

Vergaderjaar 2024–2025

36 586

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 juli 2025

I. Algemeen deel

Met veel belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid over het voorliggende wetsvoorstel. Ik dank de leden van de verschillende fracties voor de door hen gestelde vragen, die ik in het hiernavolgende graag, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beantwoord. Deze vragen stellen mij in de gelegenheid een aantal aspecten van dit wetsvoorstel nader te verduidelijken en van een nadere onderbouwing te voorzien. Aldus hoop ik ook eventuele bedenkingen bij de leden van de fracties die nog niet op alle punten van het wetsvoorstel zijn overtuigd, te kunnen wegnemen. Bij de beantwoording is de indeling van het verslag zo veel mogelijk gevolgd. Een aantal vragen die sterk met elkaar zijn verbonden is evenwel gezamenlijk beantwoord, om onnodige herhalingen te voorkomen.

De leden van de PVV-fractie geven aan te hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Het verheugt mij dat de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie – die met belangstelling hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel – de mening delen dat bestuurders die onder invloed van alcohol en/of drugs gaan rijden of van wie de rijbevoegdheid is onttrokken, hard aangepakt moeten worden. Deze leden stippen aan dat dit wetsvoorstel een aanvulling vormt op de per 1 januari 2020 in werking getreden Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten (Stb. 2019, 413) en vragen in hoeverre die wet effectief is in het tegengaan van het rijden onder invloed. Graag ga ik hieronder in paragraaf 1 op deze vraag in, mede in reactie op een soortgelijke vraag van de leden van de CDA-fractie.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover nog enkele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt.

De leden van de NSC-fractie merken op met belangstelling kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende stukken. Het doet mij deugd dat deze leden het belang van het versterken van de aanpak van rijden onder invloed onderschrijven. Deze leden hebben nog een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie geven aan de regering te danken voor het wetsvoorstel. In deze nota naar aanleiding van het verslag ga ik graag nader in op de vragen die deze leden nog hebben over de consequenties van het wetsvoorstel voor de uitvoering.

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

Met de leden van de CDA-fractie, die hebben aangegeven te hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel, ben ik van mening dat een effectieve aanpak voor rijden onder invloed van groot belang is, zowel om de verkeersveiligheid te waarborgen, alsook om de personen die onder invloed rijden op een passende en effectieve manier te sanctioneren. Deze leden merken op het zorgwekkend te vinden dat er sprake is van een toename van rijden onder invloed en van de aantallen ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden. Zij maken van de gelegenheid gebruik om nog enkele vragen te stellen.

De leden van de SP-fractie hebben het wetsvoorstel gelezen en steunen een effectievere aanpak van rijden onder invloed. De enkele vragen die zij nog hebben, voorzie ik in het navolgende graag van een antwoord.

Tot slot doet het mij genoegen dat de leden van de SGP-fractie met belangstelling hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderstrepen dat de praktijk noodzaakt tot een strengere aanpak van rijden onder invloed en geven aan nog enkele vragen te hebben over het voorliggende voorstel.

1. Inleiding

De leden van de PVV-fractie vragen wat de juridische gevolgen zijn van het schrappen van artikel 123b van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV) – waarin is bepaald dat een rijbewijs van rechtswege zijn geldigheid verliest bij, kort gezegd, een tweede veroordeling voor rijden onder invloed (of weigering van een ademanalyse of bloedonderzoek) binnen vijf jaar na een eerdere veroordeling daarvoor (ook wel: de recidiveregeling) – voor in het verleden begane feiten. Ten aanzien van strafbare feiten die zijn gepleegd voor het moment van aanvaarding en inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, volgt uit artikel 1 van het Wetboek van Strafrecht (hierna: Sr) dat de nieuwe sanctiemogelijkheden daarop niet met terugwerkende kracht kunnen worden toegepast, met dien verstande dat bij een verandering van wetgeving toepassing moet worden gegeven aan de voor de verdachte gunstigste bepalingen (artikel 1, tweede lid, Sr). Dat heeft tot gevolg dat na de aanvaarding en inwerkingtreding van dit wetsvoorstel rijbewijzen bij een veroordeling niet langer, op grond van de huidige recidiveregeling, van rechtswege ongeldig kunnen worden, ook niet als het feit al voorafgaand aan de inwerkingtreding is gepleegd. Vanaf dat moment kan de ongeldigverklaring van het rijbewijs door de officier van justitie en de strafrechter in voorkomende gevallen respectievelijk worden geëist en opgelegd. Voor zover een rijbewijs voorafgaand aan de aanvaarding en inwerkingtreding van dit wetsvoorstel al ongeldig is geworden op basis van de huidige recidiveregeling geldt dat Artikel V van het wetsvoorstel in een overgangsregeling voorziet. Dit artikel strekt ertoe te verzekeren dat de

voorschriften uit de WVV over de recidiveregeling daarvoor blijven gelden. Dat wil zeggen dat die rijbewijzen ook na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ongeldig blijven en dat die ongeldigheid – met het oog op de handhaafbaarheid – in voorkomende gevallen ook zichtbaar blijft in het rijbewijzenregister.

De leden van de VVD-fractie hebben opgemerkt dit wetsvoorstel – in aanvulling op de per 1 januari 2020 Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten – een uitstekende stap vooruit te vinden. Met deze leden onderschrijf ik het belang van het nemen van effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten, niet alleen bij rijden onder invloed maar ook bij andere ernstige verkeersovertredingen die vallen onder de WVV. De voorstellen die zijn opgenomen in dit wetsvoorstel hebben dan ook niet alleen betrekking op gevallen van rijden onder invloed; de voorgestelde maatregelen kunnen ook worden toegepast bij andere verkeersdelicten waarvoor de ongeldigverklaring van het rijbewijs als bijkomende straf kan worden opgelegd.

Deze leden vragen welke maatregelen er naast onderhavig wetsvoorstel nog meer genomen worden om het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden af te laten nemen.

Ter bevordering van de verkeersveiligheid in algemene zin – en daarmee ook de afname van het aantal verkeersgewonden en -doden – voert de Rijksoverheid samen met medeoverheden en maatschappelijke partners tal van acties uit op het gebied van veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag (Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1139). Dit beleid wordt vormgegeven aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 (hierna: LAP) zijn daarnaast concrete maatregelen opgenomen waarover uw Kamer jaarlijks wordt geïnformeerd (Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1109). In lijn met het regeerprogramma is verder het traject *Trendbrekers verkeersveiligheid* uitgevoerd. Hierin is onderzocht welke extra maatregelen de overheid kan treffen om eraan bij te dragen dat het aantal verkeersslachtoffers niet flink toeneemt de komende jaren. Hierbij is gekeken naar effectiviteit, haalbaarheid, betaalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Daarover wordt uw Kamer per brief geïnformeerd.

Meer algemene maatregelen die op dit moment worden getroffen om de verkeershandhaving te intensiveren en zo de verkeersveiligheid te vergroten, betreffen onder meer de aanschaf van nieuwe geautomatiseerde handhavingsmiddelen waar het openbaar ministerie (hierna: OM) op dit moment mee bezig is. Bij de voorjaarsnota 2023 is jaarlijks gemiddeld 15 miljoen euro extra beschikbaar gekomen voor verkeershandhaving. Hiermee wordt een aanzienlijke uitbreiding gerealiseerd van het aantal digitale handhavingsmiddelen, waardoor de pakkans voor snelheidsovertredingen, roodlichtnegatie en «handheld» telefoongebruik wordt vergroot. Ook zijn per 1 januari 2024 de bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (hierna: boa's) op het gebied van verkeershandhaving verruimd. Boa's mogen sindsdien ten behoeve van de verkeersveiligheid ook handhavend optreden bij het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting, het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers en het «handheld» telefoongebruik door fietsers. Daarnaast zet de politie zich in om het aantal staandehoudingen in het verkeer verder te laten stijgen. Zie hierover ook Kamerstukken II 2023/24, 29 279, nr. 834.

Specifiek om rijden onder invloed tegen te gaan is in lijn met het LAP de afgelopen jaren ingezet op een integrale aanpak met als doel meer weten, meer samenwerken en een verbeterde aanpak van (zware) verkeersovertreders. Deze aanpak verloopt langs vier pijlers, te weten (1) onderzoek en prevalentie, (2) versterken integraal beleid, (3) verbeteren voorlichting en communicatie en (4) handhaven en voorkomen recidive. Uw Kamer heeft

onlangs een overzicht ontvangen van de voortgang van de maatregelen in het LAP (zie Kamerstukken II 2045/25, 29 398, nr. 1175, bijlage «Stand van zaken Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025»). In het bijzonder wijs ik hier graag op enkele lopende onderzoeken. Met VeiligheidNL wordt verkend of het mogelijk is om met speekselonderzoek onder verkeersge-
wonden op de spoedeisende hulp meer inzicht te krijgen in het gevaar van middelengebruik in het verkeer. Verder vindt er momenteel een vervolg plaats op de eerdere verkenning van Deloitte naar de herinvoering van het alcoholslot(programma) (Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1169).

Daarbij wordt gekeken naar de uitvoeringsconsequenties en de kosten hiervan. Op basis van deze vervolgverkenning zal worden besloten of het alcoholslot(programma) opnieuw ingevoerd kan worden en zo ja, in welke vorm. Daarnaast wordt met subsidie van ZonMw onderzoek gedaan in het kader van het project «Alcohol in het verkeer: maatschappelijke impact en passende preventieve en repressieve interventies».¹ Dat onderzoek wordt uitgevoerd door een aantal onderzoeksorganisaties (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV), het Instituut voor Onderzoek naar Leefwijzen & Verslaving (IVO), TeamAlert en Ecorys), in samenwerking met maatschappelijke partners (Stichting Verslavingsreclassering GGZ, Verslavingskunde Nederland, de politie en de politieacademie) en ervaringsdeskundigen (zware alcoholovertreeders (Stichting het Zwarte Gat) en jongeren).

Verder stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ieder jaar een landelijke kalender op voor voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid. De BOB-campagne is daar onderdeel van. In december 2024 is met een grotere media-inzet dan voorgaande jaren een hernieuwde BOB-campagne gelanceerd.² Dit doet het ministerie niet alleen, maar samen met haar uitvoeringspartners. Naast deze campagne tegen alcohol in het verkeer voert TeamAlert de campagnes «Rij drugsvrij» en «Rij ballonvrij».³ Ook zijn er met partners verschillende communicatiehandvatten en -boodschappen voor overheids- en kennisorganisaties ontwikkeld.

Met betrekking tot wetgevende maatregelen kan – in aanvulling op de hiervoor in deze nota al genoemde Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten en het onderhavige wetsvoorstel – voor de aanpak van rijden onder invloed van alcohol nog het wetsvoorstel tot Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering in verband met de introductie van de Alcoholmeter als controlemiddel om toezicht te houden op de naleving en van een alcoholverbod (Alcoholmeter) (Kamerstukken II 2023/24, 36 585, nr. 2) worden genoemd, dat gelijktijdig met dit wetsvoorstel aan uw Kamer is aangeboden. Dat wetsvoorstel heeft tot doel om bij te dragen aan een effectievere controle op de naleving van een alcoholverbod dat aan een verdachte of een veroordeelde als bijzondere voorwaarde is opgelegd, bijvoorbeeld in het kader van een verdenking van of een veroordeling voor rijden onder invloed. De Alcoholmeter – een enkelband – maakt het namelijk mogelijk om 24 uur per dag en 7 dagen per week het alcoholpromillage te meten. De Alcoholmeter maakt het daarmee moeilijker om tussen controles door alcohol te nuttigen en dus om met alcohol op achter het stuur te stappen.

De leden van de NSC-fractie vragen, mede op basis van onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, hoe de toename van rijden onder invloed waarover zij in de memorie van toelichting hebben gelezen, kan worden verklaard. Een soortgelijke vraag is gesteld door de leden van de CDA-fractie.

¹ Te raadplegen op <https://projecten.zonmw.nl/nl/project/alcohol-het-verkeer-maatschappelijke-impact-en-passende-preventieve-en-repressieve>.

² Te raadplegen op <https://www.komveiligthuis.nl/>.

