

Vergaderjaar 2012–2013

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 363**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2013

Zoals toegezegd tijdens het AO Verkeersveiligheid op 30 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 362) heb ik onderzocht of het mogelijk is om een alcoholslot in vrachtwagens en bussen te installeren.

#### *Alcoholgebruik en verkeer*

In het kader van verkeersveiligheid is het algemene uitgangspunt bij alcohol in het verkeer: niet drinken als je nog moet rijden. Niet als privéchauffeur en niet als beroepschauffeur. Dat is daarom al tien jaar de boodschap van de BOB campagne.

Ondanks die voorlichting wordt er nog steeds gereden onder invloed van alcohol, met als gevolg te veel verkeersslachtoffers. Daarom zijn er naast preventieve maatregelen ook repressieve en educatieve maatregelen noodzakelijk om het alcoholgebruik in het verkeer te verminderen. Als een bestuurder wordt betrapt op het rijden onder invloed van alcohol wordt hiervan proces-verbaal opgemaakt en zal betrokken bestuurder in het kader van het strafrecht worden bestraft. Tegelijkertijd wordt in het kader van de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure een mededeling aan het CBR uitgebracht. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt door het CBR een maatregel opgelegd met als doel de bestuurder op termijn weer veilig, zonder alcohol, aan het verkeer te laten deelnemen.

Bij ministeriële regeling is bepaald in welke gevallen het CBR welke maatregelen oplegt. Naast het ASP zijn er de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA), de educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA) of een onderzoek naar de geschiktheid. De op te leggen maatregel is afhankelijk van het promillage, of de deelnemer een ervaren of beginnende bestuurder is en of de deelnemer recidivist is. Het ASP wordt bij een eerste overtreding opgelegd bij een promillage van 1,3‰ of hoger voor een ervaren bestuurder en 1,0‰ of hoger voor een beginnende bestuurder. Bij een tweede overtreding binnen vijf jaar gelden lagere promillages (1,0‰, respectievelijk 0,8‰).

Jaarlijks legt het CBR circa 18.000 maal een alcoholmaatregel op. Bij 4000 maatregelen gaat het om het ASP. Op dit moment nemen ruim 2000 bestuurders deel aan het ASP. 10% daarvan heeft naast het B rijbewijs ook een C of D rijbewijs. Ruim 1250 bestuurders hebben bezwaar gemaakt tegen de maatregel. De meest voorkomende redenen zijn de (hoge) kosten die het programma met zich meebrengt en het niet eens zijn met de beslissing dat een alcoholslot is opgelegd. Ca. 200 bestuurders zijn een beroepsprocedure gestart, de helft daarvan heeft al plaatsgevonden, 2 daarvan zijn beslist in het voordeel van de bestuurder.

#### *Eerder gemaakte keuzes t.b.v. het alcoholslotprogramma*

Bij de opzet van het ASP is er voor gekozen de inbouw van het alcoholslot in eerste instantie te beperken tot motorrijtuigen van de categorie B (motorvoertuigen op vier wielen met een maximale massa van niet meer dan 3500 kg). In de memorie van toelichting staat het als volgt geformuleerd:

«Hoewel ik de overtuiging heb dat het instrument van het alcoholslot een adequaat middel is om in de beoogde gevallen de betrokken rijbewijshouder te leren onderscheid te maken tussen rijden en drinken, realiseer ik mij ook dat het laten rijden van zo'n rijbewijshouder in een vrachtwagen (bijvoorbeeld met gevaarlijke stoffen) of een bus (met bijvoorbeeld kinderen) op onbegrip zal kunnen stuiten.»

De consequentie hiervan is dat houders van C en D rijbewijzen, waaronder beroepschauffeurs, gedurende de periode dat ze aan het ASP deelnemen, geen bus of vrachtwagen mogen besturen omdat het rijbewijs voor deze categorieën ongeldig is verklaard. Zoals vermeld in de memorie van toelichting mag juist van deze categorie bestuurders een bijzonder verantwoordelijkheidsgevoel worden verwacht ten opzichte van de medeweggebruikers, ook in hun privésituatie.

#### *ASP in vrachtwagens en bussen*

Zoals in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 ten behoeve van het alcoholslot programma (Kamerstukken II 2008/09, 31 896, nr. 3) staat aangegeven, is het technisch mogelijk een alcoholslot in te bouwen in motorrijtuigen van de categorieën A, B, C, C1, D en D1.

Als daartoe zou worden besloten, zou, vanwege de eerder gemaakte keus voor de categorie B de regelgeving moeten worden aangepast. Het huidige netwerk van garages (ca. 50) dat naast hun gewone garageactiviteiten ook alcoholsloten in kan bouwen is niet ingericht op vrachtwagens en bussen. Voor het inbouwen van een alcoholslot in deze voertuigen zou daarom een aanvullend netwerk opgezet moeten worden.

Daarnaast geeft de branche aan dat er nog meer praktische bezwaren kleven aan het ASP. Het doel van het programma is om deelnemers te leren om alcohol en verkeer van elkaar te scheiden. Daarom wordt niet alleen een alcoholslot ingebouwd, de gegevens worden ook periodiek (iedere zes weken en bij goed gevolg later in het programma om de drie maanden) uitgelezen. Het uitlezen van het alcoholslot gebeurt op dezelfde locaties als waar het alcoholslot is ingebouwd. Deze kosten komen voor rekening van de deelnemer. Een eerste inschatting van de fabrikant leert dat een ASP voor vrachtwagens en bussen twee keer zo duur<sup>1</sup> zou zijn als voor personenauto's, vanwege het geringe aantal voertuigen en de duurdere locaties.

<sup>1</sup> Leasekosten alcoholslot vanaf € 2771,-

Vanwege het heen en weer rijden naar de locatie en het uitlezen van de gegevens zou de vrachtwagen of bus per uitleesbeurt een halve dag niet beschikbaar zijn voor het eigenlijke transport. Het is niet gebruikelijk dat iedere chauffeur zijn eigen vrachtwagen of bus heeft. Vaak worden de vrachtwagens en bussen zeven dagen per week ingezet. Dat betekent in de praktijk dat er meerdere wagens geschikt gemaakt moeten worden voor het ASP, collega's ook moeten blazen als zij gebruik maken van de betreffende wagen dan wel dat er speciaal een vrachtwagen gereserveerd moet worden voor die chauffeur die het ASP opgelegd heeft gekregen.

Vrachtwagens zijn vaak internationaal op de weg. Er zijn situaties waarin een deelnemer een oproep krijgt voor een extra uitlezing van het alcoholslot. Dat moet binnen een bepaalde termijn bij een erkende inbouwlocatie in Nederland. Er zijn namelijk geen erkende servicecentra in het buitenland.

#### *Samenvattend*

Technisch is het inbouwen van een alcoholslot in vrachtwagens en bussen mogelijk, zoals in de memorie van toelichting staat. De regelgeving daarvoor moet worden aangepast. Ook zullen de uitvoeringsorganisaties hun ICT systemen aan moeten passen en moeten inbouw- en uitleesfaciliteiten voor vrachtwagens worden geregeld.

Niet goed is in te schatten of er bij de werkgevers in de transportbranche de bereidheid bestaat mee te werken aan de inbouw van alcoholsloten in vrachtwagens en bussen, als zou worden besloten de regelgeving op dit punt aan te passen. Inbouw van het alcoholslot in deze voertuigen lijkt bij die werkgevers op praktische bezwaren te stuiten.

Deze brief zie ik dan ook als een eerste inschatting van de voor- en nadelen van de inbouw van het alcoholslot in vrachtwagens en bussen. Om die reden wil ik samen met ondermeer CBR, RDW, alcoholslot fabrikanten en transportsector in overleg voor verdere verkenning. De resultaten daarvan bied ik u voor de zomer aan, tegelijkertijd met de tussenrapportage over het ASP.

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