

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma (31896).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Rouwe van de ChristenUnie. Nee, van het CDA. Dat gaat vandaag vaker gebeuren. Ik ben helemaal in de war; was het gisteren laat of was het vandaag?

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit getuigt maar weer van de noodzaak voor mij om hier af en toe te zijn, voorzitter, want in mijn laatste debat werd ik aangekondigd als "minister Rouvoet". Dat was niet door u, maar door een andere parlementariër. Het is dus toch goed dat ik af en toe hier ben.

Voorzitter. Vóór de opening van deze vergadering hebt u een mooi gedicht voorgelezen waarin kansen van mensen centraal stonden. Maar de schaduwzijde is dat sommige mensen het ook wel eens verprutsen in hun leven. Dat is ook de reden dat wij hier vandaag staan.

Op de Nederlandse weg sterven jaarlijks een kleine 800 burgers. Doodsoorzaak nummer één is het gebruik van alcohol en/of drugs. Met alle recht en reden behandelen wij vandaag dan ook dit voorstel om dit leed, maar ook deze misdaad beter en harder aan te pakken. Als wij op deze cijfers inzoomen, zien wij dat driekwart van deze slachtoffers wordt veroorzaakt door bestuurders met een bloedalcoholgehalte van maar liefst 1,3 promille of meer. Uit de afgelopen jaren blijkt dat het totaal aantal overtreders weliswaar afneemt, maar dat het aantal zware drinkers, vanaf 1,3 promille, niet significant is afgenomen. Door deze droevige oorzaak wil het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden in Nederland maar niet dalen. Kort gezegd, kun je stellen dat een kleine groep hardleerse drinkers verantwoordelijk is voor de meeste verkeersdoden in dit land. Dat is een heel trieste constatering.

Ik noem deze groep hardleers, omdat deze kleine groep mensen ook met een rijontzegging en na een gevangenisstraf – noem alle hard klinkende maatregelen maar op die je kunt bedenken – gewoon blijft autorijden. Dat is de reden dat de CDA-fractie een effectieve stap verder wil gaan en de invoering van het alcoholslotprogramma al in een heel vroeg stadium heeft bepleit. De behandeling van vandaag kan dan ook op grote instemming van onze fractie rekenen.

Met de invoering van het alcoholslot wordt het mogelijk om een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een auto. Aan de verplichte inbouw wordt een verplicht begeleidingsprogramma gekoppeld. Tijdens de schriftelijke behandeling heeft mijn fractie aandacht gevraagd voor dat begeleidingsprogramma. Gaat het hierbij enkel om het monitoren, of vinden ook activiteiten plaats om het alcoholprobleem zelf aan te pakken? Kan de regering nog eens uiteenzetten waarom niet is gekozen voor een verplicht behandelprogramma? Mijn fractie dringt er bij

het kabinet op aan dat er tijdens het begeleidingsprogramma wel degelijk aandacht moet zijn om deelnemers te informeren en te motiveren om deel te gaan nemen aan behandelprogramma's. Een dergelijk behandelprogramma kan immers alleen maar bijdragen aan het welslagen van deelname aan het alcoholslotprogramma.

Ik heb een vraag over de situatie in Zweden, want daar kent men wel een begeleidingsprogramma. Dit programma is wel strenger. Bijvoorbeeld: bij foutmeldingen in de registratie van het alcoholslotprogramma kunnen deelnemers alsnog hun rijbewijs kwijtraken. Dat is geen onlogische gedachte. De vraag is dan ook waarom de regering hiervoor niet kiest.

Dan kom ik bij een lastig dilemma in deze nieuwe wetgeving, namelijk de deelname van alcoholverslaafde bestuurders die worden gepakt met een hoog promillage. In de huidige situatie besluit het CBR tot een onderzoek naar de rijvaardigheid of rijgeschiktheid als bij een bestuurder een ademalcoholgehalte is geconstateerd dat gelijk of hoger is aan 1,8 promille. De regering stelt in het gewijzigde voorstel voor om deze grens voor nader onderzoek op te gaan rekken naar een promillage van 2,1. Het dilemma zit hem in het pleidooi van de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie. Deze niet onbelangrijke vereniging wijst er immers op dat alcoholverslaafden zowel onder invloed als nuchter ongeschikt zijn voor verkeersdeelname. Het zijn de psychiaters van deze vereniging die in het huidige onderzoek naar rijgeschiktheid op basis van de huidige keuringseisen concluderen dat deze verslaafden ongeschikt zijn voor verkeersdeelname, met als gevolg dat het CBR de rijbevoegdheid intrekt. Aan deze analyse wijzigt niets met de invoering van het alcoholslotprogramma. Deelnemers zijn immers ook in nuchtere toestand volgens deze psychiaters ongeschikt voor verkeersdeelname.

Over deze materie heeft mijn fractie al verschillende opmerkingen gemaakt in de schriftelijke behandeling. Veel andere partijen in de Kamer kwamen met soortgelijke opmerkingen en ook Veilig Verkeer Nederland ondersteunde dit pleidooi. Alcohol en verkeer gaan niet samen. Het alcoholslot is op dit punt een uitstekend middel, maar niet voor iedereen. Met de invoering van de wetswijziging stopt de minister met het verplichte onderzoek voor de groep die bij de aanhouding met een promillage vanaf 1,8 normaal gesproken doorgestuurd zou worden voor onderzoek. Het voorstel is om dit voortaan vanaf een promillage van 2,1 te doen. Zou het echter niet verstandig zijn deze groep alsnog wel te keuren? Het blijkt namelijk dat 55% van de deelnemers van de groep met een promillage vanaf 1,8 uiteindelijk niet geschikt is voor verkeersdeelname.

De CDA-fractie wil deze mensen nu en ook straks niet op de weg hebben. Verhoging van het promillage voor het doen van onderzoek acht mijn fractie dan ook een brug te ver en dus onverstandig. In onze ogen zou er ten minste eerst verder onderzoek gedaan moeten worden dat de risico's van alcoholverslaving in combinatie met het verkeer nader duidt. Dit verschil van inzicht mag wat ons betreft niet leiden tot uitstel van invoering. Desalniettemin is mijn fractie van mening dat de voorgestelde verruiming van het promillage in de ministeriële regeling teruggebracht zou moeten worden naar het huidige niveau. Bij een evaluatie kunnen wij dan nagaan of verdere aanpassing noodzakelijk en gewenst is.

## De Rouwe

Over de evaluatie heeft mijn fractie een amendement ingediend, omdat wij denken dat het beter is om al na drie jaar een evaluatie te hebben in plaats van na vijf jaar, zoals de minister voorstelt.

Een groot aantal organisaties heeft de regering geadviseerd bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Deze organisaties waren in hoofdlijnen positief. Het Openbaar Ministerie maakte in zijn advies zijdelings een opmerking die de aandacht van mijn fractie heeft getrokken. Het OM deed namelijk de suggestie om op het punt van het rijden zonder rijbewijs de voorgestelde strafbaarstelling te verbeteren. Kan de minister aangeven wat het Openbaar Ministerie precies bedoelde en wat de achtergrond van deze opmerking was? Kan de minister tevens aangeven wat er gedaan is met het advies? Zou "verbeteren" erop kunnen duiden dat strafbaarstelling van het rijden zonder rijbewijs omhoog moet gaan? Mijn fractie heeft vorig jaar al aangegeven hier een voorstander van te zijn.

In het verlengde van het voorgaande lezen wij in de memorie van toelichting over de noodzaak om de controle op het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs te verbeteren. Ook hier is mijn fractie voorstander van. Onze vraag is dan ook wat het kabinet gaat doen om dit daadwerkelijk van de grond te krijgen. Wat ons betreft moeten het rijden zonder geldig rijbewijs en zeker het doorrijden met een rijontzegging veel beter en harder aangepakt worden. Mijn fractie denkt aan zwaardere straffen, meer gerichte controles op bijvoorbeeld kenteken en eventueel het in beslag nemen van een auto. Graag ontvangen wij op dit punt een reactie van de minister.

Voor een effectieve uitvoering is het van groot belang dat zo snel mogelijk na de overtreding gestart moet worden met het alcoholslotprogramma. De CDA-fractie dringt er bij de minister op aan om dit daadwerkelijk handen en voeten te geven. Kan de minister daarom aangeven wanneer hij verwacht dat dit ingevoerd wordt? Kan hij ook aangeven hoe wij ervoor kunnen zorgen dat mensen ook snel in het alcoholslotprogramma zitten op het moment dat zij daartoe veroordeeld zijn?

De heer **Roemer** (SP): De heer De Rouwe pleit ervoor dat de pakkans vergroot wordt voor mensen die onbevoegd achter het stuur zitten. Daar kunnen wij alleen maar voor zijn, maar hoe gaan wij dat organiseren? Het betekent immers dat de handhaving capaciteit uitgebreid moet worden. Ik heb echter nog geen voorstellen van het kabinet gezien die daartoe leiden. Sterker nog, ik heb alleen maar het tegendeel gezien, in de vorm van bezuinigingen. Hoe gaan wij dat samen organiseren? Ik deel namelijk de visie van de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is in ieder geval een zeer goed begin. Ik heb geconstateerd dat de handhaving door de politie helemaal niet zal verminderen. Mijn fractie denkt met name de pakkans te kunnen vergroten – daar hebben wij vorig jaar ons pleidooi op gericht – door gericht te controleren, onder meer op het scannen van kentekens waarvan wij weten dat de rijbewijshouder op dat moment een rijontzegging heeft. Daarnaast willen wij mensen met een rijontzegging uit de anonimiteit halen. Dat betekent wat ons betreft dat best aan de lokale politie en aan lokale instanties bekend kan worden gemaakt dat iemand een rijontzegging heeft, zodat bijvoorbeeld de wijkagent extra alert kan zijn. Het hoeft

niet altijd te zitten in meer blauw. Het kan ook zitten in een betere gerichte controle. Als wij die stap nu al kunnen maken, moeten wij dat doen.

De heer **Roemer** (SP): Betere technische middelen en effectiever werken zullen altijd een beetje helpen. Dat moeten wij dus gewoon doen, maar ik heb in een eerder debat al eens gezegd dat ik al bijna 30 jaar mijn rijbewijs heb en volgens mij een of twee keer een blaastest heb gehad. De laatste keer is volgens mij al vijftien jaar geleden. Zo weinig pakkans heb je dus. Als je mensen die niet op de weg thuishoren, daar effectief wilt weghalen, moet je de pakkans fors vergroten. Is de CDA-fractie het met de SP-fractie eens dat wij daarvoor de handhaving capaciteit niet op nul moeten zetten maar moeten uitbreiden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Als je in dit land effectief wilt handhaven, moet je daar effectiever handhaven waar dat nodig is. Het is daarom misschien wel aardig dat u nooit bent aangehouden, want kennelijk hebt u zich nooit op een positie of op een plaats begeven waar op dat moment de risico's extra groot zijn. Ik noem bijvoorbeeld de weekenden, waarin de politie de laatste jaren veel gericht is gaan controleren, omdat de politie weet dat de pakkans dan groter is. Daarom zeg ik dat je altijd een discussie kunt voeren over meer en meer en meer, maar mijn insteek is: beter, beter en effectiever. Als wij elkaar op dat punt kunnen vinden, is dat al winst voor vandaag.

De heer **Roemer** (SP): Die wens is maar heel mager. Ik vind het antwoord ook teleurstellend. Ik zal straks in mijn termijn aan de minister vragen of het kabinet misschien wel tot verbetering van de handhaving mogelijkheden wil komen, met meer dan met het beetje dat de CDA-fractie blijkbaar wil. Dat valt wel erg tegen.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie is het eens met de invoering van het alcoholslotprogramma. Het toevoegen van deze maatregel aan het rijtje van de lichte educatieve maatregel, de educatieve maatregel en de invordering van het rijbewijs past in het streven van eigenlijk iedereen in deze Kamer om het aantal doden dat in het verkeer te betreuren valt als gevolg van alcoholmisbruik, te verminderen. Het lijkt een veelbelovende en innovatieve maatregel. Geen enkel middel mag onbeproefd blijven waarmee wij het geschatte aantal van 200 dodelijke slachtoffers van verkeersongevallen waarbij alcohol in het spel is, kunnen reduceren.

In de nota naar aanleiding van het verslag is al veel naar tevredenheid gewisseld. Wat de PvdA-fractie betreft, rest er eigenlijk nog maar één punt, namelijk de positie van de alcoholverslaafden. Dat is dus een andere categorie dan de alcoholmisbruikers. Wij zijn van mening dat in dit wetsvoorstel te weinig is gedaan met het advies van de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie, de NVvP. Wat de NVvP betreft, behoren alcoholverslaafden, ook als zij nuchter zijn, namelijk niet thuis in het verkeer. Een alcoholverslaafde is namelijk zowel onder invloed als nuchter te ziek voor een verantwoorde deelname aan het verkeer. De NVvP zegt dat zij in nuchtere toestand ontwenningsverschijnselen krijgen zoals tremoren, hallucinaties, angsten en een ernstig verlaagd concentratie- en reactievermogen. Dit maakt

## Roefs

een alcoholverslaafde tot een medisch ongeschikte en gevaarlijke verkeersdeelnemer. Ook Veilig Verkeer Nederland is die mening toegedaan. De minister sluit echter slechts de mensen die betrappt zijn met meer dan 2,1 promille alcohol, uit van het alcoholslotprogramma. Dat maakt de groep medisch niet op alcoholverslaving gekeurden die mee kunnen doen aan het alcoholslotprogramma, wel heel groot. Wij pleiten er dan ook voor om de groep niet-gediagnosticeerden te verkleinen en iedereen die meer dan 1,8 promille alcohol had, eerst aan een medische test te onderwerpen. Als verslaving wordt geconstateerd, kunnen die personen niet aan het alcoholslotprogramma deelnemen. Wij willen dit via een motie in de ministeriële regeling laten opnemen, zoals de heer De Rouwe van de CDA-fractie al zei. Hoewel inderdaad niet onomstotelijk vaststaat dat ook nuchtere verslaafden een gevaar zijn in het verkeer, kiezen wij liever nu het zekere voor het onzekere, in tegenstelling tot de minister in zijn voorstel. Via het amendement-De Rouwe is de evaluatie van deze wetswijziging op drie jaar gezet. Wij stellen voor om deze drie jaar te gebruiken om een wetenschappelijke onderbouwing te krijgen voor de stelling dat verslaafden ook nuchter een gevaar zijn in het verkeer. Die stelling is geuit door de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie en Veilig Verkeer Nederland.

Onbekend is ook hoe groot het percentage alcoholverslaafden is in de groep 1,3 promille tot 1,8 promille. Wij verzoeken de minister om ook dit te onderzoeken. Het zou bovendien interessant zijn om binnen deze groep te onderzoeken wat het effect is van deelname aan het alcoholslotprogramma met en zonder medische behandeling. Is de minister bereid tot een dergelijk onderzoek?

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik begin mijn bijdrage met een compliment aan oud-minister Peijs. Het was in 2004, alweer zes jaar geleden, dat ik namens de SGP-fractie de invoering van het alcoholslotprogramma tijdens een algemeen overleg met enige klem bepleitte. Minister Peijs was daarover bepaald niet enthousiast. Zij had daarvoor serieuze argumenten, die vooral te maken hadden met fraudegevoeligheid. Het klonk volgens haar allemaal te mooi om waar te zijn: met even blazen voorkomen dat mensen met te veel op achter het stuur gaan zitten. Dat was niet handhaafbaar. De minister was echter wel bereid om op zijn minst een onderzoek uit te voeren naar de mogelijke voor- en nadelen van een alcoholslot, omdat er in andere landen positieve ervaringen mee waren opgedaan. De uitkomst van het onderzoek bleek vervolgens verrassend positief voor de invoering van dit instrument. De minister erkende dat ruiterlijk en heeft zich vervolgens enthousiast ingezet om uitvoering dichterbij te brengen.

Ik heb deze opstelling van de toenmalige minister altijd zeer gewaardeerd. Ondanks eerdere bezwaren liet zij zich overtuigen door argumenten en handelde daar vervolgens ook royaal naar. Wat mij betreft is dat politiek op zijn best, niet in de laatste plaats omdat het gaat om het voorkomen van verkeersslachtoffers. Tot mijn vreugde zie ik ook bij de huidige minister de bereidheid om welwillend in te gaan op ideeën die leven in de Kamer op dit punt.

