingebouwd alcoholslot slechts worden gebruikt door één alcoholslotkandidaat en kan slechts één alcoholslot worden ingebouwd in een motorrijtuig. Dit betekent dat een alcoholslotkandidaat alleen gebruik mag maken van een motorrijtuig waarin een alcoholslot is ingebouwd als het kenteken van dat motorrijtuig aan zijn naam is gekoppeld. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat hij niet de kentekenhouder hoeft te zijn en dat deze koppeling niet betekent dat hij daarmee kentekenhouder wordt. Het kan zijn dat betrokkene ondanks het opgelegde alcoholslotprogramma, wordt staande gehouden, terwijl hij rijdt in een motorrijtuig zonder alcoholslot of in een motorrijtuig waarin wel een alcoholslot is ingebouwd, maar waarvan het kenteken niet aan hem is gekoppeld. In dat geval wordt hij geacht te rijden zonder geldig rijbewijs. Het aan hem afgegeven rijbewijs is immers alleen geldig voor het besturen van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, indien daarin een goedgekeurd alcoholslot is ingebouwd en indien het kenteken van dat motorrijtuig aan de betrokken bestuurder is gekoppeld. Hetzelfde geldt indien betrokkene wordt staande gehouden en een motorrijtuig bestuurt dat wel aan zijn naam is gekoppeld, maar waarin een niet werkend alcoholslot is ingebouwd. Vanwege de ernst hiervan – aan betrokkene is immers ondanks een alcoholverleden een laatste kans geboden om zijn problemen de baas te worden en toch te kunnen blijven rijden – wordt voorgesteld dit als misdrijf strafbaar te stellen. De voorgestelde wijzigingen van de artikelen 9 en 176 (in onderdeel NN) strekken hiertoe.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om op een bepaald punt een verduidelijking aan te brengen. Op grond van artikel 9, zesde lid, geldt een in het kader van de vorderingsprocedure opgelegde schorsing van de geldigheid van het rijbewijs niet tijdens het afleggen van een rijproef in het kader van een onderzoek naar de rijvaardigheid. Het kan echter nuttig zijn dat betrokkene, ter voorbereiding op deze rijproef, nog enkele rijlessen neemt. Thans is evenwel onduidelijk of hij dit tijdens die schorsing wel mag. Uit de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel 22 030 (22 030, nr. 3, blz. 74) kan worden afgeleid dat de voorziening alleen beoogde een uitzondering te maken voor degene van wie het rijbewijs ongeldig is verklaard om in het kader van het hernieuwd aanvragen van een rijbewijs rijlessen te nemen. Het ligt echter voor de hand om ook in deze situatie het volgen van onderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 mogelijk te maken. Het is immers niet goed uit te leggen dat iemand na een ongeldigverklaring van het rijbewijs wegens het ontbreken van de vereiste rijvaardigheid wel zou rijles zou mogen nemen (op grond van artikel 9, derde lid), maar niet tijdens de schorsing in afwachting van het onderzoek naar de rijvaardigheid. Op dat moment is er immers alleen nog maar sprake van een vermoeden van het ontbreken daarvan. De voorgestelde aanpassing van het zesde lid strekt hiertoe.

#### *Onderdelen G, H, I, K, M,, P, Q, U, X, IJ,GG en JJ*

Vanwege de leesbaarheid is ervoor gekozen om binnen hoofdstuk VI, Rijvaardigheid en bevoegdheid, de indeling te verduidelijken. Dit heeft ertoe geleid dat de paragrafen worden vervangen door afdelingen. Dit

maakt het mogelijk daar waar nodig binnen een afdeling gebruik te maken van een indeling in paragrafen. Genoemde onderdelen strekken hiertoe.

#### *Onderdelen J, L, O, R, T en LL*

Het betreft hier technische aanpassingen van verwijzingen opgenomen in respectievelijk de artikelen 112, eerste lid, 115, eerste lid, 119, eerste lid, 123, eerste lid, 124, eerste en tweede lid, en 161, eerste lid.

#### *Onderdeel N*

Zoals in § 5.3.a van het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, zal het alcoholslotprogramma niet alleen worden ingezet als nieuwe maatregel in het kader van de vorderingsprocedure, maar zal het CBR het alcoholslotprogramma ook in nader te bepalen gevallen in het kader van de eigen verklarings-procedure gaan opleggen. De voorgestelde aanpassing van artikel 118 derde lid, biedt hiervoor de basis. Om elk misverstand te voorkomen is in dit onderdeel een wijziging opgenomen die ertoe strekt dat alle bepalingen betreffende het alcoholslot, die immers zijn opgenomen in het kader van de vorderingsprocedure in de artikelen 130 en volgende, van overeenkomstige toepassing zijn op het alcoholslotprogramma dat in het kader van een andere procedure, namelijk die van het opnieuw verkrijgen van het rijbewijs buiten de vorderingsprocedure om, is opgelegd.

#### *Onderdeel S*

In de in het eerste lid van dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 123b wordt voorgesteld de limiet te verhogen van 1,0 naar 1,3‰. Het probleem wordt hiermee niet geheel opgelost, maar wel in omvang verkleind. Voor de toelichting verwijs ik naar § 5.3.m.2. In het tweede lid wordt een in een andere wijziging abusievelijk opgenomen onjuiste verwijzing hersteld.

#### *Onderdeel V*

De in dit onderdeel voorgestelde aanpassing van artikel 126 heeft tot doel ook gegevens omtrent het alcoholslotprogramma in het rijbewijsregister te kunnen registreren.

#### *Onderdeel W*

### **Artikel 129a**

In dit artikel wordt aangegeven met welk doel de RDW het alcoholslotregister moeten voeren. Om privacybelangen zoveel mogelijk te waarborgen is ervoor gekozen deze doeleinden zo beperkt mogelijk te omschrijven: het doel is een goede en adequate uitvoering en handhaving van de Wegenverkeerswet 1994 en dan beperkt tot het alcoholslotprogramma.

### **Artikel 129b**

Verantwoordelijke voor het register is de RDW. Het begrip «verantwoordelijke» komt overeen met het voorheen gebruikelijke begrip «houder». Bij de keuze om het alcoholslotregister bij de RDW onder te brengen en niet bijvoorbeeld bij de fabrikanten zelf, hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld. Hoewel het alcoholslotregister gegevens zal gaan bevatten die niet voor registratie in het rijbewijsregister in aanmerking komen, is er wel een duidelijke link met dat register dat in beheer is bij de

RDW. Bovendien is het van belang dat, bij een schorsing of intrekking van de erkenning in zijn geheel reeds in gebruik zijnde alcoholslot-programma's direct moeten kunnen worden «overgenomen» zodat betrokkene kan blijven voldoen aan zijn verplichtingen in het kader van dat alcoholslotprogramma. Dat betekent dat de gegevens beschikbaar moeten zijn en dat er werkplaatsen moeten zijn die ook dan het uitlezen, kalibratie, onderhoud en tenslotte de verwijdering voor hun rekening kunnen nemen.

