

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2618

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) en **Visser** (VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het besluit om het alcoholslot op te heffen* (ingezonden 8 maart 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) en de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 24 mei 2016).

Vraag 1

Deelt u de conclusie dat elk jaar gemiddeld honderd mensen om het leven komen als gevolg van alcoholgebruik in het verkeer en dat twee derde van de alcoholongevallen wordt veroorzaakt door zware alcoholovertreders? Indien u die conclusie niet deelt: waarom niet?

Antwoord 1

Ja, wij delen uw conclusie met dien verstande dat het een schatting betreft. Het kabinet is dan ook vastbesloten om het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer tegen te gaan. Hiertoe is onder andere het nodige instrumentarium ter beschikking gesteld aan het CBR en het OM, namelijk de bestuurlijke maatregelen Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA), de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA) en het onderzoek naar de rijgeschiktheid. Bij strafrechtelijke vervolging kan er een geldboete, een ontzegging van de rijbevoegdheid en zelfs gevangenisstraf worden opgelegd. Daarnaast wordt op basis van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten na twee onherroepelijke veroordelingen het rijbewijs van rechtswege ongeldig.

Vraag 2

Deelt u de conclusie dat bij verschillende buitenlandse evaluatieonderzoeken is gebleken dat bestuurders met een alcoholslot gemiddeld 75% minder recidiveren dan bestuurders met een ontzegging? Indien u die conclusie niet deelt: waarom niet?

Antwoord 2

Uit buitenlands onderzoek uit 2001 en 2004 blijkt dat gebruikers van een alcoholslot 65–90% minder recidiveren dan bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid of ongeldigverklaring van het rijbewijs (zie SWOV-factsheet Alcoholslot, maart 2016)¹

Vraag 3

Deelt u de conclusie dat vooral de hoge kosten het programma funest zijn geworden? Indien u die conclusie niet deelt: waarom niet?

Antwoord 3

Nee, deze conclusie delen wij niet. Bij brief van 1 april 2015² hebben wij, uw Kamer geïnformeerd over de uitspraak van 3 maart 2015 van de Hoge Raad en de uitspraak van 4 maart 2015 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). De uitspraak van de Afdeling betekende dat het CBR per direct geen alcoholslotprogramma's (hierna: ASP) meer kan opleggen. De Afdeling heeft het artikel, dat de oplegging van het ASP regelt, onverbindend verklaard vanwege het ontbreken van een bevoegdheid voor het CBR om een individuele belangenafweging te maken bij de oplegging van het ASP. Hierdoor kan deelname aan dit programma onevenredige consequenties voor betrokkene met zich meebrengen. Bijvoorbeeld het verlies van een baan omdat de werkgever van betrokkene niet kan of wil meewerken aan het inbouwen van een alcoholslot.

Zoals in de Kamerbrief van 18 februari³ jl. is aangegeven heeft de geschatte daling in het aantal ASP's dat zal worden opgelegd, het daarmee gepaard gaande verminderde effect van het opleggen van een ASP op de verkeersveiligheid, de beperkte toegevoegde waarde in het bestaande sanctiearsenaal van het strafrecht en de extra kosten voor de veroordeelde of de overheid geleid tot de beslissing het ASP af te schaffen. Daarbij is aangegeven dat het kabinet nauwlettend zal volgen of zich (technologische) ontwikkelingen voordoen die een heroverweging mogelijk maken.

Vraag 4

Hoe komt het dat in landen als Canada, Australië en de VS de kosten een stuk lager liggen en zijn lagere kosten ook in Nederland mogelijk?

Antwoord 4

In deze landen wordt geen intensieve begeleiding en monitoring gedaan, maar wordt volstaan met alleen de inbouw van een alcoholslot. Uit onderzoek blijkt dat koppeling van het alcoholslot aan een begeleidingsprogramma en gebruik van een systeem van periodieke uitlezing en monitoring van die uitleesgegevens een positief effect heeft op het terugdringen van recidive. Daarom is er in Nederland voor gekozen om aan het alcoholslot ook een begeleidingsprogramma en monitoring te koppelen. De kosten voor het programma zijn als gevolg hiervan wel hoger. De kosten kunnen lager uitvallen als gekozen wordt voor het alleen inbouwen van een alcoholslot.