Ook de huidige minister zet zich volop in om te komen tot een spoedige invoering van het alcoholslot. In de heldere nota naar aanleiding van het verslag legt de minister opnieuw de vinger bij het feit dat maar liefst een kwart van de verkeersslachtoffers veroorzaakt wordt door alcohol. Zonder alcohol zouden er derhalve zo'n 200 verkeersdoden minder per jaar te betreuren zijn. Een ongelofelijk aantal. De aanduiding "onacceptabel" kan in de politiek heel snel devalueren, maar is hier volstrekt op zijn plaats voor wie kijkt naar de eenvoudig vermijdbare gevolgen van alcohol in het verkeer.

Helder is inmiddels wel dat de traditionele maatregelen om het rijden onder invloed terug te dringen steeds minder effect sorteren. In die zin lijkt het alcoholslot in het palet van maatregelen een veelbelovende en innovatieve maatregel. Ik ben, nogmaals, blij dat ook deze minister zich hiervoor sterk maakt.

Ook SWOV heeft zich van harte achter het initiatief geschaard. Het heeft becijferd dat met het nu voorgestelde alcoholslotprogramma zo'n acht à tien verkeersdoden minder per jaar vallen en een kleine 100 gewonden. Bij een optimale afstemming van andere strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen op het alcoholslotprogramma lijken in de wat verdere toekomst 30 à 35 verkeersdoden minder per jaar te kunnen vallen. Ik roep de minister op om die uitkomst actief dichterbij te brengen. Wellicht kan de minister nader aanduiden wat hij daarbij concreet in gedachten heeft, ook qua tijdspad.

Onder meer Finland, Frankrijk en Spanje hebben aangekondigd dat alcoholsloten ook verplicht worden in bijvoorbeeld schoolbussen. Dat roept natuurlijk de vraag op welke bredere inzet van het alcoholslotprogramma in Nederland te realiseren valt. Op dit punt vond ik de reactie in de nota naar aanleiding van het verslag nog wat tam. Kan niet wat actiever worden gezien, ook in het licht van de genoemde ervaringen in het buitenland, hoe het kan worden bevorderd en of schoolbussen en touringcars standaard met een dergelijk apparaat uitgerust worden? Zou de minister daar nog eens naar willen kijken?

Een belangrijk punt van het wetsvoorstel is het gegeven dat het alcoholslotprogramma toegankelijk zal zijn voor alcoholverslaafden, alcoholafhankelijken. Dit kwam ook in de vorige twee bijdragen naar voren. Over deze bepaling leven onder gezondheidsdeskundigen grote zorgen. De verkeersdeelname door alcoholverslaafden is volgens de betrokken organisaties uit medisch oogpunt volstrekt onverantwoord, omdat de verslaafden in feite veel te ziek zijn. Zij vormen niet alleen onder invloed, maar ook nuchter een groot gevaar op de weg. Met een alcoholslot wordt dit gevaar uiteraard niet weggenomen. Alcoholverslaafden zouden daarom moeten worden uitgesloten van het programma tot zij hun alcoholverslaving medisch aantoonbaar hebben overwonnen. Pas dan zou het alcoholslotprogramma voor hen een geschikte maatregel kunnen zijn waarbij de ex-verslaafden onder gecontroleerde omstandigheden kunnen leren alcohol en rijden duurzaam te scheiden.

Dit is naar mijn mening een aansprekende redenering. Daarom wordt hieraan expliciet aandacht besteed in de schriftelijke bijdrage van mijn fractie. De minister is ook grondig op dit punt ingegaan. Hij wijst er terecht op dat een alcoholafhankelijke met het alcoholslot er in ieder geval 24 uur per dag van wordt weerhouden onder invloed te rijden en minstens twee jaar gecontroleerd in het systeem zit. Dit is een andere kant van de zaak en dat

## Van der Staaij

bereik je dus wel voor die categorie. Zo wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de mogelijkheid om te voorkomen dat zij onder invloed van alcohol de weg op gaan.

Verder mag niet voorbij worden gezien aan het feit dat dit niet zozeer een kwestie van theoretiseren op voorhand is, want aan heel wat buitenlandse programma's wordt door alcoholafhankelijken meegedaan. Daaruit is niet gebleken dat dit schadelijke gevolgen heeft.

Eerlijk gezegd is dit voor mij een heel lastig punt. Ik zal het verdere verloop van de discussie over dit onderwerp heel nauwkeurig volgen. In eerste instantie was ik geneigd om de minister op dit onderdeel te volgen en er bij de evaluatie nog eens expliciet naar te kijken, juist als die evaluatie nog wat in de tijd naar voren zou worden gehaald. Ik begrijp nu dat de fracties van de PvdA en het CDA al de conclusie hebben getrokken dat dit een lastige afweging is, maar dat de andere belangen voorrang moeten krijgen. Ik wacht de verdere discussie af om alle argumenten nog eens op een rijtje te kunnen zetten. Ik was echter in eerste instantie geneigd om de minister op dit punt te volgen.

Het zal helder zijn dat wij dit wetsvoorstel hoe dan ook van harte zullen steunen.

De **voorzitter**: Het woord is nu aan mevrouw Agema, die de heer De Mos vervangt.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. U zei het al, ik vervang de heer De Mos; hij is ziek. Het spijt mij dat ik geen tijd heb gehad om dit debat voor te bereiden zoals ik dat graag zou hebben gedaan. Op eventuele vragen van collega's die ik niet direct kan beantwoorden, kom ik graag in tweede termijn terug.

De Partij voor de Vrijheid is voor de invoering van het alcoholslot. Wij hebben het zojuist al gehoord: 200 doden per jaar als gevolg van een ongeluk waarbij alcohol in het spel is. Dat is onverteerbaar voor de nabestaanden. Het is onverteerbaar dat iemand zijn naaste verliest niet alleen als gevolg van een noodlottig ongeval, maar ook omdat er alcohol in het spel was. Mijn fractie steunt dan ook het voorstel om hier iets aan te doen om ervoor te zorgen dat het aantal verkeersdoden als gevolg van alcoholgebruik afneemt.

Ik heb nog wel een aantal vragen, in het bijzonder over de fraudegevoeligheid. Ik hoop dat de minister daarop in zijn antwoord wat uitgebreider wil ingaan. Hoe wordt ondervangen dat huisgenoten en vrienden ook in een auto met een alcoholslot kunnen rijden als zij de blaastest doen? Ook kan de alcoholovertreder simpelweg in een auto stappen omdat de pakkans heel gering is. Heeft de minister erover nagedacht hoe hij dit probleem nog beter kan ondervangen? Het doel moet toch zijn dat wij deze mensen zover krijgen dat zij zonder alcohol achter het stuur gaan zitten?

Wat geldt voor de deelnemer? Een verlaging van het wettelijk maximum van 0,2 promille. Dit betekent eigenlijk nul, want je kunt ook alcohol in je lichaam hebben zonder dat je hebt gedronken. Zou het misschien een goede oplossing zijn als iedereen die ooit is gepakt voor het rijden onder invloed, onder het regime van een maximum van 0,2 promille valt? Ik krijg hier graag een reactie van de minister op.

De kosten voor het alcoholslot komen voor rekening van de deelnemer, maar de kosten voor het uitlezen van de apparatuur en de beoordeling van de gegevens en de verdere kosten komen voor rekening van het ministerie. Kan de minister aangeven of hij in staat is om meer kosten te verhalen op de deelnemer?

Ik doe ten slotte namens mijn fractie nog een voorstel. Ik heb de cijfers niet paraat, maar het gebeurt nogal eens dat jongeren in de auto stappen bij iemand die gedronken heeft. Bij veel ongelukken in de weekenden zijn auto's vol met jongeren betrokken. Mijn fractie vraagt de minister om te reageren op het voorstel om een jongere die meerijdt met een jongere tot 21 jaar die alcohol heeft gedronken ook strafbaar te stellen.

De heer **Roemer** (SP): Ik stel graag een vraag over die laatste opmerking. Hoe denkt u dat zo'n jongere dat moet controleren?

Mevrouw **Agema** (PVV): Je bent met elkaar uit geweest en ik denk dat je het wel in de smiezen hebt of degene met wie je meerijdt helemaal niets gedronken heeft of meer dan de bekende twee glazen genuttigd heeft.

De heer **Roemer** (SP): Dat is veel te gemakkelijk. Zo gebeurt het echt niet. Als je met iemand in een discotheek bent, dan betekent dat niet dat je voortdurend met elkaar en naast elkaar aan dezelfde bar staat. Ik ben het van harte met u eens dat de sociale controle groot moet zijn. Je moet een jongere zelfs gewoon achter het stuur vandaan halen. Het is je morele plicht om een jongere die gedronken heeft en nog de neiging heeft om achter het stuur te gaan zitten, daarachter vandaan te halen. Met het strafbaar maken, wordt het echter in het Wetboek van Strafrecht gezet. Daarmee slaat u de plank een beetje mis, want het is bijna niet te controleren of iemand al dan niet boven een bepaalde grens zit. Als ik een verkeerde inschatting zou maken, dan zou ik opeens ook een straf kunnen krijgen. Dat voorstel is onuitvoerbaar, hoe zeer ik het ook eens ben met uw bedoeling.

Mevrouw **Agema** (PVV): De bedoeling hierachter is gelijk aan de gedachte achter het alcoholslot een aantal jaren geleden en aan wat de heer Van der Staaij zojuist heeft uitgelegd. Wij lijken nu te stuiten op uitvoeringsproblemen maar het realiteitsbesef van de eigen rol in een situatie dat men in de auto stapt bij iemand die te veel gedronken heeft, is een gedachte die wij niet bij voorbaat in dit debat opzij moeten zetten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Natuurlijk mogen uitvoeringsproblemen nooit de doorslag geven als er mogelijkheden zijn. Ik heb daar echter ernstige twijfels over.

Met dit wetsvoorstel komt er een nieuw middel in de strijd tegen alcomobilisten. De SP-fractie juicht dat van harte toe want er gebeuren nog steeds veel te veel ongelukken door alcohol in het verkeer. Elk ongeluk als gevolg van alcohol is onaanvaardbaar. Een drankje is snel gedronken en een auto is snel gestart. Nu is één drankje vaak nog niet zo erg, maar menigeen lijkt geen maat te kunnen houden voorafgaand aan het starten van de auto, tenzij die auto niet start. Het zou prachtig zijn als auto's gewoon niet kunnen starten omdat zij signaleren



## Roemer

dat de bestuurder gedronken heeft. De minister geeft nu aan dat de techniek daarvoor voorhanden is. Laten wij die dan ook gebruiken.

Helaas werkt het alcoholslot nog redelijk omslachtig en is de aanschaf ervan duur waardoor het niet verstandig is om elke auto ermee uit te rusten. Hierin steunt mijn fractie de minister. De minister stelt voor om een bepaalde groep alcoholmisbruikers te verplichten tot het gebruik van het alcoholslot en om bij de zwaarste groep alcoholmisbruikers eerst te onderzoeken of het alcoholslotprogramma geschikt is om in te zetten. De deelnemers van het alcoholslotprogramma worden zo'n twee jaar begeleid in de hoop dat zij leren dat er geen plek is voor asociaal en onverantwoord gedrag in het verkeer. Mijn fractie heeft dezelfde ambitie als de minister. Laten wij daarom het experiment met elkaar aangaan. Daarna evalueren wij, bij voorkeur na drie jaar. De SP-fractie steunt het amendement van de CDA-fractie op dit punt. Vervolgens kunnen wij bekijken of de juiste grenswaarden gesteld zijn. De SP-fractie zegt dus eigenlijk gewoon dat wij aan de slag moeten.

Ik heb toch nog een klein punt van zorg in relatie tot het alcoholslot. Ik sluit mij aan bij de vragen van de Partij van de Arbeid over de alcoholverslaafden. Net zoals de heer Van der Staaij kan ik het verhaal dat de minister schreef, heel goed volgen. Mevrouw Roefs heeft echter een punt gemaakt en ik hoop dat de minister daarover meer duidelijkheid kan geven.

De uitvoering van het alcoholslot is voor een groot deel afhankelijk van het CBR. Wij zijn een groot voorstander van een goed functionerend CBR. Helaas bleek vorig jaar regelmatig dat het een en ander nog steeds niet op orde was. Is het nu wel mogelijk om het CBR extra te belasten met deze taak? Het moet een nieuwe code voor het rijbewijs vervaardigen, meer rijbewijzen verstrekken en bovendien de alcoholdata gaan bijhouden. Het lijkt een extra taak. Hoeveel mensen heeft het CBR hiervoor nodig? Hooft een dergelijke handhavingstaak wel bij een zelfstandig bestuursorgaan? Ik zou graag een reactie hierop ontvangen. Het handhaven van regels hoort toch juist onder directe overheidszeggenschap te gebeuren?

Ik verzoek de minister om bij het CBR orde op zaken te stellen zodat het alcoholslot een succesvol verkeersveiligheidsmiddel wordt en niet het volgende CBR-debacle. Zolang de IT-problemen niet opgelost zijn, lijkt mij dit niet verantwoord. Zolang het CBR niet goed met klachten kan omgaan, hoort deze overheidstaak nog niet daar. Zolang het CBR fouten niet kan rechtzetten, lijkt de organisatie niet klaar voor deze nieuwe taak. De minister geeft aan dat er verbeteringen in gang zijn gezet. Ik merk daar echter nauwelijks iets van. De verbeteringen zijn hard nodig. Wanneer is de organisatie klantvriendelijk en ordentelijk genoeg om deze taak erbij te kunnen nemen? Ik vraag de minister om een reactie hierop.

Mijn laatste opmerking gaat over de pakkans. Ik had het daarover al in een interruptiedebat met de heer De Rouwe. Alles werkt natuurlijk pas echt effectief als de pakkans fors vergroot wordt. Mensen die niet achter het stuur thuishoren, moeten van de weg geplukt worden. Hoe en wanneer gaat het kabinet ervoor zorgen dat de pakkans significant verhoogd wordt?

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn het allemaal

eens over het doel van het wetsvoorstel: het terugdringen van het aantal ongelukken veroorzaakt door verkeersdeelnemers die alcohol op hebben. Alcohol en verkeer gaan niet samen. Dat moet volstrekt duidelijk zijn. Er zijn echter steeds weer mensen die denken dat het anders zou kunnen. De genoemde aantallen zijn inderdaad schrikbarend. De collega's zeiden het al: zo'n 200 doden door het deelnemen aan het verkeer met bijvoorbeeld alcohol op. Dat is onacceptabel.

Ik besteed eigenlijk maar aan één onderdeel van het wetsvoorstel aandacht, omdat de andere zaken zonder meer onze instemming hebben. Ik wil het hebben over de nieuwe maatregel: het alcoholslot. De bestuurder moet voor het starten blazen en eventueel naderhand nog eens. De eerdere alcoholovertreder rijdt twee jaar met het alcoholslot. Een verlenging is elke zes maanden nodig. Het gedrag moet blijken uit de gegevens van de registratie-eenheid. De minister wil altijd kastjes in de auto. Dit is een ander soort kastje dan waarover wij recent spraken. Via dit kastje in de auto worden de gegevens geregistreerd en kunnen zij worden uitgelezen.

De VVD heeft twijfel over het middel van het alcoholslot. Wij zijn bang dat het vooral gaat om schijnzekerheid. Het is eigenlijk heel gemakkelijk om het alcoholslot te omzeilen en te frauderen. Je vraagt gewoon iemand anders om eventjes te blazen. De betrokkene zou ook een andere auto kunnen nemen. Hoe kun je dat strak controleren en handhaven?

Tijdens de test – dat geven wij toe – is het redelijk gegaan, maar daarbij ging het wel om vrijwillige deelnemers. Wij hebben er een hard hoofd dat het echt zal werken als het wordt opgelegd en dus als een sanctie maatregel wordt toegepast. Wij hebben angst voor de grote fraudegevoeligheid. Dit blijkt ook uit de teksten, onder andere van de tweede nota van wijziging. Bovendien blijkt uit ervaringen met het alcoholslot in het buitenland dat veel deelnemers na het programma in herhalings vallen en toch weer met alcohol op aan verkeer deelnemen.