³ Te raadplegen op <https://teamalert.nl/zakelijk/samenwerken/campagnes/maatwerk-campagnes/>.

Daarnaast stellen zowel de leden van de NSC-fractie als de leden van de CDA-fractie enkele vragen over de (objectieve en subjectieve) pakkans bij rijden onder invloed. Zij willen weten of bekend is in welke mate de objectieve pakkans van invloed is op de stijgende cijfers, hoe groot de pakkans is en hoe deze kan worden vergroot. Ook werpen zij de vraag op hoe wordt bewerkstelligd dat personen met een rijontzegging die desondanks achter het stuur stappen zo snel mogelijk van de weg worden afgehaald. In het verlengde hiervan ligt de vraag die de leden van de VVD-fractie in paragraaf 6 van het verslag hebben gesteld naar cijfers over de feitelijke inzet van de politie de afgelopen jaren bij de handhaving op het verboden gebruik van alcohol en drugs in het verkeer. Graag beantwoord ik deze vragen in onderlinge samenhang als volgt. In de publicatie «De Staat van Verkeersveiligheid 2023» van SWOV wordt het «opengaan» van de Nederlandse samenleving in februari 2022, na twee jaar met lange periodes waarin als gevolg van de coronapandemie strenge contactbeperkende maatregelen golden, genoemd als een factor die wellicht een rol heeft gespeeld bij de toename van de gevallen van rijden onder invloed van alcohol tijdens weekendnachten. Verder wordt in die publicatie genoemd dat gedrag en risicoperceptie in het verkeer, deels ongemerkt, kunnen zijn veranderd in de afgelopen jaren.⁴ Uit onderzoek van I&O Research uit 2024 blijkt dat over het algemeen de subjectieve (ook wel: gepercipieerde) pakkans – de pakkans die bestuurders zelf ervaren – laag is onder zowel voertuigbestuurders die wel eens onveilig rijgedrag vertonen – waaronder rijden onder invloed – als onder voertuigbestuurders die geen onveilig rijgedrag laten zien.⁵ De objectieve pakkans – de kans dat iemand die een overtreding begaat ook daadwerkelijk wordt gepakt – is moeilijk te meten, omdat er geen zicht is op overtredingen die *niet* geconstateerd worden.

Uit eerder prevalentieonderzoek van I&O Research blijkt dat het rijden onder invloed van alcohol in de weekendnachten tussen 2017 en 2022 is toegenomen van 1,4% tot 2,6%.⁶ Uit politiecijfers blijkt dat in diezelfde periode het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol is gestegen van 23.254 in 2017 naar 25.077 in 2022. In diezelfde periode is het aantal alcoholcontroles door de politie gedaald van 2.396 in 2017 naar 1.131 in 2022. In 2023 hebben er 1.364 alcoholcontroles plaatsgevonden en in 2024 1.220. Daarbij zij opgemerkt dat één controle betrekking kan hebben op één bestuurder, maar dat het ook kan gaan om grotere controles, waarbij tientallen automobilisten aan een blaastest worden onderworpen. De totale capaciteit die wordt ingezet op alcoholcontroles wordt echter niet gestructureerd vastgelegd. Er wordt door de politie de laatste jaren minder ingezet op grootschalige fuikcontroles. De locaties hiervan worden door bestuurders namelijk snel gedeeld via sociale media, waardoor deze minder effectief worden. In plaats daarvan wordt daarom ingezet op gerichte, risicogestuurde controles. Uit cijfers van de politie blijkt dat in 2024 in totaal 40.000 processen-verbaal voor rijden onder invloed (alcohol en drugs) werden opgemaakt, waarvan zo'n 23.000 voor alcohol en 17.000 voor drugs. Het is op basis van deze cijfers evenwel niet met zekerheid te zeggen of de objectieve pakkans voor rijden onder invloed door deze gewijzigde aanpak is toe- of afgenomen. Het is wel denkbaar dat de verminderde inzet op grootschalige fuikcontroles effect heeft gehad op de ervaren (subjectieve) pakkans, omdat bepaalde

⁴ Zie SWOV (2023), *De Staat van Verkeersveiligheid 2023. Sterke stijging in aantallen doden en gewonden*, R-2023-12; te raadplegen op <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2023-12.pdf>.

⁵ Zie I&O Research (2024), *Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023*, te raadplegen op <https://open.overheid.nl/documenten/ee3fef49-4e47-46ad-ad79-d95b5e85300c/file>.

⁶ I&O Research (2022), *Rijden Onder Invloed in Nederland in 2006–2022: Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*, bijlage bij Kamerstukken II 2022/23, 29 398, nr. 1034.

bestuurders hierdoor mogelijk minder vaak met een controle geconfronteerd worden.

In het kader van verschillende trajecten, waaronder de *Propositie verkeershandhaving «Van versnipperde verantwoordelijkheden naar veilig verkeer»* en *Trendbrekers verkeersveiligheid* (zie Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1139), wordt verkend welke maatregelen genomen kunnen worden om de pakkans voor rijden onder invloed te vergroten. Ook doet SWOV met subsidie van ZonMw momenteel onderzoek naar de maatschappelijke impact van alcoholgebruik in het verkeer en naar passende en effectieve maatregelen om rijden onder invloed terug te dringen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar welke criteria voor effectieve handhaving kunnen worden opgesteld om de subjectieve pakkans te vergroten.

Voor bestuurders die rijden zonder geldig rijbewijs geldt dat zij steeds vaker worden aangehouden. Waar het volgens cijfers van de politie in 2017 nog om ongeveer 3.000 gevallen per jaar ging, is dit in de afgelopen periode opgelopen tot ruim 6.000 zaken per jaar. In het merendeel van de gevallen gaat het om het rijden met een door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (hierna: CBR) ongeldig verklaard rijbewijs of een rijbewijs dat van rechtswege ongeldig is geworden op grond van de huidige recidiveregeling. Ongeveer 400 tot 500 zaken per jaar hebben betrekking op het rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid. De politie hanteert een risicogestuurde aanpak voor de handhaving van het verbod om te rijden zonder geldig rijbewijs, en deze aanpak blijkt succesvol. De politie zet hiervoor onder andere «Automatic Number Plate Recognition» (ANPR)-camera's in. Voertuigen die op naam staan van personen met een ongeldig rijbewijs, kunnen met behulp van deze camera's snel worden gelokaliseerd. ANPR-camera's kunnen kentekens automatisch lezen en deze vervolgens vergelijken met lijsten van kentekens waarmee iets aan de hand is. Indien door de ANPR-camera's een kenteken van een voertuig van iemand met een ongeldig rijbewijs wordt herkend, krijgen alle politieauto's die zich in de buurt bevinden een melding, zodat de bestuurder van het voertuig staande kan worden gehouden. De politie controleert via het rijbewijsregister of de bestuurder van het voertuig over een geldig rijbewijs beschikt. De eigenaar van het voertuig van wie het rijbewijs ongeldig is verklaard, kan immers zijn voertuig ook hebben uitgeleend of hebben laten besturen door iemand die wel over een geldig rijbewijs beschikt.

In antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie naar de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke interventies, verhelder ik graag dat dit wetsvoorstel niet tot doel heeft om de duale handhavingsmogelijkheden van de WVV in te perken. Dit betekent dat tegen gedrag dat een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert zowel met bestuursrechtelijke als strafrechtelijke interventies kan worden opgetreden. Met dit wetsvoorstel wordt wel beoogd om enkele knelpunten in de relatie tussen de strafrechtelijke en bestuursrechtelijke aanpak ter hand te nemen. Zoals in paragraaf 4.4 van de memorie van toelichting is beschreven, wordt in de praktijk in het bijzonder de relatie tussen de maatregelen uit het bestuursrecht en de huidige strafrechtelijke recidiveregeling als problematisch ervaren. Daarom vervangt dit wetsvoorstel die recidiveregeling door voorschriften op basis waarvan de strafrechter de mogelijkheid krijgt om bij de oplegging van een ontzegging van de rijbevoegdheid een rijbewijs ongeldig te verklaren voor alle categorieën waarvoor het is afgegeven voor de resterende duur van de geldigheid van dat rijbewijs. Die procedure komt te staan naast de al bestaande bestuursrechtelijke procedure (hierna kortheidshalve ook: de mededelingenprocedure) bij het CBR, die eveneens kan leiden tot (gedeeltelijke) ongeldigverklaring van het rijbewijs (zie de artikelen 130 tot en met 134 WVV). Dit betekent dat een rijbewijs straks zowel via een bestuursrechtelijke als strafrechtelijke procedure ongeldig kan worden

verklaard. Het naast elkaar bestaan van deze procedures is wenselijk, omdat de aanleiding voor de ongeldigverklaring kan verschillen. Zo kan het CBR een rijbewijs ongeldig verklaren wanneer iemand als ongeschikt uit het onderzoek naar de rijvaardigheid en/of rijgeschiktheid naar voren komt. Oplegging van een strafrechtelijke ongeldigverklaring brengt het oordeel van de rechter tot uitdrukking dat iemand vanwege diens laakbare gedrag niet meer de weg op mag, ongeacht diens rijvaardigheid of rijgeschiktheid. Doordat de ongeldigverklaring door de strafrechter altijd in combinatie met een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd, kan de betrokkene gedurende de duur van deze rijontzegging geen nieuw rijbewijs aanvragen. Een meerwaarde van het bestaan van parallelle procedures in die zin dat aan dezelfde persoon zowel een bestuursrechtelijke als een strafrechtelijke ongeldigverklaring kan worden opgelegd, is dat beide procedures – mede gelet op de verschillende aanleidingen voor de ongeldigverklaring – andere consequenties (kunnen) hebben voor de voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om op enig moment een nieuw rijbewijs te kunnen verkrijgen. Zo is voorstelbaar dat wanneer het CBR een rijbewijs ongeldig heeft verklaard in verband met gevaarlijk rijgedrag, bij een nieuwe aanvraag enkel een onderzoek naar de rijvaardigheid plaatsvindt. Wanneer het rijbewijs daarnaast ongeldig is verklaard door de strafrechter, kan aanvullend bijvoorbeeld ook een onderzoek naar de geschiktheid worden gedaan.

In het wetsvoorstel zijn expliciet regels opgenomen voor gevallen waarin sprake is van parallelle procedures. In het voorgestelde artikel 134b WVV is geregeld dat wanneer de mededelingenprocedure door het CBR nog niet is afgerond op het moment dat de rechter een rijbewijs ongeldig verklaart, die mededelingenprocedure nog altijd kan worden doorlopen. Het CBR kan dan bijvoorbeeld aan de betrokkene ook nog een educatieve maatregel opleggen. Daarnaast kan het voorkomen dat een rijbewijs al door het CBR ongeldig is verklaard op grond van bestuursrechtelijke bevoegdheden, en dat in een latere strafrechtelijke procedure de strafrechter voornemens is een rijbewijs ongeldig te verklaren. Uit het voorgestelde artikel 179b, tweede lid, WVV volgt dat dit in die gevallen mogelijk blijft. Het rechtsgevolg van de rechterlijke ongeldigverklaring is in dat geval niet de ongeldigheid van het rijbewijs – het rijbewijs was immers al ongeldig – maar de registratie van de rechterlijke ongeldigverklaring in het rijbewijzenregister. Daardoor is het CBR op de hoogte van de door de strafrechter opgelegde ongeldigverklaring wanneer de veroordeelde een nieuw rijbewijs aanvraagt. Het CBR wordt zo in staat gesteld om ten aanzien van beide trajecten de juiste onderzoeken te verrichten op het moment dat de betrokkene een nieuw rijbewijs aanvraagt.

Verder merken de leden van de CDA-fractie op te hebben gelezen dat in de praktijk is gebleken dat personen zich niet altijd houden aan opgelegde maatregelen, zoals de ontzegging van de rijbevoegdheid. Zij vragen of dit met name geldt voor de strafrechtelijke of voor de bestuursrechtelijke maatregelen of voor beiden.