Vraag 5

Kunt u een verklaring geven voor de groei van de kosten, die volledig voor rekening van de overtreder komen en die met € 5.000 volgens de Raad van State veel hoger zijn dan de € 1.300,00 tot € 2.000,00 die bij de introductie werden verwacht?

Antwoord 5

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de introductie van het ASP is de verwachting opgenomen dat de kosten *per jaar* zouden kunnen variëren tussen in totaal € 1.300,- en € 2.000,-. Een exacte bepaling van de kosten was destijds overigens nog niet mogelijk, omdat de kosten afhankelijk waren van de verdere uitwerking van het ASP.

¹ http://www.swov.nl/rapport/factsheets/nl/factsheet_alcoholslot.pdf

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 29 398, nr. 459

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 398, nr. 495

Vraag 6, 7

Is onderzocht op welke manier het alcoholslotprogramma (ASP) zou kunnen worden aangepast (lichte vorm), zodat in het bestuursrecht tegemoetgekomen wordt aan de uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State? Welke wet- en regelgeving dient hiervoor te worden aangepast en waarom is hier niet voor gekozen?

Is bijvoorbeeld onderzocht of het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) of andere instantie de mogelijkheid dient te krijgen om te komen tot een toetsing van de individuele situatie in het geval van zware alcoholovertreeders? Als dit niet is onderzocht, bent u dan bereid om dit alsnog te doen en de Kamer over de uitkomsten te informeren?

Antwoord 6, 7

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling moet de regelgeving worden aangepast om bij de oplegging van het ASP een individuele belangenafweging te kunnen maken. Dit betekent dat het CBR of een andere instantie per geval moet beoordelen of oplegging van het ASP niet onevenredig uitpakt; een dergelijke afweging is niet objectief vorm te geven. Het CBR zal door deze nieuwe werkwijze ook extra kosten moeten maken die weer moeten worden doorbelast aan de deelnemers, terwijl de kosten al als te hoog worden beschouwd. Het ligt verder in de verwachting dat als gevolg van een individuele afweging door het CBR het aantal opgelegde ASP's lager zal uitvallen dan bij het huidige ASP het geval was, wat bijdraagt aan hogere kosten per deelnemer.

Om tegemoet te komen aan de uitspraak van de Hoge Raad mag het ASP niet meer als bestraffend («criminal charge») aan te merken zijn. Dit omdat indien er voor hetzelfde strafbare feit, rijden onder invloed, ook een strafzaak volgt er sprake kan zijn van dubbele bestraffing. Het is echter vooraf niet te bepalen welke aanpassingen nodig zijn om het ASP niet meer als bestraffend aan te merken en dit zal per geval verschillen. Bij bijvoorbeeld een kortere duur van het ASP in het bestuursrecht valt niet uit te sluiten dat betrokkene alsnog zijn baan kan verliezen (of geen baan kan vinden), omdat de werkgever niet wil of kan meewerken aan het inbouwen van een alcoholslot. Het is ook niet vooraf in te schatten welke kosten redelijk zijn. De vraag daarbij is tevens of een lichter ASP nog wel voldoende effect heeft op de verkeersveiligheid.

Vraag 8, 17

Kunt u een nadere onderbouwing geven van uw stelling dat rechters niet snel zullen overgaan tot het opleggen van het ASP als dit wordt overgeheveld naar het strafrecht?

Kunt u een technische onderbouwing geven voor de stelling dat er, wanneer de kosten van het ASP in het strafrecht zouden worden doorberekend aan de veroordeelde, vermoedelijk jaarlijks maar tussen de dertig en honderd ASP's zouden worden opgelegd? Komt dit door de hoogte van de huidige kosten van het ASP? Zo ja, op welke wijze zouden deze kosten dan kunnen worden verminderd?