### **Artikel 129c**

Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds is gesteld, is de hoofdlijn dat de hoofdcategorieën gegevens worden omschreven in de wet zelf en dat de uitwerking daarvan plaatsvindt bij, of in een uitzonderingsgeval krachtens, algemene maatregel van bestuur. Bij algemene maatregel van bestuur zal ook worden bepaald wie welke gegevens mag registreren. De hoofdlijn is derhalve dat alle gegevens die in het alcoholslotregister moeten worden geregistreerd, in het Reglement rijbewijzen worden genoemd. Het is echter waarschijnlijk dat er in het alcoholslotregister ook bepaalde technische gegevens moeten worden geregistreerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om gegevens betreffende het aantal malen dat is geblazen, de tijdstippen waarop is geblazen, het feit of bij een herhalingstest is geblazen, het geconstateerde ademalcoholgehalte, etc. Dit zijn gegevens die nauw samenhangen met de specifieke eisen waaraan het alcoholslot zal moeten voldoen en die bij ministeriële regeling zullen worden vastgesteld. Als op enigerlei tijdstip zou worden besloten tot het aanpassen van deze technische eisen, zal dat gevolgen hebben voor de daarmee samenhangende gegevens die moeten worden geregistreerd. Door in dat geval een uitzondering te maken op het uitgangspunt dat de te registreren gegevens in het Reglement rijbewijzen (een algemene maatregel van bestuur) moeten worden vermeld, wordt voorkomen dat de ene wijziging bij ministeriële regeling kan plaatsvinden, terwijl het daarmee samenhangende punt op het niveau van een algemene maatregel van bestuur moet worden geregeld.

In het voorgestelde artikel 129c worden de hoofdcategorieën gegevens opgesomd die in het alcoholslotregister zullen worden geregistreerd. Het gaat hier enerzijds om gegevens die in het kader van de toezichthoudende taak van de RDW van belang zijn. Het betreft dan de gegevens van de installateur en de persoon die het alcoholslot heeft ingebouwd. Deze gegevens vallen onder de categorie gegevens bedoeld in artikel 129c, onderdeel b. Anderzijds gaat het om de gegevens betreffende de inbouw, het uitlezen, het testen, de kalibratie, het onderhoud en de verwijdering van het alcoholslot, en de resultaten van het periodieke uitlezen van het alcoholslot. Dit zijn de gegevens het CBR nodig heeft in het kader van de uitvoering van het begeleidingsprogramma. Deze gegevens worden op basis van artikel 129c, eerste lid, onderdelen d, e en f, geregistreerd. Onder onderdeel e wordt verstaan alle betalingsverplichtingen, derhalve zowel die aan het CBR als de betalingen die betrekking hebben op het alcoholslot.

Automatiseringstechnisch zullen de nodige waarborgen worden ingebouwd om te voorkomen dat persoonsgegevens terecht komen bij of zichtbaar zijn voor instanties die daar geen recht op hebben. Bij een eerste aanmelding door de installateur zal, onder vermelding van bijvoorbeeld de achternaam, alleen een invoerscherm zichtbaar worden, waarin deze de door hem te registreren gegevens zal kunnen invoeren. De ingevoerde gegevens zullen bij volgende contactmomenten in het kader van de controle op de juistheid ook weer zichtbaar worden. Het gaat hier dan om de gegevens bedoeld in de onderdelen a en c, voor zover het het kenteken betreft. Andere gegevens (bijvoorbeeld de uitleesgegevens) zullen

uitdrukkelijk niet voor hem zichtbaar zijn. Daarnaast zal bijvoorbeeld het uitlezen van de registratie-eenheid op een elektronische wijze en versleuteld plaatsvinden zodat de installateur die voor die uitlezing zorg draagt, nooit die gegevens feitelijk te zien krijgt. Tenslotte zijn bepaalde gegevens voor de politie van belang. Het gaat dan bijvoorbeeld om het gegevens dat het alcoholslotprogramma is opgelegd en in welk motorrijtuig met welk kenteken. Het betreft hier de gegevens bedoeld in de onderdelen a en c.

#### **Artikel 129d**

Ook voor deze formulering is aansluiting gezocht bij de reeds in de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen formuleringen. Onder autoriteiten bedoeld in dit artikel worden mede verstaan de erkenninghouders als bedoeld in de artikelen 132f en 132k. Ze hebben recht op gegevens uit dit register, maar alleen die gegevens en voor zover ze die nodig hebben voor een goede uitvoering van hun taak. De RDW beoordeelt bij de aanvraag aan de hand van de wettelijke taken van de aanvrager of deze recht heeft op bepaalde gegevens. Bij de toelichting op artikel 129c is, in reactie op het advies van het CBP, reeds ingegaan op de vraag welke instantie welke gegevens nodig heeft voor de uitvoering van haar taak op het gebied van het alcoholslotprogramma.

In verband met het voorgestelde tweede lid van artikel 129d vraagt het CBP In zijn advies de aandacht voor de noodzaak met de installateurs bewerkingsovereenkomsten af te sluiten. Ik wijs er evenwel op dat de datacommunicatie en de eisen die hieraan zullen worden gesteld, in het kader van de erkenningsregeling zullen worden geregeld. Het sluiten van aparte bewerkingsovereenkomsten is daarmee niet nodig.

#### **Artikel 129e**

Hoewel het formeel niet meer verplicht is op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is er voor gekozen de RDW toch de verplichting op te leggen een reglement op te stellen. Dat toch is gekozen voor de verplichting van het opstellen van een reglement heeft te maken met het de wens zoveel mogelijk aansluiting te willen zoeken bij procedures rond het rijbewijzenregister.