De eerder in deze paragraaf opgenomen cijfers over het aantal bestuurders dat wordt aangehouden voor het rijden met een ongeldig rijbewijs of voor het rijden tijdens een rijontzegging, laten zien dat zowel strafrechtelijke als bestuursrechtelijke maatregelen niet altijd worden nageleefd. In het merendeel van de gevallen gaat het om het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs. Er kan helaas niet gedifferentieerd worden tussen het rijden met een door het CBR ongeldig verklaard rijbewijs en rijbewijzen die van rechtswege ongeldig zijn geworden als gevolg van de strafrechtelijke recidivereregeling. In de hiervoor genoemde politiecijfers wordt alleen een onderscheid gemaakt tussen gevallen die betrekking hebben op rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs (dus

zowel op grond van het bestuursrecht als strafrecht) enerzijds en zaken waarin is gereden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid anderzijds.

Met voornoemde leden ben ik van mening dat het van belang is om niet alleen te zorgen voor een betere naleving van rijontzeggingen, maar ook om gevaarlijk gedrag in het verkeer in het algemeen aan te pakken. Voor een overzicht van maatregelen die worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen, verwijs ik deze leden korthedshalve graag naar de reactie eerder in deze paragraaf op vragen hierover van deze leden, leden van de VVD-fractie en leden van de NSC-fractie. In aanvulling daarop licht ik – naar aanleiding van de verwijzing van deze leden naar «hufferig gedrag» – hier nog graag in het bijzonder de belangrijke stap uit die inmiddels is gezet met de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Met deze wet is een aantal strafmaxima voor ernstige verkeersdelicten verhoogd. Daarnaast is een nieuwe strafbaarstelling geïntroduceerd (artikel 5a WVV) die het mogelijk maakt om specifiek omschreven gevaarlijk verkeersgedrag dat zonder (ernstige) gevolgen blijft zwaarder te bestraffen, terwijl verder in de wet is geëxpliciteerd dat – als dat specifieke verkeersgedrag wel (ernstige) gevolgen heeft – de strafverzwarringsgrond «roekeloosheid» steeds van toepassing is, waarmee de reikwijdte van die strafverzwarringsgrond is gepreciseerd en verruimd. Ik kom op de effectiviteit van deze wet hierna, in antwoord op een volgende vraag van deze leden, terug.

Verder kan in dit verband nog worden opgemerkt dat uit onderzoek blijkt dat jongere verkeersdeelnemers vaker riskant verkeersgedrag vertonen dan oudere verkeersdeelnemers. Goede educatie en voorlichting spelen een belangrijke rol om bij deze verkeersdeelnemers tot gedragsverandering te komen. De zogenoemde «beginnersregeling» is één van de maatregelen om de betrokkenheid van beginnende bestuurders bij verkeersongevallen te verminderen. Aan de Tweede Kamer is eind 2022 toegezegd om met de partners te verkennen hoe deze regeling kan worden verbeterd. In de zomer van 2024 heeft een expertsessie plaatsgevonden met de betrokken stakeholders, zoals het CBR, de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW), TeamAlert en het OM. De uitkomst daarvan was dat de bestaande regeling aan effectiviteit kan winnen door nieuwe, op de beginnende bestuurder toegesneden, interventies te ontwikkelen. Hierbij wordt het risicogedrag van jongvolwassenen – ook op andere terreinen dan rijgedrag – meegenomen. Daarnaast is het belangrijk om snel te kunnen ingrijpen als beginnende bestuurders de fout in gaat. Er wordt daarom bekeken of er ook mogelijkheden zijn om dit te doen bij minder ernstige verkeersdelicten. Een puntenrijbewijs kan mogelijk bijdragen aan de bewustwording bij bestuurders dat overtredingen maken in het verkeer niet acceptabel is. Daarnaast heeft het mogelijk een afschrikwekkende werking. Een onderzoek naar een puntenrijbewijs is gestart. Tot slot wil het CBR samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kijken hoe educatieve maatregelen anders of effectiever ingericht kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie informeren naar de resultaten tot op heden van de in deze nota eerder al genoemde Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Ook de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben – in het algemeen deel van het verslag – gevraagd naar de effectiviteit van die wet.

Beoogd is de evaluatie van de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten nog dit jaar van start te laten gaan. De eerste praktijkervaringen met deze wet zijn volgens het OM echter positief, met name als het gaat om de aanpak van roekeloos rijgedrag. Tegelijk bleek uit het laatste prevalentieonderzoek van I&O Research naar rijden onder invloed dat in 2022 plaatsvond, dat het aantal bestuurders

dat onder invloed deelneemt aan het verkeer was toegenomen.⁷ Op mogelijke verklaringen daarvoor ben ik eerder in deze paragraaf, in antwoord op vragen van de leden van NSC-fractie, al ingegaan. Tegen die achtergrond vind ik het des te belangrijker dat met het onderhavige wetsvoorstel verder wordt ingezet op het terugdringen van het rijden onder invloed en dat er ook andere maatregelen, waarop eveneens eerder in deze nota al is ingegaan, worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten.

Onder verwijzing naar de voorstellen die in dit wetsvoorstel zijn opgenomen over gecombineerd gebruik van alcohol en drugs vragen de leden van de SGP-fractie of het gebruik van enkel alcohol of enkel drugs voldoende grond kan zijn om het rijbewijs in te vorderen, althans zo begrijp ik hun vraag. Voorts willen zij weten of het enkele gebruik van drugs in de praktijk efficiënt kan worden aangetoond met de huidige detectiemiddelen en of nieuwontwikkelde drugs ook met het meetinstrumentarium kunnen worden waargenomen. Zij noemen als voorbeelden synthetische (designer)drugs en lachgas. Zij informeren in dit verband eveneens naar het oneigenlijk gebruik van legale middelen die de rijvaardigheid negatief beïnvloeden. Graag beantwoord ik deze vragen in onderlinge samenhang als volgt.

In artikel 164 WvW is de bevoegdheid opgenomen om het rijbewijs in te vorderen. Dit is onder meer mogelijk bij rijden onder invloed van alcohol, namelijk als een ernstig vermoeden bestaat dat het alcoholgehalte uitkomt boven de in dat artikel bepaalde grenswaarden. Het is, met andere woorden, mogelijk om het rijbewijs in te vorderen bij een ernstig vermoeden van enkel een overschrijding van het toegestane alcoholgehalte. Met het wetsvoorstel wordt voorgesteld te expliciteren dat invordering ook mogelijk is bij gecombineerd gebruik van alcohol en drugs. Bij een vermoeden van gebruik van enkel drugs kan het rijbewijs niet worden ingevorderd. Uit de evaluatie van de Wet drugs in het verkeer (Stb. 2014, 353) is gebleken dat de in 2017 ingevoerde speekseltester een effectief preselectiemiddel is bij een vermoeden van drugsgebruik.⁸ Na een positieve speekseltest dient echter altijd nog bloedonderzoek plaats te vinden om vast te stellen of er ook sprake is van een concentratie boven de eventuele grenswaarden. Dit heeft ermeê te maken dat de speekseltest alleen detecteert dat er een bepaalde stof in het lichaam aanwezig is, maar niet aangeeft in welke concentratie. Dat heeft tot gevolg dat er in 30% van de gevallen sprake is van een zogenoemd vals positief resultaat. Het invorderen van het rijbewijs bij (een vermoeden van) drugsgebruik op basis van een speekseltest zou er dan ook toe kunnen leiden dat dit in een aanzienlijk deel van de gevallen onterecht gebeurt. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat als (een op een speekseltest volgend) bloedonderzoek een positief resultaat geeft, er sprake is van een overtreding van artikel 8 WvW (rijden onder invloed van alcohol en/of drugs). Bij een veroordeling daarvoor kan op grond van artikel 179, eerste lid, WvW wel een ontzegging van de rijbevoegdheid volgen. Als gevolg van onderhavig wetsvoorstel kan het rijbewijs in zo'n geval ook ongeldig worden verklaard door de strafrechter.

De speekseltest kan worden gebruikt om het gebruik vast te stellen van amfetamine, methamfetamine, MDEA, MDMA, MDA, THC, cocaïne en morfine. Als het speekselonderzoek geen positief resultaat geeft, maar de opsporingsambtenaar op basis van bepaalde uiterlijke kenmerken wel drugsgebruik vermoedt – bijvoorbeeld van GHB (dat niet met de speeksel-

⁷ I&O Research (2022), *Rijden Onder Invloed in Nederland in 2006–2022: Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*, bijlage bij Kamerstukken II 2022/23, 29 398, nr. 1034.

⁸ DSP-Groep in opdracht van het WODC (2023), *Geen nacht zonder [Art.] 8. Evaluatie wet drugs in het verkeer*, bijlage bij Kamerstukken II, 2023/24, 32 859, nr. 18.

tester gedetecteerd kan worden) – kan gebruik worden gemaakt van de psychomotorische test (PMT). Daarbij wordt gekeken naar psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties. Op basis van de uitkomst van de PMT kan een bestuurder worden gevraagd of worden verplicht om mee te werken aan een bloedonderzoek. Het aantonen van lachgasgebruik blijft vooralsnog lastig omdat lachgas relatief kort detecteerbaar is in het lichaam. Momenteel loopt er vanuit de politie een onderzoek om te bezien of er een detectiemiddel ontwikkeld kan worden waarmee dat gebruik voldoende aangetoond kan worden. Een veroordeling voor het rijden onder invloed van lachgas blijkt in de praktijk echter wel mogelijk als de verdachte op heterdaad wordt betrapt op het gebruik daarvan achter het stuur. Ter illustratie kan worden gewezen op: Rechtbank Rotterdam 2 december 2019, ECLI:NL:RBROT:2019:9580, Rechtbank Noord-Holland 20 december 2022, ECLI:NL:RBNHO:2022:11395, Gerechtshof Den Haag 17 juni 2021, ECLI:NL:GHDHA:2021:1117 en Rechtbank Zeeland-West-Brabant 8 juni 2023, ECLI:NL:RBZWB:2023:3940. Sinds de inwerking-treding van het lachgasverbod op 1 januari 2023 kan overigens ook worden gehandhaafd op het bezit van lachgas (Stb. 2022, 461).

2. Adviezen over het wetsvoorstel

De leden van de SP-fractie vragen naar aanleiding van het advies van de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak waar in de wet de termijn is opgenomen voordat iemand weer opnieuw een rijbewijs kan halen nadat door toepassing van de nieuwe wetsbepalingen het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren.

Op basis van het voorgestelde artikel 179b WVV kan de strafrechter in de toekomst bij de oplegging van een ontzegging van de rijbevoegdheid ook het rijbewijs ongeldig verklaren. Een ongeldigverklaring wordt, met andere woorden, dus steeds in combinatie met een ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd. In de artikelen 179 en 179a WVV is vastgelegd voor welke termijn de rijontzegging maximaal kan gelden. Deze maximumtermijn varieert tussen de twee en tien jaar en is mede afhankelijk van het gepleegde strafbare feit en of er bijvoorbeeld sprake is van recidive. Het is aan de rechter om – binnen het geldende maximum – een passende termijn voor de ontzegging te bepalen.

Een in combinatie met de rijontzegging opgelegde ongeldigverklaring kan worden opgelegd voor de resterende duur van de geldigheid van dat rijbewijs (het voorgestelde artikel 179b, eerste lid, jo. het huidige artikel 123, eerste lid, onder f, WVV). Het rijbewijs wordt dan definitief ongeldig en de bestuurder zal zijn rijvaardigheid en geschiktheid opnieuw moeten aantonen om een nieuw rijbewijs te kunnen krijgen. Dat kan pas na afloop van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Gedurende de periode van de rijontzegging wordt immers geen nieuw rijbewijs afgegeven (het huidige artikel 112, eerste lid, onderdeel a, WVV). Het kan voorkomen dat een rijbewijs om een andere reden al eerder zijn geldigheid heeft verloren, bijvoorbeeld doordat de geldigheidsduur van het rijbewijs al was verstreken. Voorgesteld artikel 179b, tweede lid, WVV regelt dat als hiervan sprake is, de rechter alsnog kan besluiten tot ongeldigverklaring. Het rechtsgevolg van de ongeldigverklaring is in dat geval niet de ongeldigheid van het rijbewijs (omdat het rijbewijs al ongeldig is), maar het plaatsen van een aantekening in het rijbewijsregister, zodat daarmee rekening kan worden gehouden bij een nieuwe rijbewijsaanvraag na afloop van de rijontzegging.

