

Plenair verslag

Tweede Kamer, 11e vergadering

Woensdag 7 oktober 2026

Alcoholmeterwet en Wet verbetering aanpak rijden onder invloed

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering in verband met de introductie van de Alcoholmeter als controlemiddel om toezicht te houden op de naleving van een alcoholverbod (Alcoholmeter) (36585);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafvordering in verband met het vervangen van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten en het invoeren van diverse maatregelen die zijn gericht op een betere aanpak van rijden onder invloed (Wet verbetering aanpak rijden onder invloed) (36586).

Termijn inbreng

De **voorzitter**:

Dan zijn we aanbeland bij de behandeling van de Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering in verband met de introductie van de Alcoholmeter als controlemiddel om toezicht te houden op de naleving van een alcoholverbod en Wet verbetering aanpak rijden onder invloed.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Van harte welkom. Van harte welkom in de Tweede Kamer heet ik de minister van Justitie en Veiligheid en de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Er zijn maar liefst acht sprekers van de zijde van de Kamer. Het betreft wetgeving. Het is namelijk wetgevingswoensdag, zoals bijna iedere woensdag.

Als eerste wil ik het woord geven aan mevrouw Faber. Zij zal in haar eerste termijn — ik denk ook in haar tweede termijn — spreken namens de PVV.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De heilige koe kan zomaar veranderen in een dolgedraaide stier, vooral als de bestuurder onder invloed is van drugs en/of alcohol. Deze verdovende middelen hebben altijd invloed op het rijgedrag, hetgeen zomaar kan ontaarden in vertraagde reactie of roekeloos rijden. Alcoholgebruik vormt in combinatie met drugs een groter risico voor geweldpleging. De gebruiker wordt

impulsiever, overmoediger, agressiever en het inschattingsvermogen neemt af, hetgeen leidt tot levensgevaarlijke situaties.

Ik noem paar voorbeelden uit de praktijk. Een 29-jarige man reed een moeder en haar zoontje aan. Het 4-jarige kind overleefde de klap niet. De dader was onder invloed en reed veel te hard. Een 21-jarige reed onder invloed een 28-jarige vrouw dood. Hij reed zo'n drie keer de toegestane snelheid, terwijl hij maar 50 kilometer per uur mocht rijden. Na de aanrijding gingen de bestuurder en de inzittende er als een haas vandoor. Een inmiddels 27-jarige bestuurder die door een rood stoplicht reed en driemaal harder reed dan was toegestaan, schepte een scooter waar twee tienermeisjes op reden. Beiden overleefden de klap niet. In de jaren hiervoor had deze bestuurder 52 verkeersboetes verzameld, waaronder meerdere ernstige overtredingen. Volgens justitie gedroeg hij zich vaker roekeloos in het verkeer. Vervolgens kroop hij in zijn proeftijd, na een voorwaardelijke invrijheidsstelling, weer gewoon zonder rijbewijs achter het stuur.

Dit zijn slechts een paar voorbeelden van de 75 tot 140 geschatte verkeersdoden in Nederland per jaar veroorzaakt door alcoholgebruik. Tijdens een onderzoek geeft een op de tien ondervraagden aan het afgelopen jaar met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol een auto te hebben bestuurd. Dat is niet echt geruststellend, toch? Daarbij komt ook nog de verwachting dat de aantallen van het rijden onder invloed oplopen. De gehele uitgaansscene van Amsterdam zou drugs gebruiken. Wellicht is dat de reden dat autorijden in deze lieve stad ontmoedigd wordt. In de strijd tegen wangedrag op de weg liggen nu deze wetsvoorstellen voor. Zij beogen niet enkel het aanpakken van rijden onder invloed, maar ook andere ernstige overtredingen in het verkeer, zoals het doorrijden na een ongeval. Helaas zijn veel daders hardleers. Daarom voorziet het wetsvoorstel in een hardere aanpak. Met de huidige recidiveregeling kan je rijbewijs enkel worden ingenomen nadat je binnen vijf jaar twee onherroepelijke veroordelingen hebt voor rijden onder invloed of een ademanalyse of een bloedonderzoek hebt geweigerd. Maar met dit wetsvoorstel wordt deze regeling vervangen door drie andere maatregelen. Ten eerste kan de rechter direct het rijbewijs afpakken. Ten tweede kan de rechter bij inname het rijbewijs ongeldig verklaren. Dit kan, anders dan bij de huidige recidiveregeling, ook al bij de eerste veroordeling. Ten derde. De rechter kan bij inname het rijbewijs ongeldig verklaren. Dit kan, anders dan onder de huidige recidiveregeling, ook al bij de eerste veroordeling. In het geval dat de veroordeelde dan toch zonder rijbewijs de weg opgaat, kan de persoon in het gevang worden gezet.

Voorzitter. Ontzegging van de rijbevoegdheid, oftewel het afpakken van je rijbewijs, overkomt je niet zomaar. Eerdergenoemde voorbeelden geven aan dat een strengere aanpak én handhaving noodzakelijk zijn. Een gevangenisstraf die als een zwaard van Damocles boven je hoofd hangt, heeft een afschrikkende werking. Het is al een beperking als je niet meer mag rijden, maar een gevangenisstraf beperkt je mobiliteit nog veel meer. Maar dat moet in de praktijk geen dode letter worden. Oorspronkelijk was de minimale duur van veertien dagen opgenomen. Die heeft de minister na het advies van de Raad van State eruit gesloopt. Die zou de rechten beperken in de straftoemettingsvrijheid. Dat is onzin. Het kan niet zo zijn dat de rechter het kader bepaalt. De wetgever bepaalt de kaders en de rechter spreekt recht binnen deze kaders. Zo is de scheiding der machten nou eenmaal ingericht. Onderschrijft de minister deze stelling? Graag een reactie.

Daarbij komt dat het een advies van de Raad van State betreft. Het moet niet zo zijn dat er een klimaat wordt gecreëerd waarin de Raad van State zich kan gedragen als een indirect politiek sturend orgaan. Ik geef niet de Raad van State hier de schuld van, maar degene die hier zo op acteert. De duur is nu afgezwakt naar een minimumduur van drie dagen, maar deze kan nóg lager uitvallen als de rechter-commissaris besluit tot een gedeeltelijke tenuitvoerlegging. Dan kan deze zomaar teruggebracht worden tot één dag. In hoeverre kan je dan nog spreken van een afschrikkende werking? De vraag is of je dan nog wel wordt opgeroepen. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Stel dat dit wetsvoorstel van kracht is en iemand krijgt een veroordeling met een rijontzegging gekoppeld aan een voorwaardelijke gevangenisstraf. In het geval dat de veroordeelde de rijontzegging schendt, heeft het OM twee mogelijkheden om de veroordeelde in het gevang te zetten. De eerste mogelijkheid is direct in hechtenis nemen op basis van dit wetsvoorstel. De tweede mogelijkheid is middels artikel 9 van de Wegenverkeerswet. Volgens artikel 9 is de overtreding van de rijontzegging een misdrijf en afzonderlijk strafbaar, maar je kan iemand dan niet direct vastzetten. Er moet een aparte procedure worden opgestart. Pikant detail: middels artikel 9 kan een veroordeelde een maximale gevangenisstraf opgelegd krijgen van één jaar. Middels het wetsvoorstel is dit maximaal zes maanden, een halvering van de maximale straf. Maar we zouden juist strenger gaan straffen. De verleiding is groot om artikel 9 niet toe te passen, daar de hele strafrechtketen bijna bezwijkt onder de werkdruk. Je moet dan ook een extra procedure opstarten, en daar zit niemand op te wachten. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Met dit wetsvoorstel wordt de rechter bevoegd om naast het opleggen van de rijontzegging direct het rijbewijs af te nemen. Dit is een stuk strenger dan de huidige recidiveregeling, die een veel tragere doorwerking heeft. Met dit wetsvoorstel kan de dader direct van de weg worden gehaald en niet pas als het strafrechtelijk traject is afgerond en er sprake is van een tweede, onherroepelijke veroordeling of strafbeschikking. Het rijbewijs kan niet alleen via strafrechtelijke sancties ongeldig worden verklaard, maar ook via bestuurlijke maatregelen. Deze bevoegdheid ligt bij het CBR. Dat is bevoegd met de uitgifte van nieuwe rijbewijzen. Beide mogelijkheden blijven bestaan, omdat beide procedures verschillende consequenties hebben voor het toewijzen van een rijbewijs.

Voorzitter. Met de open grenzen kan iedereen het Schengengebied en dus ook Nederland inkarren. In het wetsvoorstel blijft het mogelijk, net als in de bestaande recidiveregeling, dat de ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs door de rechter ook kan plaatsvinden indien er sprake is van een buitenlands rijbewijs. De houder van het rijbewijs moet dan wel in Nederland wonen. Maar hoe gaat dat in de praktijk? Er zou een Europese verordening in de maak zijn die dit ondersteunt, die in 2031 geïmplementeerd zou worden. De vraag rijst: zijn alle EU-lidstaten bereid mee te werken aan de beoogde wetsvoorstellen voor de implementatie van de EU-verordening? Kunnen Europese daders die zijn gehuisvest in Nederland ook in aanmerking komen voor de alcoholmeter?

Voorzitter. "Drank maakt meer kapot dan je lief is." Het was een bekende slogan van een antialcoholcampagne van Postbus 51. Deze slogan werd in de jaren negentig herhaald op tv en radio. Maar zou je niet over moeten gaan tot een zerotolerancebeleid, dus helemaal geen alcoholgebruik voordat je achter het stuur

kruipt? De kracht van de herhaling mag dan wel sterk zijn, maar het is niet altijd voldoende voor notoire drinkers. Om te controleren of een verdachte of een veroordeelde zich aan het opgelegde alcoholverbod houdt, kan de alcoholmeter fungeren als een stok achter de deur, niet alleen ter bescherming van de veroordeelde dader, maar ook ter bescherming van de potentiële slachtoffers.

Sjoemelen wordt veel moeilijker. Bij een alcoholverbod is men nu, op basis van de huidige wetgeving, verplicht om mee te werken aan controle door middel van bloed- en urineonderzoek, maar men weet wanneer die controles plaatsvinden, met als gevolg dat je tussen de controles een paar dagen hebt om stiekem een pilsje of twee of zelfs meer te drinken. De alcoholmeter sluit deze mogelijkheid af. De enkelband kan 24 uur per dag, 7 dagen in de week via het zweet op de huid het alcoholgebruik meten.

Met dit tweede voorliggende wetsvoorstel wordt het mogelijk voor de rechter of de officier van justitie om de alcoholmeter in te zetten op alle voorwaardelijke modaliteiten waarbij op grond van de huidige wetgeving een alcoholverbod als voorwaarde kan worden opgelegd. Het gaat niet alleen om de voorwaardelijke straf, maar bijvoorbeeld ook om de voorwaardelijke invrijheidstelling, de zelfstandige gedragsbeïnvloedingen, de vrijheidsbeperkende maatregelen, de schorsing van de voorlopige hechtenis en de terbeschikkingstelling met voorwaarden. Echter, meewerken aan het gebruik van de alcoholmeter wordt niet verplicht. Er is echter wel een dwingend karakter, want het niet meewerken hieraan heeft invloed op de strafsancities. Het zou in theorie kunnen voorkomen bij weigering of het niet houden aan de opgelegde voorwaarden dat een voorwaardelijke gevangenisstraf wordt omgezet naar een onvoorwaardelijke straf. Het moet echter niet zo zijn dat de alcoholmeter gaat functioneren als een soort elektronische enkelband om het gevangeniswezen te ontlasten. Graag de toezegging van de minister dat de alcoholmeter enkel ingezet wordt als stok achter de deur en niet als een verkapte elektronische enkelband.

Voorzitter, ik rond af. De beide wetsvoorstellen zijn gericht op de notoire overtreders die zich niet houden aan het door de rechter opgelegde rijverbod. De wetsvoorstellen ogen streng, maar kunnen in de praktijk ook milder uitvallen. Enige aanpassingen zijn dan ook gewenst. Ik heb daar drie amendementen voor ingediend.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van meneer Diederik van Dijk. We doen interrupties kort, bondig en in drieën.

De heer Diederik van Dijk (SGP):

Ik heb een vraag aan mevrouw Faber over het amendement dat ik net zag langskomen. Mevrouw Faber heeft het over een nullimiet voor het alcoholgebruik. De doelen daarvan zijn natuurlijk absoluut sympathiek en helemaal helder, want in het verkeer gebruik je gewoon geen druppel. Ik heb niet helemaal in de achtergrond kunnen duiken, maar als ik me niet vergis, is het voorstel niet nieuw. Onder meer de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, heeft het hele voorstel doorgeakkerd en concludeerde dat het uiteindelijk niet tot meer

verkeersveiligheid leidt, omdat het aantal controles et cetera zo veel tijd kost voor de handhaving dat je achteruitboert. Heeft mevrouw Faber dat meegewogen?

Mevrouw **Faber** (PVV):

Dank voor deze vraag, meneer Van Dijk, zeg ik via de voorzitter. Natuurlijk heb ik dat meegewogen. We weten natuurlijk wel hoe het in de praktijk gaat: je zit ergens en denkt "ik mag een of twee glazen", maar vervolgens valt het verkeerd omdat je vermoeid bent of een lege maag hebt. Je kan dan dus toch een bepaald promillage in je bloed hebben, terwijl je eigenlijk best goede bedoelingen had. Als je een zerotolerancebeleid hebt, is het gewoon duidelijk, want dan drink je helemaal niet en kan je dus ook niet per ongeluk in dat grijze gebied terechtkomen.

Ik meen dat meneer Van Dijk ook zei dat het moeilijk te handhaven is. Heb ik dat goed opgepikt? Ja? Oké, maar dat wil niet zeggen dat je het dan niet moet gaan doen. Ik ben het natuurlijk met meneer Van Dijk eens dat je moet kunnen handhaven. Ik ben voor handhaven, want anders hoef je ook geen wetten te maken. Als je niks meer gaat handhaven, kunnen we net zo goed met z'n allen naar huis gaan en de boel de boel laten. Ik denk dat we dat met elkaar eens zijn, maar ik denk wel dat je een duidelijke lijn moet trekken. Er wordt nu misschien in dat onderzoek aangegeven dat het niet te handhaven is, maar misschien zijn er andere onderzoeken die een andere stellingname hebben. Ik vind dat je dat niet moet ophangen aan één onderzoek. Meneer Van Dijk kent mij ook als iemand die haar oren niet gauw laat hangen naar één onderzoek. Mijn fractie en ik zijn van mening dat het gewoon voor iedereen duidelijk is als je zegt: helemaal geen alcohol. Ik denk dat je dan toch minder kans hebt op ongelukken.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Mevrouw Faber zegt heel veel dingen waar ik het helemaal mee eens ben. Het is altijd goed om naar meerdere stemmen te luisteren. Tegelijkertijd is de SWOV zeer neutraal en wel echt een autoriteit op dit punt. Ik ga nu niet het hele rapport samenvatten, want ik heb mezelf er niet goed genoeg in verdiept, maar naar mijn weten lopen zij al deze argumenten ook langs. De conclusie is uiteindelijk dat het in de praktijk gaat leiden tot minder controles, omdat het zo veel bewerkelijker wordt. Je boert dan achteruit. Stel dat dat zo is en dat het kabinet dat ook op zo'n manier weet uit te leggen, is mevrouw Faber dan bereid om daarnaar te kijken? Dat heeft dan misschien ook consequenties voor het amendement en de opstelling daarvan.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Ik zal uiteraard altijd luisteren, want anders kan ik na mijn betoog net zo goed naar mijn kamer gaan en dat schiet natuurlijk niet op. Natuurlijk wil ik daar wel naar luisteren. Zoals ik het nu zie — laat ik die nuance toevoegen — ben ik van mening dat het een positieve invloed heeft. In het algemeen vind ik dat je in feite ook gewoon beter moet handhaven als je geen zerotolerancebeleid hebt. Ik hoor namelijk ook geluiden, ook van collega's hier, dat er soms maar een of twee alcoholcontroles op bepaalde plekken zijn waar je eigenlijk veel vaker zou moeten controleren. Ik denk dat het mogelijk moet zijn om mensen op te leiden om dat te kunnen. De politie krijgt er volgens mij in de nieuwe begroting bijna een half miljard euro bij, dus er moet echt ruimte zijn om mensen op te leiden. Ik heb ook begrepen dat er cellencomplexen worden gesloten. Daar kwam ook allerlei financiering voor vrij. Ik denk dat je een cellenbewaker daar dus best toe kan opleiden. Ik denk dus dat er wel mogelijkheden zijn. Ik denk ook dat wij allemaal voor handhaving en een veilige weg zijn. We weten

ook dat alcohol zeker invloed heeft, zelfs een of twee glazen. Ik zal u een tip geven: gaat u eens een keer tennissen met twee glazen wijn op; u slaat dan altijd te laat. Bedenk dan maar wat er gebeurt als u in een auto zit.

Dat was het. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Faber. Het woord is aan mevrouw Straatman voor haar inbreng in de eerste termijn. Zij spreekt namens het CDA.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Dank, voorzitter. "Ben je Bob, zeg het hardop!" Zo luidt al jaren de slogan. Die boodschap kennen we allemaal: als je drinkt, rijd je niet. Onze kinderen kennen hem, onze ouders kennen hem, en toch neemt het rijden onder invloed toe. Blijkbaar is weten wat goed is, niet altijd genoeg om dat ook te doen. Ik ben daarom blij dat het kabinet met extra maatregelen komt om de aanpak van rijden onder invloed te versterken en dit roekeloze rijgedrag effectiever te bestraffen. Daarvoor liggen er vandaag twee wetsvoorstellen voor: de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed en de wet voor de invoering van de alcoholmeter.

Voorzitter. Eerst de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed. In die wet wordt voorgesteld om de huidige recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten te vervangen door een samenhangend pakket van strafrechtelijke maatregelen met een meer afschrikwekkende werking. Wij begrijpen dit, want de recidiveregeling blijkt niet goed te werken. Wij zien in het nieuwe pakket van maatregelen verbeteringen, met meer mogelijkheden om snel door te pakken en de verkeersveiligheid te vergroten. Wel willen wij wat vragen stellen aan de minister over maatregelen die wat ons betreft nog beter kunnen.

Ik loop de drie belangrijkste maatregelen langs. Allereerst de bevoegdheid van de rechter om een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren, oftewel: directe actie, niet pas na ellenlange juridische procedures. Dat vinden wij goed, want hoe sneller roekeloos gedrag van de straat is, hoe veiliger. Maar wij vinden het zonde dat de mogelijkheid om onmiddellijk de rijbevoegdheid te ontzeggen, alleen bij rechterlijke beslissing kan. Dit sterke signaal zou ook door de officier van justitie bij een strafbeschikking moeten kunnen worden afgegeven. Juist nu de druk op de strafrechtketen nog steeds zo hoog is, zou het zonde zijn om deze bevoegdheid niet ook aan het Openbaar Ministerie toe te kennen. Hoe ziet de minister dit? We hebben hiervoor een amendement ingediend.

Bij directe actie kan het soms ook misgaan. De wet biedt nu de mogelijkheid van schadevergoeding als de ontzegging van de rijbevoegdheid achteraf niet terecht blijkt te zijn. Maar doet dit niet onnodig af aan de afschrikwekkende werking van de wet, vraag ik de minister. Daarom onze vraag hoe we hier eigenlijk breder in het strafrecht mee omgaan, bijvoorbeeld bij dadelijke tenuitvoerlegging van voorwaardelijke straffen met bijzondere voorwaarden, of bij een schorsing van het rijbewijs door het CBR in het bestuursrechtelijke domein. Staat dan ook de optie van schadevergoeding open? En zo ja, via welke weg?

Ten tweede: de bevoegdheid van de rechter om vervangende hechtenis op te leggen als een bestuurder ondanks een rijontzegging toch de weg opgaat. Een nieuwe

strafzaak hoeft dan niet te worden afgewacht. Opnieuw geldt hier dit lik-op-stukbeleid, omdat het werkt. De effectiviteit van een straf zit 'm namelijk niet alleen in de hoogte, maar ook in de snelheid waarmee die kan worden opgelegd. Tegelijkertijd is de vervangende hechtenis slechts het antwoord op het niet naleven van een eerder opgelegde verplichting. Het niet naleven van een rijontzegging is ook zelfstandig strafbaar, met een maximum van één jaar gevangenisstraf. Mevrouw Faber had het daar ook al over. Die mogelijkheid van vervangende hechtenis maakt vervolging van dit nieuwe strafbare feit wat ons betreft niet minder belangrijk. In dat kader vinden wij de reactie van het Openbaar Ministerie, dat de combinatie van straffen niet in de lijn der verwachting ligt, wel zorgelijk, want dan kun je de vraag stellen of deze aanpak wel zoveel meer afschrikwekkend is. Die leidt weliswaar sneller tot bestraffing, maar de straf an sich is minder hard; immers, de maximale termijn van vervangende hechtenis is zes maanden en dat is aanzienlijk korter dan die maximale gevangenisstraf van één jaar. Is de minister het met ons eens dat het uitgangspunt zou moeten zijn dat het niet naleven van een rijontzegging ook zelfstandig moet worden vervolgd? En wellicht is dit al een antwoord op de vraag die mevrouw Faber gaat stellen: wij kijken dan ook met een positieve grondhouding naar het amendement van de PVV om de maximale duur van de vervangende hechtenis gelijk te stellen aan de maximale gevangenisstraf bij het niet naleven van de rijontzegging.

Daarnaast geeft de minister aan dat de detentiecapaciteit geen probleem is. Tegelijkertijd wacht er nog een groep van ruim 2.800 zelfmelders op een oproep om de gevangenisstraf uit te zitten. Juist bij dit lik-op-stukbeleid wil je snel capaciteit beschikbaar hebben. Voorziet de minister hier echt geen problemen? Want dit raakt ook aan de voorgestelde minimumduur van drie dagen vervangende hechtenis die nu in de wet staat. Wij lezen dat de rechter-commissaris ook de mogelijkheid heeft om die drie dagen slechts gedeeltelijk op te leggen. Waarom laten we de vrijheid om een passende duur vast te stellen niet gewoon aan de rechter als het ook gedeeltelijk al kan?

Tot slot, de bevoegdheid van de rechter om de ontzegging van de rijbevoegdheid te koppelen aan de ongeldigheid van het rijbewijs. Dat is wat ons betreft een verstandige keuze. Ook bij kleine hoeveelheden alcohol bij minderjarigen zou dit wat ons betreft zo moeten zijn. Het kan niet zo zijn, zoals ik lees in de reactie op het advies van de politie, dat het OM nu richtlijnen heeft die niet aansluiten bij de LOVS-oriëntatiepunten van de rechtspraak. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Naast de snelheid en de hoogte van de straffen is er ook nog zoiets als de kans dat je gestraft wordt. Hoe hard en hoe snel je ook straft, als de beleving van verkeersshuften is dat ze ermee weggkomen, heeft spierballentaal geen enkele zin. Daarom moet het vergroten van de pakkans prioriteit krijgen. We weten dat de politie de laatste jaren minder inzet op grootschalige fuikcontroles, omdat locaties van controles via social media snel worden gedeeld. Is de minister het met het CDA eens dat dit weliswaar reden is om slimmer — lees: meer socialmediaproof — controles uit te voeren, maar dat dit geen reden mag zijn om minder controles uit te voeren? Ziet de minister mogelijkheden om slim op te schalen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van mobiele controles of door bredere inzet van de zogenaamde ANPR-camera's? Is het niet mogelijk om daarbij ook te controleren op bijvoorbeeld gevaarlijk rijgedrag? In Nederland staan meer dan 1.500 ANPR-camera's, vooral rond de grote steden. Maar is het ook effectief genoeg voor de buitengebieden en de grensgebieden?

Voorzitter. Afsluitend op dit punt, de testen zelf. Uit politiecijfers blijkt dat drugstesten in het verkeer steeds vaker worden geweigerd. Het weigeren van een speekseltest is een overtreding waarbij alleen een geldboete wordt opgelegd. Wij lezen dat weigering van een speekseltest vaak niet gepaard gaat met een tijdelijk rijverbod, terwijl het weigeren van een bloedonderzoek wel leidt tot een tijdelijk rijverbod. Hoe kan dat? Hoe gaan we een vuist maken tegen weigeraars die denken te kunnen weggelopen met drugsgebruik in het verkeer?

Voorzitter. Het is voor het CDA ook van belang dat we in het verkeer slimmer gaan straffen. Met alcohol en drugs op rijden is gewoon levensgevaarlijk, net als op je mobiel zitten tijdens het rijden. Omdat dit nu wordt afgedaan als Muldergedraging, is er geen recidiveregeling voor. Iemand kan dus gewoon 50 keer gepakt worden met zijn telefoon achter het stuur en 50 keer een hoge boete opgelegd krijgen. Moeten we deze veelplegers niet op een gegeven moment zwaarder kunnen straffen, bijvoorbeeld door hun rijbewijs af te nemen?

Voorzitter. Ik zei het aan het begin: blijikbaar is weten wat goed is niet altijd genoeg om het ook te doen. Daarom is een alcoholverbod noodzakelijk. Dat brengt mij bij de tweede wet die vandaag voorligt. Zo'n verbod heeft natuurlijk alleen zin als het daadwerkelijk wordt nageleefd en gecontroleerd. Nu wordt alcoholgebruik gecontroleerd via bloedonderzoek of urinecontrole, als momentopname dus. De door de minister voorgestelde alcoholmeter maakt dit veel makkelijker: niet 1 controle per week, maar 24 uur per dag, 7 dagen per week. Dat maakt de alcoholmeter wat het CDA betreft een heel interessant instrument. De betrokkene hoeft zich niet meerdere keren per week bij de reclassering te melden en het fungeert als een continue stok achter de deur. De uitgevoerde pilots laten bovendien zien dat het daadwerkelijk bijdraagt aan een betere naleving van het alcoholverbod en aan minder alcoholgebruik. Daarom is de landelijke invoering wat ons betreft een logische volgende stap.

Het is ook goed dat bij bewuste sabotage van zo'n alcoholmeter de schade verhaald kan worden op de drager. Dat vraagt wel dat de reclassering aangifte van vernieling doet. Ook als ze ervoor kiest om de sabotage met bijvoorbeeld een waarschuwing af te doen, is het belangrijk dat inzichtelijk is hoe vaak zo'n situatie zich voordoet. Wij vragen aan de minister of de reclassering dit goed bijhoudt en of zij altijd wel melding van een incident maakt.

Voorzitter. Een continuumeting van alcohol, die mogelijk is met die alcoholmeter, zou er eigenlijk ook voor drugs moeten zijn. Wordt er onderzocht of deze techniek voor controle op drugsgebruik ook al voorhanden is? Zijn er andere landen die hiermee al ervaring hebben opgedaan? Hoeveel staat het met de ontwikkeling van de drugspleisters in Amerika?

Voorzitter, ik rond af. "Ben je Bob, zeg het hardop!" Als je drinkt, rijd je niet. Als je drugs gebruikt, stap je niet achter het stuur. Als je je toch zo onverantwoord gedraagt, zul je dat merken. Wat het CDA betreft moet daar ook de strafrechtelijke rekening van ons verkeersboetebeleid komen te liggen, bij gedrag waarmee je willens en wetens anderen in gevaar brengt, met hoge boetes en waar nodig met een gevangenisstraf. Dat is echter lang niet altijd wat we doen. Ons verkeersboetebeleid is nog te veel uit balans. Voor relatief kleine verkeersovertredingen worden

torenhoge boetes opgelegd. Wie de boete vervolgens niet kan betalen, krijgt daar nog een forse verhoging bovenop. Daar wordt Nederland niet veiliger van.

Als we verkeersveiligheid echt serieus nemen, moeten we de rekening leggen waar het risico zit, niet bij degene die een kleine fout maakt, maar bij degene die met zijn gedrag bewust het leven van anderen op het spel zet. Met deze wetten zetten we daarin wat het CDA betreft een stap in de goede richting, want verkeersveiligheid begint niet bij de vraag hoeveel we kunnen innen, maar bij de vraag welk gedrag we willen stoppen en hoe we dat voor elkaar krijgen. De zwaarste rekening moet dus terecht komen bij degenen die het verkeer voor anderen daadwerkelijk gevaarlijk maken. Ik zou zeggen: zeg ook dat hardop.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Ik heb een aanvullende vraag aan mevrouw Straatman, en wel over de bevoegdheid tot het ontzeggen van de rijbevoegdheid. Mevrouw Straatman geeft aan dat ook de officier van justitie de ontzegging van de rijbevoegdheid zou moeten kunnen opdragen, maar is dat niet een beetje lastig met de scheiding der machten? De officier van justitie is dan namelijk zowel aanklager als degene die het oordeel velt. Het ontzeggen van de rijbevoegdheid is toch wel een serieuze zaak. Zou dat niet beter bij de rechter kunnen liggen?

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Dat kan al. Het Openbaar Ministerie kan al een ontzegging van de rijbevoegdheid opleggen. Voor een deel kan het Openbaar Ministerie dat al. Soms komt het dan ook helemaal niet bij een rechter terecht. Mijn punt is meer wat we met dit wetsvoorstel doen. Als de rechter die oplegt en iemand daar vervolgens tegen in hoger beroep gaat, kan dat heel wat maanden en soms zelfs jaren duren. In de tussentijd is er een schorsende werking en mag iemand gewoon de straat op. Heel terecht zegt de minister nu: laten we dat niet doen; we willen dat mensen dan per direct van de straat zijn. Ik vind het nu een beetje vreemd. Als de officier van justitie dat bij strafbeschikking oplegt, heb je twee keuzes: ofwel iemand volgt dat op en heeft direct geen rijbevoegdheid meer — heel goed! — ofwel iemand gaat daartegen in verzet, wat ook kan, maar dan gaat daar natuurlijk ook weer tijd overheen en dan kan een officier niets. Ik zou dus zeggen: geef de officier die bevoegdheid ook. Het komt dan uiteindelijk ook wel in het rechterlijk systeem terecht, want als je in verzet gaat, gaat een rechter daarnaar kijken en dan oordelen. In het kader van de verkeersveiligheid zou ik willen dat het ook dan directe werking heeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Straatman. Het woord is aan mevrouw Mutluer voor haar bijdrage in eerste termijn namens PRO.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dank u wel, voorzitter. "Dronken bestuurder vlucht na ongeval." "Dronken bestuurder slapend achter het stuur gevonden na slingerende rit." "Politie vat dronken bestuurder die doorreed na dodelijk ongeval." "Acteur opnieuw betrapt met lachgas, rijdt zwalkend rond en raakt andere auto." Dit zijn geen krantenkoppen van het afgelopen jaar. Was het maar zo, hoewel ik er niet blij mee ben. Dit zijn enkele krantenkoppen van één weekend. Eén weekend! Het waren er nog meer en we hebben het alleen nog over zaken die de krant halen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat bijna een op de drie onderzochte verkeersdeelnemers het afgelopen jaar met een

slok op heeft deelgenomen aan het verkeer. Tijdens de weekendnachten rijdt 2,6% van de automobilisten onder invloed. Jaarlijks belanden duizenden slachtoffers op de spoedeisende hulp. Naar schatting overlijden ongeveer 150 mensen door alcohol in het verkeer. Een groot deel van die doden was niet zelf de bestuurder, maar werd doodgereden.

Het zijn cijfers, maar achter die cijfers zitten mensen, ouders die hun kind verliezen, partners, geliefden, vrienden en gezinnen, die van het ene op het andere moment kapot worden gemaakt door onuitspreekbaar verdriet en gemis. In de voorbereiding op deze wetsbehandeling spraken we als partij met Veilig Verkeer Nederland en Slachtofferhulp. Zij kennen de cijfers, maar vooral de verhalen. Steeds komt dezelfde vraag terug: waarom mocht iemand die zo'n gevaar vormde nog de weg op? Die vraag staat voor ons als PRO vandaag ook centraal.

Voorzitter. U kent me inmiddels wat langer. Als PRO-lid ben ik niet vies van harde straffen, zeker als het om femicide gaat. Ik geloof niet direct dat het eindeloos ophogen van de strafmaat veel gaat bijdragen aan veiliger verkeer. Natuurlijk verdient iemand die dronken of met drugs op achter het stuur stapt een straf. Nog belangrijker vind ik dat we voorkomen dat iemand die heeft laten zien een gevaar te vormen, opnieuw achter het stuur kan stappen. Een rijbewijs is namelijk geen onaantastbaar recht. Het is een privilege. Je krijgt het nadat je hebt laten zien dat je geschikt bent om een voertuig te besturen. Daar hoort in mijn beleving een grote verantwoordelijkheid bij. Als je vervolgens door rijden onder invloed of ernstig gevaarlijk verkeersgedrag laat zien dat je die verantwoordelijkheid niet kan dragen, dan moet je ook de mogelijkheid worden ontnomen om opnieuw anderen in gevaar te brengen. Daarmee willen wij dus niet de dader centraal stellen, maar het slachtoffer. We willen voorkomen dat er slachtoffers vallen.

Ik heb daarom een principiële vraag aan de minister. Is het strafrecht altijd de meest geschikte route? Waarom zouden we niet nadrukkelijker moeten kiezen voor een bestuursrechtelijke benadering waarin verkeersveiligheid en rijgeschiktheid centraal staan? Bij ernstige gevallen zou je veel meer zo moeten nadenken: als a gebeurt, dan volgt b. Wie heeft laten zien een ernstig gevaar op de weg te zijn, raakt zijn rijbewijs kwijt. Wie later opnieuw wil rijden, moet opnieuw aantonen dat hij daartoe in staat is door zijn rijvaardigheid en rijgeschiktheid aan te tonen, waar nodig met aanvullende voorwaarden.

Dit wetsvoorstel zet echt stappen in de goede richting. De rechter krijgt de mogelijkheid om een rijbewijs ongeldig te verklaren. Dat is iets anders dan iemand alleen tijdelijk een rijontzegging geven. Wie zijn rijbewijs ongeldig verklaard ziet, moet opnieuw aantonen dat hij rijvaardig en rijgeschikt is voordat hij weer een rijbewijs kan krijgen. Dat vind ik echt een belangrijke stap. Mijn vraag is: waarom blijft dit alleen een bevoegdheid van de rechter? Waarom geldt voor duidelijk omschreven categorieën van ernstige verkeersovertreders niet: op a volgt b? Uiteindelijk gaat het er mij niet om dat het afpakken van het rijbewijs een extra straf is. Het gaat mij erom dat iemand die aantoonbaar een ernstig gevaar vormt, niet opnieuw de weg op kan voordat er is vastgesteld dat dit weer verantwoord is.

Voorzitter. De wet regelt daarnaast dat een door de rechter opgelegde rijontzegging in bepaalde gevallen onmiddellijk kan ingaan, ook als de uitspraak nog niet onherroepelijk is.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik denk dat mevrouw Mutluer zojuist de vraag stelde waarom het ontzeggen van de rijbevoegdheid alleen bij de rechter ligt. Het Openbaar Ministerie kan het soms ook. Ik heb een vraag over de dadelijke tenuitvoerlegging, waarnaar mevrouw Faber mij ook zojuist vroeg. Vindt mevrouw Mutluer ook dat het Openbaar Ministerie die bevoegdheid zou moeten kunnen hebben?

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

U heeft daarop net een nadere toelichting gegeven. De route naar de rechter blijft. Ik vind het best logisch klinken. Uiteraard wacht ik op de appreciatie van de minister. We weten als JenV-woordvoerders hoeveel strafbeschikkingen op dit moment worden opgelegd. Ik vind het niet gek om die lijn door te trekken en daarmee ook het Openbaar Ministerie die bevoegdheid te geven. Uiteraard wacht ik heel braaf op de appreciatie, maar ik sta er niet heel onwelwillend tegenover, want ik begrijp 'm wel.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Het doet mij deugd om dat te horen. Ik denk dat het heel terecht is wat mevrouw Mutluer zegt, namelijk dat we binnen de JenV-commissie veel spreken over de beweging naar voren en de druk op de strafrechtketen. Er komt steeds meer bij het Openbaar Ministerie terecht. Er moet steeds meer bij strafbeschikking afgedaan worden. Laten we de officier van justitie dan ook die bevoegdheid geven. Dit is dus goed om te horen.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Nou, we zijn het vaker eens dan u denkt.

Dan even terug naar de rijontzeggingen die onmiddellijk ingaan. De wet regelt dus dat een door de rechter opgelegde rijontzegging in bepaalde gevallen onmiddellijk kan ingaan, ook als de uitspraak nog niet onherroepelijk is. Daarvoor geldt een stevige voorwaarde. Er moet namelijk ernstig rekening mee worden gehouden dat iemand opnieuw een strafbaar feit pleegt of opnieuw dusdanig gedrag vertoont dat zijn rijvaardigheid of -geschiktheid in gevaar komt. Ik vind die drempel best hoog. Als iemand is veroordeeld voor ernstig rijden onder invloed of ernstig gevaarzettend verkeersgedrag, waarom moet dan nog afzonderlijk worden aangetoond dat er ernstig rekening moet worden gehouden met herhaling voordat die rijontzegging onmiddellijk kan ingaan? Waarom weegt het gevaar dat iemand al aantoonbaar heeft veroorzaakt niet zwaarder? Ik heb een amendement in concept. Ik zal dat mogelijk ook indienen. Ik wil wel dat de minister hier alvast op ingaat. Je moet kijken of je de drempel niet te hoog zet. Het gaat wel om het privilege waar ik het net over had, namelijk dat je je rijbewijs hebt en dat je daar op een goede en fatsoenlijke manier mee omgaat.

Ik heb hierbij nog een andere vraag. Bij alcohol kunnen we meten hoeveel iemand heeft gedronken, maar hoe gaan we nou om met ander gevaarlijk verkeersgedrag? Collega Straatman bracht mobiele telefonie nog in. Wanneer wordt een opeenstapeling van gedragingen zo gevaarlijk dat we zeggen: deze persoon hoort voorlopig niet achter het stuur? Telt herhaald extreem hardrijden mee? Telefoongebruik? Doorrijden na een ongeval? Of een combinatie daarvan? Kunnen we die optelsom maken voordat iemand een ernstig ongeluk veroorzaakt? Daar gaat het mij namelijk om. We moeten niet wachten op een slachtoffer voordat we constateren dat iemand een gevaarlijke bestuurder is.

Dan de effectiviteit. Daar heb ik wel een aantal vragen over. Jaarlijks zijn er ongeveer 40.000 processen-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol en drugs. De minister verwacht met deze nieuwe regeling ongeveer 400 rechterlijke ongeldigverklaringen per jaar. Ik weet dat die cijfers niet een-op-een met elkaar kunnen worden vergeleken, maar ik wil wel van de minister weten hoeveel gevaarlijke bestuurders er door deze wet volgens zijn inschatting daadwerkelijk extra van de weg gehaald worden ten opzichte van de huidige situatie. Wat is concreet de veiligheidswinst? Uiteindelijk is dat voor mij namelijk de maatstaf voor het succes van deze wet. Het gaat niet om hoeveel procedures we veranderen, maar om hoeveel nieuwe slachtoffers we hiermee kunnen voorkomen. Dan begint die preventie natuurlijk veel eerder. De beste manier om slachtoffers te voorkomen is ervoor zorgen dat iemand überhaupt niet onder invloed achter het stuur stapt. Daarvoor is normstelling nodig, maar vooral ook een geloofwaardige pakkans. Ik kijk dan ook de minister van IenW aan. Een wet kan nog zo streng zijn, maar als mensen denken dat ze toch niet worden gepakt, schieten we er eigenlijk niet zo heel veel mee op.

De minister erkent zelf dat het aantal alcoholcontroles sterk is afgenomen en dat minder grootschalige controles gevolgen gehad kunnen hebben voor de ervaren pakkans. Een controle heeft bovendien een preventieve werking, want wie langs de weg heeft moeten blazen, vertelt dat thuis, op het werk en aan vrienden. Mensen moeten weer het gevoel krijgen: als ik drink en ik ga rijden, dan is de kans heel reëel dat ik tegen de lamp loop. Waarom behandelen we vandaag dan wel een wet die ingrijpt nadat iemand is gepakt, maar ligt er geen concreet plan om de kans dat iemand wordt gepakt, substantieel te verhogen?

Voorzitter. Dan het alcoholslot. Als we praten over het voorkomen van herhaling, kun je niet om het alcoholslot heen. Het ligt inmiddels tien jaar stil. Het alcoholslot voorkomt heel praktisch dat iemand na alcoholgebruik zijn auto kan starten. Wat mij betreft hoeft het alcoholslot ook niet alleen als straf worden bekeken. Het kan juist een kans zijn voor iemand om gecontroleerd terug te keren in het verkeer. Als iemand opnieuw heeft aangetoond rijvaardig en geschikt te zijn, kan een alcoholslot een aanvullende waarborg bieden. Je mag namelijk weer rijden: beschermen waar het moet, terugkeer mogelijk maken waar dat kan. Mijn vraag is dan hoeveel onderzoeken en verkenningen we hier eigenlijk voor nodig hebben. Wanneer neemt het kabinet eindelijk een besluit over de herinvoering van het alcoholslot? Hoe voorkomen we dat we opnieuw vastlopen in de juridische discussie?

Tot slot, voorzitter. Het tweede voorstel gaat over iets anders. Het gaat niet over het rijbewijs, maar over mensen aan wie een alcoholverbod wordt opgelegd. Zo'n verbod heeft natuurlijk alleen zin als we ook kunnen controleren of iemand zich daaraan houdt. Daartoe introduceert deze wet de alcoholmeter. Daar ben ik op zich wel voorstander van. Ik heb de pilot gezien. Ik heb ook de kritische kanttekeningen van de Raad van State gelezen. Ik ben wel benieuwd, ook voor de Handelingen, hoe de minister daarnaar kijkt. Maar ik denk wel dat dit instrument veel breder kan worden ingezet dan bij verkeersdelicten. Alcohol speelt een rol bij verschillende vormen van geweld. Ik denk ook aan het uitgaansleven. Ik denk aan huiselijk geweld. Ik denk aan geweld in de publieke ruimte. Juist bij huiselijk geweld kan het risico op herhaling groot zijn. Als alcohol bij een specifieke pleger een aantoonbare risicofactor is en een rechter daarom een alcoholverbod oplegt, moeten we ook daadwerkelijk kunnen controleren of iemand zich daaraan houdt. Een alcoholmeter maakt continue controle mogelijk. Daarom vraag ik aan de minister hoe hij ervoor gaat zorgen dat de

alcoholmeter straks ook daadwerkelijk wordt ingezet bij geweldplegers, wanneer alcohol een aantoonbare risicofactor is. Wordt daarbij ook expliciet gekeken naar geweld achter de voordeur? Krijgen reclassering, politie en het OM voldoende capaciteit om dit instrument daadwerkelijk toe te passen?

Voorzitter, ik rond af. We behandelen vandaag twee verschillende wetten, maar voor mij hebben ze uiteindelijk hetzelfde uitgangspunt, namelijk dat we slachtoffers moeten voorkomen, mensen moeten beschermen en de pakkans moeten vergroten. We moeten ingrijpen als iemand een aantoonbaar gevaar vormt. Uiteindelijk heeft de samenleving daar het meeste aan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Mutluer. Het woord is aan mevrouw Schilder voor haar inbreng namens de Groep Markuszower.

Mevrouw **Schilder** (Groep Markuszower):

Voorzitter, dank. Het is 12 mei 2024 wanneer een automobilist op de A58 bij Goes met volle vaart tegen de auto voor hem knalt. Deze automobilist heeft veel te veel gedronken, meer dan drie keer de toegestane hoeveelheid. Het gevolg: de inzittenden van de geraakte auto zijn zwaargewond en een 14-jarig meisje komt om het leven. 14 jaar, voorzitter, een kind dat helemaal niks kon doen aan de keuze van die dronken bestuurder om in zijn auto te stappen, om die auto te starten en om weg te rijden. De gevolgen voor de familie zijn onomkeerbaar. En de dader? Drie jaar gevangenisstraf. Drie jaar, en hij gaat verder met zijn leven.

Afgelopen zomer deed het gerechtshof in Amsterdam uitspraak in een andere zaak. Ook hier maakte een man met te veel alcohol op de keuze om in de auto te stappen. Hij reed een fietser aan, met zwaar lichamelijk letsel tot gevolg. Wat deze zaak nog erger maakt, is dat het rijbewijs van deze man zes dagen voor het ongeval was ingevorderd, met als reden dat hij had gereden met alcohol op. Zes dagen, voorzitter. En als je dacht dat het niet erger kon: deze man was al een keer onherroepelijk veroordeeld voor rijden onder invloed. De straf voor deze dader? Zeven maanden gevangenisstraf en drie jaar rijontzegging.

Ik geef nog een voorbeeld. In 2022 rijdt een taxichauffeur in mijn eigen dorp met vier keer de toegestane hoeveelheid THC in zijn bloed en met veel te hoge snelheid tegen de 15-jarige Jim aan. Jim overleeft deze aanrijding niet. De rechtbank vindt twaalf maanden voorwaardelijke gevangenisstraf en een paar uur taakstraf "een proportionele straf". De familie van deze jongen heeft levenslang, en hoeveel dagen heeft deze man in de gevangenis gezeten? Nul. En zo zijn er nog tal van voorbeelden. Als je daarnaar kijkt, zal het je niet verbazen dat wij vinden dat er iets fundamenteel mis is met de manier waarop wij dit soort feiten bestraffen. Als je namelijk keer op keer met drank op achter het stuur kruipt, maak je een keuze: de keuze om het portier open te trekken, de keuze om op de stoel te gaan zitten, de keuze om de auto te starten en de keuze om gas te geven. Dat zijn meerdere momenten waarop je bij jezelf na kunt gaan: is dit wel verstandig?

We kunnen hier eindeloos spreken over tweede kansen, maar op een gegeven moment houdt het wel op. We hebben dan ook met interesse kennisgenomen van deze twee wetsvoorstellen. Op het eerste gezicht zijn het twee verschillende wetsvoorstellen, maar ze gaan uiteindelijk om hetzelfde: hoe zorgen we ervoor dat

mensen die door alcohol en drugs een gevaar vormen, daadwerkelijk stoppen en hoe zorgen we ervoor dat deze maatregelen en verboden ook echt iets voorstellen? Wij vinden het goed dat de rijontzegging straks daadwerkelijk uitvoerbaar kan worden. Het is namelijk moeilijk uit te leggen dat, nadat een rechter iemand de rijbevoegdheid heeft onttrokken, die persoon door het nog openstaande hoger beroep voorlopig gewoon nog kan rijden.

Als we de wet goed lezen, zien we behoorlijk vaak hetzelfde woordje terugkomen: "kan". De dadelijke uitvoerbaarheid kan worden opgelegd wanneer er ernstig rekening mee moet worden gehouden dat iemand opnieuw de fout in gaat. Ik wil van de minister weten wanneer dat dan precies is. Is één eerdere veroordeling voldoende? Of moeten het er twee zijn? Moet iemand eerder tijdens een rijontzegging hebben gereden? Hoe voorkomt de minister dat deze bevoegdheid straks te terughoudend wordt ingezet? Ik wil de minister vragen waarom hij, met in gedachten de zaak waarbij iemands rijbewijs werd ingevorderd wegens rijden onder invloed, en zes dagen later rijdt diezelfde persoon, wederom onder invloed, iemand kapot, niet kiest om bij dit soort ernstige verkeersdelicten als uitgangspunt te nemen dat de rijontzegging onmiddellijk ingaat, tenzij de rechter gemotiveerd anders bepaalt.

Diezelfde vrijblijvendheid zien we bij de ongeldigverklaring van het rijbewijs. De rechter kan het rijbewijs ongeldig verklaren. Wij vinden dat er situaties zijn waarin de wetgever zelf een grens mag trekken. Wanneer iemand onder invloed door zijn schuld een verkeersongeval veroorzaakt dat een ander het leven kost, wordt het rijbewijs wat ons betreft verplicht ongeldig verklaard, gekoppeld aan een onvoorwaardelijke rijontzegging. Daarom komen wij met een amendement.

Voorzitter. Dan de echte recidivisten. Iemand die al eerder veroordeeld is voor het rijden onder invloed, kent de gevaren en kruipt vervolgens opnieuw met drank of drugs op achter het stuur. Wanneer zo iemand door zijn schuld een ander doodrijdt, vinden wij dat de wetgever een duidelijke ondergrens aan de straf mag stellen. Daarom stellen wij voor om voor deze specifieke categorie een wettelijke minimumgevangenisstraf in te voeren. Voor werkelijk uitzonderlijke gevallen behouden wij een hardheidsclausule.

Met ons derde amendement willen wij dat de rechter de mogelijkheid krijgt om bij ernstige recidive een levenslange rijontzegging op te kunnen leggen. Wij stellen niet voor dat iedere recidivist automatisch levenslang zijn rijbevoegdheid kwijtraakt, maar in de zwaarste gevallen moet de rechter kunnen zeggen: "U heeft laten zien dat u met uw verantwoordelijkheid niet om kunt gaan; tot hier en niet verder."

Voorzitter, tot slot de alcoholmeter. Eerst even over het alcoholverbod. Dit wetsvoorstel introduceert dat verbod niet. Wij hebben geen bezwaar tegen het idee dat iemand die door alcoholgebruik de fout ingaat, een alcoholverbod krijgt. Waar wij wel moeite mee hebben, is de manier waarop zo'n alcoholverbod binnen ons strafrecht kan worden gebruikt. De regering schrijft zelf dat een onvoorwaardelijke modaliteit met een alcoholverbod een alternatief kan vormen voor vrijheidsbeneming. Het vertrouwen dat iemand zich aan het verbod houdt, kan meewegen bij de keuze voor een deels voorwaardelijke straf. Wat ons betreft mag een alcoholverbod nooit de reden zijn om iemand korter de gevangenis in te sturen. Het verbod mag niet in de plaats komen voor een deel van de straf. Met dat in ons achterhoofd kijken we naar

de alcoholmeter. De alcoholmeter is een nieuw middel om te controleren of iemand zich aan het bestaande alcoholverbod houdt. Met urinecontroles hebben we momentopnames. Met de alcoholmeter kan veel intensiever worden gecontroleerd. Dat is goed wat ons betreft. Maar zijn de zorgen die uit de eerdere pilots naar voren kwamen inmiddels verholpen? En zo ja, hoe? Ik vraag de minister: als de alcoholmeter buitengewoon betrouwbaar blijkt en veel meer vertrouwen geeft in de naleving van een alcoholverbod dan de momentopnames bij urinecontrole, kan het gevolg dan zijn dat voorwaardelijk straffen aantrekkelijker wordt en dat daadwerkelijke vrijheidsbeneming verder naar de achtergrond verdwijnt? Als het antwoord daarop ja is, wegen de voordelen van de alcoholmeter wat ons betreft niet op tegen de nadelen. Ons uitgangspunt is simpel: toezicht moet boven de straf komen, en niet in plaats van de straf. Ik ben dan ook zeer benieuwd naar de reactie van de minister hierop.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Schilder. Dan is het woord aan mevrouw Van der Plas voor haar eerste termijn. Zij spreekt namens de BBB.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Stel je eens voor, die lege stoel aan de keukentafel en een kind dat nooit meer thuiskomt. Ouders die de rest van hun leven blijven denken: als die bestuurder nou gewoon een taxi had genomen. Dat is waar we het vandaag over hebben. Wie drinkt, gaat niet rijden. Zo ingewikkeld is dat niet. Bel iemand, pak een taxi of blijf desnoods bij iemand op de bank slapen, maar stap niet achter het stuur en maak andere mensen geen slachtoffer van jouw beslissing. BBB steunt een stevige aanpak van rijden onder invloed. Daarom zijn we blij met dit wetsvoorstel. Wel willen we weten of het straks ook werkelijk strenger wordt. Een hardere aanpak alleen op papier is voor BBB niet genoeg. Daarom heb ik nog een aantal vragen en opmerkingen over het wetsvoorstel.

Allereerst schrapt het wetsvoorstel artikel 133b van de Wegenverkeerswet. Daardoor vervalt de regeling waarbij het rijbewijs onder bepaalde voorwaarden automatisch ongeldig wordt bij een ernstige herhaling. Daarvoor in de plaats komt een bevoegdheid van de rechter. Ik begrijp dat de huidige regeling problemen kent — dat hebben we kunnen lezen in de memorie van toelichting — maar wat nu nog automatisch gebeurt, wordt straks een beslissing die de rechter wel of niet neemt. Daarom heb ik een paar vragen aan de minister.

Hoe voorkomt de minister dat een recidivist hierdoor juist makkelijker zijn rijbewijs behoudt? Kunnen er straks gevallen zijn waarin het rijbewijs onder de huidige wet ongeldig zou worden, maar onder de nieuwe wet geldig blijft? Waarom moeten we kiezen? Waarom kunnen we de automatische regeling voor ernstige herhaling niet behouden, naast een nieuwe mogelijkheid voor de rechter? Als dat volgens de minister niet kan, hoor ik graag precies waarom.

Voorzitter. Dan kom ik op een volgend punt dat ons opviel. Ik lees namelijk een verschil tussen wat er in de memorie van toelichting staat en wat er in wettekst van het wetsvoorstel staat. In de memorie van toelichting staat dat de rechter bij een rijontzegging verplicht is om ook de ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs te

overwegen. De rechter is daartoe verplicht. Dat betekent dus dat de rechter actief en bewust móét nadenken of hij het rijbewijs ongeldig wil verklaren. In het voorgestelde artikel 179b staat dat de rechter ongeldig kán verklaren. Hij kán dat dus doen. Dat is een bevoegdheid. Ik lees geen uitdrukkelijke verplichting om die mogelijkheid te beoordelen en daarover verantwoording af te leggen. Waar is die verplichting uit de toelichting dan geregeld, vraag ik aan de minister. BBB wil dat de rechter dit daadwerkelijk beoordeelt en in het vonnis motiveert waarom het rijbewijs wel of niet ongeldig wordt verklaard. Is de minister dat met de BBB eens?

Voorzitter. Dan de dadelijke uitvoering van de rijontzegging. Met het wetsvoorstel wordt geregeld dat de rechter die dadelijk uitvoerbaar kan verklaren wanneer er ernstig rekening moet worden gehouden met een nieuw delict waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd. Daarover heb ik ook een vraag aan de minister. Waarom wordt er bij alcoholrecidive niet als uitgangspunt genomen dat de rijontzegging onmiddellijk ingaat, met bijvoorbeeld een gemotiveerde uitzondering als daar bijzondere redenen voor zijn? Iemand heeft immers al laten zien dat hij opnieuw met alcohol op achter het stuur stapt. Waarom moet er vervolgens nog afzonderlijk worden onderbouwd dat hij dat misschien nog een keer gaat doen?

Dan nog een vraag in algemene zin aan de minister. Waarom is er überhaupt voor gekozen dat een rijontzegging alleen kan worden opgelegd indien er ernstig rekening mee moet worden gehouden dat de verdachte opnieuw een feit pleegt?

Voorzitter. Een dodelijk verkeersongeval laat families achter met groot verdriet, indringende vragen en grote trauma's. Wat is er gebeurd? Speelde alcohol of drugs een rol? Als de bestuurder die vermoedelijk het ongeval heeft veroorzaakt zelf overlijdt, is nu niet geregeld dat zijn bloed of urine kan worden onderzocht om nabestaanden daar duidelijkheid over te geven. Het overlijden van die bestuurder kan daardoor betekenen dat een belangrijke vraag over de toedracht onbeantwoord blijft. Deze discussie speelt in Nederland al langer. BBB wil dit namelijk ook veranderen. Wij willen een wettelijke grondslag voor bloed- en urineonderzoek op alcohol en drugs bij overleden bestuurders die betrokken waren bij een dodelijk verkeersongeval, dus bij de veroorzakers, met passende waarborgen en een zorgvuldige beoordeling van de resultaten door deskundigen. Zo kunnen we nabestaanden namelijk zo veel mogelijk duidelijkheid geven én beter registreren welke rol alcohol en drugs spelen bij dodelijke verkeersongevallen. Die kennis hebben we nodig om gericht nieuwe slachtoffers te voorkomen. Vindt de minister ook dat nabestaanden niet met deze vragen moeten blijven zitten, omdat de vermoedelijke veroorzaker zelf is overleden? Is hij bereid hier een wettelijke regeling voor te treffen? Ik overweeg een motie op dit punt.

Voorzitter. Afhankelijk van de antwoorden van de minister op mijn vragen overweeg ik met mijn fractie om nog een aantal amendementen in te dienen. Dat hangt dus af van de beantwoording van de minister. Toch zijn er twee amendementen die ik alvast heb ingediend. Het eerste gaat over artikel 162 van de Wegenverkeerswet, dat de politie de bevoegdheid geeft om direct een tijdelijk rijverbod op te leggen aan iemand die door alcohol, drugs of andere middelen niet behoorlijk kan rijden. Daarmee voorkomt een agent dat iemand na een controle gewoon weer achter het stuur kruipt. Dat verbod mag nu maximaal 24 uur duren. Wij willen dat maximum verhogen naar 72 uur. Niet ieder middel is namelijk na een dag uitgewerkt; denk aan speed of xtc. Het CBR, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, noemt situaties waarin

iemand na speedgebruik tot 40 uur en na meerdere doseringen xtc tot 58 uur moet wachten voordat hij weer mag rijden. Dat zijn algemene richtlijnen en geen garantie dat iedereen daarna weer veilig kan rijden. Ook bepaalde medicijnen kunnen de rijvaardigheid langdurig beïnvloeden. Bij incidenteel gebruik van diazepam, bekend als valium, geldt bijvoorbeeld het advies om drie dagen niet te rijden.

Met ons amendement blijft de bestaande waarborg behouden. Het verbod mag alleen duren zolang redelijkerwijs wordt verwacht dat de toestand voortduurt. Een hoger maximum betekent dus niet standaard een langer rijverbod voor iedereen. Het geeft de politie wél de ruimte wanneer die daadwerkelijk nodig is. Voor de duidelijkheid: ook na afloop van het tijdelijke rijverbod blijft rijden onder invloed verboden. Wij willen alleen dat de politie dat gevaar met een passend rijverbod kan tegengaan. Na 24 uur gaat er in je lichaam namelijk geen kookwekker af die zegt: klaar, u kunt weer rijden. Dan moet de bevoegdheid van de politie dus ook niet zomaar ophouden.

Ons tweede amendement regelt een evaluatie na drie jaar toepassing, waarvan de Kamer het verslag uiterlijk vier jaar na inwerkingtreding ontvangt. Wij willen daarin ten minste inzicht in recidive, dus herhaling, de opgelegde rijontzeggingen en ongeldigheidsverklaringen, het gebruik van dadelijke uitvoerbaarheid en de toepassing van vervangende hechtenis. Ook willen we weten hoe snel die hechtenis wordt uitgevoerd, hoe vaak uitvoering achterwege blijft en welke knelpunten politie, Openbaar Ministerie, rechtspraak, CBR en de DJI, de Dienst Justitiële Inrichtingen, ervaren. Inmiddels heeft de SGP ook een amendement ingediend om de evaluatie na vijf jaar te laten plaatsvinden, maar ik vind dat te lang duren. We schrappen namelijk, zoals ik aan het begin van mijn inbreng al zei, de huidige recidiveregeling voor een compleet nieuwe regeling. Daarom ons amendement.

Voorzitter, tot zover over onze amendementen en mijn vragen over het wetsvoorstel. Ik wil afsluiten met iets wat mij na aan het hart ligt. Ik heb het tot zover gehad over het wetsvoorstel en heb daar allerlei technische vragen over gesteld. Dat is allemaal superbelangrijk, maar laten we niet vergeten voor wie we dit allemaal doen: de slachtoffers en nabestaanden van dodelijke verkeersongevallen waarbij de bestuurder onder invloed was. Die families moeten verder met een verlies dat nooit meer goedkomt. Ik zal eerlijk zijn: toen ik dit wetsvoorstel op de agenda zag staan, jeukten mijn handen. Ik dacht: we kunnen nu eindelijk iets gaan doen aan die straffen. Soms lees je namelijk over een dodelijk verkeersongeval en de straf die daarop volgt — mevrouw Schilder heeft daar voorbeelden van genoemd — en dan denk je: hoe leg je dit in hemelsnaam uit aan de nabestaanden? Je leest dan dat een bestuurder na een paar maanden alweer buiten staat. Het leven van de dader gaat gewoon verder. Maar je kind, je broer, je vader of je moeder komt nooit meer thuis.

Voorzitter. Ik weet dat iedere zaak anders is, maar wie met alcohol op achter het stuur kruipt, kiest er bewust voor om andere mensen in gevaar te brengen. Ik zei het al aan het begin van mijn betoog: je kunt gewoon een taxi bellen — dat moet dan natuurlijk niet de taxichauffeur uit het dorp van mevrouw Schilder zijn. Je kunt met een taxi naar huis rijden. Je kan ook iemand opbellen om te vragen of diegene je wil ophalen. Of je kan iemand vragen of je op de bank mag slapen. Je hoeft echt geen professor te zijn om dat te weten.

Met dat gevoel ben ik de stukken gaan lezen. Mijn eerste gedachte was dus: die maximumstraffen moeten omhoog. Maar in artikel 175 van de Wegenverkeerswet zag ik: bij een dodelijk ongeval waarbij sprake is van roekeloosheid en alcoholgebruik is al een gevangenisstraf van maximaal negen jaar mogelijk. Dan wil ik graag van de minister weten waarin het verschil zit tussen de wettelijke mogelijkheden en de straffen, soms bizar laag, waar we over lezen. Klopt mijn beeld dat die straffen vaak veel lager uitvallen? Zit dat in de strafeis van het Openbaar Ministerie, of zit het in de straf die een rechter uiteindelijk oplegt? Kan de minister inzicht geven in de geëiste en opgelegde straffen bij dodelijke verkeersongevallen waarbij gereden werd onder invloed?

Ik hoor de minister dan misschien al zeggen in zijn beantwoording: die bestuurder heeft niemand dood willen rijden. Dat zal allemaal wel, maar hij heeft het wel gedaan, en hij heeft wel besloten om met alcohol of iets anders op te gaan rijden. Niemand heeft hem gedwongen die autosleutels te pakken. Iedereen weet dat je daarmee levens op het spel zet. Dat iemand de gevolgen niet heeft gewild, neemt zijn verantwoordelijkheid voor die keuze niet weg en het brengt het slachtoffer al helemaal niet terug.

Vindt de minister dat de huidige straffen voldoende recht doen aan de ernst van dit gedrag en aan het leed van de nabestaanden? Zo nee, wat gaat hij dan veranderen? BBB respecteert de onafhankelijkheid van de rechter, maar wij zijn als wetgever verantwoordelijk voor de grenzen waarbinnen die rechter een straf oplegt. Daar mogen we echt wel een stevigere ondergrens aan stellen. Vandaar dat ik hoop dat de minister serieus en open antwoord wil geven op mijn laatste vragen, want ik ben bereid om samen met hem te kijken of we eventueel die stevigere ondergrens qua straffen nog in het wetsvoorstel kunnen krijgen.

Ik wil alle nabestaanden van verkeersslachtoffers, en zeker die van degenen die omgekomen zijn bij een afschuwelijk ongeluk waarbij de andere bestuurder had gedronken, heel veel sterkte wensen. Dat wens ik de slachtoffers, de nabestaanden en iedereen die hen liefhad.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Het woord is aan de heer Mathlouti namens D66 in eerste termijn.

De heer **Mathlouti** (D66):

Voorzitter, dank. Iemand die met drank of drugs op achter het stuur stapt, maakt een levensgevaarlijke keuze. Te vaak wordt gedacht: ah, één glaasje kan nog wel. Maar voor slachtoffers en nabestaanden kan juist die ene verkeerde keuze een leven voorgoed veranderen. Elk jaar zien gezinnen, vrienden en collega's hun leven op de kop staan door een dodelijk verkeersongeval. Anderen moeten de rest van hun leven verder met ernstig letsel en blijvende gevolgen.

De nulambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is helder: nul verkeersdoden in 2030. Voor minder zouden we in Nederland niet moeten gaan, maar de realiteit is helaas anders. Het aantal verkeersdoden is nog altijd zorgwekkend hoog en is de afgelopen jaren wéér gestegen. Dat laat zien dat ambitie

alleen niet genoeg is, en dat we echt stappen moeten zetten om deze ontwikkeling te keren. Hoe kijkt de minister hiernaar? Welke extra maatregelen is de minister bereid te nemen om het aantal verkeersslachtoffers daadwerkelijk terug te dringen?

Voorzitter. D66 ziet de meerwaarde van de wetsvoorstellen die vandaag voorliggen. Tegelijkertijd zijn wij ervan overtuigd dat een veiligere samenleving meer vraagt dan alleen strafrechtelijk optreden. Het doel is immers niet alleen om daders achteraf te straffen, maar vooral om te voorkomen dat er slachtoffers vallen.

Voorzitter. Het wetsvoorstel over rijden onder invloed. Tijdens de voorbereiding viel mij op dat we niet precies weten hoeveel verkeersdoden en zwaargewonden het gevolg zijn van alcohol- of drugsgebruik. De registratie van verkeersongevallen door politie en ziekenhuizen is namelijk niet altijd volledig; zo registreert de politie alleen of de bestuurder onder invloed was van alcohol of drugs als diegene het ongeval heeft overleefd. Maar als we verkeersslachtoffers willen voorkomen, moeten we wel weten hoe groot het probleem precies is, juist nu we nieuwe maatregelen invoeren. Alleen als we goed meten, kunnen we straks namelijk beoordelen wat werkt en wat nog meer nodig is. Zo moeten we als Kamer ook kunnen sturen. Deelt de minister de mening dat de huidige registratie onvoldoende inzicht geeft in hoeveel verkeersongevallen en -slachtoffers het gevolg zijn van alcohol- en drugsgebruik? Is hij bereid die registratie te verbeteren, zodat we niet alleen beter zicht krijgen op het probleem, maar ook kunnen beoordelen of de maatregelen die we nemen, daadwerkelijk werken?

Voorzitter. Het wetsvoorstel stelt een aantal wijzigingen voor, waaronder het dadelijk uitvoerbaar verklaren van de rijontzegging. Het doel van deze maatregel is helder: voorkomen dat mensen die een ernstig risico vormen voor anderen, gewoon de weg op kunnen gaan. Dat streven steunt D66. Artikel 164 van de Wegenverkeerswet maakt het echter nu al mogelijk om direct na het rijden onder invloed het rijbewijs in te vorderen. De officier van justitie kan het rijbewijs vervolgens onder zich houden zolang de uitspraak nog niet onherroepelijk is. Daardoor kan het rijbewijs voorafgaand aan de oplegging van de rijontzegging al zijn ingenomen. Deelt de minister die analyse en, zo ja, wat voegt deze nieuwe maatregel daar dan precies aan toe? Voor welke groep maakt deze maatregel in de praktijk daadwerkelijk het verschil? Welk concreet effect verwacht de minister hiervan voor de verkeersveiligheid?

Voorzitter. Daarnaast beoogt het wetsvoorstel de mogelijkheid tot vervangende hechtenis bij schending van de ontzegging van de rijbevoegdheid te introduceren. In de memorie van toelichting lees ik dat deze maatregel onder andere moet voorkomen dat notoire overtreeders toch blijven deelnemen aan het verkeer. Dat steun ik volledig. Maar juist bij deze groep moeten we ons afvragen wat daadwerkelijk werkt. Uit onderzoek blijkt namelijk dat zwaarder straffen bij deze groep veelplegers beperkt effectief is. Juist veelplegers laten zich vaak niet tegenhouden door de dreiging van vervolging of een hogere straf. Dan is de logische vraag: waarom verwachten we dat deze straf, een gerechtelijke stok achter de deur, wel werkt? Welk effect verwacht de minister dat vervangende hechtenis op deze doelgroep zal hebben? Waarop baseert hij de verwachting dat dit daadwerkelijk leidt tot veiliger gedrag?

Preventieve en bestuursrechtelijke maatregelen of hulp bij problematisch alcoholgebruik lijken bij deze groep mogelijk beter te werken. Hoe kijkt de minister hiernaar? Waarom is in dit voorstel niet gekozen voor een combinatie van strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen? Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum pleitte in 2023 al voor nieuwe preventieve maatregelen voor de doelgroep van zware alcoholovertreders. Welke nieuwe preventieve maatregelen heeft de overheid sinds 2023 daadwerkelijk genomen, vraag ik.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Als het gaat om de slachtoffers merk je dat de hele Kamer eensgezind is over een zo goed mogelijke oplossing. In mijn bijdrage deed ik de suggestie om te kijken naar wat de rechter nu al kan doen, namelijk bij zijn uitspraak ambtshalve of op vordering van het Openbaar Ministerie bevelen dat de bijkomende straf dadelijk uitvoerbaar is indien er ernstig rekening moet worden gehouden met het feit dat de verdachte opnieuw een feit pleegt. Dat ging over de ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van, in dit geval, een auto. Wij willen dat woordje "ernstig" weg hebben. Wij willen dat schrappen, omdat we dat zien als een soort drempelverzwaring voor de invordering van rijbewijzen. Hoe kijkt mijn collega van D66 daarnaar?

De heer **Mathlouti** (D66):

Ja ... "Ernstig." Volgens mij is ieder verkeersongeval met een dodelijke afloop ernstig. Ook alle ongevallen die geen dodelijke afloop hebben, zijn ernstig. Ik snap de gedachtegang om bij recidive en ernstige ongevallen de rechter meer te dwingen om bepaalde straffen op te leggen. Tegelijkertijd moeten we ook de vrijheid bewaken die een rechter heeft om alle omstandigheden af te wegen en op basis daarvan de rechterlijke uitspraak te doen. Dat is de basis voor hoe D66 denkt.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Uiteindelijk willen wij volgens mij het tegenovergestelde bereiken. Dat woord "ernstig" is toegevoegd. Dat geldt nu dus als de rechter er ernstig rekening mee moet houden dat de verdachte opnieuw een strafbaar feit pleegt waarvoor die ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van een auto kan worden opgelegd. Volgens mij hoor ik de heer Mathlouti ook zeggen dat we ervoor moeten zorgen dat de rechter op tijd overgaat tot invordering en daarmee andere verkeersdeelnemers beschermt tegen automobilisten die eerder door hun gedrag hebben laten zien hier niet verantwoord mee om te kunnen gaan. Is hij bereid, met dat in gedachten, met ons mee te gaan en het woord "ernstig" te schrappen via het amendement dat ik zo meteen ga indienen, zodat de rechter sneller kan overgaan tot invordering?

De heer **Mathlouti** (D66):

Ik vind het een beetje lastig om vooruit te lopen op de vraag of een rechter daartoe sneller moet overgaan bij vervolging. Ik wil eerst de inhoud van het amendement zien en kijken naar de exacte formulering. Ik wil er wel voor waken dat we in twijfel gaan trekken hoe de rechter de afwegingen maakt bij het komen tot een rechterlijke uitspraak. Als het gaat om het inschatten van het risico of een automobilist nogmaals in de fout gaat, moeten we die vrijheid denk ik heel nadrukkelijk bij de rechter laten, die gewoon alle omstandigheden daarin afweegt. Dan is het denk ik lastig om dat nu al vanuit de Kamer in te gaan kaderen.

De **voorzitter**:

Tot slot, kort en bondig.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dat amendement gaan we zo indienen. Dan kan mijn collega heel goed bekijken hoe we het een en ander hebben geformuleerd. Ik wil niet op de stoel van de rechter zitten; dat wil ik nooit, want dat is niet aan ons. De rechterlijke macht is onafhankelijk. Aan de andere kant vind ik zelf, zoals ik net heb aangegeven, dat die drempel best wel hoog is. Als een rijbewijs een privilege is en je verknalt dat door je rijgedrag, dan mag je daar best streng in zijn ten behoeve van al die slachtoffers. Ik hoop dus op steun van de collega van D66 hierin.

De heer **Mathlouti** (D66):

Helemaal eens. Alleen, het neigt ook naar het in twijfel trekken van de vrijheid die een rechter heeft. Ik denk dat we ons als wetgevende macht daarmee op heel glad ijs bevinden. Dat is de boodschap die ik terug wil geven aan u.

De **voorzitter**:

Mevrouw Straatman was net iets eerder, mevrouw Faber.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Dank, voorzitter. In aanvulling op de vraag die mevrouw Mutluer stelde, heb ik het volgende. Overigens, het is een zeer interessant amendement, waar wij met een positieve grondhouding naar zullen kijken. Mijn vraag is eigenlijk dezelfde als die ik ook aan mevrouw Mutluer stelde: hoe kijkt u ertegen aan om de bevoegdheid die de rechter nu heeft om zo'n rijontzegging dadelijk ten uitvoer te leggen, ook aan de officier van justitie te geven?

De heer **Mathlouti** (D66):

Daar kijk ik heel welwillend tegen aan, ook met de toelichting die u schriftelijk, in het amendement, maar ook in uw eigen bijdrage heeft genoemd. Ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van de minister daarop en waarom hij dat wel of niet een goed idee vindt.

De **voorzitter**:

Spreekt u via de voorzitter, alstublieft.

De heer **Mathlouti** (D66):

Via de voorzitter, uiteraard.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Ik wil nog even inhaken op het kleine debatje tussen mevrouw Mutluer en de spreker. Het ging dus even over de rechter, dat die wel een bepaalde vrijheid moet hebben om zijn oordeel te vormen. Daar ben ik het mee eens, maar het is natuurlijk wel zo dat wij als onderdeel van de rechtgevende macht de kaders bepalen. De rechter moet rechtspreken binnen die kaders, dus als vanuit de Kamer het verzoek is om het woordje "ernstig" weg te halen, zoals in dit geval, en dat zou worden aangenomen met een amendement, dan heeft de rechter zich daarnaar te voegen. Het kan toch niet zo zijn dat de rechter dan gaat zeggen: ja, maar dat perkt mijn bevoegdheid tot rechtspreken in.

De heer **Mathlouti** (D66):

In de basis is het antwoord daarop ja. Maar dan blijf ik nog steeds bij mijn laatste antwoord richting mevrouw Mutluer dat het heel glad ijs is en dat we onze rol als

wetgevende macht heel goed moeten kennen. Daarbij moeten we natuurlijk heel goed kijken naar wat past bij een bepaald misdrijf. Tegelijkertijd moeten we ook niet de positie van de rechter in twijfel trekken. Die moet namelijk op basis van alle omstandigheden zelf tot een bepaalde straf komen. Als we kijken naar uw voorstellen voor een aantal minimumeisen, waar ook door de Raad van State op is gereageerd, dan moeten we onszelf ook wat vragen stellen.

De voorzitter:

U vervolgt.

De heer Mathlouti (D66):

Dank, voorzitter. Dan de uitvoerbaarheid van deze wet. Mijn fractie vindt het opvallend dat de uitvoeringstoets pas plaatsvindt na behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer. Dat is, denk ik, de verkeerde volgorde. Een uitvoeringstoets is er juist om vooraf te weten of een wet in de praktijk werkt. Als daar problemen uit naar voren komen die om aanpassing van de wet vragen, kan de Kamer dat nu niet meer via een amendement of motie oplossen. Graag een toelichting van de minister op de volgorde van de behandeling. Kan de minister toezeggen de Kamer direct te informeren over de resultaten van de uitvoeringstoets zodra deze beschikbaar zijn? In het verlengde daarvan vraag ik mij af wat dit betekent voor de behandeling in de Eerste Kamer. Moet die behandeling dan wachten totdat duidelijk is of deze wet daadwerkelijk uitvoerbaar is, of niet?

Daarnaast lees ik dat de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel afhankelijk is van het nieuwe ICT-zaaksysteem van het OM, dat naar verwachting pas in 2028 in gebruik wordt genomen. We weten dat het OM grote uitdagingen kent op ICT-gebied. Kan de minister aangeven hoe het staat met de implementatie van dit systeem en welke belemmeringen dit heeft voor deze wet?

Voorzitter. Dan de Alcoholmeter. Dit wetsvoorstel laat weer zien dat we met nieuwe technieken ook slimmer toezicht kunnen houden. De meter kan worden opgelegd om continu te controleren of iemand zich aan een alcoholverbod houdt. Dat kan niet alleen effectiever toezicht opleveren, maar hopelijk ook tijd vrijmaken bij de reclassering. Ook laat onderzoek uit andere landen zien dat alcoholovertreeders van wie het alcoholgebruik werd gemeten via een enkelband, vrijwel niet recidiveren wanneer zij die dragen. Degenen die wel opnieuw de fout in gingen, deden dat gemiddeld met een alcoholpercentage dat een stuk lager was. Dat zijn positieve resultaten. Tegelijkertijd is de Alcoholmeter duurder dan de huidige urinecontroles en worden de extra kosten gedekt uit artikel 34 van de begroting van Justitie en Veiligheid. Daarom heb ik nog een concrete vraag aan de minister: is dit geld structureel gereserveerd op de begroting voor volgend jaar, of moet er extra geld worden gegeven aan de begroting van JenV? We weten namelijk allemaal dat de financiële ruimte op de begroting beperkt is en dat er ook genoeg andere urgente problemen zijn waar geld voor nodig is. Ik hoor daarom graag van de minister waar deze rekening precies terechtkomt.

De heer Bikkers (VVD):

Dank voor de inbreng van de heer Mutluer.

De voorzitter:

De heer Mathlouti.

De heer **Bikkers** (VVD):
Mathlouti, excuus.

De heer **Mathlouti** (D66):
We lijken een beetje op elkaar.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zat nog in mijn hoofd met een amendement dat werd aangekondigd. Excuus daarvoor. Ik vraag mij iets af. De woordvoerder van D66 geeft aan dat het een stuk duurder is. Wanneer iemand een cursus bij het CBR wordt opgelegd, moet die daar zelf voor betalen. We hadden in het verleden het alcoholslot, waarbij een eigen bijdrage werd geleverd. Kan D66 met de VVD meegaan in de gedachte van een eigen bijdrage bij die Alcoholmeter?

De heer **Mathlouti** (D66):
Tot op zekere hoogte. Ik heb het voorstel van de heer Bikker gezien.

De **voorzitter**:
Bikkers.

De heer **Mathlouti** (D66):
Bikkers, sorry. Ik moest het een beetje teruggeven.

De **voorzitter**:
Touché, touché.

De heer **Mathlouti** (D66):
Waarom zeg ik "tot op zekere hoogte"? In de basis snap ik dat je ook een financiële prikkel wilt aanbrengen bij de dader. Tegelijkertijd zien we in de praktijk ook dat dat een veel breder gevolg heeft voor mensen die bijvoorbeeld krap bij kas zitten. Ik denk dat die strafmaat dan onevenredig is. Ik zou dus liever zeggen: meebetalen, maar wel naar draagkracht en met enige redelijkheid. Ik ben ook heel erg benieuwd hoe de minister naar uw voorstel kijkt, want ik denk dat het heel legitiem is om het gesprek hierover te voeren.

De heer **Bikkers** (VVD):
Het voorstel dat de VVD doet, is om in ieder geval een haakje voor de mogelijkheid te creëren, waarna we de minister vragen om middels een AMvB hier uitwerking aan te geven. Ik denk dat dit hele mooie elementen zijn — ook dank daarvoor — die daarin een plek zouden kunnen krijgen. Zo kunnen we ervoor zorgen dat we niet mensen onnodig de schulden in jagen en dat soort zaken, maar we wel in ieder geval op z'n minst een haakje creëren om middels een AMvB die ook voorgehangen wordt in de Kamer, terug te kunnen komen op de vraag hoe we het op een zo goed mogelijke manier kunnen regelen. Ik hoor dat D66 daar blijkbaar welwillend tegenover staat.

De heer **Mathlouti** (D66):
Wat betreft de opening van dat gesprek en dat haakje waarover u spreekt, vindt u mij aan uw zijde, maar hier moeten we wel zorgvuldig het gesprek over voeren, want die negatieve uitwerking wil ik graag voorkomen.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Mathlouti** (D66):
Ik was aan het einde van mijn betoog.

De **voorzitter**:
Ah, dank u wel voor uw bijdrage, meneer Mathlouti. Het woord is aan meneer Bikkers van de VVD in de eerste termijn.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Iedereen die aan het verkeer deelneemt, moet erop kunnen vertrouwen dat de ander zich aan de regels houdt. Dat klinkt misschien vanzelfsprekend, maar dat is helaas niet zo. Dat weet ik niet alleen als Kamerlid, maar dat weet ik ook uit mijn tijd als wethouder in Vlaardingen, toen ik verantwoordelijk was voor onder andere verkeersveiligheid. Elk ongeval is er een te veel, maar er is één ongeval dat mij altijd zal bijblijven, en dat is het verhaal van Zara. Zara was 16 jaar. Een vrolijk, actief, zorgzaam meisje. Op vrijdagavond 17 juni 2022 was ze van haar werk onderweg naar huis. Op de Holysingel ging het verschrikkelijk mis. Een motorrijder reed met veel te hoge snelheid en botste op de scooter waarop Zara en haar vriendinnetje zaten. Zara raakte zwaargewond en overleed drie dagen later in het ziekenhuis. De rechtszaak heeft uiteindelijk duidelijk gemaakt dat de bestuurder veel te hard reed en daardoor niet op tijd kon reageren. Bovendien had hij geen motorrijbewijs. In de rechtszaak werd door een andere bestuurder verklaard dat er sprake was van een straatrace.

Voorzitter. Ik vertel dit niet omdat het verhaal van Zara over alcohol of drugs ging. Ik vertel dit omdat we, wanneer we het over verkeersveiligheid hebben, onszelf altijd moeten afvragen hoe we ervoor zorgen dat meisjes als Zara, maar natuurlijk elke verkeersdeelnemer, veilig thuiskomen.

Voorzitter. Wanneer ik de vader van Zara spreek — tot op de dag van vandaag heb ik contact met hem — gaat het niet over verkeersmodellen, beleidsnota's of juridische systemen. Dan gaat het over de stilte, die elke dag voelbaar is. Dan besef je opnieuw waarom verkeersveiligheid zo belangrijk is, waarom wij hier in deze Kamer wetten maken en waarom handhaving ertoe doet.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de wetten die wij vandaag behandelen. Graag neem ik u mee in de statistieken. In 2023 werden ruim 22.000 processen-verbaal opgemaakt voor het rijden onder invloed van alcohol en daarbij nog eens 17.000 voor het rijden onder invloed van drugs. De weekenden vormden hierin een piek. In een gemiddelde weekendnacht rijdt ongeveer 1 op de 50 automobilisten onder invloed. Dat zijn geen kleine aantallen. Naar schatting is ongeveer een op de zes verkeersdoden het gevolg van rijden onder invloed. De VVD vindt daarom dat we hier stevig tegen moeten optreden. Overtredingen zouden daadwerkelijk gevolgen moeten hebben. Daar dragen de voorliggende wetsvoorstellen aan bij.

Voorzitter. Ik begin met de alcoholmeter. Met dit wetsvoorstel wordt het mogelijk om iemand aan wie een alcoholverbod is opgelegd, continu te controleren. Op dit moment is dat anders. De controle op een alcoholverbod kan bestaan uit een of twee controlemomenten per week. Daarmee ontstaat wat ons betreft een eenvoudige

mogelijkheid om het opgelegde verbod te ontlopen. Men kan op het moment van controle nuchter zijn, maar vervolgens weer alcohol nuttigen. Op deze manier wordt het verbod niet naar behoren nageleefd, wat niet de bedoeling moet zijn van een opgelegde straf of maatregel. Een alcoholverbod wordt nou eenmaal niet voor niets opgelegd. Het kan bijvoorbeeld onderdeel zijn van een maatregel na huiselijk geweld of een rijontzegging. Om naleving van deze maatregel te bewerkstelligen kan de alcoholmeter een belangrijk instrument vormen.

Echter, ik heb ook een aantal vragen hierover aan de minister. We hebben de pilots met de alcoholmeter gezien. Ik ben ook wel positief over de resultaten, voornamelijk bij de mensen die een rijontzegging opgelegd hebben gekregen. Graag vraag ik de minister de Kamer nog eens mee te nemen in de echte resultaten. Wat weten we bijvoorbeeld over de verdere effectiviteit van de alcoholmeter en over het aantal overtredingen dat hiermee wordt vastgelegd? Daarbij was er eerder kritiek op het formaat van de alcoholmeter, maar inmiddels is de band kleiner en daarmee gebruiksvriendelijker. Kan de minister toelichten wat dit in de praktijk betekent voor de werking van de meter?

Voorzitter. Ik had het net al even over de kosten. In het verleden, bij het alcoholslotprogramma, kwamen de kosten voor rekening van de overtreder. In dit wetsvoorstel komen de kosten van de alcoholmeter echter volledig voor rekening van de Staat, van de belastingbetaler. Ik vind het niet onredelijk om ook te kijken naar een eigen bijdrage van de overtreder. Iemand krijgt een alcoholverbod tenslotte niet zomaar opgelegd. De alcoholmeter is vele malen duurder dan de huidige urinecontrole en de veroordeelde heeft hier ook echt baat bij. Het is ook niet ongebruikelijk om een bijdrage te vragen. Wie met alcohol op heeft gereden, betaalt ook de kosten voor de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer die het CBR zelf oplegt. Om de eigen bijdrage te regelen heb ik dan ook een amendement ingediend. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik heb een vraag over dit amendement. Ik sta er aan de voorkant niet negatief tegenover, maar ik moet er zelf nog beter over nadenken en ik hoop dat de heer Bikkers mij daarin kan helpen. Hij noemt een aantal voorbeelden waarbij we eerder eigen bijdrages hebben gevraagd, maar dat was met name in het bestuursrechtelijk domein. Die alcoholmeter is natuurlijk een strafrechtelijke bijzondere voorwaarde. Hoe ziet hij dat in de toekomst dan voor zich, bijvoorbeeld bij een enkelband of een celstraf? Vindt hij dat daar dan ook eigen bijdrages gevorderd zouden moeten kunnen worden?

De heer **Bikkers** (VVD):

Je ziet dat er nu een urinecontrole kan plaatsvinden of dat je die alcoholmeter krijgt. Ik denk dat het heel goed is dat uiteindelijk in de rechtszaal bepaald wordt welke maatregel het beste werkt, het meest effectief is en ook het beste past bij de persoon aan wie die opgelegd wordt. Ik denk dat de kosten daarin ook mee kunnen spelen en dat we de minister kunnen vragen om in een algemene maatregel van bestuur aan te geven op welke wijze die eigen bijdrage een plek zou kunnen krijgen. Dat is wat mij betreft het antwoord. Ik wil niet vooruitlopen op allerlei andere discussies over kosten en bijdragen. Ik zie hier een hele goede parallel tussen wat we voorheen hadden, het alcoholslot, waar een eigen bijdrage aan gekoppeld werd, en nu een alcoholmeter, die inderdaad onder het strafrecht gebracht wordt. Maar ja, de mensen thuis hebben

er niet zo'n boodschap aan in welk wetboekje iets nu plaatsvindt. Uiteindelijk vraagt de belastingbetaler zich af: waarom zou ik moeten bijdragen aan een dergelijke maatregel?

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik begrijp dat de mensen thuis denken dat het helemaal niet uitmaakt in welk boekje het staat, maar voor consistent strafrecht en voor een consistent systeem vind ik het wel degelijk van belang. Mijn vraag is dus nogmaals: wat zou het fundamentele verschil zijn tussen iemand bij laten dragen aan een Alcoholmeter, wat natuurlijk gewoon een strafrechtelijk bijzondere voorwaarde is, en andere strafrechtelijke maatregelen?

De heer **Bikkers** (VVD):

In deze situatie kan ook de urinecontrole opgelegd worden. De urinecontrole zorgt ervoor dat een veroordeelde twee keer per week naar de reclassering moet om gecontroleerd te worden. Zo'n Alcoholmeter is een stuk eenvoudiger, want daarvoor hoef je daar niet naartoe. Voor de veroordeelde is het dus eenvoudiger en heeft het op een bepaalde manier ook een beter effect. Ik vind het dan ook niet zo gek dat daar een eigen bijdrage aan gekoppeld wordt.

Voorzitter, ik vervolg. Ik kom bij het tweede wetsvoorstel. De huidige aanpak van rijden onder invloed werkt onvoldoende. We zien dat onder andere terug in de recidiveregeling. We zien tevens dat het rijden onder invloed nog steeds een probleem is. Een kwart van de jongvolwassenen met een rijbewijs geeft namelijk aan afgelopen jaar met alcohol op te hebben gereden; weer een kwart van die groep zegt dit zelfs vaker te doen. Ik vind deze ontwikkelingen ronduit zorgelijk. Ik zie geen enkele reden om hier niet steviger tegen op te treden. De VVD steunt daarom dit wetsvoorstel.

Het voorstel brengt een aantal nieuwe instrumenten met zich mee waar de rechter mee uit de voeten kan. Zo kan een rijontzegging voortaan direct ingaan, zonder dat de overtreder door mag blijven rijden tijdens het proces van een hoger beroep. Andere voorbeelden zijn de mogelijkheden om mensen met een rijontzegging direct vast te zetten op het moment dat ze toch achter het stuur kruipen of om hun rijbewijs definitief ongeldig te laten verklaren. Wat de VVD betreft zijn dit belangrijke stappen om het verkeer een stapje veiliger te maken en ernstige ongelukken te voorkomen. Ik heb nog wel een vraag aan de minister over de tijd tussen het plegen van een verkeersdelict en het moment waarop iemand daadwerkelijk niet meer kan beschikken over een geldig rijbewijs. Ik verzoek de minister om hier duidelijkheid over te geven.

Dan kom ik bij het volgende punt, namelijk de recidiveregeling. Op dit moment raakt iemand die binnen vijf jaar twee keer wordt veroordeeld voor het rijden onder invloed zijn of haar rijbewijs automatisch kwijt. Deze maatregel is zwaar, maar het gaat hier dan ook om een groep waarvan we weten dat het risico op herhaling aanzienlijk is. Het wetsvoorstel vervangt deze automatische beslissing door de bevoegdheid van de rechter om het rijbewijs ongeldig te verklaren. De regering verwacht dat de rechters dit in de toekomst ongeveer evenveel zullen doen als nu gebeurt. Ik ben wel benieuwd waar deze verwachting op gebaseerd is. Graag een reactie van de minister. Waarom verwacht de regering dat rechters in de praktijk tot ongeveer evenveel ongeldigheidsverklaringen komen, terwijl de wet de rechter daar straks niet

meer toe verplicht? Wat de VVD betreft moet iemand die herhaaldelijk onder invloed rijdt er niet op kunnen rekenen dat hij of zij na een rijontzegging automatisch weer de weg op kan.

Tot slot, voorzitter. Ik heb nog enkele vragen over de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel. Het Openbaar Ministerie heeft aangegeven verschillende ICT-aanpassingen nodig te hebben voor de uitvoering van de wet. Ik wil de minister vragen welke concrete gesprekken hierover gevoerd zijn, welke problemen er nog moeten worden opgelost en welke deadlines de minister hanteert om de ICT-aanpassingen te realiseren. Ik kijk uit naar de reactie van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog een interruptie van mevrouw Mutluer.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Volgens mij hebben we dat amendement nog niet gezien. Ik zag 'm niet op de stapel liggen, maar dan moet ik misschien nog even goed kijken. Dit gaat overigens over het amendement van de VVD over het verhalen van de kosten van zo'n Alcoholmeter op de dader. Hoe ziet mijn collega dat precies voor zich? Wordt dat een inkomensafhankelijke bijdrage of wordt dat één bedrag? Ik hoorde mijn collega van het CDA u ook nog iets vragen over het strafrechtelijke kader en in hoeverre dit dan precedents schept. Wellicht kan de heer Bikkers daar nog even op reageren.

De **voorzitter**:

Het betreft het ingediende amendement op stuk nr. 7.

De heer **Bikkers** (VVD):

Wat betreft uw laatste vraag zeg ik: ik heb daarover gezegd wat ik gezegd heb richting mevrouw Straatman.

Dan kom ik op uw vraag over de inkomensafhankelijkheid. We vinden natuurlijk allemaal wat van daders, maar ik denk dat het van belang is dat we mensen niet onnodig in de schulden helpen met dit voorstel, want daar helpen we ze niet mee op het rechte pad. Ik heb daarom ook aangegeven in het amendement dat ik verwacht dat de minister met een algemene maatregel van bestuur komt die voorgehangen wordt in de Kamer. We moeten niet nu, op deze woensdagmiddag, zeggen dat we alle kosten gaan verhalen en dat het daarmee klaar is. Ik weet dat het wat verder gaat dan dat. Het gaat ook over op welke manier we het in uitvoering gaan brengen, over wie die kosten gaat innen. Daar komt dus een heleboel bij kijken. Maar ik wil op z'n minst het haakje in deze wet creëren om die mogelijkheid te behouden, want als we dat niet doen en vandaag de wet laten passeren, dan is dat moment voorbij. Zoals ik al zei: we hebben het in het verleden gezien bij het alcoholslot; we zien het bij de maatregelen rondom de educatieve cursussen bij het CBR. Ik vind het dan gepast dat we ook bij deze maatregel zeggen: het is niet zo gek dat we een bijdrage vragen van de veroordeelde. En hoe hoog die dan moet zijn, op welke manier we die innen, hoe die misschien wel afhankelijk zou kunnen zijn van de financiële situatie van de veroordeelde, daarover komen we te spreken op het moment dat de AMvB voorligt.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dat is een beetje een verkeerde volgorde wat mij betreft. Ik wil wel weten wat de impact is van een dergelijk amendement. Het is niet zo dat we nooit meer over de Wegenverkeerswet gaan praten. Sterker nog, ik heb nadrukkelijk gevraagd om het alcoholslotdebat, de discussie daarover, hier naar de Kamer te halen. Ook dat is natuurlijk weer een moment om zoiets aan te dragen. Ik kan me ook best voorstellen dat mijn collega denkt: dan ga ik even een motie indienen, om in ieder geval inzichtelijk te krijgen wat het verhalen van de kosten van zo'n Alcoholmeter op de dader concreet betekent; wat dat betekent voor de uitvoering. We hebben het heel vaak over uitvoering, over uitvoeringskosten, over wie die gaat dragen. Ik heb daar nu weinig zicht op.

De heer **Bikkers** (VVD):

Kijk, dit is het moment waarop we praten over de invoering van een alcoholmeter. Dan is voor mij ook dit het moment om dat haakje te creëren, om de minister te vragen om te komen met een AMvB voor op welke manier we dat goed kunnen doen en het ook op een goede manier kunnen verhalen op degene die die Alcoholmeter aangehangen krijgt. Dat vind ik niet zo heel gek. PRO kan dan wel zeggen: er komen nog zó veel momenten om hierover te praten ... Natuurlijk, bij elk amendement of elk voorstel dat voorligt kunnen we wel zeggen dat we ze ook over een aantal maanden kunnen doen. Nee, volgens mij spreken we nu over die Alcoholmeter en kunnen we nu ook een haakje creëren om voor de toekomst de mogelijkheid open te houden om uiteindelijk bij de dader de kosten te kunnen verhalen. Ik vind dat niet zo gek.

De **voorzitter**:

Mevrouw Mutluer, tot slot.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik maak een onderscheid tussen proces en inhoud. Als er een amendement wordt ingediend, in dit geval door mijn waarde collega van de VVD, dan wil ik daar heel serieus naar kijken, en dan wil ik begrijpen wat de impact is van een dergelijk "haakje" in de wet voor de uitvoering, voor de mensen, of het wel of niet inkomensafhankelijk wordt. Dat is mij gewoon niet duidelijk, vandaar wederom mijn vraag.

De heer **Bikkers** (VVD):

Voorzitter. Ik heb daarover gezegd wat ik daarover heb willen zeggen.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Nog een korte aanvulling hierop, want dit is wel iets heel fundamenteels: het bestuursrecht versus het strafrecht. De heer Bikkers zei zojuist: we hebben ook bloed- en urineonderzoek. Ik ging daar kort daarvoor niet op in, omdat ikzelf ook niet precies wist of en hoe dat wel of niet wordt doorberekend. Maar ook dat wordt dus niet doorberekend aan de daders. Dus waarom zou je dan bloed- en urineonderzoek niet in rekening brengen, maar een alcoholmeter wel, terwijl we juist willen stimuleren dat mensen de alcoholmeter gebruiken?

De heer **Bikkers** (VVD):

Dit is iets nieuws wat we invoeren. Het is vele malen duurder dan het bloed- en urineonderzoek. Dan vind ik het niet zo gek, ook als het voor de verdachte ook nog eens fijner is, dat die daar een bijdrage aan levert.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Nogmaals, het allerduurste middel dat we hebben, is detentie. Ik denk niet dat we willen dat we daar allerlei mensen aan laten meebetalen, want dat zou het strafrecht wel heel onuitvoerbaar maken. Dus nogmaals de vraag naar het fundamentele verschil tussen het een en het ander. Wat maakt dit nu zo uitzonderlijk versus alle andere strafrechtelijke maatregelen die we hebben waar we mensen niet aan laten bijdragen, dat we hierbij een uitzondering maken?

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik zie het in lijn met alle andere maatregelen die we in dit kader ook treffen waar het gaat om de cursus bij het CBR, waar het gaat om het alcoholslot, in het verleden. Die lijn trek ik door naar de alcoholmeter.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Betreffende de eigen bijdrage voor de alcoholmeter kwam hier net al over de tafel om die eventueel te regelen met een AMvB en deze eventueel inkomensafhankelijk te maken. Nee, "afhankelijk van de financiële situatie", maar dat heeft natuurlijk allemaal met elkaar te maken — maar dat even terzijde. Maar hoe zit het dan met het gelijkheidsbeginsel binnen het strafrecht? Dan ga je dus met verschillende maten meten voor het oordeel.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik denk dat het gesprek over de persoonlijke situatie in de rechtszaal zal moeten zijn. Volgens mij worden in het strafrecht persoonlijke omstandigheden nog steeds altijd meegewogen voor de strafmaat. Dat kan hier ook aan de orde zijn. Dat is één. Aan de andere kant kan het ook zo zijn dat de rechter zegt: "U wordt verwacht een eigen bijdrage te leveren voor de alcoholmeter. Die kunt u niet leveren. Dan zullen we u toch opleggen dat u bij de reclassering een bloed- of urinetest moet doen. Dat betekent dat u twee keer per week daarnaartoe moet gaan." Dat is voor de veroordeelde heel vervelend, maar dat is dan wat het is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot slot in de eerste termijn van de zijde van de Kamer is het woord aan de heer Diederik van Dijk. Dat doet hij namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Soms is één seconde genoeg om een leven voorgoed te veranderen. Een bestuurder die onder invloed achter het stuur stapt, weet dat hij een risico neemt. Maar het slachtoffer dat hem op een kruispunt tegemoetkomt, heeft die keuze niet gemaakt. Met rijden onder invloed ga je niet alleen zelf de grens over, maar kun je de grens van een ander leven voorgoed overschrijden. De SGP pleit daarom voor een snelle invoering van beide wetsvoorstellen. Rijden onder invloed moet steviger worden aangepakt. Het overtreden van de rijontzegging mag niet zonder consequenties blijven. Daarnaast moet een alcoholverbod niet alleen worden opgelegd, maar daadwerkelijk gecontroleerd en gehandhaafd worden. Zo zorgen we ervoor dat iemand die door alcoholgebruik een gevaar vormt voor anderen daadwerkelijk van de weg gehouden wordt en dat Nederland veiliger wordt. Ook daarin heeft de overheid de dure plicht om het leven te beschermen.

Voorzitter. Met de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed wil de regering de aanpak van rijden onder invloed aanscherpen. De huidige recidiveregeling voor

ernstige verkeersdelicten wordt vervangen door onder meer een direct uitvoerbare rijontzegging, vervangende hechtenis bij het rijden tijdens een ontzegging en een nieuwe mogelijkheid voor de rechter om het rijbewijs ongeldig te verklaren. Het kabinet lijkt hier het roer om te gooien en koers te kiezen voor een daadkrachtigere aanpak.

De SGP waakt ervoor dat we, als we afscheid nemen van een regeling die onvoldoende heeft gebracht wat ervan werd verwacht, over enkele jaren opnieuw met dezelfde constatering zitten. Daarom heb ik een amendement ingediend om deze wet binnen vijf jaar na inwerkingtreding te evalueren en te bezien of deze wet daadwerkelijk iets heeft opgeleverd voor de verkeersveiligheid. Kan de minister toezeggen dat er bij aanvaarding van dit amendement niet alleen naar de uitvoering wordt gekeken, maar ook naar de effecten op recidive, overtredingen van rijontzeggingen, de handhaving en uiteindelijk het aantal verkeersslachtoffers?

Voorzitter. De SGP heeft eerder gevraagd of de huidige maatregelen voldoende zijn om rijden onder invloed van drugs vast te stellen. Daarbij moeten we verder kijken dan de drugs die we inmiddels goed kennen. De opium van nu vindt men in designerdrugs of in het inhaleren van lachgas, lijm, aanstekers, gas, of vluchtige stoffen, zoals antistofspray. Het ligt niet voor de hand om op deze middelen te controleren bij verkeerscontroles, maar ze kunnen wel degelijk het rijgedrag beïnvloeden. Na inademing hebben deze middelen vrijwel direct effect. De effecten treden zeven tot tien seconden na inademing op en duren meestal enkele minuten. Gebruikers raken in een roes die vergelijkbaar is met alcohol. Bij een hogere dosis kan de gebruiker zelfs gaan hallucineren of het bewustzijn verliezen. Kan de minister aangeven of wij deze vorm van intoxicatie altijd tijdig kunnen vaststellen? Als na een ongeval een vermoeden bestaat van het gebruik van een dergelijke stof, zijn de politie en de forensische keten dan voldoende toegerust om het noodzakelijke bewijsmateriaal veilig te stellen?

Zo deed de rechter vorige week uitspraak in een zaak waarbij een 19-jarige bestuurder acht maanden gevangenisstraf en vijf jaar rijontzegging opgelegd kreeg nadat hij met 115 kilometer per uur, waar 50 was toegestaan, een 33-jarige zwangere vrouw aanreed. Zowel de vrouw als haar ongeboren kindje overleefde het niet. Uiteindelijk kon de rechtbank niet vaststellen of hij tijdens het rijden onder invloed was. Wel werden in zijn auto busjes antistofspray aangetroffen, die gebruikt kunnen worden voor een korte roes. Dat roept bij de SGP de vraag op of onze bewijsvoering en onze procedures voldoende zijn toegesneden op dit soort situaties. Is het wetsvoorstel voldoende toegerust om ook deze nieuwe vormen van intoxicatie te weren uit het verkeer? Artikel 8 van de Wegenverkeerswet spreekt immers niet alleen over alcohol en specifieke drugs, maar ook over andere stoffen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Is de minister het ermee eens dat ook het gebruik van vluchtige snuifmiddelen onder artikel 8 kan vallen, wanneer zij de rijvaardigheid zodanig beïnvloeden dat iemand niet meer tot behoorlijk besturen in staat is? Hoe voorkomen we dat met het introduceren van nieuwe stoffen een hiaat in de wetgeving ontstaat? Kunnen ook bij deze vorm van middelengebruik de maatregelen worden toegepast die dit wetsvoorstel introduceert, zoals de straks uitvoerbare rijontzegging en de vervangende hechtenis bij het overtreden daarvan?

Voorzitter. De Kamer heeft eerder, op initiatief van mijn collega Stoffer, gevraagd om het aantal automobilisten dat gecontroleerd wordt op rijden onder de invloed van

alcohol of drugs, significant te verhogen en jaarlijks inzicht te geven in het aantal controles, staandehoudingen en processen-verbaal. Kan de minister aangeven hoe het staat met de uitvoering van deze motie? Hoeveel automobilisten worden daadwerkelijk gecontroleerd op alcohol- en drugsgebruik? Welke mogelijkheden ziet de minister om de pakkans verder te vergroten, bijvoorbeeld door de controles risicogestuurd en zichtbaar in te zetten?

Voorzitter. Dit wetsvoorstel biedt ook de mogelijkheid om direct over te gaan tot rijontzegging. In de huidige praktijk kan bij een ernstig verkeersongeval het rijbewijs ook al worden ingevorderd, maar als een strafzaak langer dan zes maanden duurt, wordt het rijbewijs niet zelden teruggegeven alvorens de rechter zich over de zaak heeft uitgesproken. Dat betekent dat iemand die wordt verdacht van rijden onder invloed en daarbij een ernstig ongeval heeft veroorzaakt, na zes maanden weer de weg op kan, zonder tussenkomst van de rechter. Dat is een zeer onbevredigende situatie voor de samenleving en onverteerbaar voor slachtoffers en nabestaanden. Welke mogelijkheden ziet de minister om bij invordering van het rijbewijs in dergelijke ernstige gevallen het rijbewijs niet terug te geven totdat de rechter uitspraak heeft gedaan? Daarnaast zien we in de huidige praktijk voorbeelden van personen van wie het rijbewijs is ingetrokken, die toch weer de weg opgaan. Zeker in gevallen waarbij zij een ongeluk met dodelijke afloop hebben veroorzaakt, mogen zij hier niet met een lichte straf van afkomen. Gaat de minister hierop samen met de minister van IenW stevig beleid op voeren? Is de minister bereid er bij het OM op aan te dringen dat hier daadwerkelijk afschrikwekkende straffen voor geëist worden? Deelt de minister de opvatting van de SGP dat een levenslang rijverbod een reële optie moet zijn?

Voorzitter. Bij mensen bij wie alcoholgebruik een terugkerend probleem vormt, is het noodzakelijk om een alcoholverbod nauwlettend te controleren. Wat de SGP betreft moeten we de inzet van de alcoholmeter niet enkel loszien van de inzet van het alcoholslot. De alcoholmeter controleert of iemand zich aan een alcoholverbod houdt; het alcoholslot grijpt in op het moment dat iemand de auto wil starten. Deze verschillende maatregelen kunnen het verschil maken tussen een stilstaande auto en een dodelijke aanrijding. De SGP heeft zich daarom al eerder uitgesproken voor een integrale aanpak van de verkeersveiligheid, met daarbij expliciet een voortvarende invoering van het alcoholslot. De regering heeft inmiddels laten weten dat de bestuursrechtelijke route voor herinvoering volgens haar niet haalbaar is en dat daarom de strafrechtelijke variant nader wordt uitgewerkt. Daarvoor wordt onder meer gekeken naar het aantal opleggingen en de kosten. Is de minister bereid om bij het opleggen van een alcoholslot de bestuurder, net als in het oorspronkelijke voorstel, te laten opdraaien voor de kosten waarmee dit gepaard gaat, zodat de kosten van deze maatregel geen belemmering kunnen zijn voor herinvoering?

Tegelijkertijd heeft de Kamer in juli een motie aangenomen om de Raad van State te laten adviseren over de vraag of en zo ja, onder welke voorwaarden, een alcoholslot in het bestuursrecht juridisch houdbaar en evenredig kan worden vormgegeven. Zeker als het gaat om de bescherming van het leven verwacht de SGP daadkracht van het kabinet, zeker om het in het coalitieakkoord heeft vastgelegd dat het alcoholslot terugkomt. Het kabinet heeft zelf aangegeven dat beide instrumenten in principe naast elkaar kunnen bestaan, waarbij per zaak moet worden bekeken welk instrument passend is. Experts — ik verwijs u naar het artikel uit het Nederlands Juristenblad van juli 2025 — geven aan dat invoering van het alcoholslot naast strafrechtelijke bestraffing mogelijk is zolang hier duidelijke wet- en regelgeving aan

ten grondslag ligt. De SGP roept het kabinet op hiermee voortvarend aan de slag te gaan. Bij herinvoering van deze maatregel moeten we voorkomen dat we opnieuw jarenlang blijven praten over de vorm, terwijl het doel duidelijk is: voorkomen dat iemand die onder invloed heeft gereden opnieuw achter het stuur kruipt. Waar staan we nu? Wanneer kan de Kamer een concreet besluit over de herinvoering van het alcoholslot tegemoetzien? Is de minister bereid alle juridisch houdbare mogelijkheden te benutten om het alcoholslot zo breed mogelijk inzetbaar te maken?

Dank u wel, voorzitter.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik ben benieuwd waarom de SGP kiest voor een evaluatie na vijf jaar. In mijn optiek kan het ook na drie jaar. Hoe sneller je er inzicht in krijgt of sancties werken, goed worden uitgevoerd of goed uitpakken, hoe eerder wij als Kamer kunnen bijsturen.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Dank voor deze vraag. Ik zag uw voorstel langskomen. Het is waar: hoe eerder je resultaten kunt zien, hoe beter. De resultaten moeten echter wel deugdelijk zijn. Wat betreft recidive en dat soort zaken denk ik dat je een bepaalde periode nodig hebt om echt goede, degelijke conclusies te kunnen trekken. Daar vragen we om. Dat deed mevrouw Van der Plas ook in haar amendement. Ik ben benieuwd hoe het kabinet erop reageert. Dat is in ieder geval de reden waarom ik dacht dat vijf jaar meer passend is en ons meer oplevert dan drie jaar.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Daar ben ik het niet helemaal mee eens. Voor sommige langetermijneffecten heb je meer tijd nodig, maar na drie jaar kun je al onderzoeken hoe de wet wordt toegepast, of de sancties worden uitgevoerd en welke knelpunten er ontstaan. Een latere vervolgevaluatie naar de langetermijneffecten kan dan wat langer duren.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Nogmaals, ik ben zeker niet voor onnodig uitstel. Ik vind het een volstrekt niet-politiek punt, maar dat zal voor mevrouw Van der Plas ook gelden. Ik heb behoefte aan een goede evaluatie. Ik hoor gewoon heel graag van het kabinet wat het vindt van die wens van de Kamer, die volgens mij heel breed wordt gedeeld. Wat is het meest effectief? Wat levert ons het beste, het meeste op?

De **voorzitter**:

Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Zeker. Het is helemaal geen politiek punt. Ik wilde gewoon inzicht krijgen in waarom de SGP voor vijf jaar heeft gekozen. Dat is het enige.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors tot 16.15 uur voor de beantwoording van de regering.

De vergadering wordt van 15.45 uur tot 16.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de beantwoording van de regering bij de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering in verband met de introductie van de Alcoholmeter als controlemiddel om toezicht te houden op de naleving van een alcoholverbod en de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed. Aan het woord is de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Termijn antwoord

Minister Karremans:

Dank u wel. De minister van Justitie en Veiligheid en ik hebben even overlegd en besloten dat ik de beantwoording namens het kabinet even aftrap, omdat ik een vrij overzichtelijk aantal vragen heb te beantwoorden. Ik ben natuurlijk wel systeemverantwoordelijke voor de verkeersveiligheid in Nederland. Daar hebben we het vandaag ook over.

Laat ik daarover zeggen dat vandaag ontzettend veel concrete en zeer verdrietige voorbeelden zijn genoemd door heel veel verschillende Kamerleden. Ik moet zeggen dat die voorbeelden stuk voor stuk door merg en been gaan. Ik noem daarbij ook het voorbeeld van de heer Bikkers over Zara, van toen hij wethouder was. Nou, toen de heer Bikkers wethouder was in Vlaardingen, was ik een paar kilometer verderop wethouder in Rotterdam. Ik voeg daar nog een voorbeeld aan toe. Ik weet nog heel goed dat ik als wethouder werd gebeld dat er een zeer ernstig ongeval was gebeurd op de Maasboulevard. Het ging om een ouder echtpaar. De 79-jarige Jaap had net verkering met zijn buurvrouw van 74. Ze waren op weg naar het vuurwerk van de Wereldhavendagen. Ze zijn daar doodgereden door iemand die te veel gebloed en gedronken had. Die reed 116 kilometer per uur waar je 50 kilometer per uur mag, door rood. Ze hadden geen schijn van kans. Hij kreeg uiteindelijk zes jaar en tbs. Hij werd ook veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding. Dit zijn natuurlijk de voorbeelden waarvoor we hier staan en waarom we elke dag werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland.

Voorzitter. Ik zei al dat ik een beperkt aantal vragen heb gekregen. Die ga ik beantwoorden. Allereerst noem ik de vraag van de heer Mathlouti. Hij zegt dat het aantal verkeersdoden nog steeds zorgwekkend hoog is en dat het de afgelopen jaren weer lijkt te stijgen. Dat is ook zo. We zien een stijgende trend. Dat komt ook door de verouderende bevolking, bijvoorbeeld door eenzijdige ongelukken met e-bikes. Het komt dus gelukkig niet alleen door conflictsituaties met auto's. Maar elk ongeval is er natuurlijk een te veel. Dat werd ook al gezegd. We proberen dat op een zo breed mogelijke manier aan te pakken. De minister van JenV en ik hebben ook gezegd dat wij komen met een verscherpte aanpak van de verkeersveiligheid. We willen wat meer ambitie op de mat leggen op dat front. We kijken dan ook naar infrastructuur, gedrag en voertuigen. Het is dus een hele brede aanpak waarmee we bezig zijn.

Dan de heer Van Dijk. Hij zegt: zeker in gevallen van een ongeluk met dodelijke afloop mogen die daders er niet met een lichte straf van afkomen. Voeren wij daar samen beleid op? Dat is het geval. Ik denk dat de minister van JenV daar zo meteen

nog wat over zal zeggen. Wij hebben samen gezegd: we gaan juist focussen op die veelplegers. Je focust dan niet per se op de huismoeder die net iets te hard rijdt om de kinderen van school te halen, maar echt op die notoire groep die ontzettend veel overtredingen veroorzaakt en ook dodelijke ongevallen.

De heer **Mathlouti** (D66):

Even voortbordurend op het eerdere antwoord van de minister over de maatregelen die hij al neemt ten aanzien van verkeersveiligheid. Ik had natuurlijk ook gevraagd om een concreet antwoord op de vraag welke extra maatregelen de minister bereid is te nemen. Hij geeft aan met een aanpak bezig te zijn. Die betrokkenheid, ondanks dat wij niet vaak met elkaar in debat zijn geweest, heb ik eerder gezien. Kan de minister dat concreet maken?

Minister **Karremans**:

Die komt nog dit najaar. We werken daar nu dus hard aan.

Dan de vraag van mevrouw Straatman over bij de schorsing van het rijbewijs door het CBR in het bestuursrechtelijk domein ook de optie van schadevergoeding openstellen en, zo ja, via welke weg. Ja, dat kan. Als de schorsing achteraf onterecht bleek, heb je recht op een schadevergoeding voor bijvoorbeeld misgelopen loon of extra reiskosten, maar je moet eerst officieel bezwaar maken tegen de schorsing en zodra je gelijk krijgt, kun je de schade direct bij het CBR claimen of via de bestuursrechter eisen.

Mevrouw Mutluer vroeg of het strafrecht altijd de meest geschikte route is. Waarom kiezen we niet ook voor de bestuursrechtelijke benadering? "Bij ernstige gevallen zou je veel meer moeten nadenken: als a volgt, volgt ook b. Wie laat zien een gevaar te zijn, raakt zijn rijbewijs kwijt en moet opnieuw zijn rijvaardigheid laten zien." Nu is het zo dat, als je onder invloed van alcohol achter het stuur wordt gepakt, altijd een automatische doorverwijzing naar het CBR volgt voor een aanpak in het bestuursrecht. Dat vindt dus altijd plaats. Afhankelijk van het promillage alcohol dat is aangetroffen in je bloed, moet je dan altijd ofwel een lichte educatieve maatregel doen ofwel een educatieve maatregel en mogelijk ook een rijgeschiktheidstest. Er volgt dus altijd een consequentie. De educatieve maatregelen in het bestuursrecht worden op dit moment geëvalueerd. We verwachten de Kamer in 2027 verder te informeren over die evaluatie.

Dat ziet eigenlijk ook op de volgende vraag, die gaat over preventie en de bestuursrechtelijke maatregelen die in dit kader een betere werking zouden kunnen hebben — dat stelt mevrouw Mutluer — voor deze groep in vergelijking met het strafrecht. Ik heb net ook gezegd dat het bestuursrechtelijke traject gewoon blijft bestaan. Dat loopt in sommige gevallen ook parallel.

Dan de vraag van de heer Mathlouti: welke preventieve maatregelen heeft de overheid sinds 2023 genomen? Er wordt natuurlijk op ontzettend veel fronten aan gewerkt. Er is de verscherpte verkeersveiligheidsaanpak, die op heel veel verschillende fronten ziet. Die ziet niet alleen op handhaving, maar ook op voorlichting, gedragsbeïnvloeding en infrastructuur. We willen onze infrastructuur ook veiliger maken. Zeker in bepaalde delen van Nederland is er infrastructuur waarvan we denken: dat moet echt een stuk veiliger. Daarvoor heeft het Rijk al eerder 900 miljoen euro beschikbaar gesteld in de vorm van een impulsaanpak waarop

gemeenten zich konden inschrijven, om op die manier financiering te ontvangen om bepaalde maatregelen uit te voeren. Ik heb die als wethouder ook veel gebruikt. Volgens mij geldt dat ook voor de heer Bikkers. Dat heeft daadwerkelijk geleid tot ontzettend veel aanpak van verkeersonveilige knelpunten op gemeentelijke wegen.

Dat waren de vragen die aan mij gesteld zijn, voorzitter. Ik zei net al even dat ik vandaag in dit debat een heel beperkt aantal vragen voor mijn rekening heb. Sowieso is het natuurlijk veel meer een strafrechtelijke aangelegenheid, die ziet op het domein van de minister van JenV. Met die argumentatie zou ik de Kamer toestemming willen vragen om mij te excuseren, als de Kamer dat goed vindt. Dan kan ik mijn werk voor het Koninkrijk elders voortzetten. Maar dat is natuurlijk aan de Kamer.

De voorzitter:

Ik kijk of de leden er bezwaar tegen hebben als de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn werkzaamheden elders vervolgt. Ik zie mevrouw Mutluer.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Mag ik nog wel een vraag stellen?

De voorzitter:

Zeker.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dan is hij dismissed, maar ik wil deze kans niet aan mij voorbij laten gaan. Zo vaak heb ik geen debat met de minister van IenW. Ik heb het net gehad over de alcoholcontroles. Ik weet dat er vanuit het ministerie extra gelden worden vrijgespeeld, ook voor de wegen. Wat doet de minister van IenW aanvullend om ervoor te zorgen dat de pakkans groter wordt? O, dat gaat de minister van JenV toch doen. Dat is dan jammer. Dan laat ik het daarbij. Dat is wel heel makkelijk zo, voorzitter, maar goed. Oké.

De voorzitter:

Ik vermoed dat u het in petto houdt voor de minister van JenV, mevrouw Mutluer, u kennende. Dan danken we de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor zijn aanwezigheid. Ik geef het woord aan de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister Van Weel:

Ja, je hebt werkpaarden en sierpaarden, voorzitter! Nee, in het debat over verkeersveiligheid dat wij gezamenlijk doen is de balans vaak andersom, dus het is logisch dat bij deze wetsbehandeling het zwaartepunt op mijn terrein ligt.

Laat ik beginnen met stilstaan bij alle verhalen die u heeft genoemd en die allemaal even schrijnend zijn. Dat is uiteindelijk waarvoor we hier vandaag zijn: om ervoor te zorgen dat we dit soort ongevallen beter kunnen voorkomen, dat we de daders sneller kunnen straffen, dat we uiteindelijk onze wegen veiliger maken en dat we met name de hardnekkige recidivisten, die toch altijd wel binnen het bereik vallen van de wetsvoorstellen van vandaag, sneller en beter kunnen aanpakken. Het aanpakken van delicten die onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen worden gepleegd is van cruciaal belang voor de veiligheid in onze samenleving. Het gaat dan over rijden onder invloed, maar dat niet alleen. Het gaat ook over uitgaansgeweld en

voetbalgeweld. Huiselijk geweld werd natuurlijk ook al genoemd door mevrouw Mutluer. Dat soort feiten veroorzaken niet alleen aanzienlijke schade, maar ook heel veel persoonlijk leed voor slachtoffers en in het ergste geval voor nabestaanden. Het is onze verantwoordelijkheid om hier effectief tegen op te treden.

Daarom spreken we vandaag over het wetsvoorstel Alcoholmeter en het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed. Beide voorstellen hebben als doel om de handhaving van bestaande maatregelen te versterken en daarmee een bijdrage te leveren aan het voorkomen van recidive van strafbare feiten die worden gepleegd onder invloed.

De Alcoholmeter is een innovatief middel om beter toezicht te houden op een alcoholverbod. De Alcoholmeter kan namelijk 24 uur per dag en 7 dagen per week meten of de drager alcohol nuttigt. Het wetsvoorstel Alcoholmeter maakt het mogelijk om de Alcoholmeter in te zetten in strafzaken waarin aan de veroordeelde een alcoholverbod is opgelegd.

De maatregelen in het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed richten zich op een betere naleving van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Zo gaan wij tegen dat personen die hebben gereden onder invloed weer de weg op gaan. Zeker gezien de zorgwekkende stijging van het aantal slachtoffers van rijden onder invloed is het essentieel dat de handhaving van de rijontzegging wordt verbeterd. Ook bij andere ernstige verkeersovertredingen waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd, zoals roekeloos rijgedrag, kunnen we effectiever optreden, want de maatregelen in dit wetsvoorstel gelden ook dan.

Graag benadruk ik dat het wetsvoorstel deel uitmaakt van een bredere strategie waar wij aan werken. De minister van Infrastructuur en Waterstaat had het daar al over. Naast het zorgen voor effectieve handhaving gaat het ook over preventie, infrastructurele verbeteringen, voertuigveiligheid, normstelling en onderzoek. Daarnaast zijn in het coalitieakkoord — sommigen van u refereerden daar al aan — verschillende maatregelen aangekondigd. Wij hebben daar zeer recent een specifieke aanpak voor veelplegers aan toegevoegd, mede naar aanleiding van Kamervragen die ook door uw Kamer zijn gesteld. Ik denk dat met de maatregelen in deze twee wetsvoorstellen in ieder geval een bijdrage wordt geleverd aan het terugdringen van het risico op herhaling van delicten gepleegd onder invloed, en ik denk dat dit het doel is dat wij hier met z'n allen voor ogen hebben.

Voorzitter. Ik begin met het wetsvoorstel over rijden onder invloed en dan begin ik met de handhaving. Wilt u de rest van de blokjes ook al weten?

De voorzitter:

Dat is wel prettig, ja.

Minister Van Weel:

Daarna komt rijden onder invloed, vervangende hechtenis, dan dadelijke tenuitvoerlegging, daarna rijden onder invloed overig, dan een kort blokje alcoholslot, dan kan ik in één keer het wetsvoorstel Alcoholmeter doen en eindig ik met de appreciatie van de amendementen.

De voorzitter:

Kunnen de leden ermee leven dat we de interrupties steeds na afronding van ieder deelonderwerp doen? Ik zie dat dat het geval is. Als de minister kan aangeven wanneer hij aan het einde van zijn deelbeantwoording is, dan is dat behulpzaam. Gaat uw gang.

Minister Van Weel:

Dat zal ik zeker doen, voorzitter. Ik begin met een vraag van mevrouw Faber, die het had over de EU-component hiervan. We zijn nu bezig in Nederland om een aantal zaken te doen. We kunnen buitenlandse rijbewijzen inderdaad ook invorderen, zoals mevrouw Faber terecht meldde. Zij vroeg ook wat er op Europees niveau speelt en of wij denken dat alle lidstaten daarmee kunnen instemmen. Op 1 maart 2023 heeft de Europese Commissie een pakket aan maatregelen ten aanzien van de verkeersveiligheid voorgesteld. Dat is het Road Safety Package, waarvan de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen deel uitmaakt. Die richtlijn is dus van belang voor de verkeersveiligheid binnen de EU, omdat die ervoor zorgt dat rijontzeggingen die hier worden opgelegd in andere lidstaten wederzijds kunnen worden erkend zodat je in de hele EU niet meer kunt rijden. Er wordt dus een belangrijke stap gezet om de grensoverschrijdende handhaving te verbeteren. De implementatieperiode is begonnen en de richtlijn zal uiterlijk in 2028 geïmplementeerd zijn. Daar bestaat overeenstemming over, maar de implementatie moet nog volgen.

Dan de controles. Er werd door meerderen van u al aan gerefereerd dat de fuikcontroles die in ieder geval in de eerste jaren van mijn rijdende leven nog veelvuldig voorkwamen, nu door alle ontwikkelingen in de moderne wereld niet heel veel effect meer hebben, juist omdat de locaties daarvan in no time worden gedeeld en mensen de fuik daardoor vermijden. Dat mag echter geen reden zijn voor minder handhaving, zeg ik met het overgrote deel van uw Kamer. Het is aan de politie om te kijken hoe je dat dan op de meest effectieve manier kan doen. Natuurlijk wordt er ook risicogestuurd gekeken. Je kunt denken aan bepaalde tijdstippen waarop je dit kunt verwachten. Er wordt gekeken of het op bepaalde toegangswegen op een verdeckte manier kan. Het wordt onvoorspelbaar gemaakt, zodat het voor veelplegers in ieder geval niet duidelijk is waar en wanneer de pakkans het hoogste is. Dat doet de politie in samenwerking met het bevoegd gezag. Zij hebben namelijk de expertise over wat het beste werkt in welke gemeente, of dat nu een landelijk gebied is of niet.

Dat landelijke gebied brengt me op de ANPR-vraag die mevrouw Straatman had, namelijk: kun je de ANPR-camera's daarvoor inzetten? Dat kan helaas niet, omdat de ANPR-camera's er echt zijn voor het registreren van kentekens, niet voor het registreren van wat een voertuig doet of van gevaarlijk rijgedrag. Daarvoor zul je dus echt de politiewaarneming zelf moeten hebben. Wel wordt er gewerkt aan een nieuw soort radarauto waarmee dit soort controles beter kunnen worden gedaan. Daar zal ik u in een volgende periodieke brief over informeren.

Waarom kan het weigeren van een speekseltest niet gepaard gaan met een rijverbod? Gaan we daar een vuist tegen maken? Ja, het weigeren van een speekseltest, maar ook van een bloedonderzoek is gewoon strafbaar. Je bent gewoon wettelijk verplicht om daaraan mee te werken. Bij weigering van een speekseltest wordt er natuurlijk vaak doorgeschakeld naar een bloedtest. Bij aanwijzingen voor een verdenking, bijvoorbeeld doordat er drugs worden aangetroffen of vanwege uiterlijke kenmerken die wijzen op drugsinname of

alcoholinname, kan er al een tijdelijk rijverbod worden opgelegd. Dat kan ook al alleen op basis van wat men daar waarneemt. Als er een sterk vermoeden is dat iemand onder invloed is, dan kan diegene alsnog meegenomen worden naar het bureau voor een verplicht bloedonderzoek. Weigering van dat bloedonderzoek leidt vervolgens tot een boete en een rijontzegging. Het heeft ook gevolgen voor je rijbewijs, want de politie meldt die weigering bij het CBR. Dan komt er een verplichte, hele dure procedure om te bewijzen dat je rijgeschikt bent. Daarbij kan de weigeraar zijn rijbewijs ook kwijtraken. Bovendien komt de veroordeling voor het weigeren van de test op je strafblad te staan. Er is dus wel degelijk een afschrikking, maar soms heb je inderdaad de doorstap van een speekseltest naar de bloedtest.

Kunnen we veelplegers harder straffen? We hadden het daar net over; ook de minister van IenW noemde dat. In het strafrecht in algemene zin wordt altijd al rekening gehouden met recidive, maar ik ben samen met de collega aan het onderzoeken hoe we de verkeersveelplegers beter kunnen aanpakken. Dat betekent ten eerste dat we ze beter in beeld moeten hebben, zodat we ze eerder kunnen oppakken op het moment dat ze wederom in de fout gaan. Dat bedoel ik heel breed. Dat is iemand die heel vaak een wet-Mulderboete krijgt, maar ook iemand die geregeld verkeersmisdrijven pleegt. Ik denk dat we alle zaken daarvan gelijk moeten schakelen. We onderzoeken of het mogelijk is om het toch strafrechtelijk af te doen als iemand heel veel boetes krijgt, of om deze persoon dan door te sturen naar het CBR voor een maatregel. Zoals gezegd, komen wij snel met een brief waarin we de veelplegersaanpak meer zullen expliciteren.

De pakkans moet omhoog. Ik noemde net al even dat de politie aan zet is om daar in deze moderne digitale tijd een zo effectief mogelijke aanpak voor te vinden. Het aanpakken van rijden onder invloed is een blijvende prioriteit van de politie in de verkeershandhaving. Dat zie je ook in het stijgende aantal aanhoudingen voor rijden onder invloed van alcohol en drugs: van 25.000 en een beetje in 2017 naar bijna 48.000 in 2025. Een andere belangrijke ontwikkeling in dit kader is de veelplegersaanpak die de politie al heeft ontwikkeld, waarbij de politie verkeersveelplegers — dat zijn vaak ook de mensen waar het in deze wetsvoorstellen over gaat — nadrukkelijker in de gaten houdt op lokaal niveau. In de volgende brief over verkeershandhaving, heb ik al gezegd, kom ik terug op de veelplegersaanpak en de vraag hoe we het op dat punt beter kunnen doen.

Mevrouw Van der Plas vroeg hoe je bij een overleden verdachte een wettelijke grondslag kunt creëren om te bezien of iemand inderdaad onder invloed is geweest van alcohol of drugs als de dader, om het zo maar te zeggen, daarbij om het leven is gekomen. Er is inderdaad eerder over gesproken met uw Kamer. Dat was in 2019. Toen heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om onderzoek te doen in het bloed van verkeersdoden. Ik kan me ontzettend goed voorstellen dat dit een vraag is die blijft knagen op het moment dat je iemand, een geliefde, bent kwijtgeraakt en je je afvraagt of de dader van het verkeersongeval onder invloed was, maar die persoon wel is overleden. Vaak zal die vraag zich ook kruislings voordoen: de nabestaanden van de ene bestuurder willen van de andere bestuurder weten of er alcohol of drugs in het spel waren. Maar conform de wet mogen nabestaanden alleen hun eigen dierbaren aan een sectie laten onderwerpen. Een meer algemene wettelijke grondslag, waarbij zonder enig strafrechtelijk belang onderzoek wordt gedaan en gegevens met de nabestaanden van anderen worden gedeeld, gaat botsen met het grondwettelijk recht op onaantastbaarheid van het

lichaam, omdat dat recht ook niet eindigt met het overlijden van iemand. Hoe sympathiek ik ook sta ten opzichte van nabestaanden die hiermee te maken hebben, ik voorzie dus, door botsing met grondrechten, onmogelijkheden om dat uiteindelijk in wetgeving sluitend te krijgen.

De heer Bikkers vroeg hoelang er zit tussen het vaststellen van een schending van de rijontzegging en het daarop kunnen ingrijpen. Dat kan heel snel. Dit wetsvoorstel regelt dat de rechter bij het opleggen van de rijontzegging al beveelt dat de vervangende hechtenis kan worden toegepast als iemand zich daar niet aan houdt. Als iemand vervolgens wordt betrapt op het schenden van die rijontzegging wordt hij aangehouden en kan hij worden voorgeleid aan de rechter-commissaris. Die beslist dan binnen maximaal driemaal 24 uur over de toepassing van een vervangende hechtenis. In afwachting van die beslissing zit de veroordeelde vast en kan hij dus ook geen strafbare daden meer plegen. Een bijkomend voordeel is dat je in dit geval ook geen nieuwe strafzaak nodig hebt, omdat die vervangende hechtenis natuurlijk al onderdeel was van het vonnis. Dat neemt niet weg dat in de gevallen waarin die niet is opgelegd je alsnog een nieuw traject zou kunnen beginnen op basis van de schending, onder andere op basis van artikel 9, zoals een aantal van u al noemde.

De heer Mathlouti vroeg: deelt de minister dat de huidige registratie onvoldoende inzicht geeft in hoeveel verkeersslachtoffers het gevolg zijn van alcoholgebruik en drugsgebruik? Ik vind het, met de heer Mathlouti, belangrijk dat we zo goed mogelijk zicht hebben op de omstandigheden waaronder verkeersslachtoffers vallen. Dat geldt dus ook voor de rol die alcohol en drugs daarin spelen. Ik zal met de politie in overleg gaan over mogelijke verbeteringen in de registratie en zal mij zo goed mogelijk inspannen voor een zo volledig mogelijk beeld van de registratie van de combinatie van verkeersongevallen en rijden onder invloed. Ik neem dat mee in het halfjaarbericht van de politie. Ik heb natuurlijk wel gezegd, ook in antwoord op de vraag van mevrouw Van der Plas, dat het niet altijd mogelijk is om toxicologisch onderzoek te doen, dus je zult nooit een registratie van honderd procent krijgen.

De heer Van Dijk vroeg of het gebruik van vluchtige snuifmiddelen ook onder artikel 8 kan vallen. Het antwoord daarop is ja. Er is sprake van wanneer het de rijvaardigheid zodanig beïnvloedt dat de bestuurder niet meer tot behoorlijk besturen in staat is. Een bepaalde stof hoeft niet op een lijst voor te komen. Bij de speekseltest worden ook niet alle stoffen gedetecteerd, maar wanneer de politieagent op basis van rijgedrag of psychomotorisch onderzoek vermoedens heeft van drugsgebruik kan iemand alsnog meegenomen worden voor bloedonderzoek. Als er een drugsstof aanwezig blijkt, leidt dit alsnog tot vervolging. We hebben dus daadwerkelijk niet gekozen voor een limitatieve lijst van aangewezen stoffen. Daarvoor biedt artikel 8, lid 1 het vangnet dat ook wanneer een designerdrug of een vluchtige stof nog niet is aangewezen en er geen wettelijke grensvoorwaarden voor bestaan, er wél kan worden opgetreden wanneer het gebruik daarvan de rijvaardigheid negatief beïnvloedt. Uiteraard wordt er met testen en andere mogelijkheden gekeken naar nieuwe ontwikkelingen die zo veel mogelijk stoffen wel kunnen detecteren.

De heer Van Dijk vroeg ook hoe het staat met de uitvoering van de motie van zijn collega Stoffer. Daarin wordt gevraagd om het aantal gecontroleerde automobilisten op het rijden onder invloed significant te verhogen. In 2025 zijn er 1.106 controles uitgevoerd door de politie, maar dat zegt nog niets over het aantal testen dat is afgenomen per controle of over de omvang van de ingezette capaciteit. Die wordt

niet structureel bijgehouden. Wel is er sprake van een stijgend aantal aanhoudingen voor rijden onder invloed van alcohol en drugs. Ik noemde net al die getallen in antwoord op een vraag van mevrouw Mutluer. Dat is een significante stijging. Ik ga ervan uit dat dat niet alleen maar komt door een autonome toename van het aantal mensen dat rijdt onder invloed, maar ook door een effectieve aanpak.

De motie van de heer Stoffer. Ik heb naar aanleiding die motie vorig jaar in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie aangegeven dat uw Kamer het van belang vindt om meer alcohol- en drugscontroles uit te voeren. Vervolgens is het aan de regionale driehoeken om daarvoor de capaciteit in te zetten. Zoals gezegd stemt het aantal aanhoudingen mij optimistisch over wat er mee gedaan is, maar heel hard kan ik dat tot achter de komma niet krijgen. De cijfers die ik wél heb kunnen aanleveren, heeft u gekregen in de verzamelbrief verkeersveiligheid van 4 december van vorig jaar. We hebben in het commissiedebat Verkeersveiligheid van 4 februari toegezegd om deze cijfers periodiek te blijven melden aan uw Kamer.

De heer Van Dijk vroeg of we de termijn van de invordering van rijbewijzen niet moeten verlengen. Ook dit moment kan een rijbewijs inderdaad zes maanden worden ingevorderd. Dat heeft ermee te maken dat iemand in deze fase nog een verdachte is en geen veroordeelde, maar zeker bij ernstige zaken kan het inderdaad voorkomen dat de termijn waarop de zaak op zitting komt die zes maanden overschrijdt. Dat vind ik een duivels dilemma, omdat het natuurlijk een onverteerbare situatie is dat het juist in die ernstige zaken langer duurt. De mogelijkheid bestaat dat iemand in de tussentijd, voordat zijn zaak ter zitting komt, weer de weg op kan. Ik zie ontzettend goed hoe onbevredigend deze situatie is. We hebben wel te maken met grenzen aan wat we verdachten en nog niet veroordeelden kunnen opleggen. Ik wil u echter wel toezeggen dat ik met het OM in overleg wil om in ieder geval te zorgen dat dit soort zaken absolute spoed krijgen, om coûte que coûte te voorkomen dat die zes maanden worden overschreden. Ik zal u in de volgende voortgangsrapportage rapporteren wat de uitkomsten van dat gesprek waren.

De heer Diederik van Dijk zei ook voorbeelden te zien van personen van wie het rijbewijs is ingetrokken die toch weer de weg op gaan. Hij vroeg of we hier samen met de minister van IenW stevig beleid op gaan voeren. Absoluut. Dit wetsvoorstel helpt daarin, omdat dan al heel snel vervangende hechtenis in beeld komt. Ook in de veelplegersaanpak gaan we er aandacht aan besteden.

Dat was mijn blokje handhaving. Het volgende blokje is het blokje vervangende hechtenis.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik heb een tweetal vragen. De eerste vraag is naar aanleiding van de opmerking van de minister over strafverhogingen. We kunnen natuurlijk de strafmaat blijven ophogen. Dan gaan we er kennelijk van uit dat mensen denken dat ze best iemand kunnen doodrijden, omdat de straf lekker laag is. Dat is natuurlijk niet zo. Je moet in mijn beleving met name zitten op het vergroten van de pakkans. Je moet met name kijken hoe je drankrijders langdurig van de weg kunt halen, het liefst al voordat er een ongeluk heeft plaatsgevonden. Bij die pakkans hoort in mijn beleving ook de alcoholfuik.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik wil graag toch nog even een reflectie daarop. Hoe kijkt de minister daarnaar? Hoe wil hij met name de pakkans gaan vergroten?

Minister **Van Weel**:

Ik ben het helemaal met u eens, mevrouw Mutluer. Het gaat niet alleen maar om verzwaarde straffen, maar ook om effectiever straffen en recht doen aan de gevoelens van nabestaanden. Ik denk dat de combinatie van dat alles wel degelijk leidt tot het wetsvoorstel dat nu voorligt. Dat scherpt dat echt behoorlijk aan. De noodzaak werd namelijk gezien. Maar dat is natuurlijk maar een deel van het verhaal. De veelplegers zijn wat dat betreft ons grootste aandachtspunt, denk ik. Daarom ga ik daar nu ook met de minister van IenW op inzetten. Het betreft namelijk juist heel vaak recidivisten. Die pak je dus niet met een fuik. Een fuik is namelijk een heel generiek middel, waarbij je iedereen van de weg haalt en daaruit de personen probeert te pakken die onder invloed hebben gereden. Ik benoemde net ook al dat die fuiken tegenwoordig maar heel beperkt houdbaar zijn. Als hij er tien minuten staat, gaat via alle appgroepen en op social media rond dat hij er staat. Dan kun je inpakken. Dan rijdt iedereen die wat te verbergen heeft om. Dan pak je niemand meer. Het vraagt dus creativiteit van de politie. Het vraagt echter ook een inzet op veelplegers en nauwer toezicht daarop. Zoals eerder gezegd, weet men lokaal op een gegeven moment wel wie dit zijn. De politie is al bezig met een veelplegersaanpak waarin ze die mensen beter in de gaten houden. De minister van IenW en ik zijn erop gebrand om zowel in preventieve zin als qua infrastructuur als qua handhaving als anderszins te kijken hoe we veelplegers beter kunnen aanpakken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Mutluer, uw interrupties moeten wel iets korter. Gaat u uw gang.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik begrijp wat de minister zegt. Ik juich ook toe dat hij de veelplegers wil gaan aanpakken. Ik kan me echter ook best voorstellen dat zo'n alcoholfuik juist wél effectief kan zijn. Er zijn namelijk ook mensen die Flitsmeister op hun telefoon installeren. Daardoor worden ze gewaarschuwd voor de flitspalen. Dat leidt ertoe dat mensen zich ertoe gaan verhouden. Ik zie de effectiviteit dus wel voor me.

Minister **Van Weel**:

Toch is er ook een verschil. Bij Flitsmeister betekent het dat je 100 meter voor de camera op de rem trapt en 100 meter erna weer gas geeft. Ook dat heeft dus beperkte invloed, zeg ik dan maar. Bij een alcoholcontrole zal het effect niet zijn dat mensen denken: dan ga ik maar niet met de auto, want daar staat een fuik. Ze zullen denken: ik neem de straat drie straten verder. Met die uitdaging worstelt de politie volgens mij. Hoe hou je in deze tijd waarin alle informatie continu beschikbaar is toch een effectieve inzet op controles?

De heer **Mathlouti** (D66):

Ik wil even kort ingaan op de veelplegers. Dat is inderdaad een groot probleem. Ik hoor dat de minister het heel vaak heeft over harder aanpakken. In de basis ben ik

het daar heel erg mee eens. Tegelijkertijd weten we ook uit de praktijk dat die hardere aanpak niet altijd leidt tot minder slecht gedrag van die veelplegers, en zeker niet tot meer verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Uw vraag?

De heer **Mathlouti** (D66):

Ik ben vooral benieuwd hoe de minister kijkt naar die balans tussen enerzijds het harder aanpakken en anderzijds die preventieve maatregelen die hij net voorzichtig noemde.

Minister **Van Weel**:

Absoluut. Preventief, daar ben ik zeer voor. Laat ik mijn eigen woonstraat noemen: de drempels die daar liggen, maken het zeer onmogelijk om zonder grote schade aan je auto met snelheden van meer dan 20 kilometer per uur door de straat te gaan. Daar waar dat kan, zul je in de infrastructuur dus preventief moeten werken en zul je in de rijopleidingen preventief wat moeten doen. Dat moet je dus doen met het lokale gezag, met de wethouders Mobiliteit, met wie we regelmatig om de tafel zitten. Er kan dus ontzettend veel. Dat moeten we ook doen. Het gaat niet alleen maar over straf achteraf.

De heer **Mathlouti** (D66):

Het is heel fijn om dit te horen, nadrukkelijk omdat het ook gaat om de mensen die op vrijdagavond na een etentje heel vaak worden gepakt omdat ze een wijntje te veel hebben gedronken. Die moet je heel hard aanpakken, maar het gaat me ook om die gevallen van mensen die gewoon een alcoholprobleem hebben en bij wie aanpakken simpelweg niet altijd helpt, omdat ze zich niet laten weerhouden door een extra boete of wat dan ook. Ik hoop dat u juist voor die gevallen ook naar andere dingen kijkt om juist hen te helpen, en zeker ook om de verkeersveiligheid te vergroten.

Minister **Van Weel**:

Zeker. Ik denk dat de Alcoholmeter zo'n middel is dat bedoeld is als een stok achter de deur om mensen af te helpen van hun verslaving. Daar hoort adequate zorg natuurlijk ook bij. Het valt niet allemaal binnen het domein van justitie, maar de Alcoholmeter dan weer wel.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik kijk met veel interesse uit naar die veelplegersregeling, zeker omdat de wet-Mulder helemaal geen recidiveregeling kent en omdat die wellicht financiële mogelijkheden biedt om de lichte verkeersboetes wat te verlagen en de zware verkeersovertreders harder aan te pakken. Maar dat terzijde; mijn vraag ging over iets anders. De minister gaf aan dat een rijbewijs bij ernstig rijgedrag direct kan worden ingevorderd. Dat kan bij alcohol en ook bij heel ernstig verkeersgedrag. Maar als ik het goed begrijp, kan dat niet als iemand alleen mogelijk drugs gebruikt heeft. Klopt dat, en ziet de minister nog mogelijkheden om hier iets aan te veranderen?

Minister **Van Weel**:

Volgens mij geldt dit voor beide, dus voor zowel alcohol als drugs. Was dat de vraag van mevrouw Straatman?

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Dat zou mooi zijn, maar ik begreep uit de stukken — als het verkeerd is, dan hoor ik het graag — dat het bij drugs niet kan omdat de speekseltesten nog onvoldoende accuraat zijn, waardoor het risico op false positives te groot is. Daardoor kan je bij risico op alcohol wel direct een rijbewijs invorderen en bij drugs niet. Mocht het niet kloppen, dan hoor ik dat graag. Mocht het wel kloppen, dan hoor ik graag of we daar nog iets op kunnen verzinnen zodat we daar effectief iets aan kunnen doen, ook gezien het stijgende cannabisgebruik in het verkeer.

Minister **Van Weel**:

Dan kom ik daar zo meteen op terug in de tweede termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik wil even terugkomen op mijn vraag over bloed- of urineonderzoek. We hebben al jaren de Wet op de lijkbezorging. De ministerraad is op 25 september akkoord gegaan met een modernisering van die wet. Dat wordt dan de Wet bestemming lichamen van overledenen. Binnen de modernisering komen er wat ruimere mogelijkheden voor de politie om bij vermoeden van een misdrijf het lichaam van de overledene te onderzoeken. Binnen de modernisering van dié wet zou er mogelijk ruimte zijn om te kijken of het wel zou kunnen bij een vermoeden van opzettelijk drankgebruik en het doodrijden van iemand, wat gewoon een misdrijf is. Je trekt 'm dan dus eigenlijk naar de modernisering van die andere wet toe.

Minister **Van Weel**:

Ik denk het niet, maar ik kom hier graag in tweede termijn op terug. Zoals u heeft gehoord, heeft het onderwerp wel mijn sympathie. Ik denk dat die wet juist bedoeld is om bij vermoedens van misdrijf meer onderzoek te kunnen doen bij een overleden slachtoffer. Dat is in het belang van strafvordering ook van belang; dan kan de officier van justitie dat onderzoek vorderen omdat je uiteindelijk wilt weten wat er gebeurd is, of er sprake is van een misdrijf en, zo ja, of er dan aanknopingspunten te vinden zijn die naar de dader leiden. Hier gaat het over daders die zijn overleden. Dan is dat strafvorderingsbelang er niet. Dan val je dus terug op de grondrechten van integriteit. Daar wordt het lastig.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, ook iets korter en bondiger.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het wel ongelofelijk wrang, dat punt van het recht op de onaantastbaarheid van het lichaam, want het recht op onaantastbaarheid van het lichaam is het slachtoffer ontnomen. Dat slachtoffer is er niet meer; het slachtoffer is doodgereden door iemand die al dan niet drank of drugs heeft gebruikt. Ik zoek dus naar iets waardoor nabestaanden toch zingeving kunnen krijgen en duidelijkheid over wat er precies aan de hand is geweest. Ik overweeg dus nog steeds om daar een motie over in te dienen en ik hoor graag het antwoord van de minister in de tweede termijn.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Ik ben blij met het geruststellende antwoord van de minister: ook nieuwe vormen van intoxicatie, zoals het gebruik van vluchtige middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden, vallen allemaal onder de wet. Zijn er nog veel problemen op het punt

van het detecteren, dus het vaststellen van dat soort stoffen? Of kan dat nog problemen oproepen?

Minister Van Weel:

Het is een voortdurende ontwikkeling. De testen worden steeds beter, kunnen ook steeds meer middelen detecteren en geven de uitslag steeds sneller, wat je natuurlijk ook wilt. Daar waar die testen niet ter plekke kunnen, heb je dus de mogelijkheid van bloedonderzoek, maar zelfs als je ter plekke in wetenschappelijke zin niets kunt constateren, dan nog is het aan degene die staande heeft gehouden om ook op basis van wat hij ziet qua rijgedrag en qua capaciteiten van de persoon maatregelen te nemen. Dat is het antwoord, dat kort gezegd ja is.

De heer Diederik van Dijk (SGP):

Helder; dank daarvoor. Daaropvolgend: zijn de politie en de forensische keten in dat soort gevallen ook voldoende toegerust, bijvoorbeeld om bewijsmateriaal veilig te stellen? Ik noemde het voorbeeld dat iemand een ander had doodgereden en dat er vervolgens allerlei antistofspray in zijn auto werd gevonden. Hoe ga je daar qua bewijsvoering et cetera mee om? Kan de minister daar nog iets over zeggen? Heeft de opsporing ook daartoe voldoende middelen?

Minister Van Weel:

Ja, je kunt dingen aantreffen in het voertuig. Je hebt ook het bewijs van het rijgedrag, dat natuurlijk al een indicatie is van het onder invloed zijn of niet. En dan heb je de dader zelf. De politie kan ter plekke vaststellen of iemand onder invloed is of niet en daarna heb je de testen, dus zowel de speekseltest als het bloedonderzoek, om zo goed mogelijk te kunnen vaststellen wat iemand heeft gebruikt. Maar ook als iemand lege lachgascilinders naast zich in de auto heeft liggen, is dat onderdeel van het uiteindelijke proces-verbaal.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Minister Van Weel:

Ja, en dat doe ik dus met het kopje vervangende hechtenis.

Mevrouw Faber stelde mij een hele wezenlijke vraag, namelijk of de wetgever de wettelijke kaders stelt en de rechter moet oordelen binnen de vastgestelde wettelijke kaders. Dat ben ik natuurlijk met mevrouw Faber eens. Zo werkt ons rechtssysteem. U stelde die specifieke vraag in relatie tot de minimumtermijn van de vervangende hechtenis. Ik kom daarop terug bij de appreciatie van het amendement op stuk nr. 7, maar ik markeer de vraag hier wel even.

Wat als de rechter-commissaris de vervangende hechtenis uiteindelijk terugbrengt naar één dag en die dus heel kort is? Is dat dan nog wel afschrikwekkend? We zullen in de rechtspraak moeten zien hoe dit gaat. Het is uiteindelijk aan de rechter in eerste aanleg om de hoogte van de vervangende hechtenis vast te stellen. Op het moment dat iemand dan betrappt wordt op het schenden van die rijontzegging komt de zaak voor de rechter-commissaris, die zal moeten bepalen of de vervangende hechtenis volledig wordt opgelegd of niet. De reden waarom daar een opening is gelaten, is dat de rechter-commissaris op dat moment wel weer de situatie gaat wegen waarin iemand de rijontzegging heeft geschonden. Ik ga hier een willekeurige

voorbeeld noemen, zonder dat ik daarmee wil zeggen dat dit een reden zou zijn om de vervangende hechtenis korter te maken. Stelt u zich voor dat iemand met een rijontzegging een moeder heeft die neervalt met een hartinfarct, en dat diegene vervolgens besluit om de auto te pakken om haar naar het eerste hulp in het ziekenhuis te rijden. Dan is dat een schending en daarvoor staat in principe de vervangende hechtenis zoals de rechter die oorspronkelijk had vastgesteld. Desondanks zou je kunnen zeggen dat er in dit geval verzachtende omstandigheden zijn waardoor de rechter-commissaris wel de mogelijkheid heeft om daarvan af te wijken. Zo is dit bedoeld. Het is niet bedoeld om een tweede toetsing te hebben of een verlaging mogelijk te maken.

Kan het maximum van de vervangende hechtenis niet omhoog van zes maanden naar een jaar? Dit werd voorgesteld door mevrouw Faber en gesteund door anderen. Mevrouw Straatman gaf bijvoorbeeld aan hier ook positief naar te kijken. Ik zal daar bij de appreciatie van het amendement nader op ingaan, maar ik kan u nu alvast verklappen dat ik hier positief tegenover sta.

Dan vroeg mevrouw Faber of de verleiding niet groot is om niet afzonderlijk te vervolgen voor artikel 9 als al toepassing wordt gegeven aan de vervangende hechtenis bij een schending van de rijontzegging. Een afzonderlijke procedure duurt immers langer. Moeten we daarom niet van zes maanden naar een jaar? Over dat laatste heb ik al gezegd dat ik daar niet op tegen ben. Inderdaad is het starten van een nieuwe strafzaak wegens overtreding van artikel 9 in de praktijk niet altijd een effectieve reactie op een acuut gevaar voor de verkeersveiligheid. Daarom hebben we nou juist dit wetsvoorstel, waarmee we zorgen dat die vervangende hechtenis meteen ingezet kan worden.

Moet het uitgangspunt niet zijn dat het niet naleven van de rijontzegging naast oplegging van de vervangende hechtenis ook zelfstandig moet worden vervolgd? Dat was een vraag van mevrouw Straatman. Dat kan nog steeds, maar het is dan in elk geval aan de officier van justitie om te bepalen of hij dat doet. Het idee van de vervangende hechtenis is dat de dreiging van de toepassing daarvan zorgt dat die toepassing niet meer nodig is, omdat men zich er beter aan zal houden. Daarmee besparen we capaciteit voor vervolging in de strafrechtketen. In specifieke situaties kan het echter wel wenselijk zijn om iemand nog separaat te vervolgen, bijvoorbeeld wanneer de vervangende hechtenis uiteindelijk per saldo korter is dan de gevangenisstraf die passend wordt geacht. Dan hebben we het dus niet over de maximale termijn, want die hebben we nu al, maar over de eerder in het vonnis door de rechter opgelegde vervangende hechtenis. Dat kan dus.

Van de slechts gedeeltelijke oplegging heb ik zonet een voorbeeld gegeven in antwoord op mevrouw Faber. In uitzonderlijke gevallen kan de rechter-commissaris alsnog een weging maken van het geval. Dat was eigenlijk al mijn blokje vervangende hechtenis.

De voorzitter:

Tenuitvoerlegging is het volgende, als ik het goed heb.

Minister Van Weel:

Klopt.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Eén vraagje nog over de gedeeltelijke tenuitvoerlegging. Ik begrijp heel goed wat de minister zegt en ik denk dat die ruimte er ook moet zijn. Dat is natuurlijk ook het hele belang van de straftoemettingsvrijheid bij de rechter, later. Zijn die drie dagen in de wet dan niet een beetje een symbool?

Minister **Van Weel**:

Nee ... Soms zijn symbolen belangrijk, ook om aan te geven dat de wetgever er belang aan hecht dat er in het rechtssysteem wel degelijk een vervangende hechtenis is. Je moet dan altijd wel weer de escapeclausule inbouwen die de rechter-commissaris nu heeft. Maar ik denk dat het signaal dat ervan uitgaat wel helder is. Dit is de norm die wij zien in dit soort gevallen.

Mevrouw Schilder vroeg naar de dadelijk uitvoerbare rijontzegging. Kan het al bij de eerste veroordeling, hoe voorkomt de minister dat die bevoegdheid terughoudend wordt ingezet en waarom geldt dit als een uitzondering? Ja, is het antwoord: je kunt ook al bij een eerste veroordeling een dadelijk uitvoerbare rijontzegging opleggen. Maar dat wijkt wel af van hoe ons rechtssysteem normaal werkt. De schorsende werking van rechtsmiddelen wordt hierbij terzijde geschoven. Dat kan ook direct ingrijpende gevolgen hebben, ook voor de veroordeelde. Denk aan iemand die voor zijn beroep afhankelijk is van transport. Daarom zijn er wel waarborgen voor de toepassing hiervan. De rechter beslist. De rechter toetst ook de proportionaliteit, waarbij die alle omstandigheden van een concreet geval weegt, inclusief het belang van de verkeersveiligheid en de veiligheid van anderen. Hij weegt dat af tegen het belang van de verdachte om tot de onherroepelijkheid van de uitspraak te mogen blijven rijden. Wat zijn dan die indicaties voor dadelijke uitvoerbaarheid? Dat kunnen zijn: een eerdere aanhouding, en veroordelingen voor rijden onder invloed of andere forse verkeersovertredingen. Maar, zoals gezegd: als daartoe gelet de ernst aanleiding is, kan daartoe ook al bij een eerste veroordeling worden beslist.

Dat ligt een beetje in het verlengde van de vraag van mevrouw Mutluer: waarom moet in dit geval dat woordje "ernstig" bij de afweging die de rechter maakt? De tekst "ernstig rekening houden met" sluit aan bij het criterium in andere wettelijke regelingen over dadelijke uitvoerbaarheid, dus ook bij hoe de rechter op dit moment in de praktijk een weging maakt. Het is dus een bekende formulering. Het gaat ook niet om een hogere drempel dan in andere gevallen waarin er sprake is van dadelijke uitvoering. De rechter zal altijd de noodzaak en de proportionaliteit in het concrete geval benadrukken. Waarom is dit een term en staat het woord "ernstig" in de wetteksten waarop dit van toepassing is? Dat is zo omdat je toch echt wel afwijkt van de schorsende werking die normaliter in ons rechtssysteem geldt.

Ik kan daarop aansluitend ook tegen mevrouw Straatman zeggen dat het op laten leggen door het OM middels een strafbeschikking in ieder geval voor zover wij kunnen nagaan nooit geschiedt zonder tussenkomst van een rechter. In een strafbeschikking kan wel een rijontzetting worden opgelegd, maar de dadelijke tenuitvoerlegging zal altijd door een rechter geschieden. Dat is ook in andere gevallen zo.

Mevrouw Straatman vroeg ook nog hoe het zit met schadevergoeding bij dadelijke uitvoerbaarheid bij andere onderwerpen dan rijontzegging. Zoals het nu verwoord staat, is aangesloten bij een vergelijkbare regeling die op dit moment geldt als een

rijbewijs ten onrechte is ingevorderd of ingehouden. Dat is artikel 164, negende lid van de Wegenverkeerswet. Als u mij vraagt of dat across the board in al onze wetgeving hetzelfde is, dan is het antwoord nee. Er zit inderdaad wel verschil tussen hoe er in verschillende wetten wordt omgegaan met de schadevergoeding bij dadelijke uitvoerbaarheid.

Dat was dit kopje, voorzitter.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik had natuurlijk ook een amendement kunnen indienen om heel lid 2 te laten vallen, maar ik heb daar niet voor gekozen, omdat je de rechter die kans wel wil geven. Met dit amendement en met het schrappen van het woordje "ernstig" in het tweede lid wil ik de nadruk leggen op het voorkomen van herhaling, niet op het toetsen van die kans op herhaling. Eigenlijk hoor ik de minister zeggen dat het niet past binnen het construct van de wet. Ik probeer dus eigenlijk te snappen waarom hij dit amendement, met mijn uitleg, ontraadt.

Minister **Van Weel**:

Eén: vanwege de eenduidigheid in ons rechtssysteem. Rechters zijn gewend om nu al bij dadelijke tenuitvoerlegging te toetsen langs deze meetlat van "ernstig rekening houden met". Dat is dus bekend terrein. Ik denk dat dat belangrijk is voor de eenduidigheid. Twee: ik denk dat elke rechter zich in zijn afweging niet laat remmen door het woordje "ernstig". Ik noemde net al de voorbeelden die een rechter mee zal nemen in zijn afweging. Je zult wel enige terughoudendheid moeten hebben voor het afwijken van de schorsende werking op het moment dat je dat oplegt. Die toetsing laten we dus aan de rechter.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Maar toetsing is altijd aan de rechter; daar gaan wij niet over. Maar ik denk dat als je het woordje "ernstig" weghaalt, je daarmee ook kans hebt dat de rechter veel eerder hiertoe overgaat. Dat is uiteindelijk toch ook datgene dat de Kamer wil bereiken, ook getuige meerdere bijdrages die zijn geleverd?

Minister **Van Weel**:

Ik wil niet te veel in herhaling vallen. We hebben hiermee aangesloten bij hoe het bij alle andere gevallen van dadelijke uitvoerbaarheid is verwoord in de wetsteksten. Daar hebben we dus niet van afgeweken. Tegelijkertijd hoor ik uw oproep.

De **voorzitter**:

Afrondend.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dus hebben wij 'm ingediend en brengen we 'm gewoon in stemming.

Minister **Van Weel**:

Ik zal 'm ook appreciëren aan het einde van mijn termijn, voorzitter.

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik heb ook een vraag over mijn amendement; dat zal niet verbazen. Dadelijke tenuitvoerlegging wil alleen zeggen dat de maatregel, in dit geval de rijontzegging, direct ingaat en dat het niet uitmaakt of de procedure nog loopt. De minister zei

zojuist ook terecht dat het Openbaar Ministerie of een officier van justitie die rijontzegging ook op kan leggen. Op het moment dat iemand gewoon die strafbeschikking accepteert, dan ligt daar toch ook geen rechter aan ten grondslag?

Minister Van Weel:

Nee. Maar op het moment dat iemand die accepteert, gaat de rijontzegging ook in, dus dan hoeft je die dadelijke tenuitvoerlegging ook niet meer te koppelen aan het accepteren van de strafbeschikking. Het gaat nu juist om de gevallen waarin iemand zich daar wel tegen zou verzetten. Dan past het niet in het systeem zoals we het nu hebben, dat het OM voorafgaand daaraan dan toch al een dadelijke tenuitvoerlegging kan eisen.

Mevrouw Straatman (CDA):

Dan hebben we straks dus een systeem waarbij een rijontzegging direct ingaat wanneer een officier van justitie die oplegt en iemand die accepteert, en waarbij het ook niet uitmaakt dat als het bij de rechter komt, de rechter zegt dat een rijontzegging gepast is en iemand in hoger beroep gaat, want dan is er ook een mogelijkheid om die direct in te laten gaan, maar waarbij als iemand een strafbeschikking krijgt om dezelfde redenen, namelijk dat iemand zich ernstig heeft misdragen en er grote risico's zijn dat iemand opnieuw met alcohol achter het stuur gaat zitten, en in verzet gaat, wat ook lang kan duren, we dan maar accepteren dat het in de tussentijd een soort black box is?

Minister Van Weel:

Nee. Het OM zal er in dit soort ernstige gevallen dus rekening mee moeten houden of je de route van de strafbeschikking dan dus wel wilt lopen of dat je de nadruk legt op zorgen dat iemand die rijontzegging zo snel mogelijk krijgt. Dat kan dus ook met de vervolgingsroute.

De voorzitter:

Afrondend.

Mevrouw Straatman (CDA):

Maar we maken nou juist steeds meer de beweging naar voren. We weten hoe druk het is in de strafrechtketen, dat er heel veel druk ligt op strafrechters. We vragen dus juist meer van het Openbaar Ministerie, van de strafbeschikking, van dat instrument. Dan is het toch eeuwig zonde om dat instrument niet ook aan een officier van justitie te geven en wel gewoon de situatie in het recht te laten bestaan dat als je in verzet gaat tegen een strafbeschikking, je dan een tussenfase hebt waarin er gewoon nog een schorsende werking is en je dus prima nog met alcohol achter het stuur kan gaan rijden? Dat moeten we toch gewoon niet willen?

Minister Van Weel:

Ik wil helemaal niet dat iemand ooit nog voor een tweede keer met alcohol achter het stuur komt te zitten. Ik denk dat we dat allemaal met elkaar eens zijn. Ik wil het ook niet alleen in dat kader plaatsen. Laten we 'm even in het bredere rechtssysteem zetten. We hebben het principe dat voor mensen, totdat ze onherroepelijk veroordeeld zijn, alle rechtsmiddelen die zouden worden ingezet, geschorst zijn. Dat is een belangrijk principe. Daar wijken we van af in dit voorstel en dat doen we om goede redenen. Maar we leggen dan wel de grens bij dat het de rechter moet zijn die dat toetst en niet het Openbaar Ministerie. Ik snap dat je daar anders naar zou

kunnen kijken. Misschien dat ik beleidsmatig en politiek gezien die neiging ook wel heb, maar tegelijkertijd snap ik als minister van Justitie en Veiligheid ook dat je de lat wel ergens moet leggen voor de dadelijke tenuitvoerlegging.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

Minister **Van Weel**:

Dat doe ik met het kopje overig, voorzitter.

Mevrouw Straatman vroeg: het kan toch niet zo zijn dat de strafvorderingsrichtlijn en het oriëntatiepunt van de rechtspraak ten aanzien van rijontzeggingen uit elkaar lopen? Als statements beginnen met "het kan toch niet zo zijn", dan is dat vaak wel het geval. Ik vrees dat dat ook hier het geval is. Het verschil is hier dat het OM een rijontzegging vordert voor het rijden onder invloed met meer dan 350 ugl voor minderjarigen. De oriëntatiepunten van de rechtspraak geven aan dat voor jeugdigen bij het onder invloed besturen van een bromfiets tot 790 ugl geen of in ieder geval geen onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd.

Met de Raad voor de rechtspraak kan ik het gesprek hierover niet aangaan, want die is daarin onafhankelijk. Ik kan dat wel met het OM doen, maar dat zou alleen tot gevolg hebben dat zij in de richting van het oriëntatiepunt van de Raad voor de rechtspraak gaan bewegen. En ik denk niet dat dat de richting is die mevrouw Straatman daarbij voor ogen heeft. Ik denk dus dat we moeten leven met het feit dat het OM soms zaken zal eisen die conform het oriëntatiepunt van de Raad voor de rechtspraak in principe niet in aanmerking komen. Maar uiteindelijk is het natuurlijk altijd wel een toetsing per geval. Het zijn oriëntatiepunten en geen dwingende voorschriften.

Mevrouw Mutluer vroeg hoeveel extra mensen we van de weg halen. De verwachting is 400 ongeldigverklaringen. Hoeveel gevaarlijke bestuurders worden er extra van de weg gehaald door deze wet? Ik denk dat deze wet vooral bedoeld is om de mensen die we nu ook al betrappen op een hardere en effectievere manier te bestraffen en om ze sneller van de weg te halen.

Het effect daarvan zou eigenlijk tweeledig moeten zijn. De eerste is preventie, want degenen die vervolgd worden, worden harder en effectiever gestraft. Daarmee worden ze er hopelijk ook van weerhouden om wederom onder invloed te rijden. Maar we verwachten ook generieke preventie, namelijk de afschrikking die uitgaat van een wet die gewoon sneller en harder straft. Ik kan niet kwantificeren hoeveel mensen we daarmee van de weg halen, want ik vind dat preventieve karakter ook echt heel belangrijk. Daar waar het gaat om de pakkans hebben we de wet niet nodig, maar we zullen natuurlijk in de handhaving wel stappen moeten zetten.

Mevrouw Van der Plas vroeg hoe je voorkomt dat de recidivist gemakkelijker dan nu het geval is, zijn rijbewijs behoudt, omdat we 123b laten vervallen en niet behouden. Het voordeel van de nieuwe regeling is dat de rechter ook bij niet-recidivisten eerder over kan gaan tot een rijontzegging. Dat kan nu dus ook al bij één strafrechtelijke veroordeling. Maar u heeft, mevrouw Van der Plas, gelijk: dit systeem is daarmee niet helemaal waterdicht voor de recidivisten. Daar heeft mevrouw Schilder een amendement op ingediend en ik wil de appreciatie van dat amendement zo meteen

gebruiken om nader invulling te geven aan uw vraag. U zult een positieve ondertoon horen.

Mevrouw Van der Plas vroeg ook of het beeld klopt dat straffen veel lager uitvallen. "Zit dat nou in de eis of in de straf die de rechter oplegt?" "Kan de minister verder inzicht geven in de geëiste en opgelegde straffen bij dodelijke verkeersongevallen waarbij gereden werd?" Hier is in 2017 onderzoek naar gedaan door het WODC. De uitkomst van het onderzoek is dat de bestraffing in algemene zin adequaat was en dat naarmate de mate van schuld toeneemt en de gevolgen van het ongeval ernstiger zijn, ook de zwaarte van de straf toeneemt. Daar waar sprake is van schuld en zwaar letsel of de dood, is er eigenlijk altijd sprake van een onvoorwaardelijke gevangenisstraf. Maar ja, de werkelijkheid is natuurlijk vaak complex te duiden aan de hand van wat wij lezen over ongevallen. Het aantonen van schuld is bijvoorbeeld heel moeilijk. De heer Diederik van Dijk zei, geloof ik: de slachtoffers hebben wel bewust de keus gemaakt om zonder alcohol op stap te gaan, en deze persoon niet. Daar ben ik het helemaal mee eens; dat is me uit het hart gegrepen. Er zit dus wat mij betreft ook een zekere aanvaarding van risico in het met drank de weg op gaan. Maar uiteindelijk is dat altijd een weging die individueel wordt gemaakt.

Als u mij vraagt of ik recentere cijfers dan van 2017 heb — dat zou ik me zo kunnen voorstellen — dan ga ik ernaar kijken of we die kunnen doen toekomen.

De voorzitter:

Maakt u eerst even het kopje overig af.

Minister Van Weel:

De heer Mathlouti vroeg of het volgende klopt. Kan het bij rijden onder invloed zo zijn dat voorafgaand aan het opleggen van een rijontzegging het rijbewijs al is ingevorderd op grond van artikel 164? In hoeverre heeft dit dan nog een toegevoegde waarde? Ja, dat is inderdaad mogelijk, maar dat is een tijdelijke maatregel. Invordering is daar bijvoorbeeld mogelijk als iemand ernstig onder invloed van alcohol is gaan rijden. De invordering wordt gedaan door een opsporingsambtenaar en vervolgens beslist de officier van justitie binnen tien dagen over de verdere inhouding. Voor die beslissing is het relevant of de officier verwacht dat de rechter later een onvoorwaardelijke rijontzegging zal opleggen. De ontzegging van de rijbevoegdheid is een bijkomende straf die bij een veroordeling uiteindelijk door de rechter kan worden opgelegd, al dan niet in combinatie met een ongeldigverklaring.

De heer Mathlouti vroeg ook op welke doelgroep deze maatregel precies ziet, en wat het verwachte praktische effect op de verkeersveiligheid is. Dat kwam net al een beetje aan bod. Het zijn natuurlijk eigenlijk voornamelijk de veelplegers die tegen de lamp zullen lopen.

Mevrouw Van der Plas vroeg nog naar het verhogen van de termijn van het tijdelijke rijverbod, van 24 naar 72 uur. U heeft daarover ook een amendement ingediend. Ik kan u nu alvast verklappen dat ik daar positief tegenover sta.

Mevrouw Van der Plas vroeg ook: bevat artikel 179b van de Wegenverkeerswet wel of niet een verplichting voor de rechter? In de memorie van toelichting staat dat een rechter dat moet wegen. Dat zal die ook doen. Maar er staat vervolgens geen

meldingsverplichting ten aanzien van het vonnis: de rechter is niet verplicht om ook inzichtelijk te maken hoe die weging is verlopen. In de wetstekst is het korter; daar staat dat de rechter dat kan doen. U kunt ervan uitgaan dat elke rechter bij het bepalen van de strafmaat deze maatregel ook de revue zal laten passeren als een van de onderdelen van wat hij als straf zou kunnen opleggen. Die weging zal er dus zijn. De wet schrijft in ieder geval niet voor dat die altijd inzichtelijk moet zijn.

Kan de evaluatie niet al na vier jaar? U heeft daar een amendement over ingediend. Ik kom daar zo op terug en dan neem ik daarbij dat van de heer Van Dijk in een keer in mee.

De heer Van Dijk vroeg ook: kunnen de in dit wetsvoorstel voorgestelde maatregelen ook bij drugsgebruik worden toegepast: de dadelijk uitvoerbare rijontzegging en de vervangende hechtenis bij de overtreding daarvan? Ja, is het korte antwoord daarop.

De heer Mathlouti vroeg hoe het nou zit met de uitvoeringstoetsen: waarom hebben wij ze niet en krijgt de Eerste Kamer ze wel? Dat laatste is aan de Eerste Kamer: of zij de behandeling willen opschorten tot de uitvoeringstoetsen gereed zijn. We hebben gesproken met de betrokken ketenpartners en -organisaties. Zij hebben initieel in beeld gebracht waar zij denken dat mogelijk uitvoeringsknelpunten liggen. Daarmee is rekening gehouden bij het wetsvoorstel zoals het hier ligt. We wachten met de volledige uitvoeringstoetsen totdat het wetsvoorstel hier de Kamer is gepasseerd omdat we dan ook weten hoe het er uiteindelijk in de praktijk uit zal gaan zien. Maar de voorlopige kosteninschattingen hebben we in beeld. Die staan ook in de memorie van toelichting.

Mevrouw Van der Plas vroeg ook waarom alleen bij "ernstig rekening houden met". Ik denk dat ik net heb toegelicht waar die formulering vandaan komt.

Dan was er nog een vraag van meerdere leden over het ICT-zakensysteem van het OM en wat dat betekent voor de invoeringsdata van deze wet. Ik kom daar breder op terug. Het mag duidelijk zijn dat we na de hack bij het OM vorig jaar drastisch bezig zijn met het op niveau brengen van de ICT-systemen bij het OM. Het OM heeft zelf al aangekondigd dat dit mogelijk voor het Wetboek van Strafvordering vertraging oplevert. Ik ben nu, samen met de staatssecretaris, aan het kijken naar de bredere aanpak voor de ICT van het OM en naar wat de impact van dat plan zal zijn op de implementatiedatum van nieuwe wetsvoorstellen. Ik zal dat allemaal in samenhang bezien zodat dat wat het zwaarst is, ook het zwaarst moet wegen. Daarover kunnen we dan integraal met de Kamer overleggen.

Ik denk dat dit de vragen waren.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

De minister deed het aanbod om te kijken naar recentere cijfers dan 2017. Dat aanbod wil ik graag aannemen. Wanneer kunnen wij daar informatie over verwachten?

Minister **Van Weel**:

Als u het goedvindt, pak ik daar een regulier rapportagemoment voor. Ik zit eraan te denken om dat in de brief over verkeersveiligheid mee te nemen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
En die brief komt wanneer?

Minister **Van Weel**:
Ik geloof dat de volgende aan het einde van het jaar komt. Dat is niet heel lang in termen van het uitzoeken, maar ik ga mijn best voor u doen.

De **voorzitter**:
U vervolgt met de beantwoording op vragen over het alcoholslot.

Minister **Van Weel**:
Of wellicht met de amendementen op deze wet?

De **voorzitter**:
O ja!

Minister **Van Weel**:
Nu is de informatie nog vers.

De **voorzitter**:
Noemt u daar ook het nummer bij.

Minister **Van Weel**:
Ja. Het amendement op stuk nr. 7 van mevrouw Faber gaat over het ophogen van de minimale duur van vervangende hechtenis van drie naar veertien dagen. Dit was hoe wij het initieel in het wetsvoorstel hadden staan. U heeft de kritiek van de Raad van State gelezen en zegt dat dit een advies is. En dat advies hebben wij in dit geval ter harte genomen. Ik ontraad 'm op die basis, omdat wij die keuze hebben gemaakt. Ik wil u wel toezeggen om in de evaluatie van de Wet strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, die momenteel loopt, of in de evaluatie van dit wetsvoorstel, maar dat komt dan weer later, ook die termijnen onder de loep te nemen.

Mevrouw **Faber** (PVV):
Kan de minister duiden waarom het advies is overgenomen? Drie dagen is natuurlijk wel heel weinig. Veertien dagen is al weinig, maar drie dagen is natuurlijk nog minder.

Minister **Van Weel**:
Dat klopt helemaal. Dat ben ik eens met mevrouw Faber. Wij hadden begrip voor de argumenten die de Raad van State noemde om het minimale aantal dagen terug te brengen naar drie. Het is overigens een minimum. Dat wil niet zeggen dat dit aantal ook in de praktijk zal worden opgelegd.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 9.

Minister **Van Weel**:
Het amendement op stuk nr. 9 van mevrouw Faber geef ik oordeel Kamer.

Het amendement op stuk nr. 10 van de heer Van Dijk en dat op stuk nr. 11 van mevrouw Van der Plas geef ik beide oordeel Kamer, hoewel ze niet helemaal

congruent zijn. Ik geef daarbij mee dat ik graag alle aspecten in de evaluatie meeneem, zoals ook is genoemd door mevrouw Van der Plas. Hoe breder we dat doen, hoe beter het is. Tegelijkertijd heb ik sympathie voor de termijn van de heer Van Dijk, omdat vijf jaar voor zo'n wetsvoorstel toch meer inzicht biedt in hoe de toepassing is verlopen en meer datapunten geeft om er goede conclusies over te trekken.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 12.

Minister Van Weel:

Het amendement op stuk nr. 12 van mevrouw Van der Plas geef ik oordeel Kamer.

De heer Diederik van Dijk (SGP):

Toch even een vraag, want we moeten natuurlijk gaan stemmen en een keuze maken. Mijn gedachte was dat vijf jaar nodig was voor een echt goede evaluatie. Ik begrijp dat de minister mij bijvalt. Vijf jaar, is zijn verhaal, leidt tot een betere evaluatie. Tegelijkertijd vind ik het uitstekend dat er meer aspecten bij worden opgenomen, zoals in de toelichting door mevrouw Van der Plas werd gezegd. Maar wat betekent dat straks voor het stemmen?

Minister Van Weel:

Ik wil u niet in een richting duwen, maar als u elkaar zou kunnen vinden in een combinatie van beide, dan heeft u mijn grootst mogelijke zegen.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 14.

Minister Van Weel:

Het amendement op stuk nr. 14 van mevrouw Schilder moet ik op dit moment ontraden. In mijn brief van 30 september over onder andere de eenduidige landelijke afspraken heb ik aangegeven welke maatregelen wij hebben genomen. Dat is in ieder geval hogere strafeisen en straf te verwezenlijken als het gaat om geweld tegen hulpverleners. Ik denk dat we hiermee een goed pakket hebben. Dit raakt ook aan het dossier over minimumstraffen, waar we nog over komen te spreken. Als je dat doet, doen we dat dan alleen voor deze specifieke wet of doen we dat in generieke zin? Daar komen we nog over te spreken, want ook daarover ligt er nog een WODC-rapport. Ik kom er bij uw Kamer op terug.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 16.

Minister Van Weel:

Het amendement op stuk nr. 16 van mevrouw Faber over de nullimiet ontraad ik. Ik heb wel sympathie voor het amendement. We verkennen in het kader van de uitvoering van het coalitieakkoord of het invoeren van nullimieten haalbaar is en of dat een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, maar ik wil dat wel zorgvuldig doen. Aan de ene kant zet je natuurlijk een heel duidelijke limiet, zoals mevrouw Faber in haar betoog ook stelde. Anderzijds is het een enorme culturomslag. De consequentie kan zijn dat je daardoor heel veel handhavingscapaciteit kwijt bent aan

relatief lichte gevallen. Deze uitvoeringsconsequenties wil ik echt eerst in beeld brengen. We zijn ermee bezig.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Door politiemedewerkers wordt wel aangegeven dat zij verwachten dat de nullimiet de boodschap versterkt dat alcohol en drugsgebruik niet samengaan met deelname aan het verkeer. De internationale literatuur laat ook zien dat strengere limieten kunnen bijdragen aan gedragsverandering. Ik ben het met de minister eens dat er wel handhaving moet zijn, maar dat geldt natuurlijk voor alles. Dat geldt niet alleen voor alcoholgebruik, maar dat geldt voor het hele strafrechtgebeuren. Het kan dus zeker zinvol zijn. Als het een afschrikwekkende werking heeft, verwacht je ook dat minder mensen over de schreef gaan. Het zou dus in evenwicht kunnen komen. Het lijkt mij toch best een overweging waard om dit alsnog te doen. Als handhaving een probleem is, dan moet dát opgelost worden.

Minister **Van Weel**:

Dat ben ik helemaal met u eens, maar als je een nieuwe wet invoert of als je iets doet wat ingaat tegen wat we lange tijd hebben gedaan — denk aan het vuurwerkverbod — dan moet je van tevoren al die vragen goed doordenken. Kunnen we dit handhaven? Leidt dit op de langere termijn tot een cultuuromslag en daarmee tot een norm die helderder is voor iedereen? Wij steunen die gedachte. Daarom staat het in het coalitieakkoord en daarom werken we dat uit. Ik heb alleen nog niet de data om me voldoende comfortabel te voelen om dit amendement oordeel Kamer te geven. Daarom ontraad ik het amendement.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Wanneer kunnen we die data dan wel verwachten? Is de minister bereid om dat nader te onderzoeken? Er ligt al een onderzoek, dus waarom gebruiken we dat niet? Die data zijn er in feite al.

Minister **Van Weel**:

Zeker. Daar zijn we ook mee bezig in het kader van de uitwerking van het coalitieakkoord. Ik heb even geen tijdstip paraat, maar daar kom ik graag in tweede termijn op terug.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Misschien ter voorkoming van een tweede termijn van mijzelf: zou de minister kunnen toezeggen dat hij binnen afzienbare tijd schriftelijk hierop terugkomt?

Minister **Van Weel**:

Ja.

Mevrouw **Faber** (PVV):

Dus niet over twee jaar of zo, maar over enkele maanden. Binnen een halfjaar.

De **voorzitter**:

In de rapportagebrief die u eerder aanhaalde.

Minister **Van Weel**:

Ja, daarin gaan we in ieder geval aangeven hoe dat traject eruitziet.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 18.

Minister Van Weel:

Het amendement op stuk nr. 18 is van mevrouw Schilder. Ik begrijp heel goed wat zij hiermee wil, namelijk stevig ingrijpen bij ernstige verkeersdelicten onder invloed. Dat is een ratio die ik helemaal deel. Dat maakt het wetsvoorstel ook uitdrukkelijk mogelijk. Een ongeldigheidsverklaring kan in meer gevallen aan de orde zijn dan op grond van de huidige wet. Ik geef dit amendement oordeel Kamer.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 18 krijgt oordeel Kamer. Dan het amendement op stuk nr. 19.

Minister Van Weel:

Dan het amendement op stuk nr. 19 van mevrouw Schilder over de levenslange rijontzegging. Ik ben het met mevrouw Schilder eens dat gevaarlijk rijgedrag een ernstige minachting is van het leed dat dit kan veroorzaken als het misgaat. Ik vind een strenge aanpak hiervan belangrijk. Ik denk ook dat er een stevig pakket ligt om te voorkomen dat ongeschikte bestuurders opnieuw achter het stuur kunnen stappen. Ik heb uit de praktijk geen signalen gehoord dat er behoefte zou zijn aan een levenslange rijontzegging.

Ik heb wel expliciet aandacht voor de vraag in het kader van de evaluatie die nu loopt naar de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Ik zou die persoonlijk het liefst uitlopen, maar ik heb uw Kamer gehoord en heb veel sympathie voor wat u probeert te doen. Daarom geef ik het amendement oordeel Kamer, met de kanttekeningen dat er nog enkele technische onvolkomenheden zitten in de huidige tekst. We helpen u graag om die eruit te halen. Ze raken niet aan de kern van het amendement.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 19: oordeel Kamer. Dan het amendement op stuk nr. 20.

Minister Van Weel:

Dat ontraad ik met verwijzing naar het debat, omdat we hier aansluiten bij de terminologie zoals die nu in de wet gebruikelijk is.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 21.

Minister Van Weel:

Eh ...

De voorzitter:

Van het lid Straatman. Het amendement op stuk nr. 20 is van Mutluer.

Minister Van Weel:

Dat was het amendement over het OM, toch?

De voorzitter:

Ja. Het is het amendement op stuk nr. 21 ter vervanging van nr. 17 over de mogelijkheid om ook een bij strafbeschikking opgelegde rijontzegging dadelijk uitvoerbaar te kunnen verklaren.

Minister Van Weel:

Dat ontraad ik met verwijzing naar het debat dat we zojuist hebben gehad.

De voorzitter:

Akkoord. Dan is er een interruptie van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Wat gebeurt er als je niet alleen "ernstig" uit het artikel haalt, maar de hele zin schrapt? Dan wordt het: "De rechter kan bij zijn uitspraak, ambtshalve of op vordering van het OM, bevelen dat de bijkomende straf dadelijk uitvoerbaar is."

Minister Van Weel:

Dan word ik eigenlijk nog iets negatiever, omdat je daarmee de hele drempel uit de wettekst haalt. Wat ik in het betoog heb proberen te zeggen, is dat je voor het uitschakelen van de schorsende werking wel iets van een drempel moet hebben waaraan de rechter kan toetsen. Deze zin is gebruikelijk vanuit andere wetteksten.

De voorzitter:

De minister vervolgt met de laatste twee onderdelen van zijn beantwoording.

Minister Van Weel:

Ja. Het alcoholslot en de Alcoholmeter en dan nog het amendement over de Alcoholmeter.

Het alcoholslot. Dat voornemen heeft u gezien. Het staat in het coalitieakkoord. U wordt hierover in het najaar per brief geïnformeerd. De structurele kosten daarvan liggen tussen de 4,1 en 8,9 miljoen euro. Dat is wel een aandachtspunt, omdat dat best een fors bedrag is om in te passen in de begroting van JenV. Ik wil u dat bedrag in ieder geval niet onthouden. Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Van Dijk.

De heer Van Dijk vroeg ook: kun je de bestuurder laten opdraaien voor de kosten waarmee dit gepaard gaat? Dat hebben we in het verleden geprobeerd, maar daar liep het toen mis, omdat de Hoge Raad uiteindelijk concludeerde dat dit eigenlijk een extra straf was bovenop het feit dat je een alcoholslot had. De kosten zijn ook echt aanzienlijk. Het gaat over duizenden euro's. Vandaar dat we nu kiezen voor de strafrechtelijke route, waarbij we daar als overheid de kosten voor dragen, zoals ook bij andere strafrechtelijke middelen. De hoogte daarvan heb ik u net genoemd.

U vroeg: wilt u kijken naar alle juridisch houdbare mogelijkheden om het alcoholslot zo breed mogelijk inzetbaar te maken? Ja. Er is een impactanalyse uitgevoerd om de structurele gevolgen van de invoering in het strafrecht in kaart te brengen. Daarbij is gekeken welke kosten naar verwachting met een nieuw alcoholslotprogramma in het strafrecht gepaard gaan. Die impactanalyse komt naar u toe.

Dat was 'm.

De heer **Diederik van Dijk** (SGP):

Nog even over dat bestuursrechtelijke spoor. Ik heb die uitspraak van de Hoge Raad ook gezien. Daarom wees ik in mijn bijdrage ook op het artikel in het Nederlands Juristenblad van mevrouw Brouwer, die gepromoveerd is op het alcoholslot. Die zegt dat het bestuursrechtelijk wel degelijk mogelijk is, naast de strafrechtelijke aanpak, zolang er maar duidelijke wet- en regelgeving aan ten grondslag ligt. Dat is het ontbrekende spoor. Dus als we het als wetgever zouden willen, dan zouden we het kunnen realiseren.

Minister **Van Weel**:

We hebben daar een uitgebreide verkenning naar uitgevoerd. We wisten dat deze twee sporen er waren. De vraag is: kies je voor de één, voor de ander of voor een combinatie? Alles afwegende, ook praktische bezwaren, hebben wij gekozen voor de strafrechtelijke route.

De **voorzitter**:

U vervolgt met de Alcoholmeter.

Minister **Van Weel**:

Ja. De VVD vroeg: kan de minister meer vertellen over de eerste resultaten uit de pilot met betrekking tot de rijontzeggingen? Wat weten we verder over de effectiviteit van de Alcoholmeter en het aantal overtredingen? De pilot die de reclassering en het CVOM in 2023 zijn gestart in het oosten van het land is in 2024 landelijk uitgerold. Uit deze pilot bleek dat het bij overtreding van zowel artikel 8 als 9 van de Wegenverkeerswet, dus het rijden onder invloed terwijl er al een rijbewijsmaatregel gold, een meerwaarde heeft om standaard een reclasseringsadvies aan te vragen en zo meer mensen naar toezicht en passende behandeling te geleiden. Als deze reclasseringsadviezen vaker worden aangevraagd, kan de reclassering ook in meer zaken beoordelen of een alcoholverbod passend is om het risico op recidive te verminderen en recidive te voorkomen.

Na invoering van het wetsvoorstel kan eventueel een Alcoholmeter worden opgelegd als controlemiddel. Het standaard aanvragen van een reclasseringsadvies in zaken waarbij er sprake is van een combinatie van artikel 8 en 9 is nog steeds het beleid bij het CVOM. Over de effectiviteit van de Alcoholmeter kan ik zeggen dat een duidelijk positief effect op het verminderen van delictgedrag zichtbaar is. Tijdens het dragen van de Alcoholmeter pleegde 10% van de dragers een delict, tegenover 51% in de controlegroep. Ik denk dat het een voorbeeld is van een situatie waarin techniek ons ten dienste staat. Ook in de drie maanden na het afkoppelen was het delictgedrag lager: 17% van de alcoholmeterdraggers pleegde een delict, tegenover 52% van de controlegroep. Dus ook zonder het middel is er nog een significant verschil. Er is dus zowel tijdens als na de maatregel effect.

Mevrouw Faber vroeg of we kunnen toezeggen dat de Alcoholmeter geen verkapte enkelband wordt. Het antwoord daarop is: ja. De Alcoholmeter is puur een controlemiddel dat, gelet op naleving van een alcoholverbod, een bijzondere voorwaarde is die bij een voorwaardelijke straf of een voorwaardelijke invrijheidsstelling kan worden bepaald. Het is dus geen alternatief voor een straf. Sterker nog, met een Alcoholmeter, die zeer effectief is in het meten, kan het zijn dat je vaker een schending van het alcoholverbod detecteert. Dat kan weer leiden tot juist vrijheidsbenemende maatregelen, vanwege het schenden van de bijzondere

voorwaarden. We verwachten dus niet dat de gevangenen hierdoor leger worden, eerder voller, mocht u daarin geïnteresseerd zijn.

Mevrouw Schilder vroeg: als de Alcoholmeter buitengewoon betrouwbaar blijkt en veel meer vertrouwen geeft in de naleving dan de momentopnames bij urinecontroles, kan het gevolg dan zijn dat voorwaardelijke straffen aantrekkelijker worden? Nee, dat ligt in het verlengde van het antwoord dat ik aan mevrouw Faber gaf. Dit is geen vervangende straf. Zo zal hij ook niet worden gezien. Het is een bijzondere voorwaarde die in additie wordt opgelegd. Verder geldt dezelfde uitsmijter als ik net gaf.

Mevrouw Mutluer stelde een vraag over de toepassing bij huiselijk geweld. Ik zal het wetsvoorstel en het belang van de Alcoholmeter breed bekend stellen, ook bij de reclassering op het moment dat het zover is, en juist in dit soort gevallen wijzen op de toepasbaarheid van de Alcoholmeter en ook op het succes ervan. Daar kan het dus ook een geschikt middel voor zijn.

Dat zouden we ook moeten hebben voor drugs, zei mevrouw Straatman. Ze vroeg of dit nu al mogelijk is en hoe het zit met de drugspleisters in Amerika. Voor zover wij weten, hebben wij nog geen transdermale sensoren, vergelijkbaar met de Alcoholmeter, die dat kunnen doen. Er zijn inderdaad wel pleisters die drugs kunnen aantonen, maar die zijn alleen verkrijgbaar in Amerika. Dat betekent dat de pleisters elke keer voor analyse moeten worden opgestuurd naar Amerika. Ik ga ervan uit dat deze lacune op de Europese markt op enig moment en op korte termijn wordt gelengd. Dan zullen we daar zeker naar gaan kijken.

Heeft het kleiner maken van de enkelband effect gehad op de werking van de Alcoholmeter? Nee, het is puur het draaggemak, een andere gesp, een andere bevestigingsmethode. De sensoren zijn nog precies hetzelfde en werken dus nog net zo goed.

Kunnen we schade verhalen in geval van sabotage? Hebben we ook inzicht in hoe vaak dit voorkomt, vroeg mevrouw Straatman. Aangifte van vernieling en verhaling van schade doet de reclassering nu niet altijd. Dat doet ze afhankelijk van de verwijtbaarheid en andere specifieke omstandigheden die kunnen gelden. Alleen missende apparatuur wordt centraal door de reclassering geregistreerd op dit moment.

De heer Mathlouti vroeg of de kosten van de Alcoholmeter al structureel zijn gereserveerd op de begroting. Ja, de landelijke inzet zit al in de begroting. Nu al geven we een bedrag voor de verslavingsreclassering om de ervaringen met de inzet levend te houden, maar dat bedrag wordt opgehoogd tot €600.000 zodra het wetsvoorstel van kracht is.

Kunnen de inzet van de Alcoholmeter en het alcoholslot naast elkaar bestaan? Ja, dat kunnen ze. Ik heb alleen gerefereerd aan de dekking voor het alcoholslot. Die hebben we nog niet gevonden.

Mevrouw Mutluer vroeg nog hoe we reflecteren op het advies van de Raad van State hierbij. De Raad van State heeft een dictum uitgebracht op dit advies. We hebben eigenlijk alle adviezen overgenomen en de memorie van toelichting aangevuld naar

aanleiding van de adviezen van de Raad van State, waaronder meer uitgebreide motiveringen over toetsing aan de grondrechten en de rechtsbescherming. Ook is er meer toelichting opgenomen ten aanzien van de resultaten van de pilots, die bemoedigend waren; dat zei ik net al.

Dan heb ik het amendement nog.

De voorzitter:

Ja, eerst nog even het amendement.

Minister Van Weel:

Het amendement-Bikkers op stuk nr. 7 ontraad ik. Ik begrijp op zich de gedachte hierachter, maar het doorberekenen van deze kosten kan ook echt onbedoelde en onwenselijke effecten hebben en zelfs leiden tot meer kosten voor de belastingbetaler. Om enigszins kostendekkend te zijn, zou een relatief hoge bijdrage moeten worden vastgesteld. Dat wringt dan weer met het vaststellen van de bijdrage naar draagkracht. Ik zie ook het risico dat de bijdrage een factor wordt bij de beslissing om de Alcoholmeter toe te passen, omdat de kosten voor een betrokkene zwaar kunnen wegen. Dat wil ik niet, want ik vind het een effectief middel. Ik vind dat het zo vaak mogelijk moet worden ingezet, zonder dat financiële overwegingen die keuzes vertroebelen. Ten slotte. Als je wil vaststellen wat de bijdrage moet zijn en je die wil innen, dan moet je ook weer een organisatie optuigen die dat allemaal gaat doen. Daar zijn bij de eigen bijdrage van gedetineerden, die in het verleden is overwogen, niet hele positieve ervaringen mee. Ik ben dus bang dat het uiteindelijk voorbijschiet aan het doel, namelijk de belastingbetaler minder laten betalen.

De voorzitter:

Even voor de administratie: dit betreft een amendement op de andere wet.

Minister Van Weel:

Ja.

De voorzitter:

Het gaat om het amendement op stuk nr. 7 (36585).

Mevrouw **Straatman** (CDA):

Ik heb nog een hele korte vraag. De minister zei: als er een soort Europees equivalent komt van de drugspleister of de drugsmeter, dan wil ik daar welwillend naar kijken. Zou ik dat kunnen noteren als een toezegging dat de minister jaarlijks in de brief over verkeersveiligheid terugkomt op hoe ver het daarmee staat?

Minister Van Weel:

Ja.

De voorzitter:

Bij dezen. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording van de regering in de eerste termijn. Ik kijk of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is het geval. Mevrouw Faber niet. Ik kijk naar de leden. Dat heeft u goed uitonderhandeld, mevrouw Van der Plas. Het woord is aan mevrouw Van der Plas.

Termijn inbreng

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Dank aan de leden dat ik mijn motie als eerste mag indienen. Ik ga zo meteen naar de 7 oktoberherdenking in Amsterdam. Daar wil ik heel graag op tijd aanwezig zijn, dus dank daarvoor.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nabestaanden na dodelijke verkeersongevallen met veel onbeantwoorde vragen blijven zitten over de mogelijke rol van alcohol en/of drugs bij het ongeval;

constaterende dat als de veroorzaker van het ongeval is overleden, er geen bloed- en urineonderzoek wordt gedaan, vanwege het recht op onaantastbaarheid van het lichaam en omdat er geen strafrechtelijk belang is;

constaterende dat het wetsvoorstel Wet bestemming lichamen overledenen voorziet in een uitbreiding van mogelijkheden voor onderzoek door schouwartsen;

overwegende dat bloed- en urineonderzoek bij dodelijke ongevallen kan bijdragen aan duidelijkheid voor nabestaanden en aan een betrouwbaar inzicht in de betrokkenheid van alcohol en drugs bij dodelijke verkeersongelukken;

verzoekt de regering binnen het wetsvoorstel Wet bestemming lichamen overledenen een wettelijke grondslag te creëren zodat toxicologisch onderzoek naar alcohol en drugs onderdeel kan worden van het overlijdensonderzoek in het geval van dodelijke verkeersongevallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 8 (36585).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dan wil ik de minister nog danken voor de antwoorden, en ook de andere minister, die tegenwoordig door het leven gaat als het "sierpaard". Ik moet dus weg, maar mijn medewerkers volgen de appreciaties. Excuses dat ik wat eerder weg moet, maar het is niet anders.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Het woord is aan mevrouw Mutluer, namens PRO. Gaat uw gang.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de collega's en de minister voor dit waardige debat. Uiteindelijk doen we dit voor de slachtoffers, want ieder van ons kent, denk ik, wel iemand die een geliefde, een dierbare, heeft verloren na een verkeersongeluk. Gisteren sprak ik zelf de moeder van de overleden Tamar uit Marken, Trijntje Boes. De pijn is gewoon zo heftig en blijft heftig. Dan is het in mijn beleving ook onze taak om de wet zodanig aan te passen dat we dit soort heftige gebeurtenissen kunnen voorkomen.

Voorzitter. In dat licht heb ik een drietal moties. In de eerste plaats heb ik een motie waarvan ik hoop en weet dat die deze minister kan bekoren.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Alcoholmeter kan worden ingezet om toezicht te houden op de naleving van een opgelegd alcoholverbod;

constaterende dat alcohol een belangrijke risicofactor kan zijn bij geweld, waaronder huiselijk geweld en geweld achter de voordeur;

overwegende dat juist bij geweld achter de voordeur het voorkomen van herhaling en het beschermen van slachtoffers centraal moeten staan;

verzoekt de regering bij de implementatie van de Alcoholmeter expliciet aandacht te besteden aan de inzet bij plegers van huiselijk geweld bij wie alcohol een aantoonbare risicofactor is, en te bevorderen dat reclassering en het Openbaar Ministerie de mogelijkheden van de Alcoholmeter in deze zaken actief betrekken bij hun advisering en vordering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Mutluer, Mathlouti en Schilder.

Zij krijgt nr. 9 (36585).

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Ik hoop dat dit tevens wordt meegenomen in de evaluatie: hoe pakt dat uiteindelijk in de praktijk uit? Ik hoop dat die evaluatie snel kan plaatsvinden, zodat we weten of dit werkt.

Voorzitter. Verder heb ik de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed geen bepalingen bevat voor de terugkeer van het alcoholslot als middel om veroordeelde drankrijders een weg terug naar een regulier rijbewijs te bieden;

overwegende dat straf geen garantie is voor de gedragsverbetering en een alcoholslot hier wel een effectief middel voor kan zijn;

verzoekt de regering om het alcoholslot voortvarend een wettelijk verankerde plek te geven in het beleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Mutluer.

Zij krijgt nr. 10 (36585).

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dit duurt ons te lang, dus we hopen dat hier wat actie op wordt ondernomen.

Ik eindig met mijn laatste motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat alcohol en drugs een grote bijdrage leveren aan het hoge aantal verkeersslachtoffers;

overwegende dat de afschrikwekkende werking van een straf in belangrijke mate afhangt van de pakkans die mogelijke drankrijders verwachten;

overwegende dat zichtbare alcoholcontroles altijd bijdragen aan die gepercipieerde pakkans en dus aan de afschrikwekkende werking, ook als er weinig drankrijders worden betrapt;

verzoekt de regering om het aantal controles op alcohol en drugs in het verkeer flink op te voeren en zo de objectieve en de subjectieve pakkans te vergroten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Mutluer en Mathlouti.

Zij krijgt nr. 11 (36585).

Dank u wel.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dank u wel.

De voorzitter:

Heeft de heer Mathlouti behoefte aan een tweede termijn? Ja.

De heer **Mathlouti** (D66):
Dank u, voorzitter. Twee moties van D66.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onderzoek laat zien dat zwaardere strafrechtelijke sancties niet altijd effectief zijn bij zware alcoholovertreders en recidivisten;

overwegende dat het voor de verkeersveiligheid vooral van belang is te voorkomen dat deze groep opnieuw onder invloed deelneemt aan het verkeer;

overwegende dat naast strafrechtelijke maatregelen ook preventieve, bestuursrechtelijke en zorggerichte interventies kunnen bijdragen aan het voorkomen van recidive;

verzoekt de regering in kaart te brengen welke aanvullende preventieve, bestuursrechtelijke en zorggerichte maatregelen effectief kunnen worden ingezet bij zware alcoholovertreders en recidivisten, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Mathlouti.

Zij krijgt nr. 12 (36585).

De heer **Mathlouti** (D66):
De tweede, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op dit moment onvoldoende inzicht bestaat in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden waarbij alcohol- en/of drugsgebruik een rol heeft gespeeld;

overwegende dat betrouwbare registratie noodzakelijk is om de omvang van het probleem goed in beeld te brengen en te kunnen beoordelen of maatregelen tegen rijden onder invloed daadwerkelijk leiden tot minder verkeersslachtoffers;

verzoekt de regering te bezien hoe de registratie van alcohol- en drugsgebruik bij ernstige en dodelijke verkeersongevallen structureel kan worden verbeterd, en de Kamer hier periodiek over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Mathlouti en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 13 (36585).

De heer **Mathlouti** (D66):
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Heeft de heer Bikkers behoefte aan een tweede termijn? Dat is het geval.

De heer **Bikkers** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het is echt jammer dat de minister aangeeft dat hij een negatief oordeel geeft op het amendement om zelf mee te betalen als je zo'n alcoholband krijgt. Ik vind de argumentatie ook een beetje vreemd. Het CJIB int miljoenen boetes per jaar, en die 220 zouden er dan niet extra bij kunnen, omdat dat enorme uitvoeringskosten et cetera met zich mee zou brengen. De minister geeft in de eigen stukken aan dat er nu voorzien is in 220 zaken, maar dat in 600 zaken "uit kostenoverweging soms andere afwegingen worden gemaakt". Datzelfde argument wordt nu gebruikt om dit amendement te ontraden. Dus wat dat betreft heb ik daar wel wat moeite mee. We gaan zien hoe de stemmingen zijn.

Voorzitter. Dan een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met het wetsvoorstel het rijbewijs van herhaalde drank- en drugsrijders niet langer automatisch ongeldig wordt en dat de rechter dit straks kan doen, maar daartoe niet verplicht is;

constaterende dat de regering verwacht dat rechters dit ongeveer 400 keer per jaar zullen doen, omdat het rijbewijs van zo'n 400 recidivisten per jaar nu alleen via de automatische regeling ongeldig wordt;

overwegende dat een recidivist zonder ongeldigverklaring na afloop van zijn rijontzegging weer de weg op kan, zonder dat hij opnieuw zijn rijvaardigheid en geschiktheid hoeft aan te tonen;

verzoekt de regering in overleg met het Openbaar Ministerie te bevorderen dat in deze zaken in de regel ongeldigverklaring wordt gevorderd, de Kamer twee jaar na inwerkingtreding van wet te informeren over het aantal opgelegde ongeldigverklaringen in deze zaken en met een wettelijke voorziening te komen als dit achterblijft bij de verwachte 400 per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bikkers.

Zij krijgt nr. 14 (36585).

Dank u wel. Ik schors vijf minuten voor de beantwoording van de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de minister.

Termijn antwoord

Minister **Van Weel**:

Dank, voorzitter. Laat ik eerst de twee openstaande vragen langslopen. De eerste vraag was van mevrouw Van der Plas. Zij is hier niet meer, maar dit zal zeker worden nagekeken. Zij vroeg of de modernisering van de Wet op de lijkbezorging meer mogelijk maakt voor het doen van onderzoek bij in dit geval een dader. Het antwoord daarop is nee. Bij de modernisering van de Wet op de lijkbezorging blijft het zo dat een nabestaande toestemming moet geven om bloedonderzoek te doen.

Mevrouw Straatman had nog de vraag waarom een rijbewijs niet meteen kan worden ingevorderd bij alleen drugsgebruik. Ze heeft gelijk: bij alleen drugsgebruik kan het rijbewijs niet direct worden ingevorderd. Dat is omdat er op basis van de speekseltest inderdaad met onvoldoende zekerheid kan worden vastgesteld of er wel sprake is van een daadwerkelijk positief geval. Dat is omdat 30% van de speekseltesten een valspositieve uitslag geeft. Daarna is dus altijd nog bloedonderzoek nodig. Er kan wel een rijverbod van maximaal 24 uur worden opgelegd. Zodra er dan een positieve bloedtest is, kan vervolging worden ingesteld en kan een ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd. Maar u heeft dus gelijk aangaande speekseltesten, mevrouw Straatman. Excuus voor mijn onduidelijkheid in eerste aanleg.

Dan de moties. De motie op stuk nr. 8 van mevrouw Van der Plas moet ik ontraden met verwijzing naar het debat.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 9.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 9 geef ik oordeel Kamer, als ik 'm mag lezen als "aandacht vragen bij het OM". Anders doorbreek ik daar namelijk de normale gezagsverhoudingen.

De **voorzitter**:

Ik kijk of dat mag. Gaat u uw gang, mevrouw Mutluer.

Mevrouw **Mutluer** (PRO):

Dat mag, voorzitter. Ik wil echter dat dit onderwerp heel expliciet bij de evaluatie wordt meegenomen. Zo kunnen we zien wat er met het verzoek en de oproep van de minister en de Kamer is gebeurd.

Minister **Van Weel**:

Akkoord.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 10.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 10 geef ik oordeel Kamer. We zijn daarmee bezig. Ik heb u gezegd dat de dekking voor mij nog wel een uitdaging is binnen de begroting van JenV.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 11.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 11: oordeel Kamer. Ik begrijp de oproep.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 12.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 12 geef ik oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 13.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 13 van de heer Mathlouti kan ik oordeel Kamer geven, als ie gekoppeld kan worden aan de evaluatie van de educatieve maatregelen rondom rijden onder invloed en als een inspanningsverplichting kan worden gezien.

De **voorzitter**:

Meneer Mathlouti stemt non-verbaal in. Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 13 oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 14.

Minister **Van Weel**:

De motie op stuk nr. 14 geef ik oordeel Kamer, als ik 'm zo mag lezen dat ik met het OM in gesprek ga. Ik kan het OM dat niet dicteren. De maatregel is ook niet altijd gepast. De officier van justitie moet die afweging kunnen blijven maken. Ik ben echter bereid om met het College van procureurs-generaal in overleg te treden, om hun te vragen om duidelijke beleidskaders op te stellen voor wanneer zij vordering van deze maatregel gepast en noodzakelijk vinden. Daarover zal ik Kamer dan ook terugkoppelen. Over twee jaar zal ik uw Kamer informeren over het aantal gevorderde en opgelegde ongeldigheidsverklaringen.

De **voorzitter**:

Ik zie aan de heer Bickers dat dat mag. Daarmee krijgt ook de motie op stuk nr. 14 oordeel Kamer.

Ik dank de minister voor de beantwoording in de tweede termijn en voor zijn aanwezigheid in de Tweede Kamer. Ik dank de leden voor het gevoerde debat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

De stemmingen over de moties, de amendementen en het wetsvoorstel zijn voorzien op 27 oktober aanstaande. Er zit nog een herfstreces tussen, vandaar.

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze wetsbehandeling. Ik schors de vergadering tot 19.00 uur voor de dinerpauze.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.01 uur geschorst.