#### *Onderdeel Z en artikel VIII, onderdeel C*

In de wet puntenstelsel wordt voorgesteld aan het slot van artikel 130, eerste lid, te bepalen dat in daar bepaalde alcoholgevallen altijd een mededeling moet worden gedaan aan het CBR. Dit voorstel is in de wet opgenomen als gevolg van een amendement van de heren Wolfsen en Weekers (30 324, nr. 12). De gevallen waarin de politie een mededeling moet doen op grond van artikel 130, eerste lid, zijn evenwel volgens de wetssystematiek vastgelegd in een ministeriële regeling. De reden hiervoor is dat het op deze wijze mogelijk is om sneller en op een flexibeler wijze tot aanpassing te komen. Om te voorkomen dat bij een dergelijke aanpassing ook de wet zou moeten worden gewijzigd, wordt voorgesteld deze zinsnede te schrappen. In de op te stellen nieuwe Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid zullen de instroomgrenzen voor de verschillende maatregelen naar beneden worden bijgesteld in verband met het feit dat de lichte ema ook voor de meer ervaren bestuurder mogelijk zal worden en als gevolg van de invoering van het alcoholslotprogramma.

Voor het geval de wet puntenstelsel later in werking zou treden dan onderhavig artikelonderdeel treft artikel VIII, onderdeel C, de voorziening dat in dat geval dat artikelonderdeel vervalt.

#### *Onderdeel AA*

Met de introductie van de twee nieuwe maatregelen in het kader van de vorderingsprocedure, de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer voor de ervaren bestuurder en het alcoholslotprogramma, is ervoor gekozen om de bepalingen over die vorderingsprocedure te hergroeperen en op een wat logischer wijze op te stellen. In dit onderdeel wordt een nieuw artikel 131 voorgesteld waarin tot uitdrukking wordt gebracht dat in het kader van de vorderingsprocedure thans drie soorten maatregelen mogelijk zijn: de educatieve maatregelen ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid (hieronder vallen dan de lichte ema, de ema en de emg), het alcoholslotprogramma of het onderzoek naar de rijvaardigheid of de geschiktheid. Conform de thans geldende systematiek zal bij ministeriële regeling worden aangegeven in welk geval het CBR tot welke maatregel zal besluiten.

In het tweede lid van het voorgestelde nieuwe artikel 131 wordt bepaald welke beslissing het CBR dient te nemen indien het rijbewijs door de politie is ingevorderd op grond van artikel 130, derde lid. Het komt er op neer dat in die gevallen waarin het CBR besluit tot het opleggen van een onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid, het rijbewijs zal worden geschorst in afwachting van het besluit dat het CBR zal nemen naar aanleiding van de uitkomsten van dat onderzoek. Bij een besluit tot opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma, zal het CBR het rijbewijs ongeldig verklaren en bij het opleggen van een lichte educatieve maatregel of een educatieve maatregel zal het CBR het rijbewijs, indien dat is ingevorderd, meteen teruggeven.

#### *Onderdelen BB en II, eerste lid*

In onderdeel BB wordt een wijziging van artikel 132 voorgesteld. In het eerste lid wordt voorgesteld artikel 132, eerste lid, opnieuw vast te stellen. De strekking van deze wijziging is dat een rijbewijshouder die van het CBR de verplichting opgelegd krijgt tot deelname aan een van de mogelijke maatregelen, op straffe van ongeldigverklaring van het rijbewijs verplicht is zijn medewerking te verlenen aan de opgelegde maatregel. Tevens wordt hierbij verduidelijkt wat de gevolgen zijn voor de categorie AM indien het CBR besluit dat de ongeldigverklaring alle andere categorieën betreft waarvoor het desbetreffende rijbewijs geldig was en wat in dit geval moet worden gedaan met het rijbewijs: moet betrokkene dit inleveren of kan betrokkene dit houden (of terugkrijgen) omdat niet alle categorieën ongeldig zijn verklaard. Dit is bijvoorbeeld het geval indien het CBR het rijbewijs op grond van artikel 132b, tweede lid, ongeldig verklaard in verband met het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma. Deze situatie is verder vergelijkbaar met de gevallen waarin bijvoorbeeld het CBR overgaat tot ongeldigverklaring van het rijbewijs na een geschiktheidsonderzoek maar die ongeldigverklaring zich niet uitstrekt tot alle categorieën waarvoor het rijbewijs geldig was (artikel 134, vierde lid). Uit de bewoordingen «Indien het CBR besluit dat het rijbewijs van de houder ongeldig wordt verklaard..» in samenhang met de passage uit artikel 132, vijfde lid, aanhef «De houder van het ongeldig verklaarde rijbewijs dient dat rijbewijs, zodra de ongeldigverklaring van kracht is geworden, in te leveren bij ...» blijkt de bedoeling dat ook bij een partiële ongeldigverklaring het rijbewijs dient te worden ingeleverd bij de aangegeven instantie. De reden hiervoor is gelegen in de wens zo snel mogelijk te bewerkstelligen dat de gegevens op het rijbewijs

weer in overeenstemming zijn met de registratie in het rijbewijsregister. Dit brengt met zich dat het CBR het rijbewijs, hoewel de ongeldigverklaring niet alle categorieën betreft, niet aan betrokkene hoeft terug te geven en dat betrokkene, als hij nog over dat rijbewijs beschikt, dit op grond van artikel 132, vijfde lid, dient in te leveren bij het CBR. Met het oog hierop is artikel 132, vijfde lid, opnieuw vastgesteld waarbij is verduidelijkt dat deze inleverplicht ook geldt als de ongeldigverklaring niet alle categorieën betreft, waarvoor het rijbewijs geldig was. In onderdeel II, eerste lid, worden deze bepalingen van overeenkomstige toepassing verklaard op de gevallen waarin het CBR overgaat tot ongeldigverklaring van het rijbewijs na een onderzoek.