De leden van de SP-fractie vragen om een nadere reflectie naar aanleiding van het aanvullend advies van het OM van 2 maart 2021 over het gewijzigd wetsvoorstel, in welk advies wordt opgemerkt dat voor rijden onder invloed (artikel 8 WVV) nu al een gevangenisstraf van maximaal een jaar kan worden opgelegd (artikel 176, tweede lid, WVV) en dat het

niet voor de hand ligt om daarnaast eveneens te vervolgen voor het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg in de gevallen dat geen ongeval wordt veroorzaakt (artikel 5 WVV).

In het advies refereert het OM aan een passage in paragraaf 3.1 van de memorie van toelichting, waarin aandacht wordt besteed aan de al bestaande verhouding tussen de artikelen 5 WVV en 8 WVV, en waarin dit wetsvoorstel geen wijzigingen aanbrengt. Zoals daar beschreven is rijden onder invloed zelfstandig strafbaar gesteld in artikel 8 WVV. Indien een bestuurder onder invloed heeft gereden en daarbij gevaar of hinder op de weg heeft veroorzaakt kan ook sprake zijn van overtreding van artikel 5 WVV. Bij de strafoplegging kan in dergelijke gevallen rekening worden gehouden met de omstandigheid dat is gereden onder invloed. Deze bepalingen worden in de memorie van toelichting genoemd – naast nog een aantal andere voorschriften – als voorbeelden van waar in de WVV tot uitdrukking wordt gebracht dat rijden onder invloed en het gevaarlijke verkeersgedrag dat mede als gevolg daarvan plaatsvindt een zeer afkeurenswaardige factor vormt. In het aanvullend advies van het OM is – zo begrijp ik dat althans – bedoeld tot uitdrukking te brengen dat het bezien vanuit de wettelijke strafmaxima niet veel meerwaarde heeft om naast voor artikel 8 WVV ook voor artikel 5 WVV te vervolgen. Dat neemt niet weg dat dit wel mogelijk is en dat dit in zoverre meerwaarde heeft omdat dit kan doorwerken in de straftoemeting. In de praktijk komt het ook wel voor dat voor beide feiten wordt vervolgd, zie bijvoorbeeld Gerechtshof Amsterdam 29 oktober 2024, ECLI:NL:GHAMS:2024:3720. Vanzelfsprekend is het aan het OM om te bepalen welke feiten in een concreet geval ten laste worden gelegd en of bijvoorbeeld een alternatieve of cumulatieve tenlastelegging meerwaarde heeft. Overigens blijkt uit navraag bij het OM dat in steeds meer gevallen van rijden onder invloed waarbij tevens gevaar of hinder is veroorzaakt, de politie zowel proces-verbaal opmaakt voor het rijden onder invloed (artikel 8 WVV) als voor het veroorzaken van gevaar of hinder door het rijgedrag (artikel 5 WVV).

De leden van de SGP-fractie verwijzen naar het advies van de politie waarin zij lezen dat bij minderjarigen waarvan het rijbewijs is ingevorderd wegens rijden onder invloed met een uitslag boven de 350 ug/l, maar onder de 655 ug/l, het rijbewijs niet wordt ingehouden, maar wordt teruggegeven. Zij verzoeken om het advies van de politie over te nemen om het rijbewijs in te houden conform de Richtlijn voor strafvordering rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en rijden tijdens een rijverbod.

Uit de Richtlijn en kader voor strafvordering jeugd en adolescenten, inclusief strafmaten Halt, van het OM – die betrekking heeft op minderjarige bestuurders – volgt dat bij minderjarigen door de officier van justitie een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt gevorderd vanaf een uitslag van 355ug/l. In die gevallen wordt dan ook het rijbewijs ingehouden. De OM-richtlijnen sluiten echter niet volledig aan bij de LOVS-oriëntatiepunten voor straftoemeting voor zover het gaat om de bromfiets. Uit de Oriëntatiepunten voor straftoemeting en LOVS-afspraken jeugd (versie maart 2025) volgt voor jeugdigen als oriëntatiepunt dat bij het onder invloed besturen van een bromfiets tot 790 ug/l geen, of in ieder geval geen *onvoorwaardelijke* ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd. Omdat er daardoor in de gevallen onder deze waarde dus ernstig rekening mee moet worden gehouden dat door de rechter geen onvoorwaardelijke rijontzegging wordt opgelegd, moet het rijbewijs worden teruggegeven (artikel 164, zesde lid, WVV).

Verder stippen de leden van de SGP-fractie aan dat de politie in de advisering heeft aangegeven dat de bloedsuikerslag (en dus ook het proces-verbaal) niet altijd kan worden aangeleverd bij het CBR binnen de

termijn van vier weken die het CBR heeft om te beslissen over de invordering van een rijbewijs. Zij vragen welke oplossing geboden wordt om te voorkomen dat het rijbewijs oneigenlijk teruggegeven wordt. Zoals hiervoor, in paragraaf 1, in reactie op eerdere vragen van deze leden uiteen is gezet, wordt het rijbewijs bij een vermoeden van rijden onder invloed van drugs momenteel niet ingevorderd en is er dus ook geen sprake van het teruggeven van het rijbewijs. Pas na een positieve uitslag van het bloedonderzoek gaat het bestuursrechtelijke traject bij het CBR lopen. Er kan dan bijvoorbeeld een educatieve maatregel drugs of een geschiktheidsonderzoek worden opgelegd. Het CBR moet in principe binnen vier weken na ontvangst van een mededeling door de politie (als bedoeld in artikel 130, eerste lid, WVV) een besluit nemen over het opleggen van dergelijke maatregelen. Dit is echter geen fatale termijn (vgl. ABRvS 26 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2687). Indien de uitslag van het bloedonderzoek dus pas na die vier weken bekend wordt, kan het CBR op basis daarvan alsnog besluiten een maatregel te nemen. Dat kan uiteindelijk ook leiden tot de ongeldigverklaring van het rijbewijs. Indien er een geschiktheidsonderzoek wordt opgelegd, wordt het rijbewijs geschorst totdat de uitslag van het onderzoek bekend is. Het rijbewijs hoeft dus pas na een besluit tot schorsing of ongeldigverklaring door het CBR te worden ingeleverd.

3. Huidig stelsel rijden onder invloed

3.1. Bestuursrechtelijke maatregelen

De leden van de VVD-fractie vragen of de educatieve maatregel – die door het CBR kan worden opgelegd bij rijden onder invloed – niet aan de late kant is om verkeersdeelnemers te leren waarom alcohol en/of drugs en verkeer niet samengaan, mede gelet op het feit dat voorkomen beter is dan genezen. Zij willen weten of er op dit moment bijvoorbeeld aandacht wordt besteed aan de relatie alcohol en/of drugs en verkeer bij het behalen van het scooter- en/of autorijbewijs.

In reactie op deze vragen stel ik graag voorop dat het opleggen van een educatieve maatregel een zinvolle aanvulling kan zijn op de strafrechtelijke afdoening, omdat die maatregel kan bijdragen aan het terugdringen van recidive bij rijden onder invloed. Rijden onder invloed kan evenwel worden gezien als symptoom van een breder maatschappelijk probleem, namelijk veelvuldig middelengebruik. Dat strekt zich uit buiten het verkeersdomein. Dit betekent dat een aanpak van rijden onder invloed nodig is die niet los kan worden gezien van de (verslavings-)zorg of (lokaal) alcohol- of horecabeleid. Daarom wordt met partners ingezet op een integrale aanpak met als doel meer weten, meer samenwerken en een verbeterde aanpak van (zware) overtredders. Daarnaast is preventie vanzelfsprekend van groot belang. Om die reden wordt er op dit moment ook aandacht besteed aan alcohol en/of drugs in relatie tot het verkeer bij het behalen van het scooter- en autorijbewijs. Voor het behalen van beide rijbewijzen geldt dat blijkt moet worden gegeven van kennis van en inzicht in zowel het belang van oplettendheid en de houding ten opzichte van medeweggebruikers, als van de verandering in het waarnemingsvermogen, beoordelingsvermogen, reactievermogen en de gedragsverandering bij een bestuurder ten gevolge van gemoedsgesteldheid, vermoeidheid en het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen.

Bestuurders die in de afgelopen vijf jaar eerder zijn aangehouden voor het rijden onder invloed van drugs krijgen een «onderzoek drugs» opgelegd, zo brengen de leden van de VVD-fractie naar voren. Zij vragen waarom is gekozen voor deze termijn van vijf jaar.

In de situatie die deze leden beschrijven gaat het om bestuurders die eerder zijn aangehouden voor het rijden onder invloed van drugs en daar

een educatieve maatregel drugs en verkeer voor opgelegd hebben gekregen. Indien de betrokkene vervolgens binnen vijf jaar weer de fout in gaat, is er blijkbaar niet of onvoldoende geleerd van de educatieve maatregel. Het CBR legt dan – conform de «stepped care» gedachte – een zwaardere maatregel op: het onderzoek naar de rijgeschiktheid, ook wel «onderzoek drugs» genoemd. De termijn van vijf jaar is opgenomen in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 en geldt ook voor de andere educatieve maatregelen die daarin zijn opgenomen. Dit is dus een gebruikelijke (recidive)termijn.

Bij het niet of onvoldoende afronden van de educatieve maatregel, zo beantwoord ik de vragen van de VVD-fractie daarnaar, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Als de betrokkene dan alsnog gaat rijden is dat strafbaar op grond van artikel 9, tweede lid, WVV. Het CBR wijst de betrokkene hier duidelijk op in de brieven die het verstuurt en noteert de ongeldigverklaring in het rijbewijzenregister. Hierdoor is deze informatie direct beschikbaar voor alle relevante handhavingsorganisaties. Zoals hiervoor in paragraaf 1 is aangegeven in antwoord op vragen van de leden van de NSC- en CDA-fracties over de pakkans en vragen van deze leden naar de inzet op handhaving, wordt onder meer met behulp van ANPR-camera's proactief gehandhaafd op het rijden zonder geldig rijbewijs.

Graag voldoe ik aan het verzoek van de leden van de CDA-fractie om een cijfermatig overzicht te geven van hoe vaak per jaar de verschillende educatieve maatregelen uit de WVV worden opgelegd en ten uitvoer worden gebracht. Het CBR heeft de beschikking over een aantal bestuursrechtelijke maatregelen: de (lichte) educatieve maatregel gedrag en verkeer ((L)EMG), de educatieve maatregel drugs en verkeer (EMD), en de (lichte) educatieve maatregel alcohol en verkeer ((L)EMA). Zowel de educatieve maatregel drugs en verkeer als de lichte educatieve maatregel gedrag en verkeer bestaan pas sinds april 2023. In onderstaande tabel zijn de aantallen opgelegde maatregelen in de afgelopen zes jaar opgenomen.

	LEMA	EMA	EMD	LEMG	EMG
2019	2.185	6.788	X	X	2.005
2020	1.456	5.505	X	X	2.827
2021	1.200	4.163	X	X	2.103
2022	1.791	6.413	X	X	1.964
2023	1.419	5.765	2.182	2.290	3.266
2024	1.141	3.791	2.839	2.659	2.872

3.2. Recidiveregeling ernstige verkeersdelicten

De leden van de SP-fractie constateren dat er een groep mensen is die te kwalificeren is als «hardnekkige veelplegers» in het verkeer, zowel als het gaat om rijden onder invloed als om andere (grove) verkeersovertredingen en willen weten in hoeverre recidivisten met de maatregelen uit de voorliggende wet, of met andere maatregelen, effectiever kunnen worden aangepakt.

In reactie op de vragen van de leden van de NSC-, CDA- en VVD-fracties is in paragraaf 1 aandacht besteed aan de maatregelen die, naast dit wetsvoorstel, worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Korthedshalve verwijs ik deze leden daar graag naar. De maatregelen uit dit wetsvoorstel zijn er primair op gericht om tot een betere naleving van opgelegde ontzeggingen van de rijbevoegdheid te komen. Het wetsvoorstel richt zich daarmee met name op de door deze leden bedoelde meest hardnekkige verkeersovertreders. Dat kunnen personen zijn die al eerder zijn of veroordeeld voor ernstige verkeersovertredingen,

maar het kan ook gaan om bestuurders die geen recidivist zijn, maar een zodanig forse verkeersovertreding hebben begaan dat oplegging van een rijontzegging in combinatie met een ongeldigverklaring aangewezen is ter bescherming van de verkeersveiligheid. De hier voorgestelde maatregelen kunnen niet alleen worden ingezet bij bestuurders die onder invloed deelnemen aan het verkeer, maar ook bij andere ernstige verkeersdelicten waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd. Wanneer de rechter een dergelijke ontzegging oplegt, voorziet dit wetsvoorstel erin dat de rechter ook het rijbewijs ongeldig kan verklaren voor alle categorieën waarvoor het is afgegeven en voor de resterende duur van de geldigheid van dat rijbewijs (voorgesteld artikel 179b WVV). Dat betekent dat het rijbewijs daarmee definitief ongeldig wordt. De bestuurder zal zijn rijvaardigheid en geschiktheid opnieuw moeten aantonen om een nieuw rijbewijs te kunnen krijgen. Dit kan pas nadat de termijn waarvoor de ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, is verstreken. Dit vormt een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige recidiveregeling, die er immers niet aan in de weg staat dat iemand meteen opnieuw een rijbewijs aanvraagt bij het CBR. Zoals de leden van de SP-fractie opmerken komt het helaas voor dat notoire overtreeders blijven deelnemen aan het gemotoriseerde verkeer terwijl er een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd. Om in dat geval sneller te kunnen optreden, wordt voorzien in de mogelijkheid om vervangende hechtenis toe te passen bij overtreding daarvan (voorgesteld artikel 179c WVV). Hiermee krijgen politie en justitie een extra middel om de naleving af te dwingen en kan direct worden ingegrepen («lik op stuk»). De verwachting is dat van (de dreiging van) onmiddellijke vrijheidsbeneming in de vorm van vervangende hechtenis een grotere afschrikwekkende werking zal uitgaan dan van een aparte vervolging op grond van artikel 9 WVV, met een betere naleving van de opgelegde rijontzegging tot gevolg. Daarnaast maakt het wetsvoorstel mogelijk dat de rechter, wanneer er ernstig rekening mee moet worden gehouden dat iemand recidiveert, een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar kan verklaren (voorgesteld artikel 180, tweede lid, WVV). Dat houdt in dat na een veroordeling de rijontzegging meteen kan ingaan. Zo kan worden voorkomen dat de betrokkene aan het verkeer blijft deelnemen tijdens de behandeling van een eventueel hoger beroep of cassatieberoep. Ook deze maatregel maakt dat dus sneller dan momenteel het geval is kan worden opgetreden, waarmee een positieve bijdrage kan worden geleverd aan de verkeersveiligheid.

4. Inhoud wetsvoorstel: naar een effectiever en eenvoudiger stelsel

4.1. Dadelijke uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid

4.1.1. Algemeen

De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel het mogelijk maakt vervangende hechtenis toe te passen in geval van schending van een ontzegging van de rijbevoegdheid en dat daarnaast in dergelijke gevallen een afzonderlijke vervolging wegens overtreding van artikel 9 WVV mogelijk is. Zij vragen hoe kan worden bevorderd dat het OM de overtreder met beide instrumenten aanpakt.

Het uitgangspunt van de nieuwe regeling, zo luidt de reactie op deze vraag, is dat na overtreding van de ontzegging van de rijbevoegdheid ofwel wordt gekozen voor de vordering tot tenuitvoerlegging van de vervangende hechtenis, ofwel voor een afzonderlijke vervolging wegens overtreding van artikel 9 WVV. Per zaak zal door het OM worden bekeken wat de meest passende en gewenste reactie is. Daarbij wordt ook de

vraag betrokken of direct ingrijpen noodzakelijk is. In het kader van de implementatie van het wetsvoorstel zal in de richtlijnen van het OM nader worden uitgewerkt wanneer er voor welke procedure gekozen wordt. Het is de verwachting dat in de meeste gevallen straks de vervangende hechtenis zal worden gevorderd. Het is echter niet per definitie uitgesloten dat de bestuurder daarnaast wordt vervolgd voor overtreding van artikel 9 WVV. Dit kan in specifieke situaties wenselijk zijn, bijvoorbeeld wanneer de vervangende hechtenis uiteindelijk per saldo van een kortere duur is dan de gevangenisstraf die passend wordt geacht bij een afzonderlijke vervolging voor artikel 9 WVV. Bij de straftoemeting kan dan rekening worden gehouden met een reeds ondergane vervangende hechtenis (vgl. HR 23 juni 2020, ECLI:NL:HR:2020:1104).

4.1.2. Uitvoerbaarheid ontzegging rijbevoegdheid

Gevraagd door de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie of is overwogen om de rechter de bevoegdheid tot het dadelijk uitvoerbaar verklaren van een ontzegging van de rijbevoegdheid alleen te geven indien er sprake is van recidive, antwoord ik dat aansluiting is gezocht bij het criterium zoals dat geldt in andere gevallen waarin de rechter de bevoegdheid heeft om diens beslissing dadelijk uitvoerbaar te verklaren. Voorbeelden zijn de dadelijke uitvoerbaarheid van bijzondere voorwaarden bij een voorwaardelijke veroordeling (artikel 14e Sr) en van een vrijheidsbeperkende maatregel (artikel 38v, vierde lid, Sr). In lijn daarmee is in het voorgestelde artikel 180, tweede lid, WVV vastgelegd dat de rechter deze mogelijkheid ambtshalve of op vordering van het OM heeft indien «er ernstig rekening mee moet worden gehouden dat de verdachte opnieuw een feit pleegt ter zake waarvan een ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen kan worden opgelegd». Een indicatie dat daarvan sprake is kan zijn dat de verdachte al eerder is aangehouden of veroordeeld voor rijden onder invloed, of eerder forse andere verkeersovertredingen heeft begaan. Maar ook in andere gevallen kan aan dit criterium zijn voldaan en kan de onmiddellijke bescherming van de verkeersveiligheid nopen tot dadelijke uitvoerbaarheid. De keuze of in het concrete geval de onmiddellijke uitvoering noodzakelijk is, ligt – doorgaans na een vordering van het OM daartoe – bij de rechter, die in dat kader ook de proportionaliteit van deze maatregel beoordeelt. De rechter zal daarbij alle omstandigheden van het geval meewegen en het belang van de bescherming van de verkeersveiligheid (en daarmee de veiligheid van anderen) zorgvuldig afwegen tegen het belang van de veroordeelde om in de periode tot aan de onherroepelijkheid van de uitspraak een motorrijtuig te kunnen blijven besturen (vgl. Kamerstukken II 2010/11, 32 551, nr. 3, p. 12 en 24).

4.2. Vervangende hechtenis bij schending ontzegging rijbevoegdheid

De leden van de PVV-fractie hebben gevraagd hoe de toepassing van de vervangende hechtenis er in de praktijk zal uitzien en wanneer wordt verwacht dat deze daadwerkelijk toegepast gaat worden. Graag licht ik dit nader toe.

Het voorgestelde artikel 179c, tweede lid, WVV houdt in dat de rechter bij het opleggen van de ontzegging van de rijbevoegdheid bepaalt wat de duur is van de vervangende hechtenis die ten hoogste ten uitvoer wordt gelegd voor iedere keer dat niet aan de rijontzegging wordt voldaan. De in het vonnis bepaalde duur van de vervangende hechtenis dient minimaal drie dagen te zijn voor iedere keer dat niet aan deze bijkomende straf wordt voldaan. Wanneer een veroordeelde wordt betrapt op het schenden van de rijontzegging, kan hij worden aangehouden op verdenking daarvan en vervolgens worden voorgeleid aan de rechter-commissaris. Deze zal op grond van artikel 6:6:20 van het Wetboek van Strafvordering beslissen

over de vordering van het OM tot toepassing van de vervangende hechtenis. De rechter-commissaris kan tot gehele maar ook tot gedeeltelijke tenuitvoerlegging beslissen indien hij daartoe aanleiding ziet, bijvoorbeeld in het geval de onverkorte tenuitvoerlegging van de vervangende hechtenis zou leiden tot disproportionele gevolgen voor de veroordeelde.

Het is de verwachting dat er in ongeveer 100 zaken per jaar vervangende hechtenis zal worden opgelegd in verband met het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid. Dit aantal is gebaseerd op het aantal artikel 9 WVV-zaken per jaar waarin een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf wordt opgelegd. Hierbij moet worden aangetekend dat in de cijfers over het aantal opgelegde gevangenisstraffen in artikel 9 WVV-zaken ook zaken zijn meegenomen waarin sprake was van meerdere strafbare feiten, waaronder dus ook overtreding van artikel 9 WVV. Het is niet bekend hoeveel zaken er jaarlijks zijn waarin enkel het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft geleid tot het opleggen van een (onvoorwaardelijke) gevangenisstraf. Ook kan uit deze cijfers niet worden afgeleid of er sprake was van recidive of andere strafverzwarende omstandigheden.

4.2.1. Algemeen

De leden van de NSC-fractie vragen of de vervangende hechtenis in gevallen waarin een rijontzegging wordt geschonden in de praktijk daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Deze leden wijzen daarbij op de capaciteitsproblemen in het detentiewezen. Ook de leden van de CDA-fractie hebben gevraagd (zie paragraaf 7 van het verslag) of wordt verwacht dat dit wetsvoorstel gevolgen heeft voor de capaciteit bij de Dienst Justitiële Inrichtingen (hierna: DJI).

Sinds 2023 is er bij de DJI sprake van een capaciteitstekort. Dat tekort komt enerzijds door een gebrek aan voldoende personeel en anderzijds door een tekort aan cellen door een stijgende bezetting als gevolg van langere detenties en een toename van TBS-passanten en jongvolwassenen in het gevangeniswezen. Het capaciteitstekort wordt naar verwachting nog groter vanwege geplande noodzakelijke renovaties. Recente prognoses van DJI wijzen erop dat de capaciteitsbehoefte verder zal toenemen. DJI en het Ministerie van Justitie en Veiligheid werken hard aan oplossingen, maar dat is complex. Het is echter niet de verwachting dat de introductie van de vervangende hechtenis bij het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid tot extra capaciteitsproblemen bij DJI zal leiden. Zoals eerder aangegeven gaat het naar verwachting om maximaal 100 zaken per jaar. Daarbij vervangt het merendeel van deze gevallen straks zaken waarin nu voor het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt vervolgd (artikel 9 WVV) en waarvoor nu dus ook al in voorkomende gevallen een gevangenisstraf wordt opgelegd. Dit levert dus geen extra belasting op. De in de veroordelende uitspraak op te nemen minimale duur van de vervangende hechtenis is naar aanleiding van het advies van de Raad van State bovendien aangepast van twee weken naar drie dagen. Al met al wordt de impact van dit voorstel op de DJI daarom beperkt ingeschat. Vanwege de capaciteitsproblemen bij de DJI kan echter niet gegarandeerd worden dat alle bestuurders die een ontzegging van de rijbevoegdheid geschonden hebben, ook direct in hechtenis genomen kunnen worden. Dit geldt nu ook al voor personen die worden vervolgd voor artikel 9 WVV en daarvoor een gevangenisstraf opgelegd krijgen.

In reactie op hun verzoek om nader in te gaan op de verwachting dat van de vervangende hechtenis een grotere afschrikwekkende werking zal uitgaan dan van de huidige mogelijkheid om een gevangenisstraf op te leggen op grond van artikel 9 WVV, verwijs ik de leden van de NSC-fractie

kortheidshalve graag naar de beantwoording van de vraag van de leden SP-fractie over de effectieve aanpak van recidivisten in paragraaf 3.2 van deze nota naar aanleiding van het verslag. Zoals daar is beschreven, kan als gevolg van de mogelijkheid om vervangende hechtenis toe te passen straks een onmiddellijke reactie volgen wanneer een schending van de rijontzegging wordt geconstateerd. Verwacht wordt dat van (de dreiging van) onmiddellijke vrijheidsbeneming in de vorm van vervangende hechtenis een grotere afschrikwekkende werking zal uitgaan dan van een aparte vervolging op grond van artikel 9 WVW, waarmee meer tijd is gemoeid.

4.2.2. Omvang van de vervangende hechtenis

Zowel de leden van de PVV-fractie als de leden van de CDA-fractie hebben vragen gesteld over de maximale termijn van de vervangende hechtenis – die in dit wetsvoorstel is bepaald op zes maanden – en vragen of deze duur afdoende zal zijn. De leden van beide fracties refereren daarbij ook aan andere sancties waarbij in de mogelijkheid is voorzien van vervangende hechtenis.

Voorop staat dat, met het oog op de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) gebaseerd op artikel 5 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM), vrijheidsbeneming niet willekeurig mag zijn. Daarom is bepaald onder welke omstandigheden de vervangende hechtenis ten uitvoer kan worden gelegd en is in de wet een maximum vastgelegd voor de totale duur die de vervangende hechtenis kan hebben. De rechter bepaalt in de veroordelende uitspraak steeds de duur van de vervangende hechtenis die ten uitvoer kan worden gelegd per keer dat de ontzegging van de rijbevoegdheid niet wordt nageleefd. De rechter kan hierbij bepalen dat die periode oploopt bij herhaalde overtreding van de rijontzegging. De totale duur van de vervangende hechtenis is bepaald op ten hoogste zes maanden (voorgesteld artikel 179c, derde lid, WVW). Deze maximale duur is vergelijkbaar met de maximale duur van de vervangende hechtenis die ten uitvoer kan worden gelegd bij (bijvoorbeeld) het niet naar behoren verrichten van een taakstraf (vier maanden) (artikel 22d Sr) of het zich niet houden aan de vrijheidsbeperkende maatregel (zes maanden) (artikel 38w Sr). Een maximale periode van zes maanden biedt naar verwachting dan ook voldoende afschrikkende werking om de ontzegging van de rijbevoegdheid effectief te laten zijn gedurende de volledige duur van de rijontzegging. Verder wordt met de maximale duur van zes maanden voldaan aan het vereiste van proportionaliteit. Daarbij is van belang dat de vervangende hechtenis niet is bedoeld als leedtoevoeging, maar dient als stok achter de deur om te stimuleren dat de veroordeelde zich houdt aan de bij een veroordeling opgelegde bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid. Indien de veroordeelde de vervangende hechtenis van zes maanden volledig heeft uitgezeten en vervolgens opnieuw sprake is van overtreding van de rijontzegging, zal naleving van de opgelegde rijontzegging echter niet meer kunnen worden bevorderd met de dreiging of daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de vervangende hechtenis. Een dergelijke situatie is in theorie mogelijk. Indien deze situatie zich voordoet, kan het OM overwegen om over te gaan tot vervolging op grond van artikel 9 WVW. Dat blijft immers op zichzelf mogelijk bij een overtreding van een opgelegde rijontzegging, ook als er al vervangende hechtenis is toegepast. Ik ging hierop in paragraaf 4.1.1 in reactie op een vraag van de leden van de VVD-fractie al nader in. Het OM zal bij het nemen van deze beslissing alle omstandigheden van het geval meewegen.

De leden van de NSC-fractie hebben een aantal vragen over het voorstel om een wettelijk minimum op te nemen voor de duur van de vervangende

hechtenis. Zij vragen, mede gelet op het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, of het nodig is om een wettelijk minimum te hanteren. Ook vragen zij of het klopt dat de duur van de vervangende hechtenis wordt beoordeeld en bepaald in het oorspronkelijke vonnis van de rechter en of er dan na het moment van schenden van de rijbevoegdheid nog ruimte bestaat om rekening te houden met persoonlijke omstandigheden.

Voor het op wetsniveau vastleggen van een minimale duur van de vervangende hechtenis, zo beantwoord ik deze vragen, is gekozen omdat van de vervangende hechtenis een voldoende afschrikwekkende werking moet uitgaan. Dit heeft naar verwachting een betere naleving van de ontzegging van de rijbevoegdheid tot gevolg. De eerder voorgestelde minimale duur van de vervangende hechtenis van twee weken is teruggebracht naar drie dagen naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, in afstemming met de betrokken ketenpartners. Bij deze aanpassing is aansluiting gezocht bij de minimale duur van de vervangende hechtenis in geval van overtreding van de strafrechtelijke vrijheidsbeperkende maatregel, die eveneens drie dagen bedraagt (artikel 38w, tweede lid, Sr). Omdat sprake is van een minimum, kan de rechter in het vonnis waarin de rijontzegging wordt opgelegd tot een langere duur besluiten, alsook bepalen dat de duur van de vervangende hechtenis oploopt bij herhaalde overtreding.

De rechter stelt in ieder individueel geval de duur van de vervangende hechtenis vast die maximaal ten uitvoer wordt gelegd per keer dat niet aan de bijkomende straf wordt voldaan. Deze termijn dient niet verder te gaan dan dat noodzakelijk is om de naleving van de rijontzegging te verzekeren. Bij deze beslissing zal rekening worden gehouden met de persoonlijke omstandigheden van de betrokkene.

Indien een veroordeelde wordt betrapt op het schenden van de rijontzegging, kan hij worden aangehouden op verdenking daarvan en vervolgens worden voorgeleid bij de rechter-commissaris. De rechter-commissaris kan beslissen tot gehele of gedeeltelijke tenuitvoerlegging van de in het vonnis eerder bepaalde vervangende hechtenis. Dit betekent dat de feitelijke duur van de ten uitvoer gelegde vervangende hechtenis bij uitzondering dus ook minder dan drie dagen kan bedragen. Het is ook mogelijk dat de rechter-commissaris de vordering tot tenuitvoerlegging van de vervangende hechtenis afwijst. Een beslissing tot gedeeltelijke tenuitvoerlegging of afwijzing van de vordering kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als (de gevorderde duur van) de vervangende hechtenis naar het oordeel van de rechter-commissaris niet in verhouding staat tot de ernst van de overtreding of als om een andere reden de (onverkorte) tenuitvoerlegging van de vervangende hechtenis tot disproportionele gevolgen voor de veroordeelde zou leiden. De persoonlijke omstandigheden van de veroordeelde kunnen, met andere woorden, ook bij de toepassing van de vervangende hechtenis worden betrokken, zodat steeds kan worden voorzien in een passende en op het individuele geval toegesneden duur van de vervangende hechtenis.

De leden van de CDA-fractie hebben niet alleen enkele vragen over de maximale duur van de vervangende hechtenis – waarop hiervoor al is ingegaan – zij willen ook weten of de persoon aan wie vervangende hechtenis is opgelegd tijdens die hechtenis bijvoorbeeld de educatieve maatregel kan uitvoeren als die is opgelegd door het CBR. Het antwoord hierop is dat iemand niet *tijdens* de vervangende hechtenis kan deelnemen aan de educatieve maatregel. Aanwezigheid is namelijk verplicht bij het volgen van de cursus, omdat actieve deelname en groepsgesprekken onderdeel uitmaken van het curriculum. De veroordeelde dient in een dergelijk geval na afloop van de vervangende hechtenis deel te nemen aan de educatieve maatregel.

4.2.3. Verhouding tot fundamentele rechten

Naar aanleiding van het verzoek van de leden van de PVV-fractie om meer informatie over ervaringen met vervangende hechtenis in deze specifieke context in andere Europese landen, is via *legicoop* bij andere EU-lidstaten uitgevraagd of zij binnen hun rechtsstelsel ook een mogelijkheid voor vervangende hechtenis bij het schenden van een rijontzegging kennen en zo ja, wat hun ervaringen daarmee zijn. Alleen Frankrijk en Slowakije hebben een inhoudelijke reactie gegeven. Uit de door Frankrijk gedeelde wetgeving (artikel L224-16 Code de la Route en artikel 434-41 Code Pénal) blijkt dat er naar Frans recht, net zoals op dit moment ook al in Nederland, een gevangenisstraf kan worden opgelegd voor, kort gezegd, rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs. Slowakije heeft aangegeven dat, net zoals in Nederland, oplegging van vrijheidsbeneming in reactie op overtreding van een bestuursrechtelijke rijontzegging op grond van hun recht niet mogelijk is. Over (verdere) informatie met betrekking tot ervaringen in andere landen, beschik ik helaas niet.

De leden van de NSC-fractie willen – in het kader van het subsidiariteitsvereiste – vernemen welke lichtere interventies dan vervangende hechtenis theoretisch gezien mogelijk zouden zijn.

Andere denkbare strafrechtelijke gevolgen die zouden kunnen worden verbonden aan rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid zijn bijvoorbeeld de verlenging van de rijontzegging of oplegging van een geldboete, taakstraf of een (voorwaardelijke) gevangenisstraf. Al deze reacties zijn op dit moment echter al mogelijk, doordat het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid strafbaar is op grond van artikel 9 WVV. Dat betekent dat op dit moment maximaal een jaar gevangenisstraf, een taakstraf of geldboete van de vierde categorie kan worden opgelegd, evenals een nieuwe ontzegging van de rijbevoegdheid (de artikelen 9, 176, tweede lid, en 179 WVV). Deze bestaande mogelijkheden vormen in voorkomende gevallen echter een onvoldoende prikkel voor betrokkenen om zich aan een opgelegde rijontzegging te houden. Zoals ook in paragraaf 3.2 van deze nota is opgemerkt in reactie op een vraag van de leden van de SP-fractie, komt het namelijk helaas voor dat notoire overtredders blijven deelnemen aan het gemotoriseerde verkeer ondanks een rijontzegging. Zoals daar beschreven, kan met de mogelijkheid om vervangende hechtenis toe te passen een onmiddellijke reactie volgen wanneer een schending wordt geconstateerd. Verwacht wordt dat van (de dreiging van) onmiddellijke vrijheidsbeneming in de vorm van vervangende hechtenis een grotere afschrikwekkende werking zal uitgaan.

4.2.4. Verhouding tot artikel 9 WVV

De leden van de PVV-fractie vragen, althans zo begrijp ik hen, hoeveel schadevergoeding naar verwachting per jaar zal worden toegekend op grond van het voorgestelde artikel 180, tiende lid, WVV, en wat hiervan de kosten zijn.

Met de genoemde bepaling is voorzien in de mogelijkheid voor de betrokkene om een verzoek tot schadevergoeding te doen indien na het eindigen van de zaak blijkt dat de ontzegging van de rijbevoegdheid waaraan dadelijke uitvoerbaarheid is verleend, geen stand blijkt te houden. Bij de vormgeving van deze voorziening is aansluiting gezocht bij de vergelijkbare regeling die op dit moment geldt indien een rijbewijs ten onrechte is ingevorderd of ingehouden (artikel 164, negende lid, WVV). Uit cijfers van het OM blijkt dat er gemiddeld in zo'n 600 zaken per jaar in hoger beroep de door de rechtbank opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid niet wordt bevestigd. Indien in al deze zaken de ontzegging van de rijbevoegdheid in eerste aanleg dadelijk uitvoerbaar verklaard zou worden, zou het dus om *maximaal* 600 gevallen per jaar gaan die in aanmerking komen voor een schadevergoeding. Het is echter

de verwachting dat het in de praktijk om een veel kleiner aantal zal gaan, nu een bevel strekkende tot dadelijke uitvoerbaarheid alleen kan worden gegeven indien er ernstig rekening mee moet worden gehouden dat de verdachte opnieuw een strafbaar feit pleegt waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd en deze bovendien alleen zal worden opgelegd na een zorgvuldige afweging door de rechter van alle relevante belangen.

De schadevergoeding kan per persoon verschillen, maar in de LOVS-oriëntatiepunten is een uitgangspunt van 15 euro per dag opgenomen (Oriëntatiepunten voor straftoemeting en LOVS-afspraken, versie maart 2025). Het is niet mogelijk om de totale kosten voor deze schadevergoedingen te berekenen, omdat op voorhand niet te zeggen is hoeveel dagen de dadelijk ten uitvoer gelegde ontzegging van de rijbevoegdheid heeft geduurd op het moment dat de beroepsrechter zich over de rijontzegging uit laat. Dit hangt immers mede af van de duur van de opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid en de tijd die de behandeling van de rechtsmiddelen in beslag heeft genomen.

4.3. Rechterlijke ongeldigverklaring

4.3.1. Algemeen

Gevraagd door de PVV-fractie naar de juridische en financiële gevolgen van de mogelijkheid tot schadevergoeding, genoemd op pagina 9 van de memorie van toelichting, merk ik in aanvulling op het antwoord op een vraag van deze leden in paragraaf 4.2.4 van deze nota, voor de volledigheid nog op dat niet alleen in verband met een (achteraf gezien) onterecht dadelijk uitvoerbaar verklaarde rijontzegging (het voorgestelde artikel 180, tiende lid, WVV), maar ook na een onterecht ondergane vervangende hechtenis schadevergoeding kan worden toegekend (het voorgestelde onderdeel d van artikel 6:6:20, eerste lid, Sv). Uit artikel 5, vijfde lid, van het EVRM volgt immers dat als een persoon – naar later blijkt – ten onrechte is gearresteerd of gedetineerd, er recht is op schadeloosstelling. Graag wijs ik de leden van de PVV-fractie op paragraaf 4.2.4 van de memorie van toelichting, waarin reeds aandacht is besteed aan dit punt. De vergoeding voor een onterechte vervangende hechtenis bedraagt maximaal 130 euro per dag. Ook voor deze schadevergoeding is het niet mogelijk om een totale kosteninschatting te maken, omdat de daadwerkelijke kosten van veel factoren afhankelijk zijn. Die kosten zullen niet alleen afhangen van hoe vaak het voorkomt dat een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar is verklaard en deze later in hoger beroep geen standhoudt (vgl. het antwoord in paragraaf 4.2 van deze nota), maar ook van in hoeveel van deze gevallen de betrokkene in de tussentijd toch is gaan rijden en daarvoor gepakt is, en tot slot van wat de duur van de vervangende hechtenis was. Naar verwachting zal het slechts om een gering aantal van het eerder genoemde maximale aantal van 600 zaken per jaar zal gaan.

De leden van de NSC-fractie geven aan het positief te vinden dat de regeling omtrent de rechterlijke ongeldigverklaring van een rijbewijs is aangepast ten opzichte van de consultatieversie en dat de regeling waarbij een rijbewijs van rechtswege ongeldig wordt, wordt vervangen door een ongeldigverklaring door de rechter. Wel vragen deze leden aandacht voor de capaciteit bij de rechtspraak en de doorlooptijden. Zij vragen of er extra druk op de rechtspraak komt te liggen en of dit invloed zal hebben op de doorlooptijden in andere (straf)zaken. Ook de leden van de SGP-fractie vragen hiernaar.

Graag stel ik deze leden op dit punt gerust. Er is geen reden tot zorg voor extra druk op de rechtspraak en doorlooptijden van andere (straf)zaken als gevolg van deze wijziging. De mogelijkheid om een rijbewijs ongeldig te verklaren wordt met dit wetsvoorstel gekoppeld aan de gevallen waarin

een ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf wordt opgelegd. De zaken die in aanmerking zouden komen voor een ongeldig-verklaring, betreffen daardoor zaken die nu ook al aan de rechter worden voorgelegd. Als gevolg van de introductie van de vervangende hechtenis bij schending van de rijontzegging worden wel beperkte gevolgen verwacht voor het kabinet van de rechter-commissaris en de raadkamer. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 7 van deze nota naar aanleiding van het verslag.

Het is de verwachting dat er jaarlijks ongeveer 400 rechterlijke ongeldig-verklaringen zullen worden opgelegd, zo antwoord ik de leden van de SGP-fractie die hiernaar vragen. Deze verwachting is gebaseerd op het aantal bestuurders die nu onder de recidiveregeling vallen (huidig artikel 123b WVV). Dit zijn er in totaal zo'n 1.200 per jaar. In zo'n 70% van die gevallen is het rijbewijs al ongeldig verklaard door het CBR, via de bestuursrechtelijke route. In zo'n 30% van die gevallen heeft het CBR het rijbewijs niet ongeldig verklaard, omdat iemand heeft voldaan aan het onderzoek naar de rijvaardigheid en/of geschiktheid. In die 30% van de gevallen wordt het rijbewijs van rechtswege ongeldig op grond van de huidige recidiveregeling. De verwachting is dat deze 30% ook in aanmerking komt voor een rechterlijke ongeldigverklaring. Het gaat dus om de groep bestuurders die herhaaldelijk de fout in is gegaan. Maar ook indien er geen sprake is van recidive kan de rechter straks besluiten het rijbewijs ongeldig te verklaren. Een ongeldigverklaring kan bijvoorbeeld ook aangewezen zijn wanneer sprake is van een zeer hoog promillage, gecombineerd gebruik van alcohol en drugs, wanneer de bestuurder onder invloed een ongeval heeft veroorzaakt of onder invloed zeer gevaarlijk rijgedrag heeft vertoond. Of wanneer iemand, los van rijden onder invloed, wordt veroordeeld voor zeer gevaarlijk rijgedrag of het veroorzaken van een ongeluk.

4.3.2. Ongeldigverklaring als onderdeel van de ontzegging van de rijbevoegdheid

De leden van de PVV-fractie vragen naar aanleiding van het advies van de RDW wat er wordt bedoeld met een «kale» rijontzegging. Met deze term – die in de consultatieversie van de memorie van toelichting werd gebruikt – wordt bedoeld op een ontzegging van de rijbevoegdheid zonder dat die gepaard gaat met een ongeldigverklaring van het rijbewijs. Naar aanleiding van het advies van de RDW is paragraaf 4.3.2 van de memorie van toelichting zo aangepast dat deze terminologie niet meer wordt gebruikt om zo eventuele onduidelijkheden te voorkomen.

Naar aanleiding van vragen van de leden van de CDA-fractie over het verschil in effect tussen de rechterlijke ongeldigverklaring en de ontzegging van de rijbevoegdheid en de verhouding tussen deze beide modaliteiten, verhelder ik graag dat een ontzegging van de rijbevoegdheid inhoudt dat iemand gedurende de duur van deze ontzegging niet mag rijden. Na afloop van de rijontzegging herleeft de geldigheid van het rijbewijs voor de resterende duur van de administratieve geldigheid (artikel 123, tweede lid, onder c, WVV). Iemand hoeft dan niet opnieuw de rijvaardigheid en rijgeschiktheid aan te tonen en mag met hetzelfde rijbewijs weer deelnemen aan het verkeer. Als de rechter daarnaast ook het rijbewijs ongeldig verklaart op grond van het voorgestelde artikel 179b WVV, leidt dat ertoe dat het rijbewijs voor de resterende duur van de geldigheid van dat rijbewijs definitief ongeldig wordt (artikel 179b, eerste lid, jo. artikel 123, eerste lid, onder f, WVV). De bestuurder zal dan dus eerst zijn rijvaardigheid en geschiktheid weer moeten aantonen om een nieuw rijbewijs te kunnen krijgen. In reactie op de vraag van deze leden waarom de ongeldigverklaring niet als aparte maatregel is ingevoerd, los

van de rijontzegging, licht ik graag toe dat met de in dit wetsvoorstel opgenomen «rechterlijke ongeldigverklaring», met name is beoogd om enkele in de praktijk ervaren knelpunten in de samenloop tussen strafrechtelijke en bestuursrechtelijke aanpak van rijden onder invloed aan te pakken en de recidiveregeling – die in praktijk nauwelijks tot geen toegevoegde waarde blijkt te hebben – te vervangen door een effectievere regeling. Introductie van een afzonderlijke modaliteit waarbij de strafrechter het rijbewijs – ook zonder een daaraan gekoppelde rijontzegging – ongeldig kan verklaren, acht ik niet opportuun. Dit zou namelijk allerlei vragen kunnen oproepen over de verhouding tussen de rijontzegging en de zelfstandige bevoegdheid tot ongeldigverklaring. Door de ongeldigverklaring onderdeel te laten zijn van de rijontzegging worden dergelijke onduidelijkheden voorkomen. Daarnaast geldt dat wanneer de ongeldigverklaring als afzonderlijke modaliteit zou worden ingevoerd, iemand – net zoals dat momenteel het geval is bij de recidiveregeling – meteen weer een nieuw rijbewijs zou kunnen aanvragen bij het CBR. De rijvaardigheid en rijgeschiktheid moeten weliswaar opnieuw worden aangetoond, maar voor een deel van de doelgroep is dit (in zijn algemeenheid) niet het probleem. Door de koppeling van de ongeldigverklaring aan de rijontzegging wordt bereikt dat iemand pas na afloop van de duur van de rijontzegging weer een nieuw rijbewijs kan aanvragen bij het CBR. Gedurende de periode van de rijontzegging wordt immers geen nieuw rijbewijs afgegeven (het huidige artikel 112, eerste lid, onderdeel a, WVV). De rijontzegging en de ongeldigverklaring kunnen elkaar aldus versterken. De koppeling van de ongeldigverklaring aan de rijontzegging heeft verder als voordeel dat de rechter in alle gevallen waarin een ontzegging van de rijbevoegdheid mogelijk is een strafrechtelijke ongeldigverklaring kan opleggen, ongeacht de rijvaardigheid en de rijgeschiktheid van een bestuurder. Het laakbare gedrag vormt op zichzelf voldoende grond daarvoor. Dat de ongeldigverklaring is vormgegeven als onderdeel van de ontzegging van de rijbevoegdheid maakt bovendien dat dadelijke uitvoerbaarheid en vervangende hechtenis automatisch ook van toepassing kunnen zijn op de ongeldigverklaring waarmee de ontzegging van de rijbevoegdheid vergezeld kan gaan.

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om in te gaan op toezegging TZ202502-183 die tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid op 11 februari 2025 gedaan is aan het lid De Hoop (GroenLinks-PvdA) om nader in te gaan op de vraag of de rijontzegging moet worden gezien als strafverzwaring of als geschiktheidsmaatregel. Graag licht ik naar aanleiding daarvan toe dat de ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen een bijkomende straf is (artikel 179 WVV), en in zoverre ook een leedtoevoegend element bevat. Deze bijkomende straf kan alleen bij een veroordeling voor bepaalde, in de wet aangewezen, strafbare feiten worden opgelegd. Hoewel de ontzegging van de rijbevoegdheid mede strekt tot het beschermen van de verkeersveiligheid tegen gevaarzettend gedrag van personen die, gelet op het verkeersdelict naar aanleiding waarvan hun de rijbevoegdheid is ontzegd, een groot gevaar voor anderen op de weg opleveren, vormen de gepleegde strafbare feiten op zichzelf voldoende grond om een rijontzegging op te leggen. De rijontzegging is dus in zoverre niet gekoppeld aan de rijvaardigheid of de rijgeschiktheid van de bestuurder. Verder merk ik in het kader van deze toezegging, mede naar aanleiding van vragen tijdens het commissiedebat van het lid Krul (CDA), over de maximale duur van de rijontzegging nog graag op dat mij geen signalen bekend zijn dat deze op dit moment niet toereikend zou zijn. Zoals in een eerdere brief aan Uw Kamer reeds uiteen is gezet (Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1087), is de maximale termijn voor het opleggen van een rijontzegging op dit moment al fors. Afhankelijk van het strafbare feit waarvoor een veroordeling volgt en of bijvoorbeeld sprake is van een eerdere veroordeling,

kan deze termijn oplopen tot maximaal tien jaar, waarbij deze termijn pas begint te lopen na een eventueel opgelegde gevangenisstraf. Het OM heeft indertijd aangegeven dat oplegging van de maximale duur van de rijontzegging momenteel slechts enkele malen per jaar gebeurt en vrijwel uitsluitend in geval van levensdelicten waarbij het voertuig als wapen is gebruikt. De rechter kan bovendien voor verschillende feiten meerdere lange rijontzeggingen opleggen, waardoor de totale duur van de rijontzegging al boven de tien jaar kan uitkomen. Door de bevoegdheid – die met dit wetsvoorstel voor de rechter wordt geïntroduceerd – om aan de rijontzegging ook een ongeldigverklaring te koppelen, wordt bovendien bereikt dat de betrokkene na afloop van de rijontzegging opnieuw zijn rijvaardigheid en geschiktheid moet aantonen. Ik meen dat er hiermee – in aanvulling op het bestuursrechtelijke kader – een stevig pakket ligt om te voorkomen dat personen die na afloop van de rijontzegging ongeschikt blijken om opnieuw achter het stuur te stappen, weer een motorrijtuig kunnen besturen.

4.3.3. Verhouding tot bestuursrechtelijke ongeldigverklaring

De leden van de GroenLinks-PvdA fractie verwijzen naar het advies van 7 februari 2024 van het CBR waarin opmerkingen zijn gemaakt over de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen. De leden van de GroenLinks-PvdA fractie vragen of hierop nader kan worden ingegaan. Zij willen weten in hoeverre hieraan aandacht wordt besteed bij de uitvoeringstoetsen.

In paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag ben ik in antwoord op vragen van de leden van het CDA nader ingegaan op de wenselijkheid van het naast elkaar bestaan van de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen. Zoals daar beschreven, kunnen het bestuursrechtelijk en het strafrechtelijk kader elkaar aanvullen. In het wetsvoorstel zijn in de voorgestelde artikelen 134b en 179b, tweede lid, WVV expliciet regels opgenomen voor gevallen waarin sprake is van parallelle procedures, om deze verhouding te verhelderen. Het CBR zal de uitwerking daarvan in de praktijk meenemen in de uitvoeringstoets. Mede op verzoek van het CBR zal deze uitvoeringstoets plaatsvinden op basis van de tekst van het definitieve wetsvoorstel. Dat wil zeggen dat deze uitvoeringstoets zal plaatsvinden na de eventuele aanvaarding van dit wetsvoorstel door de Tweede Kamer.

5. Gegevensbescherming

De leden van de CDA-fractie vragen naar de informatieverstrekking van het OM aan het CBR, zodat het CBR kan bepalen welke onderzoeken dienen plaats te vinden voorafgaand aan de afgifte van een nieuw rijbewijs. Deze leden vragen naar de gevolgen voor de werkdruk en capaciteit voor deze organisaties.

Op dit moment, zo beantwoord ik deze vragen, kan de betreffende informatie – in verband met de ongeldigheid van rechtswege op basis van de recidiveregeling – ook al door het OM worden verstrekt aan het CBR. In de nieuwe werkwijze zal meer aansluiting worden gezocht bij de uitspraak van de rechter, waarin tot uitdrukking komt welke feiten de rechter heeft betrokken bij het opleggen van de ongeldigverklaring van het rijbewijs en of sprake is van recidive. Het OM en het CBR verwachten, uitgaande van de schattingen ten aanzien van het aantal zaken waarin de ongeldigverklaring zal worden opgelegd en de gang van zaken omtrent informatie-uitwisseling, geen aanzienlijke toename van de werkdruk.

6. Handhavingsaspecten

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat het onwenselijk is dat via sociale media locaties worden gedeeld van alcohol- en drugscontroles. De leden van de VVD-fractie vragen of het juridisch mogelijk is om dit delen van locaties strafbaar te stellen, dan wel personen die dit doen proactief aan te spreken op de mogelijke gevolgen van hun acties.

Een verbod zoals voorgesteld door deze leden zal naar verwachting zeer lastig handhaafbaar zijn, omdat het delen van locaties veelvuldig op onbereikbare appgroepen of sociale media gebeurt. Ik acht het onwenselijk om de schaarse politie- en OM-capaciteit bij de cyberafdelingen hierop in te zetten. Dit is ook niet nodig. Zoals in paragraaf 1 van deze nota in reactie op vragen van de leden van de NSC-, CDA- en VVD-fracties is beschreven, zet de politie de laatste jaren vooral in op gerichte, risicogestuurde controles, in plaats van grootschalige fuikcontroles waarvan locaties snel worden gedeeld.

Het antwoord op de vraag van de leden van de NSC-fractie naar de capaciteit bij de politie luidt dat hoewel uiteraard de inzet op rijden onder invloed een prioriteit is en blijft, capaciteitsgebrek ook hier een rol speelt. Zoals hiervoor al aan de orde is gekomen, zet de politie daarom vooral in op risicogestuurde controles waarbij efficiënt en effectief gebruik wordt gemaakt van de beschikbare capaciteit.

De leden van de fracties van NSC en het CDA vragen naar de inzet op voorlichtings- en bewustwordingscampagnes.

In antwoord op deze vragen kan ik deze leden bevestigen dat communicatie over handhaving zeker kan bijdragen aan het vergroten van de subjectieve pakkans, zonder dat hier veel extra politiecapaciteit voor nodig is. In antwoord op eerdere vragen van deze leden is in paragraaf 1 van deze nota ingegaan op (het vergroten van) de subjectieve pakkans. Zoals daar aangegeven wordt momenteel in het kader van de werkgroep die is opgericht naar aanleiding van de *Propositie verkeershandhaving* en die onder leiding van de G4 vorig jaar is gelanceerd, verkend welke maatregelen specifiek hiervoor getroffen kunnen worden. Uw Kamer wordt later dit jaar geïnformeerd over de uitkomsten. Vanzelfsprekend is preventie ook van groot belang. Op campagnes tegen rijden onder invloed en andere voorlichting ben ik reeds ingegaan bij de beantwoording van vragen van de leden van de VVD-fractie over maatregelen die worden genomen ter vergroting van de verkeersveiligheid (zie paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag). Daar vul ik graag nog op aan dat informatiecampagnes (zoals BOB en NIX18) en onderwijs het besef van het probleem kunnen vergroten. Zoals in paragraaf 3.1 van deze nota is beschreven, wordt er daarom bijvoorbeeld op dit moment ook aandacht besteed aan alcohol en/of drugs in relatie tot het verkeer bij het behalen van het scooter- en autorijbewijs.

Het belang van een goede monitoring van (de effecten van) de maatregelen in het wetsvoorstel, waarvoor de leden van de SGP-fractie aandacht vragen, wordt uiteraard onderschreven. Naar aanleiding van hun vraag over de evaluatie van dit wetsvoorstel, zeg ik deze leden dan ook graag toe om het wetsvoorstel na vijf jaar te evalueren.

Verder merk ik in reactie op de vragen van de leden van de SGP-fractie over de uitvoeringstoetsen op dat de uitvoeringsorganisaties een termijn van drie maanden hebben voor het opleveren van een uitvoeringstoets. In afstemming met de betrokken organisaties is besloten om de uitvoeringstoetsen pas bij hen op te vragen na de behandeling door de Tweede Kamer, zodat eventuele aanpassingen van het wetsvoorstel daarin meegenomen kunnen worden. Indien met het wetsvoorstel wordt

ingestemd, betekent dit dat de uitvoeringstoetsen parallel aan de behandeling van het wetsvoorstel door de Eerste Kamer kunnen worden uitgevoerd. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat er al wel voorlopige inschattingen zijn gemaakt van de incidentele en de structurele kosten – die ook zijn beschreven in paragraaf 8 van de memorie van toelichting – om Uw Kamer zoveel mogelijk inzicht te geven in de uitvoeringsconsequenties van het wetsvoorstel.

7. Financiële en administratieve consequenties

De schatting van de incidentele en structurele kosten, zo antwoord ik de leden van de PVV-fractie die daarnaar informeren, zijn gebaseerd op individuele kosteninschattingen door de betrokken organisaties, te weten het OM, de Raad voor de rechtspraak, het CBR, de RDW en het Centraal Justitieel Incassobureau (hierna: CJIB). Daarbij is gekeken naar welke systemen en processen er bij deze organisaties aangepast moeten worden als gevolg van dit wetsvoorstel en hoeveel capaciteit daarvoor nodig is.

De incidentele kosten bestaan vooral uit ICT-aanpassingen bij het OM, de rechtspraak, de RDW en het CJIB. Het gaat om aanpassing van de werkprocessen bij het OM en de koppeling met de systemen van de RDW, benodigde aanpassingen voor de registratie van nieuwe sancties bij de rechtspraak, benodigde aanpassingen aan het rijbewijzenregister bij de RDW en systeemaanpassingen bij het CJIB om de nieuwe sancties te kunnen registreren.

Bij het OM bestaan de structurele kosten uit onderhoudskosten voor de ICT-systemen. Daarnaast zijn er structurele kosten voor nieuwe werkprocessen bij het CBR als gevolg van de introductie van de rechterlijke ongeldigverklaring en het feit dat die ongeldigverklaring niet alleen voor rijden onder invloed, maar ook voor andere verkeersdelicten kan worden opgelegd. Verder ontstaat er als gevolg van de introductie van de vervangende hechtenis bij schending van de ontzegging van de rijbevoegdheid een kleine toename van zaakstromen voor het kabinet van de rechter-commissaris en, gelet op de mogelijkheid van beroep, vervolgens tevens voor de raadkamer. Ook hiervoor is extra capaciteit nodig. Tot slot zijn er ook voor het CJIB structurele kosten omdat zij de nieuwe sancties moeten registreren.

De leden van de VVD-fractie geven aan in de memorie van toelichting te hebben gelezen dat uit de inschattingen van de betrokken organisaties van de uitvoeringsconsequenties geen majeure belemmeringen naar voren zijn gekomen die in de weg staan aan een goede uitvoering van dit wetsvoorstel. Vanzelfsprekend zal ik, overeenkomstig het verzoek van deze leden, Uw Kamer zo snel mogelijk informeren indien uit de nog uit te voeren uitvoeringstoetsen toch (grote) belemmeringen naar voren komen.

De leden van de VVD-fractie merken op te steunen dat de bepaling dat de wet geen gevolgen zou hebben voor strafbare feiten die zijn begaan voor de inwerkingtreding van de wet is geschrapt. In paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag is in reactie op een vraag daarnaar van de leden van de PVV-fractie nader ingegaan op het overgangsrecht bij dit wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie vragen naar de redenen om niet te kiezen voor een uitvoeringstoets voorafgaand aan behandeling in de Tweede Kamer. Ook vragen zij waarom een ambtelijk advies van 1 juni 2023 over het doen van een uitvoeringstoets niet is opgenomen in de beslisnota's. Zoals beschreven in paragraaf 8 van de memorie van toelichting, is na afstemming met de betrokken organisaties besloten om eerst te werken met een voorlopige kosteninschatting. De meer gedetailleerde uitvoe-

ringstoetsen zullen worden uitgevoerd op het moment dat het wetsvoorstel niet meer zal wijzigen, dat wil zeggen op het moment dat het wetsvoorstel door de Tweede Kamer zou worden aanvaard. Eventuele wijzigingen in het voorstel zouden namelijk gevolgen kunnen hebben voor de uitkomst van de uitvoeringstoetsen.

Voor wat betreft het door de leden genoemde advies van 1 juni 2023 begrijp ik dat wordt bedoeld op de nota van 1 juni 2023, waarnaar in de beslisnota van 3 juni 2024 (die actief aan Uw Kamer openbaar is gemaakt wegens aanbieding van het wetsvoorstel) wordt verwezen. De nota van 1 juni 2023 is niet actief openbaar gemaakt, nu dit niet de onderliggende beslisnota was voor verzending van het wetsvoorstel aan het parlement, maar een nota die gevoegd was bij het concept van het wetsvoorstel zoals deze aan de ministerraad en de Raad van State werd aangeboden. Voor wat betreft de uitvoeringstoetsen is in deze nota opgenomen dat na overleg met de betrokken organisaties is besloten om uitvoeringstoetsen te laten uitvoeren na de behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer.

Voor wat betreft de verwachting dat jaarlijks 100 keer vervangende hechtenis wordt opgelegd wegens de schending van een rijontzegging, verwijs ik de leden van de D66-fractie graag kortheidshalve naar paragraaf 4.2 en dan meer specifiek naar het antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie. De verwachting dat rechters ongeveer 400 keer per jaar zullen overgaan tot ongeldigverklaring van het rijbewijs is toegelicht in paragraaf 4.3.1, in antwoord op een vraag van de leden van de SGP-fractie.

De leden van de CDA-fractie verwijs ik voor het antwoord op hun vraag naar de gevolgen voor DJI graag naar paragraaf 4.2.1 van deze nota, waar uitgebreid is ingegaan op de (beperkte) gevolgen van dit wetsvoorstel en de capaciteitsproblemen bij DJI.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel