

Vergaderjaar 2010–2011

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 243**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2010

Bij de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma (asp) (Kamerstukken II, 2008/09, 31 986, nr. 2) op 14 januari 2010, is u toegezegd aanvullend onderzoek te laten uitvoeren naar het gevaar van een nuchtere alcoholverslaafde in het verkeer en ervaringen in het buitenland met alcoholverslaafden in het asp. Op basis daarvan zou de grens voor toelating tot het alcoholslot zonder medisch-specialistisch onderzoek vooraf (de zogenaamde bovengrens van het asp), bepaald worden cq bezien worden of zo'n grens überhaupt nodig is. Daarnaast is u de toezegging gedaan u voor het eind van 2010 te informeren over de mogelijkheden om het alcoholslot breder in te zetten, bijvoorbeeld in schoolbussen of touringcars.

#### **Nader onderzoek alcoholverslaafde en bovengrens asp**

Samen met het Trimbos Instituut zijn gesprekken gevoerd met o.a. de NVvP, de SWOV, VVN en enkele verslavingsexperts. Ook heeft het Trimbos Instituut een literatuurstudie verricht naar het gevaar van de nuchtere alcoholist<sup>1</sup>. Uit de literatuurstudie blijkt dat er geen onderzoeken zijn die aantonen dat een nuchtere alcoholist met alcoholslot een gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid. Er zijn geen aanwijzingen dat nuchtere alcoholverslaafde bestuurders een groter risico voor de verkeersveiligheid vormen dan bestuurders met ziekteverschijnselen of problemen die algemeen voorkomen. De kans op ongevallen neemt toe met een factor 6 bij een alcoholgehalte tussen 1,0 en 1,5 promille. Het Trimbos verwacht dat door het asp de netto verkeersveiligheid vergroot kan worden, omdat dit risico wegvalt wanneer een alcoholslot wordt ingebouwd. Het Trimbos verwacht daarom dat een nuchtere verslaafde bestuurder een kleiner risico op ongevallen oplevert met asp dan wanneer hij zonder asp toch zou blijven rijden. Tenslotte geeft het Trimbos aan dat maatregelen zoals het asp bij de doelgroep alcoholafhankelijken vaak goed werken, vooral als er een onmiddellijke sanctie of beloning mogelijk is. Dit is bij het asp

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

het geval omdat bijvoorbeeld afhankelijk van de blaasgegevens, een deelnemer meer of minder vaak zijn data hoeft te laten uitlezen.

In het verlengde van het bovenstaande heeft mijn ambtvoorganger met u gesproken over de voorgestelde bovengrens van 2,1 promille voor deelname aan het asp. Dipl.-Psych. (MSc) W.R. Nickel (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie en voorzitter van de International Counsel on Alcohol, Drugs and Traffic Safety) heeft onderzoek gedaan naar ervaringen in het buitenland met het asp, mede in relatie tot de te hanteren bovengrens van 1,8 of 2,1 promille<sup>1</sup>. Hij concludeert dat er geen noodzaak is om een bovengrens te hanteren voor deelname aan het asp:

- in nagenoeg alle buitenlandse asp's worden alcoholafhankelijken toegelaten;
- nagenoeg geen enkel buitenlands asp hanteert een bovengrens (alleen Frankrijk doet dit maar zal deze binnenkort loslaten);
- de overgrote meerderheid van de onderzochte 21 jurisdicties met een alcoholslotprogramma geeft aan geen specifieke problemen te hebben met verslaafden die deelnemen aan het alcoholslotprogramma;
- nadeel van een bovengrens is dat hierdoor juist de bestuurders met het grootste risico op rijden onder invloed worden uitgesloten en dit zou de effectiviteit van het programma reduceren;
- uit literatuur blijkt dat het effect van het asp voor de verkeersveiligheid substantieel is en het effect van andere maatregelen zoals het innemen van het rijbewijs overstijgt.

Op basis van deze resultaten blijkt er geen noodzaak te zijn voor een bovengrens voor deelname aan het asp. Ik stel desalniettemin voor om de voorgestelde bovengrens van 2,1 promille voorlopig toch te handhaven. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het asp een nieuw instrument is in Nederland; hier wil ik eerst ervaring mee opdoen. Bovendien zal het loslaten van de bovengrens veranderingen met zich meebrengen voor de vorderingsprocedure, omdat hierdoor de medische onderzoeken na een alcoholovertreding worden afgeschaft. Dit zal mogelijk kunnen leiden tot uitstel van de inwerkingtreding van het asp. Gelet op de berekende effecten op de verkeersveiligheid acht ik het van belang uitstel te voorkomen. Afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie van het asp, die ik u binnen 3 jaar na inwerkingtreding zal toesturen en waarbij specifiek het gedrag van de groep tussen de 1,8 en 2,1 promille wordt onderzocht, kan dan definitief over een bovengrens worden besloten.

VVN is naar aanleiding van bovengenoemde rapportages voorstander van alcoholverslaafden in het ASP. De Kamer wordt hierover door hen geïnformeerd middels een brief. De NVvP blijft van mening dat een alcoholverslaafde pas met het asp kan starten als hij middels medisch onderzoek kan aantonen dat hij niet meer verslaafd is. Ik heb voorlopig gekozen om de grens voor een dergelijk onderzoek bij 2,1 promille te leggen en niet daaronder. Dit omdat uit bovengenoemde onderzoeken blijkt dat het voor de verkeersveiligheid beter is om mensen gecontroleerd aan het verkeer te laten deelnemen in plaats van uit te sluiten. Introductie van het medisch onderzoek betekent dat mensen het rijbewijs kwijtraken met als mogelijk risico dat ze toch blijven rijden zonder rijbewijs. Dit blijkt ook uit onderzoek van de SWOV naar doorrijders na een rijontzegging<sup>1</sup>, waarover ik u in een aparte brief zal berichten. Daarnaast betekent een medisch onderzoek ook kostenverhoging voor alle deelnemers van het asp, met als risico dat potentiële deelnemers vanwege de hoge kosten besluiten niet mee te doen. Wel zal ik naar aanleiding van de opmerkingen van de psychiaters en andere experts en het advies van het Trimbos het begeleidingsprogramma uitbreiden met een extra onderdeel: verplichte screening op alcoholafhankelijkheid van alle deelnemers aan het asp. Deze screening zal plaatsvinden op basis van een vragenlijst. Op deze

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

wijze worden betrokkenen geconfronteerd met hun probleem en kan hen gerichter advies worden gegeven over aanvullende zorg. Tenslotte hebben de experts en het Trimbos aanbevolen om deelnemers aan het asp begeleiding te geven in de vorm van educatief of therapeutisch traject. Dit is inderdaad van belang en is daarom al een onderdeel van het asp.

### **Preventief gebruik alcoholslot**

Tenslotte heb ik ook gekeken naar de ervaringen met de Friese proef met het preventief gebruik van het alcoholslot door bestuurders met een alcoholprobleem<sup>1</sup>. Het Trimbos Instituut heeft de 16 deelnemers aan de proef geïnterviewd. Dit onderzoek wordt in de zomer 2011 afgerond. Gelet op het stadium van het onderzoek is het nog te vroeg om conclusies te trekken. Wel blijkt uit onderzoek van de SWOV dat stimulering van preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem, goede kansen kan bieden voor een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid. De SWOV beveelt aan om daar eerst ervaring mee op te doen middels een experiment. Gezien het feit dat de Friese proef nog niet afgerond is, stel ik voor eerst deze resultaten afwachten. Als de resultaten van deze proef positief zijn, zal ik samen met mijn ambtgenote van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de mogelijkheden voor een experiment in de verslavingszorg verder onderzoeken.

### **Bredere inzet alcoholslot**

Tevens heb ik u toegezegd voor het eind van 2010 te informeren over de mogelijkheden om het alcoholslot breder in te zetten, bijvoorbeeld in schoolbussen of touringcars. Uit het onderzoek van de SWOV hiernaar blijkt dat het aandeel alcoholovertreeders onder vrachtwagenchauffeurs 100 maal lager ligt dan onder bestuurders van personenauto's. Ook de branche zelf meldt dat er nauwelijks problemen zijn. Wetgeving voor de toepassing van alcoholsloten voor beroepschauffeurs ligt dus niet voor de hand omdat het weinig verkeersveiligheidswinst zal opleveren. Wel sta ik positief tegenover vrijwillig gebruik en daarom ga ik samen met TLN aan de slag om het alcoholslot en de positieve resultaten van een kleinschalige proef met alcoholsloten door een transportbedrijf, onder de aandacht te brengen van de transportsector.

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

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.