Daarnaast wordt in onderdeel BB, tweede lid, voorgesteld artikel 132, tweede lid, opnieuw vast te stellen. Voorgesteld wordt te bepalen dat bij ministeriële regeling zal worden aangegeven wanneer er sprake is van het niet verlenen van de vereiste medewerking. Hieronder zal in ieder geval worden verstaan het vertonen van een zodanig gedrag tijdens een lichte educatieve maatregel of een educatieve maatregel dat de daardoor die uitkomst wordt verstoord of het niet nakomen van verplichtingen in het kader van het alcoholslotprogramma (bijvoorbeeld de verplichting om periodiek het alcoholslot te laten uitlezen) of het onderzoek (bijvoorbeeld de verplichting aanwezig te zijn bij dit onderzoek). Omdat het niet zonder meer logisch is het niet betalen van de kosten aan te merken als het niet meewerken, is dit punt in het tweede lid expliciet genoemd als reden voor ongeldigverklaring. Bij het begrip kosten gaat het enerzijds om de kosten verbonden aan het instandhouden van het alcoholslotregister en het verstrekken van gegevens daaruit, het opleggen en uitvoeren van het alcoholslotprogramma en daarvan deeluitmakende begeleidingsprogramma, die moeten worden betaald binnen de door het CBR opgegeven termijn en op de door het CBR voorgeschreven wijze, maar ook de kosten verbonden aan het alcoholslot zelf. Deze zullen, afhankelijk van hoe de afspraken zullen zijn tussen de erkenninghouder als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, en de erkenninghouders als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, aan een van deze erkenninghouders moeten worden betaald. Het is de bedoeling dat degene aan wie de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma is opgelegd, een huurcontract zal afsluiten voor het alcoholslot. Hierin zullen onder andere afspraken moeten worden neergelegd omtrent de wijze van betaling. Met welke erkenninghouder dat zal zijn, zal dus afhankelijk zijn van de afspraken die beide erkenninghouders met elkaar zullen hebben gemaakt omtrent, onder andere, de vraag wie zo'n huurcontract zal ondertekenen en aan wie de betaling zal plaatsvinden.

Tenslotte wordt onderdeel BB, derde lid, in een wijziging van artikel 132, vijfde lid, voorgesteld in alle gevallen waarin er sprake is van een ongeldigverklaring, het rijbewijs te laten leveren bij het CBR. Op grond van bestaande regelgeving registreert het CBR vervolgens de verblijfplaats van het rijbewijs in het rijbewijsregister.

#### *Onderdeel CC*

#### **Artikel 132a**

Dit nieuwe artikel biedt de basis voor het CBR om in bij ministeriële regeling bepaalde gevallen een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of de geschiktheid op te leggen. Bij ministeriële regeling zullen derhalve nader de gevallen worden aangegeven, waarin het CBR zal besluiten tot oplegging van een lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer, de educatieve maatregel alcohol en verkeer, of de educatieve maatregel gedrag. Net zoals thans is geregeld voor de educatieve maat-

regel, bepaalt het CBR de aard van de maatregel en wijst het de tot toepassing van die maatregelen bevoegde deskundigen aan. De kosten van de maatregelen, die bij ministeriële regeling zullen worden vastgelegd, komen voor rekening van betrokkene. De maatregel kan ook worden uitgesproken tegen houders van rijbewijzen, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

De opzet van dit artikel is in lijn met wat thans reeds geldt voor de gewone educatieve maatregel alcohol en verkeer.

#### *Onderdeel DD*

#### **Artikel 132b**

Dit artikel bepaalt in het eerste lid dat het CBR in bij ministeriële gevallen de betrokken rijbewijshouder de verplichting oplegt tot het deelnemen aan het alcoholslotprogramma. Voor een overzicht van de gevallen waarin het CBR zal besluiten tot het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma wordt verwezen naar het schema dat is opgenomen aan het slot van § 4.2.c.

Bij het besluit waarin dit betrokkene wordt meegedeeld, verklaart het CBR op grond van het tweede lid het rijbewijs van betrokkene ongeldig. Artikel 132, vierde tot en met zevende lid is van overeenkomstige toepassing verklaard. Verwezen wordt naar de artikelsgewijze toelichting op de voorgestelde wijziging van dit artikel in onderdeel BB.

Op grond van het voorgestelde artikel 132b, derde lid, zal het CBR betrokkene bij dit besluit tevens informeren over de consequenties van dit besluit. Zo zal worden aangegeven aan welke eisen betrokkene moet voldoen om weer een rijbewijs met de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering te krijgen en zal het CBR betrokkene informeren over de voorwaarden waaraan hij zich tijdens het alcoholslotprogramma zal moeten houden, de zogenaamde spelregels.

Het kan zijn dat op het moment dat het CBR het besluit neemt tot het opleggen van de verplichting aan het alcoholslotprogramma deel te nemen en het rijbewijs dus ongeldig zou moeten verklaren, dit rijbewijs al ongeldig is, bijvoorbeeld door het verstrijken van de geldigheidsduur. Een rijbewijs dat ongeldig is, kan evenwel niet meer ongeldig worden verklaard. Daarom voorziet het vierde lid in de verplichting voor het CBR in dat geval een aantekening in het rijbewijsregister op te nemen dat betrokkene bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs alleen een rijbewijs kan krijgen voor de categorie B als hij – mede – heeft voldaan aan de in artikel 132c, eerste lid, neergelegde eisen.

#### **Artikel 132c**

In het eerste lid zijn de verplichtingen opgenomen waaraan betrokkene, aan wie de verplichting is opgelegd tot deelname aan het alcoholslotprogramma, moet voldoen alvorens het CBR over gaat tot registratie van een verklaring van geschiktheid. Verwezen wordt naar het algemeen deel van de toelichting waarin uitgebreid op de procedure is ingegaan. Zoals in toelichting op de onderdelen F en NN is aangegeven, kan slechts per motorrijtuig één alcoholslot worden ingebouwd en kan een reeds ingebouwd alcoholslot slechts door één alcoholslotkandidaat worden gebruikt. Het voorgestelde tweede en derde lid voorzien hierin. Een installateur zal niet in strijd met de voorschriften en derhalve met gevaar voor zijn erkenning overgaan tot inbouw van een tweede alcoholslot in een motorrijtuig en er zal dus geen registratie plaatsvinden het register. Dat betekent dat betrokkene niet heeft voldaan aan voorwaarden voor registratie van een verklaring van geschiktheid en dus niet de beschikking zal kunnen krijgen

over een rijbewijs met de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering.

De duur van het alcoholslotprogramma is vastgesteld op twee jaar. In het vierde lid wordt voorgesteld dat deze termijn begint op het moment dat aan betrokkene het nieuwe rijbewijs is afgegeven. Hiermee wordt bedoeld het moment dat betrokkene feitelijk de beschikking heeft gekregen over het nieuwe rijbewijs met de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering. Het betreft hier derhalve het moment waarop het rijbewijs door de betrokkene is afgehaald.

In bepaalde gevallen is het wenselijk dat het alcoholslotprogramma wordt verlengd met een periode van zes maanden. Bij ministeriële regeling zal worden aangegeven wanneer hiervan sprake is. Hiervoor wordt verder verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

De verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma omvat de verplichting tot deelname aan het door het CBR bepaalde begeleidingsprogramma. Deze verplichting is nog eens expliciet neergelegd in het vijfde lid. Het vijfde lid biedt tevens de basis voor het CBR om in het kader van het begeleidingsprogramma bij ministeriële regeling aangegeven parameters aan te passen. Hierbij gaat het dan vooral om de parameter betreffende de uitleesfrequentie van het alcoholslot (zie algemeen deel § 5.3.i).

In het zesde lid wordt ingegaan op de kosten van het alcoholslotprogramma. Deze kosten vallen in twee soorten kosten uiteen: de kosten verbonden aan het huren of kopen van het alcoholslot en de kosten verbonden aan het alcoholslotprogramma. Al deze kosten komen, zo bepaalt dit artikellid, voor rekening van betrokkene. Zoals hierboven in de artikelsgewijze toelichting op de onderdelen BB en II, eerste lid, reeds is aangegeven, zullen de kosten verbonden aan het huren of kopen van het alcoholslot, afhankelijk van hoe de afspraken zullen zijn tussen de erkenninghouder als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, en de erkenninghouders als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, aan een van deze erkenninghouders moeten worden betaald.

De tweede categorie kosten zijn bijvoorbeeld de kosten van het CBR voor het uitvoeren van het alcoholslotprogramma en het daarvan deel uitmakende begeleidingsprogramma en de kosten van de RDW voor het in stand houden van en het verstrekken van informatie uit het alcoholslotregister. De hoogte van deze categorie kosten zal bij ministeriële regeling worden vastgesteld. Betrokkene zal deze kosten aan het CBR moeten betalen op de door het CBR vastgestelde wijze.

Hoewel niet twee alcoholslotkandidaten tegelijk van één alcoholslot gebruik mogen maken, is het niet verboden dat niet-alcoholslotkandidaten gebruik maken van een motorrijtuig met alcoholslot. Ook zij zullen dan wel voor het starten moeten blazen, en vervolgens ook periodiek tijdens de rit. Al deze blaasgegevens worden geregistreerd. Omdat het niet mogelijk is op betrouwbare wijze deze blaasgegevens te scheiden van de gegevens die daadwerkelijk behoren bij de alcoholslotkandidaat, is in het zevende lid bepaald dat alle gegevens uit het alcoholslot worden toegerekend aan de alcoholslotkandidaat. Voor de toelichting hierop wordt verwezen naar § 5.3.e.

#### **Artikel 132d**

Het CBR is uiteindelijk verantwoordelijk voor een goed verloop van de opgelegde maatregel en heeft tijdens de looptijd van het alcoholslotprogramma, aan de hand van tussentijdse beoordelingen van de gegevens die periodiek uit het alcoholslot worden uitgelezen (tussentijdse evaluaties), op een door het CBR te bepalen wijze contact met de betrokken deelnemer. De wijze waarop dit contact plaatsvindt, is afhanke-

lijk van de uitgelezen gegevens, het gedrag van de betrokken deelnemer tijdens het alcoholslotprogramma en het verloop van dit alcoholslotprogramma in het algemeen. Tegen het einde van het alcoholslotprogramma moet het CBR besluiten of het programma een zodanig succes is geweest dat er geen bezwaar tegen bestaat dat ten aanzien van betrokkene de beperking van rijden met een alcoholslot komt te vervallen, of dat het alcoholslotprogramma moet worden verlengd. In dit artikel wordt daarom voorzien in een evaluatie op door het CBR bepaalde wijze uiterlijk vier weken voor het einde van het programma. Het CBR moet dan binnen vier weken berichten of de beperkende aantekening komt te vervallen, dan wel of het alcoholslotprogramma wordt verlengd. Het derde lid voorziet in de beëindiging van het alcoholslotprogramma in die gevallen waarin een verlenging is opgelegd. Dat is het geval indien uit de evaluatie blijkt dat de betrokken kandidaat heeft aangegeven dat hij heeft geleerd een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Bij ministeriële regeling zal worden aangegeven wanneer hiervan sprake is. Indien het CBR besluit dat de beperkende codering vervalt, kan betrokkene op de bij algemene maatregel van bestuur voorgeschreven wijze een rijbewijs aanvragen. Komt het CBR tot het oordeel dat betrokkene nog niet heeft geleerd de scheiding tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig aan te brengen, dan wordt op grond van artikel 132d, vierde lid, het alcoholslotprogramma wederom met zes maanden verlengd. Artikel 132d, derde lid, is dan van overeenkomstige toepassing.

#### *Onderdeel EE*

Zoals reeds eerder is aangegeven, kan in het kader van het alcoholslotprogramma alleen gebruik worden gemaakt van een goedgekeurd alcoholslot. Het hier voorgestelde artikel 132e voorziet in de goedkeuringsprocedure. De typegoedkeuring vindt plaats door de RDW, op basis van een goedkeuring door een door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen keuringsinstelling. Tevens moet de aanvrager een goedkeuring vragen van het productieproces van het desbetreffende type alcoholslot (zie verder het algemeen deel van de toelichting, § 3.5.h.1). Een goedgekeurd productieproces is een voorwaarde voor typegoedkeuring van het alcoholslot dat overeenkomstig dat proces wordt geproduceerd. In de procedure wordt op verschillende momenten voorzien in een keuring van het alcoholslot. Allereerst wordt in het eerste lid voorzien in de typegoedkeuring: de aangewezen keuringsinstelling zal het door een fabrikant aangeboden alcoholslot, alsmede de daarbij behorende uitleesapplicatie, toetsen aan de op grond van het derde lid bij ministeriële regeling vastgestelde eisen. Verwezen wordt naar de desbetreffende passage in het algemeen deel van de memorie van toelichting. De keuringsinstelling zal op een nader te bepalen aantal typegoedgekeurde alcoholsloten steekproefsgewijs een individuele keuring verrichten: de ingebruiknamekeuring. Deze individuele keuring is geregeld in het vierde lid.

Nadat een alcoholslot is typegoedgekeurd, kan een slot van dat type worden ingebouwd. Na de inbouw wordt het alcoholslot getest op de juiste parametersettings en gekalibreerd. De verschillende handelingen worden verricht door de installateur alcoholslot (de erkenninghouder op basis van artikel 132k, eerste lid). De RDW zal steekproefsgewijs controleren of de inbouw op de voorgeschreven wijze plaatsvindt.

Na elke verwijdering neemt degene die het alcoholslot produceert overeenkomstig het goedgekeurde productieproces het alcoholslot terug en onderwerpt het aan een controle: dit is voorzien in het voorgestelde tweede lid. Bij deze controle worden bijvoorbeeld onderdelen van het alcoholslot die in direct contact zijn geweest met de eerste gebruiker,

vervangen en wordt het alcoholslot op deugdelijkheid getoetst. Op grond van het vierde lid wordt een nader te bepalen percentage van deze aldus gecontroleerde alcoholsloten, op dezelfde wijze als nieuwe alcoholsloten, door de aangewezen keuringsinstelling onderworpen aan een nieuwe ingebruiknamekeuring. Steekproefsgewijs zal derhalve de aangewezen keuringsinstelling controleren of een alcoholslot dat al eerder in gebruik is geweest, nog steeds voldoet aan de gestelde eisen en dus opnieuw kan worden ingebouwd.

Ook elders goedgekeurde alcoholsloten kunnen onder omstandigheden worden aangemerkt als alcoholslot in de zin van het eerste lid: er moet dan worden voldaan aan een van de eisen uit het vijfde lid. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar § 5.3.h.1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

*Onderdeel FF*

### **Artikelen 132f tot en met 132j**

Deze artikelen bieden de basis voor de erkenningsregeling voor de producent (of de door hem gemachtigde leverancier of importeur). Hij kan pas worden erkend als hij voldoet aan bij ministeriële regeling vast te stellen eisen. Hierbij moet in ieder geval worden gedacht aan de eis dat de aanvrager beschikt over een typegoedgekeurd alcoholslot en over een goedgekeurd productieproces. Daarnaast moet hij beschikken over een voldoende dekkend netwerk van bedrijven die zullen gaan inbouwen. Op grond van artikel 132f, derde lid, kunnen bij ministeriële regeling voorschriften worden gesteld die aan een erkenning worden verbonden. Hierbij zou kan als voorbeeld worden genoemd de eis dat de erkenninghouder ervoor zorg draagt dat de installateurs beschikken over alle vereiste hulpmiddelen, en dat zij voldoende zijn opgeleid. In artikel 132g zijn de eisen waaraan moet zijn voordat de erkenning op basis van artikel 132f, eerste lid, kan worden verleend, op hoofdlijnen opgenomen. De aanvrager moet op grond van artikel 132g, eerste lid, op het moment van de erkenningverlening de beschikking hebben over een alcoholslot dat is typegoedgekeurd door de RDW, alsmede over een goedgekeurd productieproces. Verder moet hij beschikken over een netwerk met voldoende spreiding over Nederland. Verdere uitwerking van de eisen zal plaatsvinden bij ministeriële regeling. Het bovenstaande laat onverlet dat het voor het indienen van de erkenningsaanvraag voldoende is dat het alcoholslot is goedgekeurd door de bij ministeriële regeling aangewezen keuringsinstelling. Dit betekent dat de aanvraag voor typegoedkeuring en de aanvraag als producent tegelijk zou kunnen worden ingediend bij de RDW. Eveneens is op het moment van de aanvraag van een erkenning als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, nog niet vereist dat alle installateurs reeds beschikken over een erkenning als bedoeld in artikel 132k, eerste lid. Voldoende is dat er contracten met deze personen zijn en dat de aanvragen voor een erkenning als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, zijn ingediend of tegelijk met de aanvraag voor een erkenning als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, worden ingediend. De erkenning als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, zal evenwel pas kunnen worden verleend als het alcoholslot is typegoedgekeurd door de RDW en als de erkenningen als bedoeld in artikel 132k, eerste lid, zijn verleend. Dat kan op verschillende dagen zijn, maar ook op dezelfde dag. In artikel 132h zijn de hoofdlijnen voor het toezicht opgenomen dat door de RDW op de erkenninghouder zal worden uitgeoefend. Artikel 132i bevat vervolgens de maatregelen die de RDW in het kader van het toezicht zal kunnen treffen. In artikel 132i, vijfde lid, is de noodvoorziening geregeld voor het geval de RDW over gaat tot intrekking van de erkenning. De noodvoorziening houdt in dat weliswaar geen nieuwe

alcoholsloten van het merk van de desbetreffende ex-erkenninghouder meer mogen worden ingebouwd, maar dat van reeds ingebouwde alcoholsloten de serviceverlening voor de resterende duur van het alcoholslotprogramma gewoon door kan gaan. De erkenninghouder van wie de erkenning is ingetrokken dient de hiervoor benodigde informatie en instrumenten ter beschikking te stellen aan de RDW, alsmede aan de door de RDW aan te wijzen instantie of instanties die dan dit deel van het takenpakket zal of zullen overnemen. Onder informatie en instrumenten wordt mede begrepen de voor de verschillende activiteiten benodigde software. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel. In het zesde en zevende lid is geregeld dat de RDW onverwijld melding maakt van de intrekking van de erkenning bij de keuringsinstelling en het CBR. Deze meldingen zijn van belang enerzijds om te kunnen controleren, door het CBR, of de inbouw of het onderhoud wel heeft plaatsgevonden door een erkend installateur. Intrekking van de hoofderkenning betekent immers dat ook op grond van artikel 132n, eerste lid, onderdeel b, de onderliggende erkenning komt te vervallen. Anderzijds zal de intrekking van hoofderkenning gevolgen hebben voor het desbetreffende alcoholslot als alcoholslot in de zin van artikel 132e, eerste lid. Vanaf het moment van intrekking van de erkenning zullen geen alcoholsloten van het door deze erkenninghouder aangeboden type mogen worden ingebouwd. Het CBR, dat de kandidaten informatie verstrekt over welke alcoholsloten kunnen worden ingebouwd, zal deze informatie dan moeten aanpassen.

Artikel 132j tenslotte bevat het verbod om zich ten onrechte voor te doen als erkenninghouder. Overtreding van dit verbod is als overtreding strafbaar gesteld in artikel 177, tweede lid, juncto artikel 178, tweede lid.

#### **Artikelen 132k tot en met 132o**

Deze artikelen bevatten de basis voor de erkenningsregeling voor de installateur alcoholslot. Ook bij de opzet van deze erkenningsregeling, die aansluit bij de opzet van de erkenningsregeling uit de artikelen 132f tot en met 132j, is aansluiting gezocht bij de bestaande erkenningsregelingen in de Wegenverkeerswet 1994.