Tot slot een derde bezwaar: het zal vooral gaan om mensen bij wie voor de tweede maal binnen vijf jaar een te hoog alcoholpercentage is geconstateerd tijdens het rijden.

De VVD denkt dat zwaardere sancties veel afschrikwekkender zouden kunnen zijn. Wij leggen de minister de volgende gedachte voor. Als je de tweede keer wordt gepakt met alcohol op achter het stuur, niet binnen vijf jaar zoals nu in de regeling staat maar binnen tien jaar, ben je je rijbewijs kwijt, en niet voor zes maanden maar direct voor twee jaar, niet voorwaardelijk maar onvoorwaardelijk. Zou het niet beter zijn om dat te zeggen? Wij denken dat zo'n stevige rijontzegging, zo'n harde maatregel voor mensen die voor de tweede keer worden gepakt binnen tien jaar, veel afschrikwekkender zou zijn. Je zou dan ook de overige strafmaten in overeenkomstige mate moeten aanpassen, mee moeten verhogen. Graag de reactie van de minister op deze gedachte.

Wij willen verder vooral ook dat controle en handhaving toenemen. Dat is hier eerder gezegd. Maar dan moet je inderdaad ook investeren in politie, denken wij. Ik verwijs naar onze tegenbegroting, die betekent dat er 3500 agenten extra bij komen vergeleken bij de plannen van de regering. Dat helpt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Aptroot betwijfelt de waarde van het alcoholslot. Het viel mij op

## Aptroot

dat hij daarbij het argument noemde dat je ook iemand anders kunt laten blazen en daarmee het systeem kunt omzeilen. Vergeet hij dan niet dat juist de hertest is ingebouwd om dat te voorkomen? Als je eenmaal op gang bent, moet vervolgens nog wel een keer geblazen worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is waar, maar dan neem je bijvoorbeeld iemand mee in de auto en die blaast nog een keer. Het is gewoon fraudegevoelig. Dat staat ook duidelijk in de nota naar aanleiding van het verslag.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Daar is over nagedacht. Als je iemand bij je hebt die eerst moet blazen en die later onderweg nog een keer voor je moet gaan blazen, waarom zou die persoon dan niet zelf kunnen rijden? Dat kan het dus ook voor een deel ondervangen. Kortom, het soort punten dat de heer Aptroot noemt, is onder ogen gezien. De heer Aptroot zei terecht dat het systeem ook om handhaving vraagt, zodat mensen niet toch in andere auto's gaan rijden en dergelijke. Dat brengt mij op zijn alternatief, het geven van de rijontzegging. Een stevige maatregel, maar geldt daarvoor niet evengoed dat het een gigantische handhavingsinspanning vraagt en dat dit net zo onbetrouwbaar is, in die zin dat je je er niets van kunt aantrekken en gewoon zonder rijbewijs kunt gaan rijden? Als het zou betekenen dat je automatisch niet meer kunt rijden als je geen rijbewijs hebt, zou het een prachtige maatregel zijn. Is echter niet het probleem dat dat niet het geval is?

De heer **Aptroot** (VVD): Het mooiste zouden wij het vinden als wij konden regelen dat wij iemand een bandje om deden en dat die dan tijdens zo'n periode van rijontzegging geen enkel voertuig meer zou kunnen besturen. Helaas is dat technische middel er niet. Ik ben het met de heer Van der Staaij eens dat controle en handhaving essentieel zijn. Dat is ook de reden waarom wij in onze tegenbegroting per saldo heel fors bezuinigen, maar ervoor zorgen dat er 3500 politiemannen en -vrouwen bij komen. Wij denken dat dat echt effectiever is dan dit middel, dat toch relatief makkelijk omzeild kan worden. Ik hoor de reactie van de minister echter wel. Het gaat mij om controle en handhaving in combinatie met een veel afschrikwekkender sanctie. De tweede keer gepakt binnen tien jaar? Dan gewoon twee jaar je rijbewijs kwijt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vroeg me even af of ze gek zijn geworden in een dertigtal niet onbelangrijke landen in deze wereld, waar het alcoholslot allang is ingevoerd en waar de effecten significant beter zijn ten opzichte van de oude situatie. Ik weet dat die sloten exact dezelfde zijn als die hier worden gebruikt. De VVD-fractie stelt ter discussie of het fraudegevoelig is. Die discussies zijn al uitgebreid gevoerd, ook in de schriftelijke behandeling, en de argumenten van fraudegevoeligheid zijn allemaal ontkracht, maar blijkbaar niet voldoende voor de heer Aptroot. Hoe oordeelt hij dan over alle positieve resultaten elders in de wereld?

De heer **Aptroot** (VVD): Allereerst is het fraudegevoelig zijn niet ontkracht. Ik citeer uit de nota naar aanleiding van het verslag: "Ook handelingen die leiden tot het omzeilen van het slot (bijvoorbeeld het geval dat de politie op heterdaad constateert dat de deelnemer een

ander laat blazen) of die het gevolg hebben dat het slot niet meer naar behoren functioneert, zullen worden aangemerkt als gevallen van niet meewerken" etc. Ook de regering constateert dus dat het gewoon fraudegevoelig is. Dat kan ook niet anders; ik neem het de minister ook niet kwalijk. Elke poging om alcohol in het verkeer terug te dringen is interessant om te overwegen. Met betrekking tot de ervaringen in het buitenland: her en der worden successen geboekt, maar her en der wordt ook meegedeeld dat na het programma mensen gewoon weer vervallen in het oude gedrag. De VVD-fractie denkt aan een veel effectievere maatregel. Er moet lik op stuk worden gegeven als je voor de tweede keer betrapt wordt, niet binnen vijf maar binnen tien jaar. De proefperiode is wat ons betreft dus veel langer. Je bent dan bovendien niet tot maximaal zes maanden, maar meteen twee jaar je rijbewijs kwijt. Als we dit doen in combinatie met de maatregel uit onze tegenbegroting, 3500 politiemannen en -vrouwen extra, pak je gelijk ook andere verkeersproblemen beter aan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoe fraudegevoelig is een rijontzegging?

De heer **Aptroot** (VVD): Een rijontzegging is lastig als je niet controleert en handhaaft. Daarom is het zo ernstig dat dit kabinet bezuinigt op politie. Daarom trekken wij extra geld uit, zodat er 3500 politieagenten bij komen. Dan kun je veel meer controleren. Dan kun je gerichte alcoholcontroles doen. Dan is er meer politie op straat, die ook mensen met een wat opvallend en afwijkend rijgedrag ertussenuit kan halen. Echt waar, controle en handhaving zijn essentieel. Die worden minder door de maatregelen van dit kabinet en meer als het aan de VVD ligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik was een beetje in verwarring door de inbrengen van de VVD. Ik heb een aantal inbrengen van de VVD van de afgelopen jaren bij me. De VVD is altijd voorstander geweest van invoering van het alcoholslot. Dat is de heer Aptroot nu niet. Ik citeer de heer Luchtveld: "Wij zijn voorstander van het alcoholslot, in combinatie met het alcoholslotprogramma." Ik vraag mij af hoe het mogelijk is dat de heer Aptroot geen voorstander is.

Ik maak trouwens één fout. De VVD-fractie bracht dit destijds in terwijl de VVD in de coalitie zat, terwijl de VVD nu in de oppositie zit. Ik denk dat ik het antwoord dus al gegeven heb.

De heer **Aptroot** (VVD): Zoals de waard is, vertrouwt hij zijn gasten. Dat u altijd aan dat soort dingen denkt, vind ik slecht. Het gaat ons om de inhoud. In eerste instantie leek het alcoholslot een aantrekkelijke gedachte, maar mijn voorganger, de heer De Krom, heeft eerder al gezegd dat wij denken dat het systeem zeer fraudegevoelig is en in de praktijk niet zal werken.

Wij vinden het gebruik van drugs in het verkeer even ernstig als het gebruik van alcohol. De minister is bezig met een onderzoek naar een effectieve test. Wij hopen dat dit onderzoek snel afgerond is en dat we daardoor veel beter kunnen controleren of iemand met drugs op achter het stuur zit. Dan hebben we een onbetwiste methode. Wij stellen voor om bij drugs dezelfde zware sanctie op te leggen als bij alcohol. Als iemand voor de tweede keer binnen tien jaar betrapt wordt met drugs in

## Aptroot

het verkeer, is hij zijn rijbewijs twee jaar kwijt. Zou dat niet een goede en effectieve strafverzwaring zijn?

De vergadering wordt van 11.20 uur tot 11.25 uur geschorst.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Na de aangename extra koffiebreek van deze morgen zal het voor de geachte afgevaardigden geen enkele verrassing meer zijn dat ik ermee begin hen te bedanken voor hun bijdrage. We hadden dit al even met elkaar geëffend zojuist, maar ik meen het oprecht. In dit verkeersveiligheidsdebat was het namelijk weer zoals het onze goede traditie betaamt, namelijk vooral elkaar stimulerend. De heer Van der Staaij zei het prachtig vanuit de geschiedschrijving van dit concrete onderwerp: elkaar stimuleren om creatief te zijn en te bekijken hoe we de verkeersveiligheid op een nog hoger niveau krijgen. Ik ben uitermate blij met de grote belangstelling die de geachte afgevaardigden ook nu weer voor dit onderwerp aan de dag leggen.

Het alcoholslotprogramma, waarover wij vandaag praten, is een van de vele maatregelen in het grote palet waarmee wij de verkeersveiligheid willen verbeteren. Ik zeg dat met nadruk, want heel veel andere onderwerpen zijn hier ook aan de orde gesteld. Ik zal daar kort op ingaan, maar er komen andere debatten waarin we die onderwerpen nader zullen uitpuren. Hier ligt vandaag met name het alcoholslotprogramma als extra instrument ter besluitvorming voor. Het is een instrument met veel potentie. Ik realiseer me tegelijkertijd ook dat het ingrijpende gevolgen kan hebben. Het betekent nogal wat als je zo'n instrument gaat hanteren en daarom is het goed dat wij er ten gronde over spreken. Ik zal kort een toelichting geven voordat ik op de gestelde vragen inga.

Zoals vele sprekers al zeiden, wordt ongeveer een kwart van het aantal verkeersdoden veroorzaakt door alcohol. Dat is inderdaad een onacceptabel hoog aantal. Het kan echt niet. Dit geldt trouwens ook voor drugs, een heel ander dossier. Alcohol en drugs zijn killing in het verkeer. We zullen dus alles op alles moeten zetten om het aantal slachtoffers verder terug te dringen. Het is onacceptabel dat veel van de dodelijke verkeersongevallen in ons land voorkomen hadden kunnen worden als er geen alcohol in het spel was geweest.

We pakken alcohol steeds strenger aan. Ik ben blij met tal van initiatieven waar ook de Kamer aan heeft meegewerkt en haar goedkeuring aan heeft gegeven. We hebben de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer voor beginnende bestuurders en we hebben de zwaardere maatregel voor ervaren en beginnende bestuurders die grover in de fout zijn gegaan. Ik vind een alcoholslot een logisch sluitstuk op deze ladder van maatregelen waarmee wij gewenst gedrag dwingend kunnen opleggen.

De SWOV heeft berekend dat in de ideale situatie een jaarlijkse reductie mogelijk zou zijn van 30 tot 35 verkeersdoden en 300 tot 350 gewonden, als we alle maatregelen maximaal effectief gaan inzetten. De in het wetsvoorstel voorgestelde opzet van het alcoholslotprogramma, alleen deze nieuwe maatregel dus, leidt volgens de berekeningen tot 8 tot 10 dodelijke slachtoffers minder en tot tussen de 80 en 100 gewonden minder. Dat zijn er heel wat. Je hoeft maar met één

familie te spreken die iemand verloren heeft om te beseffen hoeveel leed er bespaard wordt als je 8 tot 10 doden en misschien wel 100 gewonden per jaar minder hebt. Een jaar is zo voorbij.

De ideale situatie van de SWOV is nu nog niet mogelijk, omdat er bij dit soort delicten ook nog een strafrechtelijk spoor loopt, waarbij het rijbewijs een rol speelt. Ik wil dat verduidelijken aan de hand van een voorbeeld. Stel dat iemand heeft gereden onder invloed van zoveel alcohol dat hij aan het alcoholslotprogramma zou moeten gaan deelnemen. In dat geval zal er samenloop zijn met het strafrecht, omdat de politie het rijbewijs invordert en het OM vervolgens het rijbewijs inhoudt in afwachting van de door de rechter op te leggen rijontzegging. Voor deelname aan het alcoholslotprogramma heeft de betrokkene echter een rijbewijs nodig, met de voor het alcoholslot vastgestelde code. Gedurende de rijontzegging kan de betrokkene natuurlijk geen nieuw rijbewijs aanvragen. Hij moet dus wachten tot de ontzegging is afgelopen. Dat kan weer een aantal maanden duren. Volgens de SWOV draagt dit tijdsverloop van maanden niet bij aan de bereidheid om vervolgens deel te nemen aan het alcoholslotprogramma.

Ongetwijfeld zullen er meer gevallen van samenloop zijn, omdat zowel in het strafrecht als in het bestuursrecht maatregelen mogelijk zijn die gevolgen hebben voor het rijbewijs. Samen met mijn ambtsgeenoot van Justitie, de heer Ernst Hirsch Ballin, ben ik een onderzoek gestart naar de onderlinge samenhang en mogelijke samenloop van verschillende maatregelen met betrekking tot het rijbewijs. Wij hebben dat recentelijk in een verkeersveiligheidsdebat met elkaar gewisseld. Wij hebben vanuit de goede intentie waarmee ik mijn repliek begon, tal van maatregelen genomen. Ik denk dat nu het moment komt om dat grote rijbewijshuis en al die verschillende maatregelen nog eens even in rij en gelid ten opzichte van elkaar te bezien. Kunnen wij het nog logischer maken? Sommige woordvoerders vroegen zich af of wij de benadering tussen beginnende bestuurders en bestuurders die langer hun rijbewijs hebben, even los van de normstellingen, meer op elkaar moeten afstemmen. Ik vind dat op zich interessante gedachten, dus daar komen wij nog op terug. Dat zal snel kunnen want de eerste resultaten zijn al in de eerste helft van dit jaar beschikbaar. Op basis hiervan zullen wij dan moeten bezien of er conclusies en oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Voor het zomerreces geef ik de Kamer daar met mijn collega van Justitie een beeld van.

Laten wij niet wachten met het alcoholslotprogramma. De essentie is dat iemand die te veel heeft gedronken niet zo maar meer wordt losgelaten in het verkeer. Het alcoholslotprogramma beschermt niet alleen de onschuldige verkeersdeelnemer, maar wijst de betrokken bestuurder er keihard op dat hij niet de weg op mag. Zijn auto start niet. Tegen mevrouw Agema zeg ik wat er gebeurt als iemand anders in het alcoholslot blaast. Het is de vraag of je je daartoe geroepen voelt als iemand naast je stiepelzat is en die auto in wil. Dat is een drempel en veel mensen zullen dat niet doen. Als je het echter doet en de bestuurder gaat zelf achter het stuur zitten, zal hij binnen no time zelf weer opnieuw moeten blazen om de auto rijdend te houden. Op die manier proberen wij in elk geval dat gevaar te ondervangen. Een dronken bestuurder zal met het alcoholslot stil blijven staan en geen kant op kunnen.

## Eurlings

Ik heb de vraagstelling rond de 1,8 en 2,1 goed gehoord. Laat ik maar direct zijn. Ik vind het zeer interessante vraagstellingen. Juist omdat het zo'n belangrijk onderwerp is, moeten wij ons op basis van zo veel mogelijk informatie ervan vergewissen dat wij echt het maximale doen en het zo goed mogelijk aanpakken. Wij moeten geen kansen laten liggen of vanuit een goede drive net verkeerde maatregelen nemen. Ik wil wel aandacht vragen voor het feit dat je enerzijds met de vraag zit hoe verkeersonveilig een alcoholist is die toevallig even nuchter is. Dat is een interessante en relevante vraagstelling. Stel dat zo iemand gevaarlijk is. Ik sluit dat helemaal niet uit. Sterker nog, ik kan me er – psychologie van de koude bodem – heel veel bij voorstellen, maar dat is aan de specialisten. Dan heb je dus tegelijkertijd anderzijds de vraag hoe je die groep in zijn totaliteit het beste aanpakt. Het probleem bij alcoholisten is vaak dat zij toch in de auto stappen, ook al hebben zij geen rijbewijs meer. De stelling is dat je ze, als ze dronken zijn, met een alcoholslot meer van de weg afhoudt dan nu. Hoe verhouden zich uiteindelijk het eindeffect en het verbeteren van de verkeersveiligheid zich ten opzichte van elkaar? Dat is denk ik de relevante vraag.

Ik kan me voorstellen dat wij gaan beginnen met het alcoholslot. Ik zeg dit ook omdat veel instituten en veel deskundigen van mening zijn dat het gunstig is voor de verkeersveiligheid, ook in geval van alcoholafhankelijkheid. Het Trimbos-instituut stelt dit bijvoorbeeld. Wij moeten bekijken waar wij de norm leggen. De Kamer heeft gevraagd de algemene evaluatie niet na vijf jaar, maar na drie jaar te doen. Ik kan me daar veel bij voorstellen. Ik wil graag in die richting meegaan. Ten aanzien van dit vraagstuk zou ik de Kamer willen vragen of wij niet nog wat meer spoed kunnen betrachten. Pas als het alcoholslot echt in werking gaat, moeten wij definitief de promillages vaststellen. Naar verwachting zal de inwerkingtreding begin 2011 zijn; dan zal het alcoholslot echt werken. Ik kan mij voorstellen dat wij tussen nu en dan alles op alles zetten om een drielid ding te doen.

Het eerste is dat wij met de vereniging voor psychiaters en met organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland en de SWOV kijken hoe verkeersonveilig een nuchtere alcoholist is. Dat lijkt mij een relevante vraagstelling.

Een tweede relevante vraagstelling is wat de ervaringen in het buitenland zijn op dit vlak. Ik zeg dit, omdat er meer speelt dan alleen de vraag hoe verkeersonveilig een alcoholist is, ook als hij nuchter is. De vraag is ook hoe je hem in beide situaties, nuchter en niet nuchter, in totaliteit het meest van de weg af houdt. Het buitenland laat in principe zien dat wij best hoopvol gestemd mogen zijn. Ik heb hier een tabel met een aantal cijfers, variërend van Zweden tot Canada, Quebec en Alberta, en de Verenigde Staten, West Virginia, waarover een helaas overleden zanger nog een mooi nummer heeft geschreven. De definities verschillen enigszins, maar je ziet dat de recidive door de invoering van het alcoholslot heel stevig afneemt. Ik heb hier cijfers van min 60% tot min 95%. Daaruit zou je kunnen afleiden dat het alcoholslot een veel positiever totaaleffect heeft – hoe houd je die mensen het meest van de weg af? – dan de ontzegging van de rijbevoegdheid. Ik ben bereid om tussen nu en 2011 heel nadrukkelijk na te gaan wat hier de ervaringen zijn met die alcoholisten et cetera, dus ook hier te kijken wat op dit punt de praktijkervaringen zijn.

Ik kom bij het derde dat wij tussen nu en 2011 zouden kunnen doen. Ik ben voornemens om samen met de provincie Fryslân praktijkervaring op te doen met een aantal alcoholmisbruikers die zich vrijwillig hiervoor aanmelden en dat stukje praktijkervaring in Nederland zelf mee te nemen naast al die praktijkervaringen in het buitenland.

Ik kan mij zomaar voorstellen dat wij met elkaar pogen om die drie vraagstukken – het gevaar van een nuchtere alcoholist op de weg, het totaaleffect van het invoeren van het alcoholslotprogramma voor dat soort mensen vergeleken met het niet invoeren en de ervaringen daarmee in het buitenland alsmede een eerste praktijktest in Nederland – tussen nu en begin 2011 beantwoord te hebben. Ik steek maar direct door. Nogmaals, in de teksten die voor mij lagen zal ik er wat meer woorden aan wijden, maar het was allemaal laat en de nacht was kort; ik voel met u mee. In principe zetten wij het nu op 1,8. Als wij op basis van die drie zaken toch het beeld krijgen – dat is het eerste beeld vanuit het buitenland – dat het zo fantastisch uitwerkt en dat zich dat bestendigt, kijken wij of wij tussen nu en begin 2011 alsnog naar de 2,1 kunnen. Het lijkt mij op zichzelf een zorgvuldige benadering. Als u dan tussen nu en begin 2011 zegt dat u te weinig informatie hebt, zullen wij er vast het debat over voeren. Ik denk dat dit zorgvuldig is en dat wij onszelf ook enigszins opjagen om deze vragen vrij snel beantwoord te krijgen. Ik zeg dit, omdat in elk geval volgens de theoretische modellen de winst van het alcoholslotprogramma bij 2,1 behoorlijk groter kan zijn dan bij 1,8.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg mij even af hoe dat dan praktisch moest, maar dank aan de heer Van der Staaij, die mij dat goed influisterde. Ik kan deze gedachtegang goed volgen en kan er ook prima mee leven. Ik ga er dan ook van uit dat wij ruimschoots voor het eind van het jaar, als al deze zaken bekend zijn, hier een plenaire afronding kunnen krijgen of er anderszins met elkaar over spreken voordat het definitief wordt verwerkt.

Minister **Eurlings**: Ja. Ik zal u op de hoogte houden. Ik ga ervan uit dat wij voor het eind van het jaar dat debat kunnen hebben. Ik steek nu snel door. Ik snap de ernst van deze vraagstelling, ook omdat wij dezelfde drive hebben om de verkeersveiligheid maximaal te dienen. Wij zullen heel wat moeten doen in korte tijd, maar wij gaan er vol voor. Wat dat betreft, leggen wij de lat voor onszelf heel hoog. Ik houd u op de hoogte. De doelstelling zou moeten zijn om voor het eind van het jaar in een debat met elkaar hierover conclusies te kunnen trekken.

De heer **Roemer** (SP): Dat zie ik dan als een randvoorwaarde om met deze gang van zaken in te stemmen.

Minister **Eurlings**: Prima, dan kom ik u hiermee vrij snel tegemoet. Ik houd de drive als het positief uitwerkt om naar 2,1 te gaan, omdat daarmee veel meer mensen in het programma zullen zitten, waardoor het effect ervan groter zal zijn. Maar ik ben zorgvuldig. Als gebeurt wat sommigen zeggen, snijden we in onze vingers. Ik zet de zorgvuldigheid even voorop: we gaan uit van 1,8. In het buitenland heeft men zelden een limiet, zelfs geen 2,1, maar als blijkt dat dat het beeld is, zult u bijna Kamerbreed voorstellen om dat te volgen. Voordat we het invoeren, moeten we daarover duidelijkheid hebben.



## Eurlings

Mijn lijn zou zijn: zorgvuldigheid is prima, maar als het kan en goed blijkt uit te werken, gaan we naar 2,1, want dan hebben we veel meer mensen in het programma zitten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik vind dit een buitengewoon interessante en waardevolle handreiking. Ik had in eerste termijn ons dilemma aangegeven, en daar helpt dit heel goed bij. Ik heb nog een meer technische vraag, namelijk wat het betekent als de minister zegt nu uit te gaan van 1,8. Ik begrijp juist dat hij het nog open wil laten: eerst onderzoek, en dan definitieve vaststelling. We hebben dan hooguit meer in onze gedachten, want tot nu toe ging de minister uit van die 2,1. Wat is de betekenis van de zin dat nu even wordt uitgegaan van 1,8?

Minister **Eurlings**: Goed dat u hier nader naar vraagt. Ik zal het anders formuleren. Ik zal op basis van die drie onderzoeken en de eindconclusie die de regering trekt de Kamer er voor het eind van dit jaar van moeten overtuigen dat 2,1 echt de goede lijn is. Als dat niet lukt, wordt het gewoon 1,8. We komen daarover nog uit-en-te-na te spreken, en ik zal mijn best doen zo veel mogelijk extra informatie te vergaren, samen met de Nederlandse Vereniging van Psychiaters, Veilig Verkeer Nederland, de SWOV en het verre buitenland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zie een goede voortgang in het proces om het dilemma te duiden. Ik denk dat nader onderzoek, waarnaar wij vragen, heel goed is. Wat ons betreft moet dat het invoeringsproces echter niet tegenhouden. Dan heb ik liever dat de minister zekerheidshalve zegt: we voeren het alsnog in op 1,8, dan kan het eventueel bij ministeriële regeling snel worden geregeld. Maar ik blijf wat hangen op die 2,1. Waarom houdt de minister daaraan vast? Hij zegt zelf dat er in het buitenland helemaal geen maximum is, terwijl hij daar wel heel stevig aan vasthoudt. Wat is daarvoor zijn argumentatie? Het kan twee kanten op. De eerste is dat een onderzoek kan aantonen dat alcoholverslaafden wel degelijk een gevaar op de weg zijn in nuchtere toestand, wat kan betekenen dat die norm van 1,8 de andere kant uitgaat, bijvoorbeeld theoretisch naar 1,3. De tweede is dat uit het onderzoek blijkt dat alcoholverslaafden in nuchtere toestand geen gevaar op de weg zijn. Waarom zou de minister dan willen vasthouden aan die 2,1? Wat is daarvoor de argumentatie?

Minister **Eurlings**: Ik maakte mijn opmerking over het buitenland niet helemaal voor niets, dus ik ben blij dat u uw opmerking maakt. Zoals gezegd is er in het buitenland bijna nooit sprake van een bovengrens. Ik kan mij voorstellen dat wij dat punt extra meenemen in het onderzoek. Daar kom ik dus graag op terug. Ik ga er echt van uit dat wij voor het eind van dit jaar hierover een debat voeren, en dat er echt geen dag vertraging optreedt. Ik zal dat niet toelaten. Mocht nu blijken dat, om welke reden dan ook, die tripool van onderzoeksuitkomsten niet op tijd klaar is, dan zal ik dat aan de Kamer schrijven, en dan zullen wij een conclusie moeten trekken. Ik meen dat er een Kamermeerderheid op dit punt is die zich zal moeten uitspreken. Dan kan de Kamer zomaar zeggen dat 1,8 gewenst is, dan houden we het zorgvuldig. Maar als blijkt dat 2,1 toch kan, zou ik het jammer vinden als we dat laten liggen. Ik zet alles op

alles om voor het eind van dit jaar die vragen goed beantwoord te hebben. Mocht dat niet lukken, dan laat ik de Kamer een separaat schrijven toekomen, en dan zullen we op dat moment op basis van de beschikbare informatie conclusies moeten trekken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor de CDA-fractie is de lijn voor het tijdpad duidelijk. Als u het eerder kan invoeren, ook al lopen er nog wat discussies, dan moet u dat doen. Zet u de grens dan zekerheidshalve op 1,8 promille, dan kunnen wij in ieder geval de eerste slagen maken. Het tweede is het onderzoek. Wat ons betreft zal dat, ook vanuit het ministerie, blanco moeten zijn, in die zin dat het uit kan wijzen dat je al bij 1,3 promille een onderzoek moet doen omdat je de verslaafde eruit wilt hebben. Maar ik vraag u dan ook om die 2,1 promille niet als heilig te zien. Als blijkt dat juist het oprekken van die grens de andere kant uitslaat en kan bijdragen aan meer veiligheid, dan vinden wij ook dat wij dat op voorhand niet moeten doen. Ik vraag u om in de pilot die u wilt uitvoeren in Friesland, heel nadrukkelijk te bekijken hoe je mensen een stap verder kunt helpen in de behandeling. Ik dring erop aan om dat ook spoedig uit te gaan voeren en ons dan heel snel op de hoogte te stellen van de resultaten. Met name vraag ik het accent op de behandeling te duiden.

Minister **Eurlings**: Ja, maar het gaat er dus ook om hoe mensen in die situatie in de praktijk reageren op het instrument alcoholslot. Nogmaals, ik ga ervan uit dat wij geen dag vertraging oplopen. Wij werken gewoon force majeure door aan de invoering en voor die tijd moeten wij de vragen hebben beantwoord. Als het niet zo is, dan kan ik mij zomaar voorstellen dat wij zorgvuldig zijn en de Kamer gehoord hebbende, bij 1,8 beginnen om later op te schalen. Maar ik heb nog geen reden om te denken dat wij vertragen. Ik wil mijn best doen om die vraag met u van tevoren te beantwoorden. Je kunt veel bomen opzetten over de vraag wat wel of niet heilig is, maar promillages zijn voor mij in deze zin nooit heilig. Zij zijn een middel om het grote doel van de verkeersveiligheid te dienen. Met de 2,1 promille wilden wij ook tegemoetkomen aan de bezwaren van de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie. Wij wilden op die manier toch maar proberen om een soort bovengrens te stellen. De vereniging heeft gezegd dat zij die bovengrens liever nog lager heeft. Ik weet niet of het bij de vereniging op veel acclaim zou kunnen rekenen als wij de bovengrens verhogen, maar er zijn wat dat betreft geen heilige huisjes. Zonder in de vertraging te schieten, wil ik de 2,1 promille uit het buitenland nog eens kritisch onder de loep nemen. Voor mij zijn er geen heilige huisjes. Het gaat erom wat het beste werkt. Dat zeg ik u toe.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij moeten wij een duidelijk onderscheid maken. De begeleiding die je geeft bij het alcoholslotprogramma is geen behandeling. Die 2,1 en 1,8 betekenen dat je niet in een auto mag rijden. Je mag dan niet meedoen met een alcoholslotprogramma. Je moet eerst zorgen dat je wordt behandeld; dan kun je wellicht weer in de auto. Dan maakt het wel uit of het 1,8 of 2,1 is, want de groep van 1,8 die verslaafd is, heeft dus nadrukkelijk een extra stimulans om zich te laten behandelen. De mensen van 2,1 heb je wel in beeld. Je geeft hun aan dat zij zich moeten laten behandelen als zij nog willen autorijden. Als je het hebt

## Eurlings

over de verslavingsproblematiek, dan zit daar toch wel een verschil in. Je spreekt de groep van 2,1 eigenlijk streng toe en zegt die mensen dat zij zich moeten laten behandelen. Een behandeling zit immers niet in het alcoholslotprogramma; dat is alleen begeleiding.

Minister **Eurlings**: Ik ben dat met mevrouw Roefs eens. Maar de hamvraag is natuurlijk hoe mensen zich gedragen nadat zij zijn behandeld. De cijfers uit het buitenland maken duidelijk dat het alcoholslotprogramma veel effectiever is dan bijvoorbeeld het ontnemen van de rijbevoegdheid. Voor een gedeelte komt dat doordat veel alcoholisten, of zij behandeld worden of niet, gewoon in de auto springen, ook zonder rijbewijs. Dat is een andere kant van de zaak. Met het alcoholslotprogramma heb je een effectievere rem dan het wegnemen van het rijbewijs, hoe dapper dat ook klinkt. Die twee dingen moeten wij tegenover elkaar zetten. Ik zie het punt van mevrouw Roefs, maar daar staat dus wel tegenover dat vanuit het buitenland zich het beeld opdringt dat het alcoholslot beter werkt dan de maatregelen die tot nu toe zijn genomen. Wij zullen deze twee mogelijkheden tegenover elkaar moeten zetten en de cijfers laten spreken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik meen dat in het buitenland ook is gebleken dat mensen die een alcoholslotprogramma hebben gevolgd en hun rijbewijs weer terugkrijgen, toch weer snel verzeild raken in dezelfde problematiek. Dat zou dan juist pleiten voor niet alleen begeleiding, maar ook behandeling.

Minister **Eurlings**: Het is juist dat mensen weer terugvallen in hun oude gedrag. Nu is dat bij het alternatief weliswaar iets minder, maar toch ook wel het geval. Om hieraan tegemoet te komen hebben wij, anders dan in het buitenland, ervoor gekozen om bij het alcoholslotprogramma een automatische verlenging in te bouwen op het moment dat mensen binnen twee jaar weer in de fout gaan. Dan komt er direct een half jaar bij. Dus als mensen echt notoir fout zijn, loopt het door en door en door en komen zij niet meer van het alcoholslot af. Maar mevrouw Roefs heeft een punt en daarom willen wij die drie onderzoeksvragen graag beantwoord hebben. Ik begrijp haar vraag om zorgvuldigheid en wil dus alles op alles zetten om daar voor het eind van het jaar nader met de Kamer over te spreken.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil mevrouw Roefs graag bijvallen. Ik hoor van de minister wel wat de voordelen van het programma zijn en ik wil best nog verder kijken, maar ik hoor niet wat er nu tegen is om behandeling in het alcoholslotprogramma op te nemen. Het is veel effectiever als je mensen behandelt voor hetgeen waarvoor zij behandeld moeten worden. Laat dit een oproep zijn aan de minister om in het onderzoek dat hij wil gaan doen, te proberen om de Kamer op dit specifieke punt echt te overtuigen. Wat mij betreft, komt er een behandeling bij.

Minister **Eurlings**: In het alcoholslotprogramma is al sprake van begeleiding. Er wordt informatie gegeven over de gevolgen van te veel drinken en er komt feedback aan de hand van de uitleesgegevens. In die zin vindt er dus terugkoppeling plaats. Wij moeten oppassen dat het programma nog wel hanteerbaar blijft. Wij

beginnen er nu mee. Hopelijk gedraagt iedereen zich in de toekomst goed, maar ervan uitgaande dat mensen zich niet helemaal goed zullen gedragen, hopen wij dat er veel mensen in dat programma komen en zo aangepakt kunnen worden. Het moet echter wel doenlijk blijven. Als uit de uitleesgegevens en de terugkoppeling blijkt dat mensen zich niet goed gedragen, zal het gemotiveerde, pakkende advies worden gegeven om hulp te zoeken. Het is dus een extra portaal waarbij mensen worden doorgeleid op het moment dat het niet goed werkt. Zo willen wij tegemoetkomen aan hetgeen u nu zegt, maar willen wij het ook hanteerbaar houden. Als wij het topzwaar maken en er een heel programma omheen creëren, kan het ook zijn dat het programma sterft in theoretische schoonheid. Dit is echter een punt voor de evaluatie. Niet na vijf jaar, maar na drie jaar – ik heb de Kamer gehoord en zeg dat toe – zullen wij kijken hoe het in de praktijk uitwerkt en of, als uit de uitleesgegevens blijkt dat mensen zich niet goed gedragen, de doorgeleidfunctie effectief genoeg is.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Roemer zet nu wat stilliger in op de hulpverlening. Mijn fractie erkent op zich wel dat hulpverlening wel degelijk een heel goede bijdrage levert – dat heb ik in mijn inbreng ook gezegd – maar mijn vraag aan de heer Roemer is of hij nu pleit voor een verplichting om een afkickprogramma te volgen. Het is duidelijk dat wij dat allebei nuttig vinden, maar ik heb het idee dat hij nu koerst naar een verplichting en dat zou ik een nieuw element vinden.

De heer **Roemer** (SP): Zover ga ik nog niet. Ik heb de minister gevraagd, ter ondersteuning van wat mevrouw Roefs heeft gezegd, om dat mee te nemen en te onderzoeken en daar dan mee naar de Kamer te komen. Ik wil niet meteen dingen verplicht opleggen, maar opnemen in een programma kan breder zijn dan iets verplicht opleggen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil nog graag aan de minister vragen of hij nog één keer die drie onderzoeken wil noemen die hij nu toezegt. Ik heb namelijk een paar moties liggen, waarin ook wordt verzocht om onderzoeken. Ik wil graag toetsen of ik die weg kan strepen.

Minister **Eurlings**: Het eerste is het onderzoek met de vereniging voor psychiaters en organisaties als Veilig Verkeer Nederland en SWOV naar de verkeersonveiligheid, als ik het op mijn waarschijnlijk wetenschappelijk niet verantwoorde wijze mag zeggen, van alcoholisten als zij zich in nuchtere toestand in het verkeer begeven. Het tweede is een nader onderzoek naar praktijkervaringen in het buitenland, waarbij niet alleen hiernaar gekeken wordt, maar vooral wordt gekeken hoe effectief het alcoholslotprogramma is, in vergelijking met andere maatregelen, om de alcoholmisbruikers en alcoholisten uit het verkeer te houden. Daar gaat het uiteindelijk om. Als wij maar heel weinig mensen laten meedoen aan het alcoholslotprogramma, kan dat voordelig lijken, gelet op het gevaar dat alcoholisten ook in nuchtere toestand vormen, maar tegelijkertijd zijn wij dan veel minder effectief om dronken alcoholisten achter het stuur vandaan te houden. Deze zaken moeten wij tegen elkaar afwegen. Daarom moeten wij ook kijken naar het buitenland. Ik heb van de heer De Rouwe begrepen dat

## Eurlings

hij wil nagaan hoe de bovengrens in het buitenland tot stand is gekomen. Dat betrekken wij er ook bij.

Het derde punt is dat wij niet alleen kijken naar onderzoek en praktijkervaring in het buitenland, maar dat wij ook een eerste gevoel willen krijgen van de praktijk in Nederland. Daarom willen wij in Friesland een langdurige praktijkervaring opdoen. Ook dat zullen wij in het geheel betrekken.

De voornoemde drie onderdelen komen nog voor het eind van het jaar naar de Kamer toe. Wij zullen alles op alles zetten om de informatie zo volledig mogelijk te laten zijn. Voor het eind van het jaar moeten wij de knoop doorhakken of het promillage 1,8, 2,1 of misschien nog hoger moet zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mensen met een promillage van 1,8 of 2,1 die verslaafd blijken te zijn, kunnen niet meedoen aan een alcoholslotprogramma. Van mensen met een promillage tussen 1,3 en 1,8 testen wij niet of zij verslaafd zijn of alleen misbruiker zijn geweest. Mijn vraag was of wij zouden kunnen onderzoeken hoe groot het percentage verslaafden in de groep met een promillage tussen 1,3 en 1,8 is. Dat wordt nu niet onderzocht. Als dit wel onderzocht zou worden, zou dat wellicht een aantal verslaafden opleveren. Vervolgens zouden wij kunnen uitzoeken of behandeling van deze mensen effectief is. Er is nu een groep alcoholverslaafden met een promillage tussen 1,3 en 1,8 die alleen begeleiding en geen behandeling krijgt.

Minister **Eurlings**: Komend jaar hebben wij de hoofdvraag te beantwoorden of wij voor de groep met een promillage tussen 1,8 en 2,1 dat onderzoek doen, dan wel dat wij mensen met een promillage lager dan 2,1 meteen doorgeleiden naar het alcoholslotprogramma. Het liefst zie ik dat het onderzoek uitwijst dat het een positief effect heeft als wij het laatste doen, omdat wij dan meer mensen in het programma krijgen. Ik wil best nog eens bezien of wij ook de mensen met een promillage lager dan 1,8 of zelfs 1,3 moeten onderzoeken, maar ik wil er wel voor oppassen om de onderzoekslast zo groot te maken, dat de zaak niet meer behapbaar is. Als wij iedereen die wordt gepakt ook moeten onderzoeken, wordt het wellicht erg onhanteerbaar. Nogmaals, ik zal er nog even naar kijken en erop terugkomen. Ik hoop echter dat men ziet dat wij enerzijds, als het instrument effectief is, zo veel mogelijk aan het alcoholslotprogramma willen hebben, maar anderzijds de onderzoekslast enigszins hanteerbaar willen houden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is niet mijn bedoeling dat iedereen getest moet worden. Wij praten over een significante steekproef.

Minister **Eurlings**: Dan nog is het de vraag wat dat zou toevoegen. Ik herhaal dat ik de zaak nog eens zal bekijken, maar ons beeld is dat dan de onderzoekslast wel heel snel heel stevig zal toenemen. Ik zeg toe dat ik ook zal bezien hoe men hier in het buitenland mee omgaat. Dat kan ons beeld alleen maar verrijken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat wij moeten waken voor een discussie over het promillage. Het is niet de hoofdvraag of het promillage 1,3, 1,8 of 2,1 moet zijn. De hoofdvraag is – die zullen wij moeten beantwoorden aan

het eind van dit jaar – of alcoholverslaafden in nuchtere toestand ook een negatief risico voor de veiligheid vormen. Vanuit die beantwoording moeten wij de discussie aangaan: moeten wij bij onderzoek de lat leggen bij een promillage van 1,3, bij 1,8, bij 2,1 of moeten wij helemaal geen lat leggen? Deelt de minister dit? Volgens mij is dit de kern waarop wij de komende jaren moeten inzetten. Wij moeten nu wat minder discussie hebben over de promillages. Dat aspect zou de discussie ook vertroebelen.

Minister **Eurlings**: Het is een gedeelte van de kern. Het is inderdaad een belangrijk punt, maar ik herhaal dat het gaat om een samenspel van twee dingen. Wat is het gevaar van een nuchtere alcoholist? U zegt dat hij met een alcoholslotprogramma nuchter blijft te zijn bij een blaastest en dus verder mag rijden. Als die man of vrouw gevaarlijk is, hebben wij dus een probleem. Tegelijkertijd is het alcoholslotprogramma bij die alcoholist, als die dronken is, wel effectiever dan het alternatief. Hoe verhoudt dit pluseffect – als hij dronken is, is het alcoholslot sowieso beter – zich ten opzichte van het eventuele negatieve effect als hij nuchter is en met het alcoholslotprogramma kan doorrijden, hoewel hij een gevaar is? Dat moet je tegenover elkaar zetten. Die twee elementen zijn er. Ik denk dat wij dat allebei begrijpen. U hebt gezegd dat wij voorzichtig moeten zijn en moeten beginnen bij 1,8, waarna we later misschien kunnen opschalen naar 2,1. De regering zit iets meer op de andere lijn: het liefst 2,1. Ik heb uw vraag over zorgvuldigheid echter goed gehoord. Wij moeten naar aanleiding van dit soort vragen voor het eind van het jaar bekijken wat het beste uitwerkt. Het gaat om de vraag waarmee de veiligheid het beste gediend is.

Dan nog een aantal resterende vragen. Waarom kies ik niet voor de Zweedse aanpak, waarbij een foutmelding leidt tot het kwijtraken van het rijbewijs? Ook in ons programma leidt het niet meewerken tot het beëindigen van het alcoholslotprogramma en het ongeldig verklaren van het rijbewijs. Voorbeelden van acties van deelnemers die hiertoe leiden, zijn het omzeilen van het alcoholslot – verscheidene sprekers hebben op dat risico gewezen – maar ook het manipuleren van het slot, het rijden in een auto zonder alcoholslot – dus met de auto van de buurman of van de vriendin, man of vrouw – en het niet meedoen aan het begeleidingsprogramma. Ik noem ook het hebben van te veel foute hertesten tijdens het rijden. Je laat dan bijvoorbeeld iemand anders blazen, je rijdt zelf, op een gegeven moment begint het apparaat te piepen, je blaast en dan heb je te veel gedronken; ook dat wordt geregistreerd. Foute blaastesten leiden niet tot beëindiging, omdat zij geen gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren. Dan werkt het programma en rijd je dus niet weg. In Zweden heeft men overigens ook plannen om bij de foute blaastest het programma te verlengen in plaats van de deelnemer uit het programma te verwijderen en het rijbewijs ongeldig te verklaren. Ik heb zojuist in mijn reactie op een interruptie van mevrouw Roefs gezegd dat wij die verlenging erin hebben gebracht, juist om mensen die notoir de fout in blijven gaan, langdurig te pakken.

Er is gevraagd wat het Openbaar Ministerie precies wil om voor het rijden zonder geldig rijbewijs de voorgestelde strafbaarstelling te verbeteren, wat de achtergrond van deze opmerking is en wat er met het advies van het OM gebeurt. Zou verbetering erop kunnen duiden dat

## Eurlings

strafbaarstelling van rijden zonder geldig rijbewijs omhoog gaat? De opmerkingen van het OM gaan erover in welk artikel de strafbaarstelling wordt geregeld. Zij gaan dus niet over de hoogte van de straf zelf. Het OM heeft met een beroep op de wetsystematiek en de handhavingspraktijk voorgesteld om de strafbaarstelling onder te brengen in artikel 107, eerste lid van de WVV. Omwille van de duidelijkheid heb ik ervoor gekozen om de strafbaarstelling onder te brengen in artikel 9 van de WVV. Dat staat in artikel I, onderdeel F van het voorstel. Voor de handhaving maakt dit echter geen verschil.

Hoe kunnen de controle en de aanpak van het rijden zonder geldig rijbewijs worden verbeterd? Dat betreft de andere kant van het instrumentarium. Verbetering is mogelijk door de authentic number plate recognition, de ANPR, waarbij politiecamera's de kentekens scannen en vergelijken met informatie over gesignaleerde personen, gestolen voertuigen of openbare boetes. De signalen – ongeldigverklaring van het rijbewijs maar ook ontzegging van de rijbevoegdheid – zijn onlangs aan deze informatie toegevoegd. Hiermee wordt de pakkans van bestuurders naar de overtuiging van de regering sterk vergroot. Je kunt op die manier dus automatisch gecheckt worden. Dan komt er een "alert": hé, bij de persoon van dat kenteken is sprake van een ongeldig rijbewijs. Dan kun je de proef op de som nemen. De ministers van Justitie en BZK hebben de Kamer in het najaar van 2009 hierover geïnformeerd. Daarnaast is de Tweede Kamer per brief van 11 december van vorig jaar geïnformeerd over het onderzoek naar de aanpak van deze bestuurders. Samen met onder andere Justitie, Binnenlandse Zaken en de Vereniging Verkeersslachtoffers worden de voorstellen uit het onderzoek nader geanalyseerd en uitgewerkt. Nog in dit voorjaar zal de Tweede Kamer over de uitkomsten worden geïnformeerd. Dit komt dus snel terug bij de Kamer.

Er is gevraagd, eigenlijk aan de minister van Justitie, naar de termijnen voor het zo snel mogelijk starten van het alcoholslotprogramma na overtreding. De regering spreekt met één mond. Ik heb het gisteren weer vaak horen zeggen. De communis opinio is de volgende. Het CBR heeft vier weken de tijd om een maatregel op te leggen nadat zij een mededeling van de politie heeft ontvangen. De betrokkene kan dan direct van start. Die moet een alcoholslot laten inbouwen, moet zich aanmelden bij het door ons zeer geliefde CBR voor een begeleidingsprogramma en moet een nieuw rijbewijs aanvragen. Echter, het opleggen van een alcoholslotprogramma zal vaak samenvallen met andere strafmaatregelen, zoals bijvoorbeeld inhouding van het rijbewijs of een rijontzegging. Dat betekent dat de betrokkene moet wachten tot inhouding of rijonthouding afgelopen zijn. Het duurt dus zeker een aantal maanden voordat die kan beginnen met het alcoholslotprogramma. Volgens veel deskundigen leidt dat echter tot een afnemende bereidwilligheid. Zoveel maanden later is de druk en de schrik weg. Mensen zijn dan minder bereidwillig om deel te nemen aan het alcoholslotprogramma. Dat zou jammer zijn. Daarom laat ik onderzoek uitvoeren naar het rijbewijshuis, om deze samenloop met het strafrecht te beperken of in elk geval zo effectief mogelijk te maken voor het bereiken van ons resultaat.

Op basis van de uitkomsten zal ik samen met Justitie bezien welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Het eerste beeld daarvan denken wij voor het zomerreces te hebben. Hopelijk kunnen wij daaruit al goede conclusies

trekken. Ik zal de Kamer in elk geval hierover voor het zomerreces nader berichten.

Er is voorgesteld om bij de beginnende bestuurder 0,2 promille als maximum te hanteren en zo de bodem op te zoeken. Het is een interessante gedachte. Ook hier zeg ik dat de onderzoekslast hanteerbaar moet blijven. Wij moeten ons bij deze belangrijke nieuwe instrumenten vooral richten op de groep die er als eerste mee uit het verkeer gehouden moet worden. Ik doel op de groep die het meest gevaarlijk is voor zichzelf en de mensen om hun voertuig.

De heer Van der Staaij heeft een interessante gedachte. Hij vraagt of ik geen verdergaand gebruik van het alcoholslot, eventueel op vrijwillige basis, wil stimuleren. Hij noemde een voorbeeld van schoolbussen in de buitenlandse praktijk. Ik zeg daarop het volgende. Het alcoholslotprogramma is voor ons een heel nieuw instrument om een aantal discussiepunten op te lossen. Wij moeten er eerst echte ervaringen mee opdoen. Ik vind het daarom logisch dat de prioriteit bij de inzet van het instrument eerstens ligt bij recidivisten en bij "first offenders". Ik doel bij dat laatste op mensen die voor het eerst in de fout gaan en gepakt worden met een hoog promillage. Een en ander betekent niet dat personen niet op vrijwillige basis een alcoholslot kunnen laten inbouwen. Ik zou dat zelfs van harte toejuichen, omdat degenen die dat doet zo zijn verantwoordelijkheid neemt en aantoonde er alles aan te doen om te voorkomen dat er onder invloed met een auto wordt gereden. Autobussen en touringcars zijn kwetsbaar in de zin dat als iemand in de fout gaat er direct heel wat mensen in gevaar verkeren. Tegelijkertijd moeten wij ons eerstens richten op mensen die echt de fout in zijn gegaan. Heel veel buschauffeurs, ook van schoolbussen, zijn supergoede chauffeurs die zich nooit en te nimmer zouden misdragen en die doordeesemd zijn van verantwoordelijkheidsbesef. Ik wil wel bekijken hoe wij bij schoolbus- of touringcaroperators onder de aandacht kunnen brengen dat er een instrument is om extra zekerheid te bieden. Het kan ingebouwd worden, om zo te voorkomen dat in zo'n bus ooit iemand achter het stuur gaat zitten die te veel gedronken heeft. Ik wil best kijken hoe ik dat op vrijwillige basis nader kan stimuleren.

Er is gevraagd of een jongere die meerijdt met een alcoholgebruiker niet ook strafbaar kan worden gesteld. De achtergrond is daarbij dat die weet wat er gebeurt en het had kunnen voorzien. Ik vind de achterliggende gedachte van gezamenlijke verantwoordelijkheid an sich heel sympathiek. Het komt er echt op aan, en dat is eigenlijk het succes van de bob-campagne, dat te voren wordt afgesproken wie niet zal drinken. Op het moment dat zo iemand dan toch een glas pakt, wordt hij direct aangesproken: jij was de bob vanavond, dit kun je niet maken. Dat groepsproces, dat elkaar aanspreken, is juist van groot belang.

Het probleem van dit concrete voorstel is dat de handhaving en uitvoering in de praktijk tot grote problemen zullen leiden. Je moet maar eens proberen te bewijzen dat iemand had kunnen weten ..., et cetera. Ik vind de gedachte dus sympathiek, maar het voorstel lijkt mij moeilijk uitvoerbaar. Je kunt ook bij iemand in de auto stappen terwijl je onmogelijk kunt merken of niet goed kunt zien dat die persoon te veel gedronken heeft voordat hij komt aanrijden om jou op te pikken. Nogmaals, de gedachte is sympathiek, maar moeilijk uit te voeren.



## Eurlings

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik wil nog even doorgaan op die sympathieke gedachte. Wij weten immers dat een aanzienlijk deel van de mensen die omkomen in het verkeer als gevolg van alcohol, bestaat uit jonge stappers. Nu de minister problemen ziet bij de uitvoering van dit voorstel, vraag ik hem of hij nog eens wat langer wil doordenken over de vraag, en wellicht met een tegenvoorstel wil komen, hoe kan worden voorkomen dat juist deze groep van jonge weggebruikers bij elkaar in de auto stapt als de bestuurder gedronken heeft. Mijn fractie is van mening dat het mogelijk moet zijn om deze groep een eigen verantwoordelijkheid te geven.

Minister **Eurlings**: Ja, dat doen wij geregeld. In de bewustwordingscampagnes, ik heb de bob als voorbeeld genoemd, volgen wij voortdurend het uitgangspunt: hoe ontstaat dat groepsproces. Politieagenten zijn altijd maar beperkt aanwezig, zelfs als tal van voorstellen zouden worden uitgevoerd om nog meer agenten op straat te krijgen. Er zijn veel meer ogen in de buurt van die jongen of die meid in de bar. Het is dus heel erg van belang dat zij elkaar aanspreken. Dit zal altijd een belangrijk uitgangspunt zijn voor een nieuwe campagne. De jure iemand aanpakken omdat hij toevallig op de achterbank of op de bijrijderstoel in een auto zit van iemand die te veel gedronken heeft, dat geeft veel complicaties en is moeilijk uitvoerbaar. Ik ben echter zeer bereid om hiermee verder te gaan in de zin van voorlichting en campagnes die dit besef stimuleren.

Mevrouw **Agema** (PVV): Als ik langs de weg zit, krijg ik altijd een triest gevoel als ik langs die bordjes of herinneringsmonumentjes rijd voor jongeren die in een volle auto tegen een boom zijn gereden. Ik wijs op het gedrag van jongeren. Veel jonge mensen stappen bij iemand in de auto terwijl zij weten dat hij gedronken heeft, omdat zij dat niet durven zeggen. Als zij als groep zijn weggegaan, geldt: samen uit, samen thuis. Die gevoelens leven ook onderling. Daarom zou de jongere medeverantwoordelijk moeten zijn voor de situatie die kan ontstaan. Als hij weet dat hij medeverantwoordelijk of strafbaar is, zal hij eerder beslissen om niet in te stappen als hij weet dat de bestuurder gedronken heeft. Dit zou veel leed kunnen voorkomen.

Minister **Eurlings**: Medeverantwoordelijk wel, maar nogmaals, het succes van de bob-campagne is aangetoond. Wij hebben die gekopieerd uit België; wij kunnen soms nog wel wat leren van onze zuiderburen, zeg ik als zuiderling. Het succes van die bob-campagne is nu juist dat aan het begin van de avond wordt gezegd: jij bent de bob of ik ben de bob. Als je dan toch de fout ingaat, word je daar direct hard op aangesproken. Vroeger was het: wij kijken wel wie straks rijdt, en: joh, een biertje of twee biertjes, ik kan nog wel rijden. Nu is het glashard: één iemand drinkt niet. Punt uit! Het staat vast dat dit goed werkt. Het succes van die campagne is dat de groepsverantwoordelijkheid en het verantwoordelijkheidsbewustzijn worden vergroot. Het is echter niet uitvoerbaar om iemand strafrechtelijk aan te spreken als hij bij een ander in de auto zit die te veel gedronken heeft. Stel je voor, je spreekt af met iemand die je 's avonds een lift zal geven, je springt bij die persoon in de auto, hij heeft flink op kauwgom gekauwd en je kunt niet meteen ruiken dat hij een uur daarvoor een aantal pinten achterover heeft geslagen. Bij sommige mensen kan dat

zelfs 's morgens het geval zijn. Vervolgens krijg je dan wel een strafrechtelijk proces aan je broek. Dan slaan wij door. Laten wij de vervolging langs strafrechtelijk weg bij de persoon houden die de fout is ingegaan.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dat de bob-campagne een succes is, is prima. Die bestaat echter al heel wat jaren. Wij staan hier nu vandaag omdat nog steeds veel mensen in het verkeer omkomen als gevolg van alcoholmisbruik. De bob-campagne is inderdaad succesvol maar kennelijk niet succesvol genoeg omdat wij hier vandaag toch staan. Hoe kunnen wij zorgen voor groepsverantwoordelijkheid zodat mensen niet bij elkaar in de auto stappen als er alcohol in het spel is?

Minister **Eurlings**: Ik wil daarnaar blijven kijken. Mevrouw Agema heeft er gelijk in dat wij nog niet ver genoeg zijn. Daarom voeren wij de licht educatieve maatregel alcohol, de educatieve maatregel en het alcoholslotprogramma in. Voor dat laatste geldt: welke gezonde Nederlander blaast in dat apparaat om vervolgens een dronken persoon achter het stuur te laten plaatsnemen? Ook dat heeft dus een positieve uitwerking. Het is natuurlijk mogelijk een wet op te stellen waarmee alcohol in het verkeer wordt verboden en daarmee de illusie wekken dat we er daarmee zijn. De gedachte van strafbaarstelling van in de auto zitten bij iemand die te veel gedronken heeft, is sympathiek. Juridisch is dat echter niet handhaafbaar. Ik vind het ook niet reëel. Men kan soms niet weten dat iemand alcohol in zijn bloed heeft. Ik zou het onterecht vinden als men daar juridisch op afgerekend kan worden. Ik vind de gedachte sympathiek, maar niet uitvoerbaar. Wij blijven echter kijken naar manieren waarop wij de groepsverantwoordelijkheid naar een hoger niveau kunnen tillen. Als wij te zijner tijd weer een discussie voeren over voorlichtingscampagnes – die worden af en toe gehouden in het kader van de verkeersveiligheid – dan is dit een leidend onderwerp waaraan veel aandacht moet worden besteed.

Voorzitter. Er is gevraagd naar de relatie tussen bestuurs- en strafrecht. In de huidige opzet van de verkeerswetgeving kunnen wij het maximaal aantal besparingen, 30 tot 35 doden, niet bereiken vanwege de samenloop met het strafrecht en het feit dat het Openbaar Ministerie in veruit de meeste gevallen waarin deelname met alcoholslotprogramma's worden opgelegd een rijontzegging zal eisen. Een paar maanden later zijn mensen minder gemotiveerd om alsnog aan het alcoholslotprogramma deel te nemen. Om die reden doen wij onderzoek naar het rijbewijshuis. Wij kijken hoe een en ander op elkaar ingrijpt; kunnen wij het strafrecht en andere maatregelen efficiënter op elkaar laten inwerken zodat wij een maximaal resultaat bereiken? Voor het zomerreces komen de minister van Justitie en ik bij de Kamer terug op dit punt.

Ik kom te spreken over ons geliefde CBR, waarbij ik kijk naar de heer Roemer. Weer een extra taak, weer meer werk, fantastisch. Dan kan men lekker met elkaar, schouder aan schouder, aan de slag, con amore, team spirit. Ik wens het de organisatie zo toe. Over het functioneren van het CBR heb ik tijdens de algemeen overleggen diverse malen met de Kamer van gedachten gewisseld. In het alcoholslotprogramma wordt zeer nauw samengewerkt en vindt er regelmatig overleg plaats met het CBR. Deze organisatie is net zoals overige betrokken

## Eurlings

instanties ook nauw betrokken bij de ontwikkeling. Ik ben van mening dat het CBR zijn taken naar behoren moet kunnen uitvoeren. Ik voorzie op dat punt dus geen problemen. Dat wij nog een algemene uitdaging hebben bij het CBR mag helder zijn.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik het maar scherp zetten: ik hoef deze minister nooit schriftelijke vragen te stellen als gevolg van administratief geklungel op dit onderdeel bij het CBR.

Minister **Eurlings**: Van mij hoeft u dat ook niet te doen. Of u zelf die noodzaak voelt, kan ik natuurlijk niet zeggen. Ik hoop het niet. Laat ik in elk geval aangeven dat incidenten nooit zijn uit te sluiten en dat garanties nooit te geven zijn. In relatie tot het CBR is er nog een uitdaging om er echt een team van te maken, langs alle geledingen. De discussies over reorganisatie zijn bekend. Als u mij vraagt of het CBR voldoende betrokken is, of het goed mogelijk moet zijn en of de seinen op groen staan, dan zeg ik dat dat inderdaad het geval is. Ik laat geen gelegenheid voorbij gaan en ik grijp deze ook weer aan om vocaal uit te spreken dat ik echt hoop – het CBR heeft namelijk een belangrijke maatschappelijke functie – dat men nader tot elkaar komt: bestuur, raad van toezicht, ondernemingsraad. Ik ken de gevoeligheden. Die zijn institutioneel van aard en soms ook persoonlijk geworden. U weet dat ook want u kent de situatie ter plekke. Ik blijf zeggen tegen de betrokkenen: het CBR is in potentie een prachtorganisatie en probeer tot elkaar te komen want dat is het succesrecept dat wij hard nodig hebben om incidenten in de toekomst te minimaliseren.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal er niet verder op ingaan. Wij komen op 2 februari in het algemeen overleg terug op het functioneren van het CBR. Ik sla wel op mijn harde schijf op dat de minister er garant voor staat dat het CBR deze taak moet aankunnen.

Minister **Eurlings**: Ik zei zojuist dat je nooit garanties kunt geven. Ik kan die helaas ook niet over mijn eigen functioneren geven. Ook ik heb wel eens een minder goed moment. De heer Roemer vraagt of het CBR dit goed zou moeten kunnen en of de seinen in principe op groen staan. Ik antwoord daarop: ja, de seinen staan in principe op groen; er is een enkele reden om aan te nemen dat het niet goed zou werken. Wij spreken er inderdaad begin februari over. Het zou fantastisch zijn als de organisatie meer tot elkaar komt. Dat hebben wij hard nodig.

Ik ga in op de laatste vragen die nog openstaan. De heer Aptroot had twijfel over het middel van het alcoholslot. Hij vroeg zich af of er niet te veel fraudemogelijkheden zijn, of je het kunt handhaven etc. Dat zijn relevante vragen. Alcoholsloten zijn technisch nadrukkelijk zo ontwikkeld dat zij de kans op fraude minimaliseren. Zij beschikken bijvoorbeeld over sensoren om niet-menselijke ademmonsters te detecteren. Simpel gezegd: als je zo'n ouderwetse blaasbalg voor de open haard op dat ding zou aansluiten, werkt het niet. Ik zei al tegen mevrouw Agema dat er gedurende de rit op bepaalde momenten een piep zal klinken. Dan moet je weer gaan blazen, anders stopt de motor na verloop van tijd en kun je niet verder rijden. Ook dit minimaliseert het risico dat iemand anders voor je blaast en je vervolgens stiepelzat de weg op gaat.

Een onderdeel van het alcoholslot is een datageheugen waarin alle gebeurtenissen, zoals een initiële test, een hertest, een poging om de auto te starten en om het alcoholslot te omzeilen, worden vastgelegd. Dit is ook echt van belang. Ik zei zojuist tegen mevrouw Roefs dat die informatie bij de begeleiding wordt gebruikt. Als iemand echt geprobeerd heeft om de boel te omzeilen en zich niet aan de voorschriften heeft gehouden, dan zal hij hard daarop worden aangesproken. Dan moet doorgeleiding naar de zorg plaatsvinden.

Het alcoholslot kan bovendien niet worden openge maakt zonder dat dit duidelijk zichtbaar is. Een dergelijke poging zal dus ook blijken. Mensen zullen de negatieve gevolgen daarvan ondervinden. Kabels en in- en uitgangen zullen worden verzegeld. Data worden versleuteld opgeslagen en verstuurd. Is het alcoholslot daarmee 100% fraudeproof? Dat denk ik niet. In de praktijk wordt de fraude echter effectief tegengegaan en wordt die zichtbaar. De hoofdvraag is natuurlijk niet of iets precies 100,0% fraudeproof is. Ik denk hierbij aan andere discussies in dit huis. De vraag is of het alcoholslot zodanig fraudeproof is dat het in de praktijk voldoende positieve effecten op de verkeersveiligheid heeft. Mijn antwoord op die vraag is volmondig ja. Ik ben helemaal daarvan overtuigd.

Mevrouw Roefs vroeg naar de herhaling. Dat is een terecht punt. Anders dan andere landen – hoewel ik nu hoorde dat Zweden ook zou gaan verlengen, wat mooi is – heeft Nederland een verlenging ingevoerd. Als mensen binnen twee jaar opnieuw de fout in gaan, komt er automatisch een half jaar bij. Je zou dus theoretisch je hele leven lang met een alcoholslot moeten rijden, als je gedrag zich niet betert. Ik hoop dat dit zich nooit voordoet. Het zou heel triest zijn als mensen zich zo fout gedragen.

Over de behandeling heb ik het al gehad. Ik denk dat ik daarmee aan het einde ben gekomen van mijn beantwoording in eerste termijn.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat er behoefte is aan een tweede termijn. Mijnheer Aptroot, wilt u uw vraag daarin meenemen? Dat kan best.

Het woord is aan de heer De Rouwe.

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de gestelde vragen en voor de herkenning van een aantal dilemma's die wij hier met elkaar hebben gemarkeerd.

Mijn fractie had een motie voorbereid om het promillage van 1,8 vast te leggen zolang er geen duidelijkheid is over de vraag of die verslaafden wel of geen gevaar op de weg opleveren. Ik tel echter mijn zegeningen in dit debat, want ik heb de minister duidelijk horen zeggen dat wij geen alcoholpromillage van 2,1 gaan invoeren zolang niet duidelijk is wat de neveneffecten zijn van alcoholverslaving, ook op de momenten dat je nuchter bent. Ik heb de minister namelijk duidelijk horen zeggen dat wij geen alcoholpromillage van 2,1 gaan invoeren, zo lang niet duidelijk is wat de neveneffecten van alcoholverslaving zijn, ondanks het feit dat betrokkene op het desbetreffende moment nuchter is. Ik heb de minister ook horen zeggen dat hij daar geen taboes in kent en dat de promillages een punt van latere orde zijn.

## De Rouwe

Het is goed om daarbij vast te stellen dat dit ook dit jaar een beslag zal krijgen en dat de Kamer dit jaar nog op een moment die informatie met u nader kan duiden en desgewenst conclusies kan trekken. Ik heb de minister ook horen zeggen dat dit proces niet tot vertraging mag leiden. Zo dit wel het geval is, zet mijn fractie in op 1,8 en gaan wij goed los.

Het is een heel goed debat geweest; daarin hebben wij elkaar op grote lijnen gevonden. Het is ook goed dat wij nu deze stap zetten. Daarmee zijn wij er nog niet; het is immers geen ultiem middel. Wij zullen nog heel wat stappen moeten zetten ter verbetering van de regels inzake de rijontzegging, de straffen en een effectieve handhaving. Nogmaals, dit is in ieder geval een goede stap.

Ik moet nog een punt maken naar aanleiding van de opmerkingen van de woordvoerder van de VVD-fractie. Ik heb al aangegeven dat de VVD in het verleden voor een alcoholslot was, maar dat dit om haar moverende redenen niet meer het geval is. Op zich betreurt ik dat. U zegt weliswaar dat ingevolge uw begroting er 3500 agenten bij komen, maar die hebt u de afgelopen maanden al ingezet. Volgens mij houdt u geen agent voor verkeershandhaving over, maar laat dat de discussie niet zijn. Uiteindelijk zijn wij het erover eens dat een goede handhaving altijd beter is. Hierin zie ik ook een zekere herkenning.

Als ik voor mijn buurman mocht kiezen uit een alcoholslot in zijn auto en een rijontzegging, terwijl hij de auto voor de deur heeft staan, wist ik het wel: ik zou gaan voor het alcoholslot. Vandaar dat mijn fractie niet voor het voorstel van de VVD is, omdat de effectiviteit daarvan niet bewezen is. Sterker, het is juist duidelijk geworden in de praktijk dat men de rijontzegging heel vaak aan zijn laars lapt. In die gevallen zijn de mensen een heel groot gevaar op de weg. Daarom is mijn fractie voorstander van een alcoholslot.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de manier waarop wij over dit onderwerp gedebatteerd hebben en eigenlijk voor de stappen die wij gezet hebben.

Ik had drie moties voorbereid. Een motie gaat over de nuchtere alcoholverslaffde. De minister heeft gezegd dat wij voor het eind van dit jaar nog over dit onderwerp van gedachten wisselen naar aanleiding van het onderzoek ter zake. Dat lijkt mij prima. Als wij daarover hier weer debatteren, stel ik het erg op prijs dat wij dan ook de mogelijkheid krijgen om moties in te dienen. Mijn tweede motie die ik nu heb voorbereid gaat over al of geen medische behandeling bij een promillage tussen 1,3 en 1,8. Mijn derde motie gaat over de vraag wanneer men bij een promillage tussen 1,3 en 1,8 echt verslafd is. Deze moties zijn volgtijdelijk aan het onderzoek dat de minister heeft toegezegd. Als ik dus de mogelijkheid krijg om straks bij de behandeling van het onderzoeksrapport deze moties in te dienen, als ik dat nodig acht, lijkt mij dat een prima manier om dit debat af te sluiten.

De **voorzitter**: Daar gaan wij gelukkig ook zelf over.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter.

Ook ik dank de minister voor zijn beantwoording. Met hem heb ik met genoeg vastgesteld dat er een brede steun is voor dit alcoholslotprogramma. Ook in de Kamer wordt dit niet als het wondermiddel gezien, maar wel als een belangrijke aanvulling op het palet van maatregelen ter zake.

Het belangrijkste discussiepunt voor ons was de kwestie van het alcoholpromillage en wat daarmee samenhangt. De minister heeft dit dilemma kort samengevat als het gevaar van de nuchtere alcoholist, een beetje een contradictio in terminis. Wij begrijpen goed wat daarmee bedoeld wordt. Ik denk dat daarmee een heel constructieve route is voorgesteld. Ik heb me dan ook graag geschaard achter het voorstel om op korte termijn onderzoek te doen en om uiteindelijk weer te kijken hoe we zo breed mogelijk kunnen vaststellen wat het best is voor de verkeersveiligheid, want daar alleen gaat het ons om.

Tot slot. Laat ik mij bij het goede gebruik voegen om te vertellen dat ik de motie die ik eerder voorbereid heb, niet wil indienen. Dat gebruik hebben eerdere woordvoerders hier in de tweede termijn ten toon gespreid. Ik heb vragen gesteld over de bredere inzet van het programma voor alcoholsloten. Onder verwijzing naar ervaringen in landen zoals Finland, Frankrijk en Spanje heeft de minister terecht geantwoord dat onze eerste prioriteit natuurlijk bij de invoering van dit wetsvoorstel ligt als maatregel tegen degenen die met te veel alcohol achter het stuur zijn betrapt, om het zo maar korthedshalve te zeggen. Hij gaf daarbij wel aan, te willen kijken naar een bredere inzet op vrijwillige basis. Het feit dat bij dit wetsvoorstel onze eerste prioriteit ligt, betekent niet dat we onze ogen moeten sluiten voor die bredere inzet, maar daarmee verder moeten gaan. De minister heeft gezegd dat hij best nog eens wil kijken naar de mogelijkheid tot invoering van alcoholsloten in touringcars, schoolbussen en dergelijke. Ik had een motie voorbereid om dit iets te verbijzonderen. Mag ik de minister zo begrijpen dat hij inderdaad wil bezien welke mogelijkheden er zijn tot een bredere inzet van het alcoholslotprogramma en welke winst dit oplevert voor de verkeersveiligheid en dat hij de Kamer zal informeren over de manier waarop die bredere inzet actief kan worden bevorderd? Ik formuleer het iets breder, omdat ik denk dat het sterker is als de minister ook een appel doet op bestuurders van touringcars en schoolbussen. Ik denk dat wij nog één slag moeten maken met het oog op de ervaringen in andere landen. Hoe kunnen wij het slimst hiermee verdergaan en onze energie en appels aan anderen hierop inzetten?

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Het alcoholslot is een stap in de goede richting om notoire drinkers, dus mensen die echt niet van de drank af kunnen blijven, te bewegen om niet meer met alcohol op achter het stuur te gaan zitten. We zijn er echter nog niet. Ik denk niet dat de uitkomst van het alcoholslot zal zijn dat wij over een paar jaar constateren dat het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van alcohol in het verkeer zodanig gedaald is dat we niet meer hoeven nadenken over verdere stappen en mogelijkheden. Zoals ik echter al zei, is het een stap in de goede richting en die steunen wij van harte.

Ik heb de minister niet gehoord over het tweede voorstel dat ik namens mijn fractie heb gedaan, namelijk

## Agema

dat voor eenieder die met te veel alcohol op achter het stuur gepakt wordt, moet gelden dat het wettelijke promillage van 0,5 teruggebracht wordt naar 0,2. Daarbij zullen natuurlijk wel wat uitvoeringsvraagstukken komen, al heeft tegenwoordig iedere agent die jou aanhoudt, je gegevens al bij de hand nog voordat je je raampje naar beneden hebt gedaan. Ik denk dat zoiets ook wel in de gegevens moet kunnen worden opgenomen. Ik krijg hierop graag nog een reactie van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Met de wetenschap van nu hadden de collega's de voorbereide moties niet geschreven. Waar herken ik dit van? Het zal wel aan mij liggen.

De SP-fractie kan zich zeker vinden in de beantwoording van de minister. Hij heeft een drietal duidelijke toezeggingen van onderzoek gedaan. Mij lijkt dat verstandig. We kunnen toch door met een programma waar de SP-fractie enthousiast over is en waarvan zij ook hoopt dat het effecten sorteert. Ieder effect moeten wij met twee handen aangrijpen, zeker bij zo'n onderwerp.

Ik heb de minister niet voor niets om de toezegging gevraagd dat wij het hier met elkaar gaan regelen. Ik ga ervan uit dat er een plenaire afronding komt zodra de minister de onderzoeken gedaan heeft. Dit is eerder gezegd, maar ik zeg het nog maar eens, want dan staat het in de Handelingen vast en zal niemand het vergeten.

Ik handhaaf mijn zorg over het CBR. Begin februari kom erop terug, want daar moet echt het nodige gebeuren. Op één onderwerp, het vergroten van de pakkans, heeft de minister niet gereageerd. Dat hoeft ook niet per se vandaag, maar ik hoop dat er op korte termijn iets meer over komt. Tijdens het laatste debat zijn hierover wel al wat effectieve opmerkingen geplaatst, ook door minister Hirsch Ballin. Willen wij echter daadwerkelijk zo veel mogelijk mensen van de weg plukken die daar niet thuishoren omdat zij levensgevaarlijk zijn, dan zullen wij de pakkans naar mijn mening echt moeten vergroten. Is het kabinet bereid om verder te denken en met meer voorstellen te komen om die pakkans significant te vergroten?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De drie onderzoeken die de minister laat doen – dank voor die toezegging – met betrekking tot met name de alcoholverslaafden, lijken ons nuttig.

Ik heb geen reactie gekregen op het VVD-voorstel. De VVD pleit er niet alleen voor om meer controle en handhaving te hebben. Volgens de VVD-tegenbegroting, waarover de heer De Rouwe terecht nog sprak, zouden er als de VVD het voor het zeggen had, 3500 agenten extra komen in vergelijking met wat het kabinet doet. Hoe zou dit kunnen uitpakken, gecombineerd met zwaardere straffen? Ik heb gevraagd of wij zouden kunnen vaststellen dat mensen die voor de tweede keer binnen tien jaar hetzij met alcohol op, hetzij met drugsgebruik in het verkeer worden gepakt, voor twee jaar de rijbevoegdheid kwijt zijn. Daarop wil ik graag een reactie. Nu ik hierop geen reactie heb gekregen, dien ik hierover een motie in.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alcohol, drugs en verkeer niet samengaan;

constaterende dat er bij alcohol en drugs in het verkeer sprake is van relatief veel recidivisten, die kennelijk niet onder de indruk zijn van een boete, een korte periode van ontzegging van de rijbevoegdheid of een voorwaardelijke veroordeling;

verzoekt de regering om de regelgeving zo aan te passen dat bestuurders die binnen tien jaar voor de tweede keer met te veel alcohol op achter het stuur gepakt worden, hun rijbewijs twee jaar kwijt zijn;

verzoekt de regering voorts om geen enkel gebruik van drugs in het verkeer te accepteren en daartoe de regelgeving aan te passen zodat bestuurders die binnen tien jaar voor de tweede keer onder invloed van drugs deelnemen aan het verkeer, ook hun rijbewijs twee jaar kwijt zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (31896).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorts zal ik de fractie voorstellen om het amendement van de heer Rouwe over de evaluatie na drie in plaats van vijf jaar, dat de minister overigens in feite al overneemt, te steunen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De VVD-fractie heeft aangegeven in tweede instantie op twee punten tegen het alcoholslot te zijn. Het eerste punt is de effectiviteit en het tweede punt is de fraudegevoeligheid. Als alternatief komt de heer Aptroot met het voorstel om de rijontzegging te verbreden. Zou ik zijn eigen wapens naast zijn eigen voorstellen mogen leggen? Hoe effectief is het om een rijontzegging op te leggen en hoe fraudegevoelig is het om een rijontzegging op te leggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Een rijontzegging opleggen in combinatie met 3500 extra politiemannen en -vrouwen zou zeer effectief kunnen zijn, is onze taxatie. Daar wijst alles op, ook in het buitenland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij wordt hier wel heel makkelijk gegoocheld met de 3500 agenten, die de VVD overal voor inzet; volgens mij blijft daarvan dus helemaal niets over. Maar zelfs met 10.000 agenten is de kans dat je gepakt wordt in Nederland nog altijd heel klein. Dat erkennen ook de experts. Zou de heer Aptroot dan niet enige rekenschap kunnen geven van de grote gevoeligheid die zijn voorstel heeft en van het grote risico dat heel veel mensen blijven doorrijden ondanks een rijontzegging? Met andere woorden, realiseert hij zich echt niet dat het niet invoeren van een alcoholslot



## Aptroot

maar in plaats daarvan het vasthouden aan zijn eigen voorstellen toch echt helaas veel meer slachtoffers tot gevolg zal hebben, en dat hij zijn eigen argumenten, die hij naar voren brengt aan het adres van de minister, terzijde schuift in zijn eigen voorstel?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is jammer dat de heer De Rouwe eigenlijk niet goed nadenkt over ons voorstel voor 3500 extra politiemannen en -vrouwen. Er zijn weliswaar tienduizenden medewerkers bij de politie, maar een groot deel daarvan zit op kantoor en heeft ondersteunende diensten. Als je er effectief 3500 mensen aan toevoegt – wat dit kabinet niet wil, want dat bezuinigt – die dan ook allemaal echt op straat terecht komen en niet op kantoor of in al die ondersteunende diensten hoeven te zijn, zullen wij veel vaker alcoholcontroles kunnen doen en zal er veel meer politie op straat zijn die afwijkend verkeersgedrag zal kunnen signaleren. Het is jammer dat het CDA geen steun geeft aan het belangrijke politiewerk maar gewoon meedoet aan het bezuinigen op de politie, want dan is effectief beleid niet mogelijk.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de afgevaardigden voor hun bijdrage in tweede termijn. Ik vind dit een belangrijk moment. We hebben een goede discussie gehad, met wederom verkeersveiligheid als ons grote doel. We zullen nog bekijken welk promillage definitief het meest geschikt lijkt. Maar de kern van vandaag is dat er een heel grote Kamermeerderheid is voor het toevoegen van het instrument van het alcoholslot aan het Nederlandse areaal van maatregelen om alcoholisten in het verkeer de voet dwars te zetten. Ik ben daar heel blij mee. Er zijn veel dossiers waar je als minister van Verkeer en Waterstaat mee te maken krijgt, maar niet één ligt zo gevoelig als dit dossier, verkeersveiligheid. Als je komt te spreken met de ouders van een kind dat is overleden doordat iemand zat achter het stuur is gaan zitten, kun je nauwelijks een antwoord geven. Dit gaat ieders verstand te boven. Ik ben er daarom met de Kamer heel blij mee dat we het alcoholslot nu gaan invoeren. Dit zal niet de eindoplossing zijn, maar het is wel een belangrijk wapen in de strijd tegen alcohol in het verkeer. Ik heb er goede verwachtingen over. Ik ben alleszins hoopvol gestemd. Als ik de hele waslijst aan cijfers uit het buitenland, waar men het programma al heeft ingevoerd, op mij laat inwerken, ben ik ervan overtuigd dat wij hiervan de positieve effecten zullen gaan zien.

De heer De Rouwe heeft terecht gezegd dat er voor het einde van het jaar helderheid moet komen over waar we de lat het beste kunnen leggen. Ik heb toegezegd dat er geen vertraging zal zijn. Anders zal ik de Kamer schrijven en zullen wij de knoop toch moeten doorhakken. Vertraging kan niet. We moeten het alcoholslot zo snel mogelijk invoeren.

Wij komen terug op de strafmaat et cetera. Ik heb in eerste termijn proberen te zeggen dat de collega van Justitie en de collega van Binnenlandse Zaken de Kamer daarover nader zullen informeren. Zij zijn aan het kijken naar zaken als de pakkans.

De heer Aptroot bracht het punt van de termijnen naar voren. We hebben het over het alcoholslotprogramma. We hebben een goede discussie gehad. Ik zou het

toejuichen, los van de andere discussies die naar voren worden gebracht, indien ook de VVD, gehoord de discussie, con amore voor het alcoholslot zou zijn. Dit is misschien niet de totaaloplossing, maar een grens bij 2,1 nu al tussen de 8 en 10 doden zou kunnen schelen. Als het rijbewijshuis effectiever wordt, kan het misschien wel 30 tot 35 doden schelen, zoals de SWOV zegt. Ik zou het toejuichen als de VVD zou inzien dat het alcoholslot de nodige veiligheid toevoegt. Ik blijf dit echt hopen. Wat dit betreft geeft het debat dat wij aan het einde van dit jaar met elkaar gaan voeren op basis van de extra onderzoeken nog een extra gelegenheid. Ik blijf er mijn best voor doen. Ik zou het zelf het mooiste vinden als de hele Kamer zou zeggen: we gaan dit gewoon doen. Ik ben er namelijk echt van overtuigd dat het een belangrijk extra wapen tegen alcoholisme in het verkeer is.

Er zijn verschillende andere relevante discussies. Daar heeft de heer Aptroot gelijk in. Aan de pakkans wordt gewerkt met Binnenlandse Zaken en Justitie. In het kader van het rijbewijshuis wordt bekeken hoe we het totale instrumentarium van de termijnen effectiever kunnen maken. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de heer Aptroot zijn motie aanhoudt tot het moment dat wij over het rijbewijshuis zullen spreken. Ik heb gezegd dat ik met de collega van Justitie bezig ben. Ik probeer voor het zomerreces met de eerste resultaten van de analyses te komen. Dan kunnen we er het eerste debat over voeren en de eerste conclusies trekken. Dat lijkt mij een beter moment om deze discussie met elkaar te voeren dan hier, in dit debat, waarin wij het hebben over het alcoholslot. Ik probeer de motie vriendelijk te bejegenen. In dit debat zou ik deze motie moeten ontraden, omdat ze een beetje naast deze discussie staat. Ik kan nu niet direct de plussen en minnen overzien. We zijn namelijk aan het kijken naar het totale rijbewijshuis. De zomer is er nog niet zo snel. Buiten voelt het nog niet zomers aan. Misschien kan de heer Aptroot zijn motie tot dat moment aanhouden. Anders moet ik hem op dit moment ontraden.

De heer Van der Staaij sprak over een bredere inzet. Ik zat al te knikken toen hij zijn pleidooi hield. Dat kwam enerzijds door de erkenning van de positieve effecten van zo'n alcoholslot. Anderzijds kwam het door de erkenning van het feit dat wij ons qua verplichting primair richten op mensen die de fout zijn ingegaan, maar wel bevorderen dat men het instrument vrijwillig toevoegt bij categorieën vervoerders waarbij heel veel mensen gevaar lopen als er iets misgaat, zoals schoolbuschauffeurs en touringcarchauffeurs. Bevorderen heeft iets vrijwilligs, terwijl we het echt in de aandacht aanbevelen. Het kan ook marketingtechnisch interessant zijn; het is een extra veiligheid. Ik wil hier graag mijn best voor doen. Ik zal bekijken hoe ik het verder kan uitwerken, misschien met brancheorganisaties. Ik wil er met een positieve attitude naar kijken. Ik zeg de heer Van der Staaij toe dat ik de Kamer hierover nader informeer als ik dit najaar kom met de resultaten van de onderzoeken langs de drie lijnen die ik heb geschetst.

Ook mevrouw Agema zegt dat dit een goede maatregel is. Ik dank de PVV voor haar steun voor dit instrument. We zijn er nog niet; dat ben ik met mevrouw Agema eens. Het is een van de onderdelen; we moeten veel meer doen en we doen ook veel meer. We moeten blijven doorpakken, maar dit is wel een belangrijk extra instrument. Dank voor de steun van mevrouw Agema. Zij maakt ook een opmerking over iets anders. Ze zegt dat

## Eurlings

we eigenlijk een promillage van 0,2 moeten hanteren voor iedereen. We hebben dit soort discussies een aantal keren gevoerd, ook recentelijk nog in een verkeersveiligheidsdebat. Ik zag zojuist een interessante discussie over de inzet van 3500 extra agenten voor een bepaald programma of plan. Zelfs dan blijkt je nog heel weinig agenten te hebben. Daarin zit wel een heel grote kern van waarheid. Ook als we twee keer zo veel agenten zouden hebben, is er nog een heel geringe pakkans. Dan is er ook nog steeds een heel grote last richting onderzoek. Daarom hebben wij eerder in tal van debatten gezegd: laten we ons nu focussen op het echt aanpakken van die categorie die het grootste gevaar oplevert. Daarom zou ik de lijn van mevrouw Agema niet willen volgen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het was ook niet mijn voorstel om voor iedereen het promillage terug te brengen van 0,5 naar 0,2. Misschien kunnen we er echter eens over nadenken om voor de groep die bij herhaling met alcohol op achter het stuur wordt gepakt een ander wettelijk promillage te laten gelden, namelijk dat van 0,2. Ik heb het niet over de heel zware gevallen.

Minister **Eurlings**: Dat maakt het nodeloos ingewikkeld. Je kunt een principiële discussie voeren over de vraag waar je de grens legt. Er zijn landen waar het promillage 0,0 is. Ik heb eerder op de complicaties daarvan gewezen. Mensen kunnen natuurlijk alcohol in hun bloed hebben et cetera. Wij hebben gezegd: 0,2 voor beginnende bestuurders en 0,5 na vijf jaar ervaring. Dat is nog steeds de lijn. Ik vind het reëel om dat soort lijnen in de handhaving aan te houden. Het gaat erom dat mensen zich gedragen binnen de normen die we stellen. Dat is mijn primaire lijn, ook al omdat een alcoholslot technisch een vrij vernuftig apparaat is. Als mensen proberen om het te omzeilen en er misbruik van te maken, dan blijkt dat en dan worden ze er hard op aangesproken. Het is dan goed om gewoon de norm aan te houden die ook in den brede geldt.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dat is niet wat ik bedoelde. Voor iedereen geldt een promillage van 0,5. Er zijn gewone gebruikers die bij herhaling over de schreef gaan en tegen de lamp lopen. Zou voor die groep mensen het wettelijke promillage niet moeten worden teruggebracht van 0,5 naar 0,2? Ik heb het over de mensen die het bij herhaling doen en van wie we het weten.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag, maar hoewel het idee sympathiek klinkt, ben ik er geen voorstander van. De heer Roemer putte uit eigen ervaring. Hij had één keer moeten blazen. Ondanks het feit dat de heer Roemer vaak in ons midden is en dus weinig op de weg is maar meer in deze zaal, zal hij toch de nodige kilometers maken. Hij is nog steeds een jonge vent, maar al heel wat jaren automobilist. Toch is hij nog maar één keer gepakt. Er is beperkte capaciteit – ook onderzoekscapaciteit – want als je boven de limiet blaast, moet je je op het bureau laten controleren et cetera. Daarom moet je met name focussen op mensen die echt over de schreef gaan. Dat heeft de voorkeur van de regering en daarom willen wij die lijn niet trekken.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik vind het toch een beetje een

gekke redenering. Het gaat om het bij herhaling overtreden van de wet. Zou voor mensen die herhaaldelijk de wet overtreden, niet moeten gelden dat het promillage van 0,5 dat voor iedereen geldt, wordt teruggebracht naar 0,2? De uitvoerbaarheid lijkt me niet zo'n groot probleem. Tegenwoordig weet de politie met alle mobiele apparatuur al wie je bent voordat je je raampje naar beneden hebt gedaan. Ze kunnen dat weten. Zou dat ook geen moreel appel zijn op die mensen? Zij hebben aangetoond fouten te maken.

Minister **Eurlings**: Wij hebben het hier over verkeersveiligheid en dat is voor ons allemaal het doel. Het morele appel dat wij met harde hand zullen afdwingen, is dat mensen zich gewoon aan de regels houden. Daar gaat het om. Als iemand onder de 0,5 blijft, is hij geen gevaar op de weg. Dat moeten wij effectief kunnen doen. Met de snelheid werkt het ook niet zo. Als iemand een notoire snelheidsovertreder is, moet hij hard worden aangepakt, maar dat wil niet zeggen dat hij daarna nog maar 100 km/u mag op een snelweg waar anderen 120 km/u mogen rijden. Dat is een beetje dezelfde redenering. Het gaat erom dat mensen zich aan de wet houden. Daar zullen wij hen harder aan houden door dit instrument. Dat is onze lijn.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zei net dat zelfs als de politie zou verdubbelen, dus als er 50.000 tot 60.000 politiemannen en -vrouwen bij komen, de pakkans niet aanmerkelijk zou toenemen. Vindt de minister dat echt of was dat een beetje parafraserend gesproken en bedoelde hij dat je nooit op een pakkans van 100% of daar in de buurt zult komen?

Minister **Eurlings**: Het was eigenlijk een indirecte oproep aan de VVD-fractie om alsnog dit alcoholslot te steunen. Ik blij daarmee bezig. De VVD-fractie is voor veiligheid in tal van opzichten en dat juich ik toe. Dit is een mooi instrument. Ik kan de cijfers uit het buitenland nog een keer noemen. Je krijgt in ieder geval minstens 60% tot 95% minder recidive. Die cijfers zijn mij voor die groep aangeleverd. Dat is echt winst. Ik roep de heer Aptroot daarom nogmaals con amore op dit slot te steunen. Wij zullen er eind dit jaar nogmaals over spreken.

Wat de agenten betreft zouden er twee keer zo veel staandehoudingen kunnen zijn. Dat zou mega zijn. Dat zou een radicale ontwikkeling zijn; ten goede, want hoe meer je kunt staande houden, hoe beter het is, al moet het ook nog betaald worden. Stel dat dit zo zou zijn, dan zou de heer Roemer misschien twee keer zijn aangehouden sinds hij automobilist is. De pakkans is dus nog steeds relatief klein als je bekijkt hoeveel kilometer hij rijdt. Dat punt wilde ik maken. Zelfs in zo'n radicale situatie zouden wij er andere instrumenten bij nodig hebben. Daarom herhaal ik mijn pleidooi. Denk er nog eens rustig over na. Wij komen voor het eind van het jaar hier nog uitputtend over te spreken. Ik zou zeggen: join the club. Het zou prachtig zijn als wij Kamerbrede steun hebben voor het alcoholslotprogramma. Daar blijf ik mijn best voor doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Toch vind ik dat de minister veel te gemakkelijk over het feit heen stapt dat wij met duidelijk meer blauw op straat veel meer aan controle en handhaving zouden kunnen doen. Zelf bij verdubbeling van het aantal politiemannen en -vrouwen zegt hij dat dit

## Eurlings

niet zo is, maar dat is natuurlijk echt onjuist. Realiseert de minister zich dat er bij zo'n politieorganisatie heel veel kantoorwerk komt kijken? Daar zijn wij tegen want daardoor is er effectief weinig blauw op straat. Elke duizend agenten die je toevoegt, kunnen betekenen dat je bijvoorbeeld verkeerscontroles zou kunnen vertweevoudigen, of misschien zelfs verdrievoudigen of verviervoudigen. Dat zouden wij willen.

Minister **Eurlings**: Daarover heb ik u goed gehoord. Tegelijkertijd wil ik dit debat niet gebruiken om de discussie die u ook met de heer De Rouwe had uit te peuren. Zijn er 3500 agenten ingezet of hoe worden die gefinancierd? Wij hebben het eerder gehad over de greep in de kas van de ontwikkelingsamenwerking. Ik kan zeggen dat niet iedereen zich daar senang bij voelt. Wij hebben het hier over het alcoholslotprogramma. Het gaat mij erom dat je als automobilist in de praktijk heel weinig staande zult worden gehouden. Zelfs een verdubbeling van het aantal agenten zal nog betekenen dat je maar eens in een hele lange tijd staande zult worden gehouden. Dat pleidooi wilde ik eigenlijk voeren. Ziet de heer Aptroot toch, ondanks het feit dat hij veel agenten op straat wil, de meerwaarde van dit soort instrumenten? Het heeft zich internationaal bewezen, van West Virginia tot Zweden. Join the club. Doe met ons mee. Voor het eind van het jaar hoop ik op Kamerbrede steun. Ongeveer een kwart van de verkeersdoden in ons land is alcoholgerelateerd. Dat zijn er veel en veel te veel: zo'n 200 doden ieder jaar weer, in een kabinetsperiode zo'n 800. Wij moeten alles op alles zetten. Daarom ben ik ongelofelijk blij met de brede steun voor dit nieuwe instrument. Wij gaan nu als de wiedeweerga aan de slag om het komend jaar te bekijken hoe wij dit instrument met het precieze promillage zo effectief mogelijk kunnen inzetten. Ik dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik zie nog een vraag van de heer Roemer. Zelf heb ik een vraag aan de heer Aptroot. Wil hij nog reageren op het verzoek van de minister om zijn motie aan te houden?

De heer **Aptroot** (VVD): Daar denk ik nog over na.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil helderheid over de pakkansvergroting. De minister heeft gezegd dat hij voor het zomerreces al in overleg is met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie. Vervolgens heeft hij gezegd dat hij voor het eind van het jaar met voorstellen komt. Het lijkt mij verstandig om met een samenhangend pakket te komen om de pakkans te vergroten en om mensen van de weg te halen die daar niet thuishoren. Daarin steun ik de minister. Zegt hij nu toe dat hij specifiek daarvoor – dat kan te maken hebben met effectiviteit, maar ook met een mogelijke uitbreiding van de capaciteit – samen met de twee collega's met een pakket naar de Kamer komt en zo ja, wanneer?

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat het twee trajecten zijn. De minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken zullen samen analyseren hoe de pakkans kan worden vergroot. Dat hebben zij u reeds toegezegd. Op dat vlak zullen zij naar alle waarschijnlijkheid het komend halfjaar met een reactie richting uw Kamer komen. De minister van Justitie heeft dat recentelijk krachtig neergezet in een debat waar ik zelf bij

was. Dat heeft sterke justitiële en politieke kanten. Tegelijkertijd ben ik met de collega van Justitie bezig om te kijken hoe enerzijds alle bestaande regelingen, allemaal goedbedoeld en op zichzelf effectief, nog beter en nog logischer op elkaar kunnen inwerken en hoe anderzijds de wisselwerking met het strafrecht in relatie tot verkeersveiligheidsmaatregelen optimaal kan worden in het rijbewijshuis. Ik heb gezegd dat wij ook daarmee voor de zomer naar u toe komen. Qua verkeersveiligheid kunnen ze allebei effect hebben, maar het zijn op zichzelf verschillende onderwerpen. De discussie over de pakkans heeft op veel meer betrekking dan alleen alcohol in het verkeer. De effecten daarvan zijn veel breder over het politieke en justitiële domein. Justitie en Binnenlandse Zaken hebben op dat vlak de lead; dat gaat hen echt aan.

De heer **Roemer** (SP): Het is bijna helemaal duidelijk. De ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie komen te spreken over de pakkans, maar dat gaat over het heel brede terrein, bij wijze van spreken ook over winkeldiefstal. Het zou goed zijn als de minister zijn voorstellen over de pakkans in het kader van verkeersveiligheid qua planning afstemt met de voorstellen die van het kabinet komen over de pakkans in zijn algemeenheid. Dan kunnen wij er tenminste een samenhangend pakket van maken en dat samen bespreken.

Minister **Eurlings**: Ik twijfel er geen seconde aan dat, ook al is het primair een onderwerp voor Justitie en Binnenlandse Zaken, ik in debatten die ikzelf met uw Kamer mag hebben over verkeersveiligheid vaak zal worden aangesproken over de effecten op het vlak van de verkeersveiligheid. Wat dat betreft komt het ook zeer zeker bij mij terug. Dank u wel.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Ik dank de minister. Omdat hij de toezeggingen zelf zo precies heeft opgesomd, ook in reactie op de vragen van mevrouw Roefs, zal ik ze niet herhalen. Ik neem aan dat dit uw instemming heeft. Ze worden ook allemaal nog op internet vermeld.

Wij stemmen volgende week dinsdag over de motie, als die niet wordt aangehouden, en over het wetsvoorstel.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.45 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ontvangen is een bericht van het overlijden op 10 januari jongstleden van het oud-lid van de Tweede Kamer de heer W. van den Brink. De heer Van den Brink was lid van de Kamer voor de fractie van de LPF van 23 mei 2002 tot en met 29 november 2006. Namens de Kamer heb ik een bericht van deelneming aan de familie gezonden.

Op de tafel van de Griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.