Antwoord 8, 17

Er zijn verschillende redenen waarom rechters het ASP vermoedelijk minder snel zullen opleggen dan in het bestuursrecht het geval was. De rechter houdt, anders dan het CBR bij het ASP in het bestuursrecht, rekening met de persoonlijke omstandigheden van de bestuurder. Het kan hierbij gaan om het zijn van beroepschauffeur, maar ook om de financiële situatie van de betrokkene. Daarnaast hebben rechters een breder instrumentarium van sancties die kunnen worden opgelegd tot hun beschikking, namelijk een ontzegging van de rijbevoegdheid, een geldboete, een taakstraf of zelfs een gevangenisstraf. Het niet in het strafrecht invoeren van het ASP betekent dus niet dat er geen straf of maatregel wordt opgelegd.

Een ASP werd door het CBR opgelegd aan ervaren bestuurders bij een alcoholpromillage tussen 1,3 en 1,8. Rechters maken bij de oplegging van een straf gebruik van oriëntatiepunten van het Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht (LOVS). Het LOVS adviseert aan de hand van zijn oriëntatiepunten om voor deze groep dronken rijders naast de ontzegging van de rijbevoegdheid een geldboete van € 650,- tot € 850,- op te leggen. De kosten van het ASP zullen, afhankelijk van de keuze voor alleen een alcoholslot of ook

monitoring en een begeleidingsprogramma, (veel) hoger zijn dan de geldboetes die nu door de rechter worden opgelegd, zodat het ASP naar verwachting slechts bij wijze van uitzondering zal worden opgelegd. De kosten van het ASP zouden in theorie kunnen worden verlaagd door het te beperken tot de inbouw van een alcoholslot en daaraan geen intensieve begeleiding en monitoring te koppelen. Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven hebben koppeling aan het alcoholslot van een begeleidingsprogramma en gebruik van een systeem van periodieke uitlezing en monitoring van de uitleesgegevens een positief effect op het terugdringen van recidive. Wat het loslaten van deze koppeling voor effect heeft op het terugdringen van recidive is niet te zeggen.

Vraag 9

Kunt u nogmaals een toelichting geven op de wijze waarop de impactanalyse is uitgevoerd? Is aan het Openbaar Ministerie (OM) en de rechterlijke macht de vraag voorgelegd onder welke condities zij zullen overgaan tot het verzoeken om dan wel opleggen van het ASP? Zo ja, kunt u de Kamer over de uitkomsten hiervan informeren? Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid om alsnog in gesprek te gaan met het OM en de rechterlijke macht om te bezien in hoeverre zij bereid zijn het ASP op te leggen en de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 9

Bij de impactanalyse is uitgegaan van de doelgroep voor het ASP zoals deze in de wetgeving was vermeld en van een ASP dat één jaar duurt. De impactanalyse heeft als doel om de gevolgen van de overheveling van het ASP naar het strafrecht voor de werklust van de organisaties in de strafrechtsketen inzichtelijk te maken. Onder meer het OM en de rechtspraak zijn bij de impactanalyse betrokken geweest en hebben voor de impactanalyse input geleverd. Het bespreken van de condities waaronder het OM en de rechtspraak zouden kunnen overgaan tot het opleggen van het ASP behoorde niet tot het doel van de impactanalyse. Indien er voor was gekozen om het ASP als straf op te nemen in het strafrecht was ik, de Minister van Veiligheid en Justitie, bij het opstellen van het wetsvoorstel met het OM en de rechtspraak in gesprek gegaan over de condities rondom het ASP.

Vraag 10

Deelt u – hoewel u concludeert dat het ASP in de toekomst alleen juridisch houdbaar kan zijn wanneer de strafrechter besluit over de oplegging ervan en waarbij u aangeeft dat alleen dan een integrale afweging kan worden gemaakt tussen alle beschikbare sancties en maatregelen op basis van de aard van het misdrijf, de persoon van de verdachte en eventuele specifieke omstandigheden – de stelling dat als de kosten van het ASP aanmerkelijk lager zouden zijn en/of als de straffen/boetes aanmerkelijk hoger zouden zijn, een bestuursrechtelijke aanpak, vergelijkbaar met de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA) en de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA), ook houdbaar is? Deelt u die visie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom wordt hier dan niet voor gekozen?

Antwoord 10

Het ASP in het bestuursrecht was gericht op bestuurders waarbij op basis van hun gedrag, namelijk rijden onder invloed, grote twijfel was ontstaan over de geschiktheid om een motorrijtuig te besturen. Zij kregen via deelname aan het ASP de gelegenheid alsnog onder toezicht aan het verkeer deel te nemen. Dan ligt het voor de hand dat de kosten hiervan ook door hen worden betaald in plaats van door de belastingbetaler, net zoals bij de andere alcoholmaatregelen de overtreders de kosten van de maatregel betalen, zoals de EMA en het geschiktheidsonderzoek alcohol. Wij zijn er geen voorstander van om van het uitgangspunt dat de overtreder betaalt af te stappen. Over het alternatief om de kosten van het ASP door de overheid te laten betalen hebben wij aan uw Kamer in de brief van 18 februari 2016 laten weten dat in dat geval jaarlijks ongeveer 1.100 ASP's zullen worden opgelegd in plaats van 3000 in de oude situatie. Dit leidt tot een flink kleinere impact op de verkeersveiligheid dan was voorzien bij de introductie van het ASP. Alles afwegende komen wij tot de conclusie dat het onderbrengen van het ASP in het strafrecht te weinig meerwaarde biedt naast het bestaande instrumenta-

rium om rijden onder invloed aan te pakken en dat het derhalve niet opportuun is om het ASP in stand te houden.

Vraag 11

Klopt de stelling dat EMA en LEMA ook gedragsmaatregelen zijn die naast het strafrecht kunnen worden ingezet? Zo ja, hoe beoordeelt u dan de inzet van deze instrumenten in het licht van de uitspraken van de Hoge raad en de Raad van State?

Antwoord 11

De EMA en LEMA zijn gedragsmaatregelen die naast het strafrecht kunnen worden ingezet. Uit jurisprudentie (tot op het niveau van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens) blijkt dat educatieve maatregelen vanwege hun doel geen punitief karakter hebben. Het feit dat de kosten voor deze maatregelen voor rekening van betrokkene komen en dat betrokkene de maatregel ook als straf kan ervaren, doet daar niet aan af.

Vraag 12

Waarom heeft u ervoor gekozen om bij het opheffen van het ASP het strafvorderingsbeleid aan te passen in die zin dat een rijontzegging van vier tot zeven maanden kan worden opgelegd? Hoe vindt u deze vier tot zeven maanden rijontzegging in verhouding staan tot de rijontzegging van vijf jaar wanneer een alcoholrijder het ASP niet accepteerde?

Antwoord 12

Na de invoering van het ASP werd het OM er mee geconfronteerd dat rechters aan verdachten, aan wie door het CBR al een ASP was opgelegd, geen of een kortere rijontzegging dan gevorderd oplegden dan wel een voorwaardelijke rijontzegging oplegden. Het OM heeft daarom zijn strafvorderingsbeleid voor wat betreft de duur van de te vorderen onvoorwaardelijke rijontzegging aangepast. Deze aanpassing heeft het OM ongedaan gemaakt nadat het ASP niet meer door het CBR kon worden opgelegd. In het geval een bestuurder waaraan het ASP was opgelegd niet meewerkte aan het opgelegde ASP, verklaarde het CBR zijn rijbewijs automatisch ongeldig zonder daarbij te kijken naar zijn persoonlijke omstandigheden. Een bestuurder kon in dat geval binnen vijf jaar na de ongeldigverklaring alleen een nieuw rijbewijs aanvragen op voorwaarde dat de bestuurder alsnog deelnam aan het ASP. Hiervoor was gekozen om bestuurders zoveel mogelijk mee te laten werken aan het opgelegde ASP. In het strafrecht kan een ontzegging van de rijbevoegdheid voor maximaal vijf jaar worden opgelegd en bij recidive voor maximaal tien jaar. Bij het vorderen en het opleggen daarvan houden OM en de rechtspraak rekening met de ernst van het feit en met persoonlijke omstandigheden.

Vraag 13

Is in aanloop naar uw besluiten over de aanpassing van het strafvorderingsbeleid onderzocht of men kan kiezen voor de oplegging van het ASP of voor een vijfjaarlijkse rijontzegging? Als deze optie niet met de rechterlijke macht en het OM is besproken, staat u hiervoor dan open en wilt u die bespreken met het OM en de rechterlijke macht ten behoeve van het behoud van het ASP?

Antwoord 13

Indien het ASP als straf zou zijn opgenomen in het strafrecht zou ook de mogelijkheid zijn blijven bestaan om daarnaast ook de bestaande straffen zoals een rijontzegging of een geldboete op te leggen. Het OM en de rechter hadden dan per geval kunnen besluiten welke straf(fen) te vorderen en op te leggen. Zoals hiervoor aan de orde kwam, zal de rechter bij zijn beslissing over de sanctieoplegging alle omstandigheden meewegen, waaronder de ernst van het feit, de persoon van de verdachte, de gevolgen voor de verdachte, de mogelijkheid en bereidheid van de verdachte om zich aan de voorwaarden te houden etc.

Vraag 14

Deelt u de conclusie dat het ASP ooit is ingesteld als gedragsmaatregel, mede ter bescherming van andere weggebruikers en ter verbetering van de verkeersveiligheid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke andere maatregelen heeft u onderzocht die bij het wegvallen van het ASP als verkeersveiligheidsmaatregel zouden kunnen worden ingezet en waarom heeft u er niet voor gekozen om deze alsnog in te zetten?

Antwoord 14

Ja, bij de vormgeving van het ASP is dit, binnen het geheel van bestuursrechtelijke maatregelen die het CBR kan opleggen, expliciet gepositioneerd als gedragsmaatregel die naast het strafrecht zou kunnen worden opgelegd, omdat de maatregel een ander doel heeft dan straf. De uitspraak van de Afdeling van 4 maart 2015 heeft ertoe geleid dat in die gevallen waarin voorheen het ASP werd opgelegd nu een EMA of, ingeval van recidive, een geschiktheidsonderzoek wordt opgelegd. Onderzocht wordt of de grens voor het opleggen van een geschiktheidsonderzoek aan een eerste overtreder (nu 1,8 % bij ervaren bestuurders en 1,3% bij beginnende bestuurders) naar beneden moet worden bijgesteld.

Vraag 15

Is onderzocht op welke manier het ASP zodanig zou kunnen worden aangepast, dat het in het strafrecht vaker wordt opgelegd? Welke wet- en regelgeving dient hiervoor te worden aangepast en waarom is hier niet voor gekozen?

Antwoord 15

Ongeacht de manier waarop het ASP wordt vormgegeven, zal de rechter in alle zaken rekening houden met de persoonlijke omstandigheden van de verdachte. Wij verwijzen naar het antwoord op vraag 8 en 17.

Vraag 16

Kunt u aangeven wat de te verwachten effecten op recidive, aantal ongevallen en aantal verkeersdoden zijn van de andere mogelijkheden van strengere straffen waarop u wijst, te weten een strafpuntenstelsel en progressieve verkeersboetes?

Antwoord 16

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) is gevraagd hiernaar onderzoek te doen. De uitkomsten van de WODC-onderzoeken worden na de zomer van 2016 verwacht. Aan de hand van de uitkomsten van deze onderzoeken zal ik, de Minister van Veiligheid en Justitie, beoordelen of het mogelijk is om een progressief boetesysteem in te voeren onder de randvoorwaarden die worden genoemd in de op 18 februari van dit jaar aan uw Kamer toegezonden brief over verkeershandhaving (TK, 2015–2016, 29 398, nr. 495).

Vraag 18

Kunt u in het verlengde van vraag 9 ook de onderbouwing geven van de berekeningen waaruit blijkt dat naar verwachting 1.100 ASP's worden opgelegd als het Rijk de kosten voor zijn rekening neemt? Wat is dan de doorslaggevende factor om het ASP alsnog op te leggen?

Antwoord 18

Uit de impactanalyse blijkt dat een rechter eerder geneigd zal zijn om een ASP op te leggen indien de kosten voor rekening van het Rijk zijn, maar de rechter zal ook dan rekening houden met de (andere) persoonlijke omstandigheden. Daarbij speelt een rol dat het opleggen van een ASP niet bij iedereen mogelijk is (bijvoorbeeld aan personen die geen auto bezitten of beroepschauffeurs waarbij de werkgever niet kan of wil meewerken).

Vraag 19

Hoe hoog moeten de straffen zijn wil de rechter in circa 50% van de gevallen een ASP opleggen?

Antwoord 19

In het geval het ASP naar het strafrecht zou worden overgeheveld, zou dit als straf worden toegevoegd aan de straffen die de strafrechter nu reeds bij rijden onder invloed kan opleggen. Een rechter zou alsdan een geldboete, een (on)voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM), een ASP, een taakstraf of een combinatie van deze straffen kunnen opleggen. Het ASP werd in het bestuursrecht opgelegd bij een alcoholpromillage tussen 1,3 ‰ en 1,8 ‰. Het LOVS adviseert in die gevallen straffen van € 650,- tot € 850,- met vanaf een promillage van 1,5 ‰ een onvoorwaardelijke OBM van 6 respectievelijk 7 maanden. Het is op voorhand niet te zeggen hoe hoog de straffen moeten zijn wil de rechter in circa 50% van de gevallen een ASP opleggen. Het is immers aan de rechter om de hoogte van een op te leggen straf te bepalen. Bovendien staan straffen in verhouding tot elkaar en zou bij het verhogen van de straffen op rijden onder invloed het volledige stelsel opnieuw moeten worden beoordeeld.

Vraag 20

Kunt u aangeven wat de onderbouwing is van de kostenberekening van ASP-oplegging (tussen de € 2,4–7,2 miljoen)? Deelt u de conclusie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat de schade in het wegverkeer door alcoholgebruik jaarlijks 13 miljard is? Kunt u aangeven hoe u de relatie met de kosten (tussen de € 2,4–7,2 miljoen) ziet? Wilt u het evaluatieonderzoek dat momenteel wordt gedaan, afronden en met de Kamer delen?

Antwoord 20

De kostenberekening van ASP-oplegging is afhankelijk van de manier waarop het ASP wordt vormgegeven. In de impactanalyse is uitgegaan van een eenjarig ASP. De leasekosten van het alcoholslot bedragen in dat geval ongeveer € 2.000,- en de uitvoeringskosten worden geschat tussen de € 1.000,- en € 2.000,-. Zekerheidshalve is gerekend met een bedrag van € 4.000,- per ASP. Indien de kosten worden gedragen door de overheid zullen jaarlijks naar schatting ongeveer 1.100 ASP's worden opgelegd (bandbreedte 600 tot 1.800). De hieraan verbonden kosten bedragen tussen de € 2,4 miljoen (600 ASP's) en € 7,2 miljoen (1.800 ASP's). De SWOV schat de totale kosten van alle verkeersongevallen op € 12,5 miljard in 2009 (zie SWOV-factsheet kosten van verkeersongevallen maart 2014). Dit betreft niet alleen alcoholgerelateerde verkeersongevallen. Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) voert een uitgebreid recidiveonderzoek uit, waarin alle maatregelen (ASP, LEMA, EMA, onderzoek naar rijvaardigheid dan wel geschiktheid en de EMG) worden meegenomen. In 2022 wordt het eindrapport hiervan opgeleverd. In de komende jaren worden tussentijdse rapportages uitgebracht. De eindresultaten worden met uw Kamer gedeeld.

Vraag 21

Deelt u de visie van deskundigen dat bij een volledige invoering van het ASP acht à tien verkeersdoden per jaar voorkomen kunnen worden en dat de jaarlijkse baten van het ASP dan zouden kunnen uitkomen op € 110 miljoen, terwijl de kosten nog geen € 10 miljoen bedragen? Wat is uw visie op de stelling dat bij een optimale afstemming van andere strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen op het ASP in de wat verdere toekomst zelfs een besparing van 30 à 35 verkeersdoden per jaar realiseerbaar lijkt te zijn?

Antwoord 21

In 2009 schatte SWOV dat jaarlijks acht à tien doden minder te betreuren zouden zijn bij deelname aan het ASP van alcoholovertreders bij wie een alcoholpromillage tot 2,1 ‰ was geconstateerd. Deze schatting is door mij, de Minister van Infrastructuur en Milieu, naar beneden bijgesteld, omdat de bovengrens voor deelname aan het ASP in het wetgevingsdebat met uw Kamer op 1,8 ‰ is bepaald. Hierdoor zouden door het ASP jaarlijks vijf à zes verkeersdoden voorkomen kunnen worden. De doelstellingen van het ASP gingen veel verder dan het verminderen van het aantal verkeersdoden. Ook het aantal ernstige verkeersgewonden en verdere (maatschappelijke) kosten zoals vermeld in het SWOV factsheet «Kosten van verkeersongevallen» (SWOV, maart 2014) zouden in de kosten baten analyse meegenomen moeten

worden. Een getal is niet te noemen zonder eerst onderzoek te laten verrichten.

De stelling dat bij een optimale afstemming van andere strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen op het ASP in de wat verdere toekomst zelfs een vermindering van 30 à 35 verkeersdoden per jaar realiseerbaar lijkt te zijn, kunnen wij niet onderschrijven. Die berekeningen zijn gebaseerd op de uitgangspunten van oplegging in het bestuursrecht, zonder afwegingsmogelijkheid en naast het strafrecht. In deze vorm is, gelet op de uitspraken van de Hoge Raad van 3 maart 2015 en de Afdeling van 4 maart 2015, oplegging van het ASP niet meer mogelijk. Daarmee zijn de in de memorie van toelichting opgenomen schattingen niet meer actueel.

Vraag 22

Als teruggevallen wordt op het enkel handhaven van opgelegde rijontzeggingen, wordt hiervoor dan ook de benodigde capaciteit vrijgemaakt? Wat is de huidige capaciteit, wat is de benodigde capaciteit en hoe wordt omgegaan met de frictie daartussen?

Antwoord 22

Om een impuls te geven aan de verkeershandhaving is er op initiatief van het OM in de afgelopen maanden per regio een handhavingsplan voor de Teams Verkeer van de politie opgesteld. Het OM en de politie hebben daarnaast een Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016–2018 uitgewerkt voor de verkeershandhavingsplannen van de Teams Verkeer. In de Leidraad staat onder meer als richtlijn dat bij iedere staandehouding het rijbewijs wordt gecontroleerd. Agenten kunnen hierbij gebruik maken van MEOS (Mobiel Effectiever Op Straat) op hun smartphone, waarmee zij gemakkelijker en sneller dan voorheen kunnen nagaan of de bestuurder een geldig rijbewijs heeft en/of er sprake is van een ontzegging van de rijbevoegdheid.

Vraag 23

Kunt u deze vragen beantwoorden voordat het plenaire debat inzake het alcoholslot wordt gehouden?

Antwoord 23

Ja.