Voordat iemand kan overgaan tot het inbouwen van een goedgekeurd alcoholslot, moet hij beschikken over een erkenning als installateur alcoholslot. Betrokkene zal aan nader te bepalen eisen moeten voldoen, alvorens zo'n erkenning te kunnen krijgen. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een contract met een fabrikant die reeds beschikt over een erkenning als bedoeld in artikel 132f, eerste lid, of inmiddels een aanvraag daartoe heeft ingediend. Ook hier kan bij ministeriële regeling worden bepaald dat voorwaarden worden gesteld aan de erkenning. Hierbij zal het bijvoorbeeld gaan om de voorwaarde dat er voldoende opgeleid personeel moet zijn en dat de werkzaamheden plaatsvinden overeenkomstig de gestelde voorschriften.

In artikel 132m zijn de hoofdlijnen voor het toezicht opgenomen dat door de RDW op de erkenninghouder zal worden uitgeoefend. Bij ministeriële regeling zal dit toezicht nader worden uitgewerkt en zal bijvoorbeeld worden bepaald welk percentage steekproeven zal worden gehouden. In verband met het kunnen uitvoeren van deze steekproeven is bepaald dat de eigenaar of houder van het motorrijtuig dat voorwerp is van het toezicht zijn motorrijtuig gedurende maximaal 90 minuten nadat de erkenninghouder de daarvoor in aanmerking komende gegevens heeft geregistreerd, beschikbaar moet houden op de plaats waar de werkzaamheden zijn uitgevoerd.

Artikel 132n bevat vervolgens de maatregelen die de RDW in het kader van het toezicht zal kunnen treffen. In dit artikel is in het eerste lid, onderdeel b, tevens geregeld dat de erkenning wordt ingetrokken als de hoofd-erkenning is ingetrokken. In dit laatste geval zal de RDW overeenkomstig

het vijfde lid, hebben bepaald wie de verplichtingen ten aanzien van lopende alcoholslotprogramma's zal overnemen. Indien het gaat om schorsing of intrekking van de erkenning van een individuele installateur, dan is het op grond van het vierde lid aan de hoofderkenninghouder om hiervoor een voorziening te treffen. In het zesde en zevende lid zijn de mededelingsverplichtingen opgenomen vergelijkbaar met die in artikel 132i, zesde en zevende lid. Voor de toelichting wordt naar de toelichting op dit laatste artikel verwezen.

Artikel 132o tenslotte bevat het verbod om zich ten onrechte voor te doen als erkenninghouder. Overtreding van dit verbod is als overtreding strafbaar gesteld in artikel 177, tweede lid, juncto artikel 178, tweede lid.

#### *Onderdeel HH*

In het voorgestelde artikel 133 zijn de bepalingen verzameld die betrekking hebben op het onderzoek naar de rijvaardigheid of de geschiktheid dat het CBR kan opleggen. Voor het artikel is gebruik gemaakt van de bestaande teksten die in de huidige Wegenverkeerswet 1994 zijn opgenomen in de artikelen 131, eerste en tweede lid, en artikel 133. Inhoudelijk zijn geen wijzigingen aangebracht.

#### *Onderdeel II, tweede en derde onderdeel*

In het tweede onderdeel wordt een aanpassing voorgesteld van het zevende lid. Thans is het zo dat iemand van wie na een onderzoek het rijbewijs niet ongeldig wordt verklaard de verplichting krijgt opgelegd tot het volgen van een ema. Met de invoering van het alcoholslotprogramma als maatregel tussen de ema en het onderzoek, ligt het opleggen van een ema niet langer voor de hand. De naast gelegen maatregel wordt dan immers het alcoholslotprogramma. Daarom wordt voorgesteld artikel 134, zevende lid, zodanig aan te passen dat als betrokkene niet ongeschikt wordt beoordeeld, hem de verplichting wordt opgelegd deel te nemen aan het alcoholslotprogramma. In het geval het rijbewijs niet ongeldig wordt verklaard na een rijvaardigheidsonderzoek, meer in het bijzonder het rijgedrag, zal het CBR wel besluiten tot een educatieve maatregel, namelijk de emg.

Met de voorgestelde herformulering van het zevende lid is het achtste lid overbodig geworden.

#### *Onderdeel LL*

De in dit onderdeel voorgestelde aanpassing van artikel 160 heeft tot doel de opsporing van het rijden in een motorrijtuig zonder alcoholslot of zonder werkend alcoholslot te vergemakkelijken. Op basis van de het voorgestelde nieuwe zesde lid zal de politie, bijvoorbeeld als zij aan de hand van het rijbewijs of een controle in het rijbewijsregister heeft vastgesteld dat betrokkene alleen mag rijden met in een motorrijtuig waarin een (werkend) alcoholslot is ingebouwd, van de bestuurder of degene die aanstalten maakt te gaan besturen, mogen vorderen het alcoholslot of de daarvan deelsluitmakende blaasunit te tonen, dan wel daarin te blazen.

#### *Onderdelen MM en PP*

Op verschillende momenten kunnen verschillende instanties een rijbewijs in handen krijgen, waarvan de overgifte of de inlevering is gevorderd of ten aanzien waarvan een verplichting bestaat tot inlevering. In de artikelen 115 respectievelijk 161 is de bevoegdheid voorzien voor de rijbewijsafgevende instantie respectievelijk de politie om in zo'n geval het rijbewijs in te nemen en door te geleiden naar de instantie waar het rijbewijs had

moeten zijn of worden ingeleverd. De in onderdeel MM voorgestelde aanvulling van artikel 164, zesde lid, en de in onderdeel PP voorgestelde aanpassing van artikel 180, vijfde lid, voorzien in een soortgelijke voorziening voor de officier van justitie.

#### *Onderdeel OO*

De in dit onderdeel voorgestelde uitbreiding van de strafbaarstelling is het gevolg van de invoering van twee nieuwe verboden in de artikelen 132j en 132o: het verbod aan eenieder aan wie niet een erkenning is verleend op grond van artikel 132f respectievelijk artikel 132k om zich op zodanige wijze te gedragen dat daardoor bij het publiek de indruk wordt kan worden gewekt dat een erkenning op grond van een van die artikelen is verleend.

#### *Artikel II*

Dit artikel voorziet in een evaluatiebepaling. Voor de toelichting wordt verwezen naar § 12 van het algemeen deel van de toelichting.

#### *Artikel III*

In zijn algemeenheid geldt dat op grond van de Algemene wet bestuursrecht tegen besluiten van het CBR de mogelijkheid van bezwaar en beroep openstaat. Dit geldt ook voor de meeste beslissingen in het kader van het alcoholslotprogramma. Voor enkele besluiten van het CBR in het kader van dit alcoholslotprogramma zal evenwel een uitzondering worden gemaakt. Het CBR zal, afhankelijk van de periodieke uitleesresultaten uit het alcoholslot, de intensiteit van het begeleidingsprogramma en de periodiciteit voor het doen uitlezen van het alcoholslot door de betrokken rijbewijshouder vaststellen. Dit zal geschieden op basis van artikel 132c, vijfde lid. Aan het einde van de twee jaar zal in bij ministeriële regeling te bepalen gevallen het CBR op grond van artikel 132d, tweede lid, beslissen tot verlenging van het alcoholslotprogramma met zes maanden. In de praktijk zal het CBR, voorafgaand aan deze beslissing, de betrokken bestuurder evenwel hebben gewaarschuwd dat dit zal gaan gebeuren als hij zijn gedrag tijdens het alcoholslotprogramma niet aanpast en hem hebben meegedeeld wat hij zou moeten doen om verlenging te voorkomen.

Het is niet wenselijk dat tegen deze beslissingen bezwaar en beroep wordt opengesteld omdat op die manier het beoogde effect van het alcoholslotprogramma zal verminderen. Daarmee leent dit soort besluiten zich minder goed voor bezwaar en beroep. Verder kan erop worden gewezen dat het aan deze besluiten ten grondslag liggende besluit – het besluit tot het opleggen van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma – wel een besluit is in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, waartegen bezwaar en beroep heeft opengestaan. Maar is eenmaal het besluit tot oplegging van de verplichting tot deelname aan het alcoholslotprogramma onherroepelijk geworden, dan moet dat alcoholslotprogramma kunnen worden doorlopen zonder dat een bezwaar- of beroepstraject openstaat van tussenliggende beslissingen.

Ten aanzien van de tweede en volgende verlenging op grond van artikel 132d, vierde lid, is er voor gekozen tegen deze beslissingen wel de mogelijkheid van bezwaar en beroep open te stellen. De reden hiervoor is gelegen in de wenselijkheid dat de betrokken deelnemers na tweeënhalf jaar alcoholslotprogramma de gelegenheid krijgen de volgende verlenging aan de rechter voor te leggen. Voor de volledigheid wordt er wel op gewezen dat het hier zal gaan om een gebonden beschikking van het CBR: het CBR zal alleen verlengen als betrokkene nog niet voldoet aan de bij ministeriële regeling aangegeven eisen voor het laten vervallen van de

beperkende codering en beëindiging van het alcoholslotprogramma. De in dit artikel voorgestelde wijziging bevat met het oog hierop een aanpassing van de bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht.

#### *Artikel IV*

Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, zal het alcoholslotprogramma starten met een aantal dagdelen waarin zal worden gewerkt aan de motivatie van de deelnemer, het ontvankelijk maken van betrokkene voor het instrument en de bespreking van de werking van alcohol op het lichaam en de rijvaardigheid. Het is van belang dat dit deel van het alcoholslotprogramma wordt gegeven door docenten die speciaal hiervoor zijn opgeleid. De voorgestelde wijzigingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 voorzien hierin. Bij de opzet is aangesloten bij de reeds bestaande opzet voor de docenten lichte ema, ema en emg.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in onderdeel D een in een andere wijziging voorkomende onjuiste verwijzing te verbeteren.

#### *Artikel V*

Dit artikel bevat het overgangsrecht. Mededelingen die zijn gebaseerd op een of meer overtredingen van het bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 of de Wahv strafbaar gestelde welke overtredingen zijn geconstateerd voor de inwerkingtreding van artikel I van deze wet, worden nog behandeld overeenkomstig de tot die inwerkingtreding geldende regels. Op deze manier is voor iedereen duidelijk welke mededelingen op basis van de oude, en welke op basis van de nieuwe regels worden behandeld.

#### *Artikel VI*

Het betreft hier een technische aanpassing.

#### *Artikel VII*

Tegelijk met het onderhavige wetsvoorstel zijn ook andere wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 in voorbereiding. Een van die wijzigingen betreft de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een herziening en vereenvoudiging van de voertuigregelgeving, ter implementatie van richtlijn nr. 2007/46/EG betreffende de goedkeuring van voertuigen en enkele andere technische wijzigingen (31 562).

Dat voorstel van wet bevat voorstellen tot aanpassing van enkele bepalingen die ook in het onderhavige voorstel worden gewijzigd. Het gaat hierbij om de artikelen 1, eerste lid, 4aa, eerste lid, en 177, tweede lid. De verschillende onderdelen van dit artikel bevatten de met het oog hierop benodigde samenloopbepalingen, waarbij in de onderdelen A, B en C is uitgegaan van de situatie dat het andere wetsvoorstel eerder in werking zal treden en in de onderdelen D, E en F van de situatie dat het onderhavige wetsvoorstel eerder in werking zal treden.

#### *Artikelen VIII*

Een tweede wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 betreft de wet puntenstelsel. Ook met deze wet is er op een aantal onderdelen sprake van samenloop.

#### *Onderdelen A en D*

De hierboven genoemde wet bevat een aanpassing van artikel 180, vijfde lid, dat ook in het onderhavige voorstel wordt gewijzigd. De onderdelen A

en D bevatten de hiervoor benodigde samenloopbepalingen, waarbij onderdeel A uitgaat van de situatie dat genoemde wet eerder in werking treedt dan onderhavig wetsvoorstel en onderdeel D van de tegenovergestelde situatie.

#### *Onderdeel B*

Waar in artikel I, onderdeel R, de is voorzien in de aanpassing van de tekst van artikel 123b, eerste lid, aanhef, zoals die aan te passen tekst zal luiden nadat de hierboven genoemde wet in werking is getreden, bevat artikel VIII, onderdeel B, de samenloopbepaling voor het geval artikel I, onderdeel AA, van het onderhavige wetsvoorstel eerder in werking zal zijn getreden dan die wet.

#### *Onderdeel E*

In onderdeel E wordt voorgesteld twee onderdelen uit de hierboven genoemde wet te laten vervallen. Het betreft hier artikel I, onderdelen Cb en D, tweede lid. Het onderdeel Cb was opgenomen om een mogelijk samenloopprobleem op te lossen tussen die wet en de voorgenomen invoering van de twee nieuwe educatieve maatregelen per 1 oktober 2008 voor het geval de wet eerder in werking zou treden dan de beide nieuwe educatieve maatregelen. Nu dat niet het geval is, kan dat onderdeel vervallen. Onderdeel D, tweede lid kan eveneens vervallen. Voor de reden hiervoor wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op artikel I, onderdelen BB en II, eerste lid.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings