

een relatie van ouders van hetzelfde geslacht, kan met de huidige juridische instrumenten in een gelijkwaardige positie worden voorzien. Daarvoor is dit wetsvoorstel niet nodig.

Voor het afstammingsrecht is het biologisch ouderschap echter het uitgangspunt. Dat neemt niet weg dat vormen van sociaal ouderschap goed moeten worden beschermd en met name de positie van pleegouders moet worden versterkt.

Mevrouw **Quik-Schuijt** (SP): Voorzitter. Mijn fractie vindt het een goede zaak dat het gezag over het kind van de duomoeder goed en snel wordt geregeld. De SP blijft echter bedenkingen hebben tegen het feit dat dit wetsvoorstel verschillende criteria voor toewijzing van een adoptieverzoek introduceert, al naargelang sprake is van een bekende dan wel een anonieme donor. Bij een met behulp van een anonieme donor verwekt kind is slechts sprake van een marginale toetsing van het belang van het kind bij adoptie. In het geval van een bekende donor wordt echter vol getoetst. Het is zeker niet denkbeeldig dat dit bij vrouwen die twijfelen tussen een bekende of een onbekende donor de balans naar een anonieme donor kan doen doorslaan. Mijn fractie acht dit niet in het belang van het kind.

Mijn fractie verzoekt de regering nogmaals mede daarom een onderzoek te laten doen naar het welzijn van kinderen van duomoeders, onderscheiden naar de al dan niet bekendheid van de vader. Tevens verzoekt mijn fractie het kabinet om zijn voorlopige standpunt, dat een duomoeder het kind van haar partner moet kunnen erkennen, te heroverwegen. Als afstamming en gezag in de wetgeving verward gaan worden, begeven wij ons op een hellend vlak. Een staatscommissie zou ten minste eerst haar licht hierover moeten doen schijnen.

In het besef dat het hier om tijdelijke wetgeving gaat en in de hoop dat het kabinet onze verzoeken ter harte zal nemen, kunnen wij op dit moment instemmen met de voorgestelde wetswijziging. Tegen de voorgestelde wijziging van de Wet opnemings buitenlandse kinderen ter adoptie heeft mijn fractie in zoverre bezwaar dat iedere uitbreiding van adoptiemogelijkheden in dit tijdsgewricht een verkeerd signaal is in verband met het feit dat de vraag naar te adopteren kinderen het aanbod verre overtreft. Daar het hier symboolwetgeving betreft die niet of nauwelijks daadwerkelijk tot een uitbreiding zal leiden, zien wij ook hierin geen reden om tegen het wetsvoorstel te stemmen. Wij willen niet nalaten op te merken in de toekomst liever niet nog meer symboolwetgeving voorgelegd te willen krijgen.

In stemming komt het wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de ChristenUnie en de SGP tegen het wetsvoorstel hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat het is aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel rijbewijzen (30324);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet rij-onderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (31278);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard alsmede wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, de Binnenscheepwet en de Wet wegvervoer goederen op enkele technische punten (31340).

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie stelt het op prijs om kort plenair te debatteren over dit principiële belangrijke wetsvoorstel. Ik doel dan op wetsvoorstel 30324. Dat heeft als werktitel het puntenstelsel. Dat is opmerkelijk, omdat het alles behalve een puntenstelsel is. Waarom heet het dus zo? Ik ken de historie wel. Volgens mij is de enige juiste titel: een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten.

Het wetsvoorstel is in een heel andere vorm ingediend in het jaar 2005, alweer geruime tijd geleden. Het was lang onderweg. Het amendement-Wolfsen/Weekers heeft een vrij belangrijke wijziging aangebracht. Het komt erop neer dat wie binnen vijf jaar weer een overtreding begaat met te veel alcohol achter het stuur, een promillage hoger dan 0,1, bestuursrechtelijk zijn rijbewijs kwijt is. Dat naast de bestaande strafrechtelijke regeling en naast het beginnersrijbewijs dat wij sinds enige tijd kennen en dat de eerste vijf jaar geldt na het behalen van het rijbewijs.

Wij hebben een aantal vragen. Allereerst een over de effectiviteit. Ons geweten op het terrein van de verkeersveiligheid, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, maakt steeds duidelijk dat wij niet moeten rekenen dat het heel veel slachtoffers in het verkeer kan voorkomen. Misschien moeten wij meer aan een preventieve werking denken. Concreet vragen wij ons af of het automatisch vervallen van het rijbewijs er niet toe kan leiden dat meer mensen zonder rijbewijs gaan rijden. Wij kennen allemaal de stukjes in de krant, van mensen die vijftig jaar zonder een rijbewijs rijden. Is daar iets over te zeggen? Moeten wij bang zijn dat dit op grotere schaal gaat gebeuren? Lopen andere verkeersdeelnemers het risico dat dit een moeilijker afwikkeling van de schade geeft? Voor die gevallen bestaat een speciaal fonds. De vraag is of er een negatieve tendens te zien is op dat punt.

Het is de bedoeling dat het punt van alcoholgebruik in de toekomst wordt uitgebreid naar gebruik van drugs en snelheidsovertredingen. Dat lijkt ons een goede zaak wat drugs betreft, ook al realiseren wij ons dat het technisch heel moeilijk is om het goed te meten. Als dat goed en objectief kan, wat een voorwaarde is, zijn wij daar op zich zeker niet op tegen.

Wat betreft snelheid ligt de zaak genuanceerder. Wij zien graag dat het bij die snelheidsovertredingen om ernstige overtredingen gaat en dus niet om de bekende 5 kilometer per uur te veel waar zij in Leeuwarden zo rijk van worden. Het moet ook gaan om verkeerssituaties die te maken hebben met de directe woon- en verblijfsomgeving. Ons voorstel is om het in elk geval niet van toepassing te verklaren op wegen buiten de bebouwde

kom en op verkeerswegen binnen de bebouwde kom. Graag de toezegging van de regering om het te beperken tot ernstige overtredingen in verblijfsgebieden met veel voetgangers, fietsers enzovoorts.

Het principe van deze wet is dat naast de strafrechtelijke aanpak er een bestuursrechtelijke sanctie komt. Blijft die strafrechtelijke aanpak overigens ongewijzigd, zo vraag ik de minister van Justitie. Uit de schriftelijke antwoorden blijkt dat het geen straf is met een minimummaat. Dat moeten wij ons goed realiseren. In onze interpretatie is het zo dat wie zijn rijbewijs kwijt is opnieuw examen moet doen. Dat kan in sommige gevallen binnen een, twee of drie maanden. Geldt er ook een minimumtermijn voor de ontzegging of is die alleen gebonden aan het opnieuw halen van het rijbewijs?

Koninklijk Nederlands Vervoer, een organisatie waarbij veel vervoerders zijn aangesloten, wijst op de bijzondere omstandigheden voor mensen die beroepshalve veel onderweg zijn. Strafrechtelijk is er de mogelijkheid in de verkeerswetgeving om die mee te wegen. Net zo goed als strafrechtelijk bij het opleggen van boetes ook met de draagkracht van de persoon in kwestie rekening gehouden kan worden. Zien wij het juist dat, waar het gaat om de bestuursrechtelijke kant, dit helemaal geen rol meer speelt? Of bestaat de mogelijkheid om op de een of andere manier daar toch rekening mee te houden?

Ook voor veel burgers is de vraag hoe het nu precies gaat. Krijgen de overtreeders in deze categorie een aanslag in de bus, net zoals van de Belastingdienst, met daarop een stempel dat men vijf jaar, tot dan en dan, het rijbewijs kwijt is? Hoe wordt dat gecommuniceerd? Wat is de samenloop, wellicht wat theoretisch, met de vijfjarentermijn van het beginnersrijbewijs? Daarbij kan sprake zijn van een samenloop, zij het dat bij het beginnersrijbewijs alcohol geen toetsingspunt is. Misschien dat daarover nog iets kan worden gezegd.

Wij gaan ervan uit dat dit alleen geldt voor motorvoertuigen en niet voor fietsers, voetgangers of de berijders van tractoren of Segways. Over dat nieuwe vervoermiddel wil collega Schouw graag spreken. Kan bevestigd worden dat het uitsluitend geldt voor motorvoertuigen? Hoe gaan voorlichting en communicatie te werk?

Een ander punt is de Europese en de internationale dimensie. Verkeer is bij uitstek iets waarbij grenzen worden overschreden. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een Europees verleden als parlementariër. Hoe gaat dit precies? Het gaat bij de handhaving niet om auto's en dus niet om kentekens, maar om personen en rijbewijzen. Hoe wordt gehandhaafd dat een Nederlander die zijn rijbewijs kwijt is ook in het buitenland niet meer mag rijden? Omgekeerd kan ook, als een buitenlander die zijn rijbewijs kwijt is naar Nederland komt. Wat zijn daar precies de consequenties? Er is strafrechtelijk een mogelijkheid. Komt er met de wet ook een mogelijkheid? In het algemeen willen wij de zaken meer naar elkaar toe laten groeien in Europa. Dan zeg ik: niet alleen het zuur, maar ook het zoet. Als ik op de Franse A31 rijd, wat veel Nederlanders geregeld doen, of de Duitse A3 en ik achteraf een snelheidsbevoering krijg, dan is dat prima zolang ik dan ook mijn apk-keuring in Spanje en Frankrijk kan laten doen en een auto in Duitsland kan kopen voor € 10.000 minder. Ik hoor graag van de minister hoe dat gaat in Europa. Welke termijnen gelden hiervoor? Kunnen wij afspreken dat dat een beetje met plussen en minnen gaat zodat de burger zich

ook in Europa herkent en er niet alleen een soort Leeuwardens instituut op Europees niveau ontstaat.

Twee wetsvoorstellen lopen parallel aan het onderhavige wetsvoorstel. Het ene betreft een veegwetje op stuk nr. 31340. Mijn fractie kan instemmen met het principe van die kosten die in bepaalde gevallen worden verhaald en in andere gevallen zelf moeten worden bepaald. Daarbij gaat het weer om alcoholgebruik en mogelijk gebruik van drugs. Mijn vraag is: over wat voor kosten spreken wij daarbij?

Het andere wetsvoorstel heeft als stuk nr. 31278 en betreft de herziening van de Wet op de rijinstructie. Mijn fractie vindt het eigenlijk wel heel erg dat er zoveel ingewikkelde ambtelijke regelingen nodig zijn om iets simpels als rijopleidingen in dit land te regelen. Mijn enige vraag op dat punt betreft denk ik vooral de minister van Verkeer en Waterstaat. Hem zijn de klachten van de laatste tijd bekend over de kwaliteit van rijsscholen in dit land, de goede niet te na gesproken. Is deze wetswijziging voldoende om dat probleem op te lossen of moet daar nog iets heel anders voor gebeuren?

□

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De CDA-fractie stelt allereerst vast dat het wetsvoorstel inzake het puntenrijbewijs op stuk nr. 30324 een beweging voorgeschiedenis heeft gehad. Het juridische en principiële probleem zat met name in de wijze waarop in het oorspronkelijke wetsvoorstel werd omgegaan met straftoemeting en ontzegging van de rijbevoegdheid. Dit laatste punt kan weer worden onderverdeeld in de verplichte ontzegging van de rijbevoegdheid en de ongeldigheid van rechtswege bij rijontzeggingen van twee jaar of meer dan wel een jaar of meer bij recidive. In het oorspronkelijke voorstel werd het geldende stelsel van straftoemetingenvrijheid van de rechter doorbroken omdat de regering voorstelde slechts specifieke strafmaxima en een algemeen strafminimum op te nemen in de wet. Dit voorstel wekte grote verbazing bij onze fractie. Daar kwam nog bij dat de vaststelling van de verkeersdelicten waarvoor rijontzegging moet worden opgelegd en van de bandbreedtes van de duur van de rijontzegging niet bij wet in formele zin, maar in ongeclausuleerde vorm aan de lagere wetgever bij AMvB op voordracht van de ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat zou worden gedelegeerd.

Ook de Raad van State was in zijn advies zeer kritisch over dit voorstel. Gelukkig is het kabinet dankzij de Tweede Kamer tot het inzicht gekomen dat dit niet de juiste aanpak is van deze problematiek. Door amendement – stuk nrs. 11 en 12 – van de leden Wolfsen en Weekers van de Tweede Kamer is het voorstel ingrijpend gewijzigd en opnieuw voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Kortgezegd heeft het wetsvoorstel vanaf dat moment geen betrekking meer op het puntenrijbewijs maar een op een vorm van puntenstelsel dat gevolgen verbindt aan recidive voor het rijden onder invloed van alcohol. Als de rijbewijshouder twee keer is veroordeeld binnen vijf jaar wegens rijden onder invloed, verliest hij zijn rijbewijs van rechtswege. Het gaat dus om een bestuursrechtelijke sanctie. Gelukkig is de passage verdwenen dat de rechter in beginsel verplicht is om deze rijontzegging op te leggen. Daarmee wordt de straftoemetingenvrijheid van de rechter niet langer beperkt. Dit laatste vormde voor onze fractie ook een

principieel bezwaar tegen het oorspronkelijke wetsvoorstel.

Wij onderschrijven de doelstelling van het wetsvoorstel: een samenleving kan niet tolereren dat houders van een rijbewijs onder invloed van alcohol strafbare feiten begaan die mogelijk tot dramatische gevolgen kunnen leiden. Het inleveren van het rijbewijs na twee overtredingen binnen vijf jaar is een passende maatregel. Voor mijn fractie resteert evenwel nog een aantal vragen aan de bewindslieden. In de eerste plaats lijkt het wetsvoorstel te leiden tot de introductie van de tweewegenleer zoals wij dat omschreven hebben in het voorlopig verslag. De Wegenverkeerswet kent immers al een uitgebreide procedure tot invordering van het rijbewijs te komen; artikelen 130-133 van de Wegenverkeerswet. Het gaat hier om een bestuursrechtelijke intrekking-procedure. In voorliggend wetsvoorstel wordt echter sterk gehamerd op de strafrechtelijke sanctie. Het onderscheid is wat ons betreft ook na de schriftelijke beantwoording door de regering nog niet helemaal helder. De beveiliging van het verkeer is immers iets anders, een algemeen belang, dan het toevoegen van een strafsancie als punitieve maatregel gericht op het individuele gedrag van de chauffeur. Door scherp te onderscheiden, ontstaat ook in de organisatie van het toezicht en handhaving naar de individuele burger toe meer helderheid over de rechtsgrond van de sanctie, want die is principieel verschillend. Ook de uitvoering is daarmee geholpen. Die zal immers voortdurend een afweging moeten maken tussen straf- dan wel bestuursrechtelijk optreden. Dat vergt een heel goede afstemming bij de uitvoeringsorganisaties. Wij vragen de bewindslieden om nog eens in te gaan op dit vraagstuk. Als iemand twee keer binnen vijf jaar een overtreding begaat, dan is hij zijn rijbewijs kwijt. Daar kan geen rechter iets aan veranderen en dat is dus redelijk dwingend van de wetgever. Dat kan alleen anders liggen als de ontzegging van de rijbevoegdheid als straf strikt wordt onderscheiden en ook procedureel wordt gescheiden van de intrekking van het rijbewijs als bestuursrechtelijk besluit. Deze benadering geeft tevens ruimte aan de rechter om rekening te houden met een individueel geval. Dat zou dan met zich mee moeten brengen dat intrekking van het rijbewijs op de grond van een tweede, in de wet gekwalificeerde overtreding van het verbod op rijden onder invloed, door de bestuursrechter kan worden getoetst. Voorts zou het besluit dan moeten worden aangemerkt als een niet-punitief besluit. Dat lijkt ons ook zeer wel verdedigbaar, aangezien het doel van het bestuursbesluit beveiliging van het verkeer – algemeen belang – zou moeten zijn, niet speciale of generale preventie, die meer op afschrikking is gericht. Onderschrijven de bewindslieden deze voordelen?

Het tweede vraagpunt dat wij de bewindslieden willen voorleggen, is het volgende. De voorgestelde maatregelen beogen – mede – herhaling te voorkomen. Het feitelijk intrekken van het rijbewijs en vervolgens gewoon weer opgaan voor het “volgende” rijbewijs door de overtreder leidt niet tot stelselmatige verbetering van het gedrag van de overtreder. Zo hebben wij het voorbeeld genoemd van de notoire alcoholist. Hoe kan herhaling voorkomen worden? Begrijp ik het goed dat de regering overweegt, een verplichte alcoholcursus in te voeren? Is dat de zogenaamde “educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA)”? Vinden wij dat terug in de AMvB tot wijziging van het reglement rijbewijzen in verband met

de invoering van twee nieuwe educatieve maatregelen? Ik wijs in dit verband op de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 maart jongstleden. Daarin spreekt de minister van Verkeer en Waterstaat echter van “te kunnen laten deelnemen” voor beginnende bestuurders aan een educatieve maatregel, op pagina 4. Wat is het verplichtende karakter van deze maatregelen? Is de sanctie bij niet-deelname ongeldigverklaring van het rijbewijs en wanneer kan men dan weer op voor het rijexamen? De overtreder kan immers drie jaar wachten om aan deze eisen te ontkomen. In het verlengde hiervan vragen wij aan de bewindslieden of het denkbaar is dat er voorwaarden worden verbonden aan het rijbewijs dat dan in tweede instantie wordt verleend aan een overtreder zodat wordt voorkomen dat hij in herhaling valt.

Mevrouw de voorzitter. De pakkans is heel belangrijk in het wetsvoorstel en in het algemeen in de rechtspraak. Uit onderzoek van het SWOV – zie Trema, oktober 2008, bijlage straftoemingsbulletin, het artikel van Goldenbeld en Van Schagen – blijkt dat afschrikking niet werkt, wat ook duidelijk wordt uit de inmiddels verdampde effecten van de fors hogere boetes die in 1992 zijn ingevoerd voor rijden onder invloed, maar met name de subjectieve pakkans wel. Invoering van een puntenstelsel is zoals blijkt uit dit onderzoek zeker effectief. Kunnen de bewindslieden aangeven welke prioriteit het rijden onder invloed krijgt bij het vervolgingsbeleid van het OM? Notoire overtreeders, in het jargon ook wel aangeduid als “hufers in het verkeer” gaan immers gewoon door. Ook zonder rijbewijs rijdt men gewoon door. De heer Hofstra wees daar zojuist terecht ook al op. Dat gebeurt vanwege de geringe pakkans; met name de pakkans bij de tweede overtreding binnen vijf jaar is in de praktijk minimaal. Hoe pakt de regering deze zware misbruikers aan?

Uit onderzoek blijkt verder dat cursussen gericht op het tegengaan van rijden onder invloed in Duitsland en Engeland effectief zijn. Het aantal recidivisten in de eerste drie jaar blijkt na het volgen van zo'n cursus 30% tot 50% lager te liggen. Kunnen de bewindslieden iets zeggen over het effect in ons land van dit soort maatregelen en de educatieve maatregel verkeer? Ook is de vraag aan de orde of ITS, intelligente transport-systemen, effect sorteren. Het alcoholslot is daarvan een goed voorbeeld. Is het denkbaar dat andere technologische snuffjes, zoals het inbouwen van een zogenaamde “black box”, effect kan hebben op het voorkomen van recidive bij rijden onder invloed? Daar komt nog het volgende bij. Ondanks alle maatregelen is de problematiek het grootst bij rijders tussen 18 en 24 jaar. Ik doel daarbij vooral op jongens in het verkeer die toch vaak last hebben van een te hoog testosterongehalte. Deze categorie maakt zes maal zoveel brokken in het verkeer dan alle andere leeftijdsgenoten. Dit, gevoegd bij het feit dat alcoholinname onder de jeugd enorm is toegenomen, maakt de vraag naar toezicht en handhaving nog pregnanter. Heeft de regering oog voor de categorie automobilisten en hoe ziet zij de aanpak van deze categorie probleemveroorzakers? Helpt een lager alcoholpromillage voor deze categorie tot nu toe, sinds de aanpassing bij wet in 2005, of zien de bewindslieden kansen bij de toepassing van ITS? Ik verwijs hierbij naar de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn brief van 9 juni 2008, stuk nr. 30324, 20.

Wij wachten met belangstelling de reactie van de bewindslieden af.



Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. In de visie van onze fractie ligt het zwaartepunt van de drie wetsvoorstellen die wij vandaag hier bespreken toch wel bij de recidiveregeling alcoholgebruik. Dit wetsvoorstel is dankzij het amendement-Wolfsen/Weekers toch nog tot een juridisch consistente wet getransformeerd. Het oorspronkelijke wetsvoorstel kende een aantal behoorlijke juridische hobbels. Ten eerste noem ik de verknoping van bestuursrechtelijke afdoening en strafrechtelijke afdoening van verkeersdelicten. Ook het CBR kan immers een rijbewijs intrekken. Er zou een hardheidsclausule worden opgenomen, een tot op heden strafrechtelijk ongekend fenomeen. De Wet Mulder zou daarbij natuurlijk blijven bestaan en ook de Wet OM-afdoening zou een rol blijven spelen. Ten tweede was er het novum van de wettelijke minimumstraf, hetgeen in strijd is met de straftoemettingsvrijheid van de rechter in ons strafrechtstelsel. Volgens het oorspronkelijke wetsvoorstel zou de rechter verplicht zijn om minimaal twee jaar rijontzegging op te leggen. Ten derde was er het probleem van de zogenaamde "ongeclausuleerde delegatiebepaling". Een van onze rechtsbeginselen is immers dat geen handeling of gedraging strafbaar is zonder een daaraan voorafgaande wettelijke bepaling. Dat omvat niet alleen de handeling zelf, maar tevens strafsoort en strafmaat.

Met hun amendement hebben Wolfsen en Weekers het wetsvoorstel van de ondergang gered. Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat het oorspronkelijke wetsvoorstel deze Kamer had kunnen passeren. Kan de minister eens op de juridische kwaliteit van de oorspronkelijk gekozen constructies ingaan? Wat kunnen wij in de toekomst nog verwachten aan dit soort noviteiten? Mijn fractie tilt met name zwaar aan de straftoemettingsvrijheid van de rechter. Op dit moment lijkt het bon ton om die softe en eigenwijze rechters eens een lesje te leren. Ook aan de overkant horen wij met enige regelmaat dergelijke flinkpraat. Wij doen daar vooralsnog niet aan mee. Ik hoor daarop graag uw reactie.

Ik moet erkennen dat van de reikwijdte van het oorspronkelijke wetsvoorstel niet veel meer over is. Andere ernstige verkeersmisdrijven zoals rijden onder invloed van drugs en hard rijden op plaatsen waar mensen- en kinderlevens in groot gevaar worden gebracht, blijven weliswaar niet onbestraft, maar het ontnemen van het rijbewijs bij recidive is niet meer aan de orde. Recent verscheen in het nieuws, dat het Nederlands Forensisch Instituut zou hebben aangetoond, dat een "gewone" joint in het verkeer aanmerkelijk riskanter is dan alcohol. Eén joint zou gelijk zijn aan een alcoholpromillage van 1,1, ruim twee maal zo veel als toegestaan. Misschien is dat een overdreven bericht, maar dat je als junk niet in het verkeer moet rijden, lijkt wel duidelijk.

In een tweetal moties is in de Tweede Kamer is dan ook terecht aangedrongen op snel onderzoek naar de wijze waarop deze twee ernstige verkeersdelicten voldoende objectiveerbaar kunnen worden vastgesteld en aan individuele personen toerekenbaar kunnen worden gemaakt zodat zij eveneens onder deze recidiveregeling kunnen worden gebracht. De minister

heeft in de memorie van antwoord aangegeven dat de uitkomst van deze onderzoeken eind 2008 of begin 2009 kan worden verwacht. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeven welke vorderingen inmiddels met deze onderzoeken zijn gemaakt?

Een derde punt waar ik nog op in zou willen gaan, is de effectiviteit van deze wet. Worden zware drinkers, en mogelijk straks junks, door deze wet er werkelijk van weerhouden om na een eerste veroordeling opnieuw dronken dan wel stoned achter het stuur te kruipen? En als hun rijbewijs daadwerkelijk is vervallen als gevolg van recidive, kruipen zij dan niet weer, maar dan zonder rijbewijs en mogelijk zelfs weer onder invloed, achter het stuur? De minister weet ongetwijfeld – de heer Hofstra zei daar ook al iets over – dat bijvoorbeeld het SWOV die effectiviteit sterk betwijfelt. Het SWOV stelt dat maatregelen als ontzegging van de rijbevoegdheid en ongeldigverklaring van het rijbewijs een vrij grote generaal-preventieve werking hebben op potentiële rijders onder invloed, al is niet bekend hoe groot het effect precies is. Op dat moment is deze regeling kennelijk nog preventief. Maar er is inmiddels internationaal een indrukwekkende hoeveelheid bewijs verzameld dat de specifiek-preventieve werking van zulke maatregelen, namelijk op al één maal betrachte overtreders, uiterst gering is. Dit blijkt met name uit onderzoeken naar de effectiviteit van alcoholslotprogramma's (ASP's).

Nu zouden wij kunnen redeneren: ach, beter iets dan niets. Een half ei is immers meer dan een lege dop. Maar zo is het niet. Eerder het tegendeel is het geval. Ik zal proberen dit duidelijk te maken: alcoholslotprogramma's blijken de kans op recidive onder betrachte rijders onder invloed veel sterker te reduceren dan deze recidiveregeling. Het is dus terecht dat deze minister van Verkeer en Waterstaat voorbereidingen treft voor het invoeren van een ASP. Maar het SWOV waarschuwt voor de gevaren van een regime waarbij naast de onderhavige recidiveregeling tegelijkertijd een ASP wordt ingevoerd. Uit onderzoek in Noord-Amerika blijkt namelijk dat een voorafgaande ontzegging van de rijbevoegdheid leidt tot een lage deelnamegraad aan het ASP. Want wat gebeurt er: tijdens de ontzegging gaan veel, te veel, bestuurders toch rijden. De minister heeft zelf een percentage genoemd van 30 tot 40. De relatief kleine pakkans zorgt er vervolgens voor dat zij liever zonder rijbewijs blijven rijden dan geld uitgeven aan een ASP.

Hier komt onze verantwoordelijkheid als Eerste Kamer om de hoek kijken. De twee regimes tegelijkertijd naast elkaar laten bestaan, blijkt contraproductief voor de verkeersveiligheid. Hoe gaat de minister van Verkeer en Waterstaat op een slimme wijze de invoering van een alcoholslotprogramma combineren met deze recidiveregeling? Gaat hij het ASP verplicht stellen bij de eerste de beste ernstige alcoholovertreding? Of gaat hij in deze wet het alcoholpromillage waarbij het rijbewijs van rechtswege zal vervallen omhoog brengen, zodat voor geringere overtredingen een ASP kan worden voorgeschreven? Of komt er, zoals het SWOV wel suggereert, in deze wet de mogelijkheid om het rijbewijs voorwaardelijk te ontzeggen indien aan een ASP wordt deelgenomen? Natuurlijk zal in deze wet dan het bestuursrechtelijk vervallen van het rijbewijs weer moeten worden vervangen door een rechterlijke ontzegging. Dan zijn we weer terug bij af, maar mogelijk is dat uiteindelijk de meest effectieve oplossing als de recidiveregeling naast het ASP moet blijven bestaan.

Ik heb nog een ander punt met betrekking tot de effectiviteit. Andere sprekers hebben daar al over gesproken. De effectiviteit van deze wet staat of valt bij een degelijke, structurele handhaving. Hoe staat het met de concrete toezeggingen op dit gebied vanuit de betrokken ministeries, dus Verkeer en Waterstaat, Justitie en BZK? Het sneller invorderen van een rijbewijs werkt namelijk niet als je daarna nooit wordt gecontroleerd.

Wat betreft dit wetsvoorstel wil ik vooral de nadruk leggen op twee door mij genoemde punten. Het eerste is de vraag of de minister van Justitie wil toezeggen dat indien algemene regels of uitgangspunten inzake ons rechtssysteem moeten worden aangepast – ik doel hierbij onder andere op minimumstraffen, de hardheidsclausule of een ongeclausuleerde delegatiebepaling – daarover een meer principiële discussie wordt gevoerd, voordat de wijziging in wetsvoorstellen daadwerkelijk wordt toegepast. Het tweede punt waarop ik nadruk wil leggen is de vraag hoe de minister van Verkeer en Waterstaat de contraproductieve effecten van een tegelijkertijd bestaan van deze recidiveregeling en het komende ASP wil gaan aanpakken.

Ik kom nu op het tweede wetsvoorstel, namelijk het veegwetje met dossiernummer 31340. Ik heb maar één vraag daarover. Hoe gaat de minister de veelvuldige diefstal van landbouwtractoren voorkomen, nu de tractoren omwille van vermindering van de administratieve lasten zonder kenteken en dus vogelvrij gebleven zijn? Hebben wij het goed begrepen dat gestolen tractoren nu niet in het Mobiele Objecten Register (MOB) kunnen worden opgenomen?

Ik kom nu op het wetsvoorstel met dossiernummer 31278, de wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. De fractie van de PvdA heeft met enige zorg kennisgenomen van het feit dat bij de evaluatie van deze wet in 2003 werd geconstateerd dat tien jaar Wet rijonderricht motorvoertuigen niet veel verbeteringen had opgeleverd. Er kan dus worden geconcludeerd dat aanpassing van deze wet noodzakelijk is. Dan moet het echter wel goed gebeuren. Het zou jammer zijn als wij in 2018 opnieuw zouden moeten concluderen dat er weer te weinig is verbeterd. De doelstelling van de minister om de verkeersveiligheid in Nederland nog verder te verbeteren wordt op zo'n manier wel vertraagd. Er zijn vier zaken waarover ik wil spreken, namelijk de stage, de bijscholing, het overaanbod aan rij scholen en de leerdoelen.

De aanvankelijke stage van 100 uur is teruggebracht naar een stage van 40 uur. Doen leerlingen daarmee wel voldoende leservaring op? Hebben wij goed gelezen dat leerlingen gedurende deze 40 uur niet zelf les mogen geven, maar op de achterbank de verrichtingen van hun stagebegeleider moeten waarnemen? Waarom is er niet voor gekozen om een leerling in vervolg op zo'n achterbankstage nog even zo veel uren actief praktijkervaring te laten opdoen, uiteraard onder toezicht van de stagebegeleider? En gaat de minister van het IBKI een werkplan vragen over de wijze waarop het in de praktijk het daadwerkelijk doorlopen van de stage-uren gaat controleren? Waarom zou daarbij het leugenbriefje onmogelijk worden? Hoe zeker is de minister ervan dat er voldoende stageplaatsen beschikbaar zullen komen? Is het niet te veel gevraagd van rij schoolhouders om aldus hun toekomstige concurrenten gratis op te leiden? Zou in dat verband een betaalde stage geen betere remedie tegen een stageplaatsentekort zijn?

Onze fractie is tevens bezorgd over de daadwerkelijke naleving van de bijscholingsverplichting. Vanuit de branche wordt mij gemeld dat er nu een enorme wildgroei is van rij scholen die een eigen opleidingsinstituut voor instructeurs starten. Als al die rijopleidingsinstituten niet kunnen worden verplicht om hun deskundigheid te bewijzen met kwaliteitscertificering, hoe is de maatschappij er dan straks van verzekerd dat de rijinstructeurs aan wie zij hun jonge mensen toevertrouwen kwalitatief juist worden bijgeschoold? Gaat hier een nieuw circuit van leugenbriefjes ontstaan?

Wij spreken hier over een wat aparte bedrijfstak. Er bestaat op veel plaatsen een moordende concurrentie. Dat komt de kwaliteit van het rijonderricht niet altijd ten goede. Als je moet bekknibbelen op alle mogelijke uitgaven omdat je anders het hoofd niet boven water houdt, heeft dat gevolgen voor de arbeidsvoorwaarden, de kwaliteit van het materieel en de kwaliteit van je product, in dit geval het lesgeven. Ook dan is de vraag aan de orde hoe de maatschappij ervan verzekerd kan zijn dat de rijinstructeurs aan wie zij haar jonge mensen toevertrouwt behoorlijk onderricht krijgen in deugdelijk materieel. Het lijkt ons dringend noodzakelijk dat rij scholen moeten zijn gecertificeerd, net als dat bij de taxibranche is gebeurd. Soms moet de overheid ingrijpen en de gewenste maatregel afdwingen. Als de beroepsgroep de verantwoordelijkheid niet oppakt en zelf aan een fatsoenlijke certificering begint, zal de minister moeten ingrijpen.

Er is nog een meer fundamentele vraag met betrekking tot de leerdoelen die ons bezighoudt. Jonge startende automobilisten, die net de rijopleiding hebben afgerond, lopen het meeste gevaar bij een ongeluk betrokken te raken. Dat is mogelijk niet te wijten aan een gebrek aan technische rijvaardigheid en -ervaring, maar aan een gebrek aan besef hoe gevaarlijk en risicovol hun rijgedrag en rijstijl kunnen zijn. De ANWB geeft aan dat het hier niet alleen gaat om een gebrekkig besef, maar tevens om een tekortschietende mentaliteit: normen en waarden vervagen. Dat maakt het wel urgent dat rijinstructeurs competenties en vaardigheden verwerven om jonge leerlingen niet alleen dit begrip van risicovol gedrag bij te brengen, maar ook de mentaliteitskwestie aan te pakken. Zijn de leerdoelen van de rijopleiding juist ook op deze vaardigheden ingericht en, zo nee, wat denkt de minister daaraan te gaan doen?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Deze bijdrage spreek ik uit namens de fracties van de ChristenUnie en de SGP. Onze bijdrage zal zich toespitsen op het wetsvoorstel met dossiernummer 30324.

Verkeer en vervoer nemen in onze samenleving een belangrijke plaats in. De automobilist is, zo lijkt het nog al eens, heer en meester over de weg. Dat kan wel eens een van de belangrijkste redenen zijn van de verkeersonveiligheid. Het blijkt noodzakelijk om een uitgebreid stelsel van verkeersregels te hebben. Helaas weten wij ook dat verkeersregels veelvuldig worden overtreden. Dat dit ernstige gevolgen kan hebben, weten wij ook. Onze fracties hebben dan ook waardering voor het wetsvoorstel zoals dat nu voorligt.

Het wetsvoorstel is, zo constateren onze fracties, eenvoudiger dan puntenstelsels in veel andere landen. Dat heeft onder andere te maken met de beperkte

reikwijdte ervan. Het richt zich namelijk uitsluitend op het herhaald alcoholgebruik in het verkeer. Wij vinden dat zeker een stap in de goede richting. Wel betreuren wij het dat er toch allerlei beperkingen zijn. Ik sprak al over de reikwijdte, dus dat andere ernstige verkeersdelicten er niet onder vallen.

Sinds 2002 hebben wij in ons land een puntenstelsel voor beginnende bestuurders. Wie in de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit drie ernstige overtredingen begaat – dat zijn overtredingen waarbij sprake is van een staandehouding – moet een rijtest doen. Graag vernemen wij van de bewindslieden of er al onderzoek is verricht naar het effect van het beginnersrijbewijs. Wij vinden het als fracties van belang om te weten of een stelsel zoals nu wordt voorgesteld inderdaad een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Er wordt verondersteld dat verkeersdeelnemers die de verkeersregels vaker overtreden, ook vaker betrokken zijn bij ongevallen. Is dit juist?

Het draagvlak voor de invoering van een puntenstelsel om de verkeersveiligheid te bevorderen is groot onder de bevolking, zo blijkt uit onderzoeken. Onze Nederlandse bevolking is van mening dat dit tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid zal leiden. Wetenschappelijk onderzoek is daar veel genuanceerder over. Wordt dit optimisme van onze bevolking door de minister gedeeld? In ieder geval vinden onze fracties het positief dat als lopende onderzoeken positief zijn afgerond, de bewindslieden bereid zijn met voorstellen te komen tot uitbreiding van de reikwijdte.

Ik kom tot een afronding. Er is in Nederland de afgelopen jaren hard gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het aantal slachtoffers daalde gelukkig aanzienlijk. Wij hopen dat door dit wetsvoorstel het aantal slachtoffers ook zal verminderen. Het is echter de vraag wat de effectiviteit van de maatregelen is, hoe de handhaving zal plaatsvinden en of er voldoende bemensing is voor een goede handhaving. Onze fracties vinden het een ethische plicht sterk in te zetten op vermindering van het aantal slachtoffers. Met waardering hebben wij dan ook kennisgenomen van de inzet van de minister van Verkeer en Waterstaat om op de lange termijn het aantal verkeersdoden nog verder terug te brengen.

De vergadering wordt van 16.24 uur tot 16.35 uur geschorst.

□

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Het wetsvoorstel dat nu door uw Kamer wordt besproken, samen met twee andere, met rugnummer 30324, wordt genoemd het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een recidive-regeling voor ernstige verkeersdelicten. De heer Hofstra heeft hieraan de vraag verbonden of dit ook een puntenstelsel mag heten. Dit is een vraag die de Tweede Kamer ook heeft beziggehouden. Het staat er tussen haakjes nog achter, als een soort monument uit het verleden voor de oorspronkelijke aanduiding van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel heeft geen citeertitel, dus op het moment dat het wet is, is het wet, bevat het wijzigingen van andere wetten en verdwijnt het achter de horizon van de parlementaire geschiedenis.

Het wetsvoorstel houdt in dat de rijbewijshouder die binnen vijf jaar na een eerdere strafrechtelijke afdoening opnieuw onder invloed van alcohol rijdt zijn rijbewijs definitief en vanzelf kwijtraakt, op het moment waarop ook dit tweede delict strafrechtelijk wordt afgedaan. Dat is een strenge maatregel, die naar de overtuiging van ons kabinet uit het oogpunt van verkeersveiligheid gerechtvaardigd is. Dank dus voor de positief getoonzette bijdragen van de verschillende sprekers over dit wetsvoorstel. Mijn collega van Verkeer en Waterstaat en ik zullen op de verschillende vragen ingaan. Ik zal mij in het bijzonder richten op de juridische kant van de recidiveregeling, in het licht van het bestaande onderscheid tussen de strafrechtelijke en de bestuursrechtelijke handhaving, en op de pakkans. Mijn collega zal ingaan op de andere onderwerpen, met name op de reikwijdte van de recidiveregeling en de verhouding van die regeling tot het voorgenomen alcoholslotprogramma.

Eerst nog even iets over de juridische vormgeving van de voorgestelde recidiveregeling. De heer Janse de Jonge heeft daarover een paar opmerkingen gemaakt die ook van belang zijn voor de plaatsing van dit wetsvoorstel in het geheel van de wetgeving, gericht op de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke rechtshandhaving. Kunnen wij daar als het ware spreken van een twee-wegenleer? Dat is een interessante gedachte, ook in het besef dat er meer twee wegen zijn en dat wij hiermee vier wegen bedoelen, dus de bestuursrechtelijke en de civielrechtelijke twee wegen, het vakgebied van de heer Janse de Jonge. Hij gaf daarbij aan dat het onderscheid tussen enerzijds de bestuursrechtelijke intrekking van het rijbewijs – de vorderingsprocedure – en anderzijds de recidiveregeling nog wel wat verheldering behoeft. Ik zal graag proberen daaraan te voldoen, en daarbij ook ingaan op de opmerking van de heer Janse de Jonge dat er een scherper onderscheid in de wetgeving zou moeten worden gemaakt tussen de bestuursrechtelijke intrekkingprocedure, gericht op het algemeen belang van de verkeersveiligheid en anderzijds de bestraffing van de individuele rijbewijshouder. Ik zie de heer Janse de Jonge nu non-verbale tekenen van instemming geven. Dit heb ik dus goed begrepen.

Wij kunnen zeggen dat de Wegenverkeerswet 1994 dat onderscheid al kent in de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure, gericht op preventie. Uiteindelijk kan het rijbewijs in die bestuursrechtelijke procedure ongeldig worden verklaard als de rijbewijshouder niet meer blijkt te beschikken over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid, dus een gevaar is voor de verkeersveiligheid. Los daarvan kan de rijbewijshouder die een verkeersdelict begaat daarvoor strafrechtelijk worden vervolgd. Die twee procedures kunnen los van elkaar worden ingezet. Dan zijn er dus twee wegen. Het gaat wel nog steeds over die ene weg waarop te hard of te onvoorzichtig is gereden.

Dit betekent niet dat het algemeen belang van de beveiliging van het verkeer geen nevendoelestelling zou zijn van de strafrechtelijke procedure. Die dient ten slotte, zoals vaak bij strafrecht het geval is, ook een veel groter belang van de samenleving als geheel. De wegpiraat die zonder rijbewijs rijdt en grote brokken maakt in het verkeer, is daarvan zeker een treffend voorbeeld. Rijontzegging en/of een gevangenisstraf kan evenzeer in het belang zijn van de verkeersveiligheid. In die zin kunnen strafrechtelijke en bestuursrechtelijke handhaving ook niet strikt van elkaar worden gescheiden langs de

lijnen van preventie en bestraffing. Zij kunnen wel worden onderscheiden. Dat doet de Wegenverkeerswet 1994 ook.

De strafrechtelijke ontzegging brengt mee dat het rijbewijs voor de duur van de rijontzegging – dus tijdelijk – ongeldig is. De bestuursrechtelijke intrekking van het rijbewijs maakt het rijbewijs definitief ongeldig, maar de betrokkene kan wel een nieuw rijbewijs aanvragen. Aldus zijn er inderdaad twee wegen en hoeft er bij het volgen van die twee wegen geen aanrijding te ontstaan.

Mij lijkt dus dat het onderscheid tussen die twee wegen onverlet wordt gelaten door dit wetsvoorstel. Dat voegt hieraan een sluitstuk toe, namelijk dat bij een tweede veroordeling ten gevolge van een alcoholverkeersdelict het rijbewijs automatisch ongeldig wordt zonder dat een intrekkingbesluit nog nodig is. Het CBR trekt het rijbewijs van rechtswege in. Het betreft dan ook geen bestuursbesluit waartegen men in beroep kan gaan. De grondslag hiervoor is de wettelijke veronderstelling dat iemand die onder de recidiveregeling zijn rijbewijs kwijtraakt niet langer voldoet aan de vereisten voor het rijbewijs, te weten een voldoende mate van rijvaardigheid en geschiktheid. Het kan overigens voorkomen dat het CBR voordat de tweede veroordeling onherroepelijk wordt het rijbewijs al ongeldig heeft verklaard. Daardoor bijten de recidiveregeling en de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure elkaar niet.

Wij kunnen zo de verschillende benaderingen als het ware in het gelid zetten. Dat lijkt mij nuttig. Ik ben dan ook dankbaar voor deze vragen en ik meen dat het goed is voor de verdere ontwikkeling van de wetgeving om dit hier verhelderd te hebben.

Mevrouw Haubrich spreekt een ander punt aan, dat met de juridische vormgeving van het wetsvoorstel te maken heeft. Zij vroeg mij nog in te gaan op de juridische kwaliteit van het oorspronkelijke wetsvoorstel, waarin zij een wettelijke minimumstraf las. De strafsoort en strafmaat zou worden bepaald bij lagere regelgeving. Ik wil hierover wel iets, maar niet te veel zeggen. Ten slotte verdedig ik hier het wetsvoorstel zoals het er ligt, na nota's van wijziging en amendement. Het lijkt mij niet echt zinvol om terug te gaan naar de vorige kabinetsperiode, waarin het wetsvoorstel al aanhangig was op het moment dat ik de verantwoordelijkheid ervoor op mij nam. Mevrouw Haubrich zinspeelt natuurlijk op een meer algemene discussie, die ook in de Tweede Kamer vaak opklaait van de kant van de PVV als het gaat om minimumstraffen. Neen, daar zijn wij geen voorstander van, dat heb ik ook meer dan eens gezegd. Dat past niet in onze benadering van de rechterlijke straftoemtingsbevoegdheid.

Naar de pakkans hebben mevrouw Haubrich en de heer Janse de Jonge gevraagd. Ik wijs op het onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Het effect van het puntenstelsel op de verkeersveiligheid kan worden vergroot door het stelsel strenger te maken en/of door de pakkans te vergroten. Over strengere puntenstelsels, zoals de recidiveregeling van het wetsvoorstel, schrijft de SWOV dat er naar schatting jaarlijks enkele doden minder in het verkeer zullen vallen. Daarbij is een aanvangseffect direct na invoering niet meegerekend, dat komt er dus nog bij. Op basis daarvan verwachten mijn collega van Verkeer en Waterstaat en ik dat de recidiveregeling wel degelijk een verkeersveiligheidseffect teweeg zal brengen, ook al is niet voorzien in extra inspanningen die daarop gericht

zijn, maar door het systeem zelf, dus door de manier waarop dit wetsvoorstel het sanctiepatroon versterkt.

Er zijn trouwens ook afspraken gemaakt met de politie over de wijze van aanlevering van gegevens uit het rijbewijsregister over personen die zijn geconfronteerd met een maatregel met betrekking tot het rijbewijs. Ik denk dat wij zo de beschikbare opsporingscapaciteit gericht kunnen inzetten, waardoor de pakkans wordt vergroot.

De heer Janse de Jonge heeft gevraagd naar de prioriteiten. De aanpak van alcohol kent een onverminderd hoge prioriteit bij het OM en bij de onder het gezag van het OM werkzame politie. De inzet van speciaal toegeruste politieteams door het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie noem ik in dit verband. Dit is dus een aanvulling op de normale opsporingstaak. Daarnaast noem ik de oprichting van de Centrale Verwerkingseenheid van het Openbaar Ministerie ten behoeve van een efficiënte en snelle verwerking van aanzienlijke aantallen alcoholverkeersdelicten.

De heer Janse de Jonge heeft verder nog gevraagd hoe wij wegmisbruikers kunnen aanpakken die zonder rijbewijs rijden. Rijbewijssancties treffen deze lieden per definitie niet; het vorderen van een vrijheidsstraf ligt daar meer in de rede. Het maakt het natuurlijk des te erger als je je op de weg misdraagt zonder ooit een rijbewijs te hebben bezeten of als je het niet meer bezit. Wij zullen daarop bij de evaluatie letten.

De heer Hofstra heeft gevraagd of deze regeling er niet juist toe leidt dat er nog meer mensen zonder rijbewijs de weg op gaan. Dit raakt uiteraard het punt waarop ik net heb gereageerd, dus strenge bestraffing ligt in de rede. Wij zullen kijken of dit hierdoor toeneemt. Ik neem aan dat het voor iedereen duidelijk zal zijn dat het zeer ernstig is om zonder rijbewijs de weg op te gaan, en dat het dus ook past om daar des te strenger in de zin van bestraffing op te reageren.

De kosten van een nieuw rijbewijs komen geheel ten laste van de aanvrager, maar het is denkbaar dat er bij de oplegging van een vermogenssanctie rekening wordt gehouden met aspecten van de draagkracht.

Als de betrokkene het rijbewijs voor het werk nodig heeft, is er naar mij lijkt des te meer reden om op je gedrag te letten. Wanneer als gevolg van de recidiveregeling het rijbewijs ongeldig wordt met het tweede verkeersdelict maken wij dus geen onderscheid – ik zie ook geen reden om dat te doen – tussen degenen die voor hun plezier of voor hun beroep reden terwijl zij zich misdreogen. Ik meen dat dit gerechtvaardigd is, ook uit een oogpunt van verkeersveiligheid. Voor de slachtoffers maakt het ook weinig uit. Het kan natuurlijk zijn dat bestuurders die veel kilometers rijden daardoor als het ware aan hun pakkans bijdragen. Ook daarvoor geldt dat voor iedereen geldt dat hij of zij zich altijd en overal moet houden aan de regels die wij hebben gesteld ter bescherming van de verkeersveiligheid en de levens van andere weggebruikers.

Het buitenlandse rijbewijs wordt door het ongeldig worden van een Nederlands rijbewijs niet getroffen. Wel kan aan zo'n automobilist bij de veroordeling een rijontzegging worden opgelegd. Dan moet hij voortaan om Nederland heen rijden.

Een Nederlandse automobilist in het buitenland die onder invloed van alcohol rijdt, telt tot nu toe niet mee in de Nederlandse recidiveregeling. Zou er iets voor te

zeggen zijn om dit mogelijk te maken? Om dat te kunnen doen, zouden wij een volledig automatisch verlopende uitwisseling van gegevens nodig hebben over veroordelingen tussen de lidstaten. Ik neem de suggestie die in de vraag van de heer Hofstra besloten lag graag mee voor de toekomstige ontwikkeling op dit terrein. Ik begrijp de wenselijkheid hiervan, want wij rijden over de grens. Dan is ook een gelijkelijk strenge aanpak aangewezen. Wij hebben intussen wel een ontwerp-kaderbesluit over de uitwisseling van gegevens uit het strafregister tussen de lidstaten. Ik zal graag bezien of dit mogelijkheden biedt om de door de heer Hofstra gesuggereerde weg in te slaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik had daar wel een suggestie bij gedaan van zuur en zoet. Dat lijkt mij vrij principiële. Ik bedoel dat de boetes ons niet achternakomen, maar dat wij er ook gebruik van kunnen maken als de andere kant een keer gunstiger is. Ik weet niet of minister Eurlings hierop gaat antwoorden.

Minister **Hirsch Ballin**: Dit lijkt mij inderdaad meer iets voor collega Eurlings. Buitenlandse rijbewijssancties hebben inderdaad in Nederland geen rechtsgevolgen. Bij de verdere ontwikkeling van de samenwerking op dit terrein in het belang van de verkeersveiligheid zal ik dit graag in het oog houden. Of dit nu "zuur" moet heten betwijfel ik. Ik spreek liever van een bij dit soort gedrag passende, krachtige wetshandhaving. Dus houdt u het maar op krachtig en zoet, of op krachtig en krachtig, dat vind ik eigenlijk nog beter dan zuur en zoet, met uw goedvinden. Wij willen hiermee echt iets doen aan de verkeersonveiligheid door ernstig wangedrag op de weg. Houdt u daarbij altijd de slachtoffers voor de geest, dat helpt een stuk bij het besef van het belang van deze maatregelen.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de Senaat voor hun bijdrage in eerste termijn. Mij past een klein excuus in uw richting en in die van mijn ambtgenoot van Justitie. Ik heb de pauze wat opgerekt. Ik genoot van het prachtige uitzicht op uw zaal vanaf de publieke tribune. Ik hoop dat ik met een snelle sprint naar beneden mijn eerste strafpunt als beginnend bestuurder heb kunnen voorkomen.

Ik ben zeer verheugd dat wij vandaag in deze Kamer kunnen spreken over dit wetsvoorstel voor een recidiveregeling. Het is een wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet en enkele andere wetten. Ook spreken wij hier over het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. Ik begin met uw welnemen uit het oogpunt van verkeersveiligheid met het wetsvoorstel op stuk nr. 30324, de recidiveregeling, waarop de ambtgenoot van Justitie zojuist uitgebreid is ingegaan. In aanvulling op wat hij zei, zeg ik het volgende. Mensen moeten goed beseffen dat een eenmaal behaald rijbewijs niet betekent dat men daarop onder alle omstandigheden levenslang recht heeft. Dit zullen wij altijd proberen uit te dragen. Het is geen eeuwigdurend verworven recht, een recht dat niet zou kunnen worden aangetast. Dat klopt niet. Het rijbewijs moet veeleer worden gezien als een soort van vergunning die kan worden ingetrokken als je als automobilist niet meer aan de voorwaarden voldoet.

Het voorliggende voorstel voor de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten geeft naast de maatregelen die al in het kader van het strafrecht en in het kader van de vorderingsprocedure bestaan, een belangrijk signaal. Dat signaal is dat rijden onder invloed van alcohol echt niet kan. Als men dat wel doet, kan en zal dit nadrukkelijk gevolgen hebben voor de geldigheid van het rijbewijs. Het werd door velen gememoreerd: als iemand voor de tweede keer binnen vijf jaar wordt veroordeeld wegens rijden onder invloed, waarbij een promillage is geconstateerd van 1 of meer, dan is hij zijn rijbewijs kwijt. Tijdens de behandeling door de Tweede Kamer heb ik eerder schriftelijk aangegeven dat wij dat signaal belangrijk vinden. Wegens dit belang vinden wij het prettig dat de behandeling hier zo snel kan plaatsvinden. Wij hopen dat ook snel een besluit kan worden genomen. Vervolgens, zo zeg ik de leden toe, zullen wij met gezwinde spoed verder werken aan de voorbereiding van de noodzakelijke lagere regelgeving en in het verlengde hiervan natuurlijk van de inwerkingtreding.

Ik kom toe aan de beantwoording van de gestelde vragen. Ik sluit mij graag aan bij de woorden van dank die door de minister van Justitie in de richting van de verschillende woordvoerders zijn uitgesproken voor hun steun. Zo heb ik dat eveneens ervaren: uit hun bijdragen kwam brede steun voor de voorstellen en voor de gedachten achter de voorstellen, naar voren. De heer Hofstra vroeg wat gedaan wordt om tegenover de samenleving helder te maken dat nieuwe wetgeving plaatsvindt. Ik ben het zeer met hem eens dat hierover heel helder moet worden gecommuniceerd. Het moet voor alle bestuurders helder zijn dat het voor de werking van de recidiveregeling niet uitmaakt met welke categorie motorrijtuig het alcoholdelict is begaan. De regeling heeft ook betrekking op de bestuurders van bromfietsen, voeg ik daaraan nadrukkelijk toe. Ook moet duidelijk worden gecommuniceerd wanneer het gevolg van ongedigtheid van rechtswege intreedt, dit mede in het kader van de preventieve werking: weet wat je boven het hoofd hangt en voorkom het liever. Tevens moet duidelijk zijn dat het gevolg van ongedigtheid van rechtswege alle categorieën zal betreffen waarvoor het rijbewijs geldig was.

Ik begrijp waar de opmerking van de heer Hofstra over mensen die beroepstechnisch een rijbewijs nodig hebben, vandaan komt. Hij memoreerde het KNV. Ik vind wel dat wij moeten beseffen hoe serieus de overtredingen zijn, hoe serieus het is als iemand meerdere malen grof over de alcohol limiet heen gaat. Enerzijds kan men erop wijzen hoe groot de gevolgen zijn als iemand zijn vrachtwagenrijbewijs, dat hij nodig heeft voor zijn beroep, kwijt is, maar evengoed kan men er anderzijds op wijzen hoe groot de gevolgen zijn als wordt getolereerd dat iemand die met een zware vrachtauto de weg opgaat en door wijken heen rijdt, schijnbaar denkt zich zulk gedrag te kunnen permitteren. Wij hebben het laatste belangrijker gevonden dan het eerste. Juist omdat het een zo belangrijke overtreding betreft, hebben wij dan ook de ongeldigheidsverklaring alle categorieën laten betreffen. Ik zeg de heer Hofstra toe dat ik samen met de ambtgenoot van Justitie zal bezien op welke wijze de relevante doelgroepen kunnen worden geïnformeerd over de strekking en reikwijdte van de recidiveregeling, opdat niet alleen duidelijk is wat bestuurders boven het hoofd hangt, maar vooral ook opdat de kans dat mensen zich door deze regeling

anders gaan gedragen voordat zij gestraft worden, zo groot mogelijk wordt.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zegt dat bromfietsen er ook onder vallen. Bromfietsen hebben wij in soorten. Geldt dit voor alle soorten? Daarnaast zijn er landbouwtractoren. Die hebben geen kenteken en je hebt er geen rijbewijs voor nodig. Die vallen er naar mijn smaak niet onder, of wel? Graag krijg ik hierover duidelijkheid.

Minister **Eurlings**: Dit zal gelden voor alle categorieën waarvoor een rijbewijsplicht zal gelden. Zoals men weet, zal deze voor de bromfiets voor de meeste categorieën worden ingevoerd. Voor die categorieën zal dit dus gelden. In lijn met de motie-Atsma die in de Tweede Kamer der Staten-Generaal is aangenomen, is ervoor gekozen om niet over te gaan tot kentekening van landbouwvoertuigen. Zoals men weet was de vorige regering wel van plan om hiertoe over te gaan. Er staat ook al zo'n vrachtautosymbool op het moderne rijbewijs. Op dit moment is er wel discussie over de vraag of er niet toch wat moet gebeuren voor de verkeersveiligheid van landbouwvoertuigen. Die discussie heeft geresulteerd in een soort onderzoek samen met de sector en verkeersveiligheidsorganisaties in de provincie Zeeland. In het verkeer met de Tweede Kamer hebben wij afgesproken dat wij dit zullen afwachten alvorens samen met de Kamer te bezien of er een soort maatwerkoplossing zou moeten zijn. Zolang er geen kentekenplicht en dus ook geen rijbewijsplicht is voor het besturen van een landbouwvoertuig, geldt dit dus voor deze categorie niet. Het hangt dus precies samen met de vraag waarvoor een rijbewijs nodig is en waarvoor niet.

Voorzitter. De heer Janse de Jonge vroeg hoe herhaling van overtredingen kan worden voorkomen. Hij vroeg of de regering overweegt om een verplichte alcoholcursus in te voeren. Hij vroeg tevens naar het verplichtende karakter van deze educatieve maatregelen. Zoals ik zojuist in mijn algemene inleiding heb proberen uit te spreken, ben ik het zeer met de heer Janse de Jonge eens dat wij moeten proberen om herhaling zo veel mogelijk te voorkomen. Daarin moet een groot stuk van de kracht van dit soort voorstellen zitten. Alle huidige maatregelen met betrekking tot het rijbewijs, strafrechtelijk of bestuursrechtelijk, hebben als hoofddoel het voorkomen van herhaling van het rijden onder invloed. Een doelstelling van de rijbewijssanctie is voorts om de betrokkene, indien deze na verloop van tijd weer de weg opgaat, ertoe aan te zetten om het begaan van verkeersdelicten voortaan na te laten. Daarnaast zal de in het wetsvoorstel voorgestelde ongeldigheid van rechtswege een bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van herhaling, omdat de betrokkene die voor de tweede keer een ernstig alcoholdelict begaat, opnieuw zal moeten bewijzen dat hij voldoet aan de vereisten om weer een rijbewijs te kunnen verkrijgen. Ik zeg dat zo nadrukkelijk omdat wij niet moeten vergeten met welke categorie automobilisten wij hierbij te maken hebben. Voor een notoire alcoholist zal het geen sinecure zijn, zo verzeker ik de Kamer, om overtuigend te bewijzen dat hij deze rijvaardigheid inderdaad bezit, met andere woorden om de test te doorstaan. Voor dit soort mensen zal dit nadrukkelijk een hobbel zijn om het rijbewijs weer te verkrijgen.

In reactie op de vragen van de heer Janse de Jonge over de educatieve maatregelen plaats ik de volgende

opmerkingen. Per 1 oktober 2008, dus zeer recent, zijn twee nieuwe educatieve maatregelen ingevoerd, enerzijds de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer, voor zowel ervaren als beginnende bestuurders, anderzijds de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, waarvoor vooralsnog alleen de beginnende bestuurders in aanmerking komen. Hiermee is uitvoering gegeven aan een zeer dringende wens van de Tweede Kamer. Op termijn zal de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer ook worden ingevoerd voor de ervaren bestuurder. Dat zeg ik bij dezen toe, zoals ik het eerder in de Tweede Kamer heb toegezegd.

De educatieve maatregelen hebben een verplichtend karakter, in die zin dat het niet-meewerken aan een opgelegde educatieve maatregel per ommekeer zal leiden tot de ongeldigverklaring van het rijbewijs. Men zal die maatregel dus moeten uitvoeren; anders is men zijn rijbewijs automatisch kwijt. Als de betrokkene binnen drie jaar na de ongeldigheidsverklaring weer in het bezit wil komen van een rijbewijs, zal hij alsnog moeten deelnemen aan de opgelegde maatregel. Alleen als betrokkene pas na drie jaar opnieuw in bezit wil komen van het rijbewijs, is volgens de huidige regeling het alsnog doorlopen van de educatieve maatregel niet aan de orde, maar hij moet dan wel voldoen aan alle voorwaarden om weer een rijbewijs te verkrijgen. Zoals ik zojuist zei, zal juist voor deze categorie bestuurders het doorstaan van de rijvaardigheidstest echt geen sinecure zijn. Er zal nadrukkelijk worden bekeken of de persoon echt in staat is om zijn notoire alcoholverleden achter zich te laten. Voor beide nieuwe educatieve maatregelen die in oktober zijn ingevoerd, is nadrukkelijk aansluiting gezocht bij de systematiek die al bestond ten aanzien van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, de EMA. In alle gevallen zal de betrokken rijbewijshouder dus niet zonder meer direct zijn rijbewijs terugkrijgen, zeg ik met nadruk.

De heer Janse de Jonge vroeg aandacht voor de aanpak van zware verkeersovertreders die doorrijden zonder rijbewijs. Ik sluit mij in mijn beantwoording van harte aan bij datgene wat minister Hirsch Ballin hierover reeds heeft gezegd. De heer Janse de Jonge vroeg tevens naar het effect van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, de EMA, in ons land, en naar de effecten van het alcoholslot. Hierop kan ik antwoorden dat uit het onderzoek van DHV uit 2005 naar het effect van de EMA blijkt dat een afname met ongeveer vier doden per jaar zou kunnen, uitgaande van ongeveer 20% minder recidivisten. Signalen uit het buitenland, evenals een eerste gevoel bij de EMA zoals die in ons land werkt, brengen de hoop met zich mee dat dit eerder meer dan minder dan 20% kan zijn. Wij hebben goede hoop dat wij een stuk meer kunnen bereiken in het beperken van de recidive. Laat ik voorzichtig zijn in mijn uitspraken, maar ik heb er vertrouwen in dat wij op deze manier het aantal doden kunnen beperken.

Uit internationaal onderzoek blijkt overigens ook dat het alcoholslot een gunstig effect heeft op het voorkomen van de recidive. Dit is een belangrijke toevoeging, als men beseft dat juist voor dit soort automobilisten het zomaar afnemen van het rijbewijs een fermere maatregel lijkt dan hij in werkelijkheid is. Inderdaad gaan mensen dan namelijk vaak zonder rijbewijs achter het stuur zitten. Daarom zijn deze educatieve aanpak en een alcoholslot als toevoeging daarop volgens ons belangrijke extra

schakels in de keten. Ik kom zo terug op de vragen die de fractie van de PvdA in dezen heeft gesteld.

De heer Janse de Jonge vroeg of de regering aandacht heeft voor de jonge bestuurders in de leeftijd van 18 tot 24 jaar. Hij vroeg in hoeverre het lagere alcoholpromillage dat voor deze groep geldt, werkt, en of er voor deze groep kansen zijn voor de toepassing van ITS. Ik kan bevestigen dat er grote aandacht is voor deze groep van jonge bestuurders, een groep die ondanks alles nog steeds zeer kwetsbaar blijkt. Te vaak is deze groep betrokken bij verkeersongevallen. Juist daarom is specifiek voor de beginnende bestuurder reeds een aantal maatregelen genomen, zoals de vernieuwing van het rijexamen, een aparte regeling voor de beginnende bestuurder, de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, die ik zojuist al noemde, en een lagere alcohollimiet, 0,2 promille in plaats van de voor de overige bestuurders geldende 0,5 promille. De gedragseffecten van deze lagere limiet zijn nog niet geëvalueerd, maar uit voorlopige cijfers over 2007 kan worden opgemaakt dat de jonge beginnende bestuurder, dus de bestuurders tussen grosso modo 18 en 24 jaar, minder vaak met alcohol op achter het stuur zitten dan de groep van bestuurders die ouder met het rijbewijs begint, mensen die vanaf hun 25ste of 26ste jaar hun eerste rijervaring opdoen.

Verder wordt, zoals de heer Janse de Jonge suggereerde, voor de langere termijn gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid juist ook bij deze categorie, de jonge bestuurders, verder te verbeteren met behulp van technische mogelijkheden. In het verkeer met de Tweede Kamer is dit ook een aantal keer gewisseld. Ik vind het van belang om te bekijken hoe wij deze kwetsbare groepen van verkeersdeelnemers extra kunnen beschermen. In de industrie wordt hieraan eveneens gewerkt. Ford is bezig met "opvoedsleutels", sleutels waarmee de snelheid van de auto kan worden beperkt. Ook "trip recorders" zijn vaker genoemd. Hoe het ook zij, wij houden dit nadrukkelijk in de gaten. Als er mogelijkheden zijn, zullen wij daarvoor zeker niet de ogen sluiten. Ik voeg toe dat deze technologie met name ook tegenover de notoire overtreders, de "rotte appels", onparlementair gezegd, hulp kan bieden. Het alcoholslot is een van de maatregelen. Dat is eerder ook in de Tweede Kamer geopperd. Zou je niet voor mensen die keer op keer veel te hard rijden, een soort van snelheidsbeperker in de auto kunnen inbouwen? Wij kijken daarnaar met open vizier en weten dat ook in de Europese Unie dit soort ontwikkelingen zeer proactief worden gevolgd.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik ga ervan uit dat de minister klaar is met het beantwoorden van mijn vraag. Ik vroeg niet specifiek naar het verschijnsel van de black box, maar naar een mechanisme dat je in de toekomst in auto's inbouwt, een soort computertje. Daarmee houd je de notoire overtreders in de gaten. Dit zelfstandig piepsysteem registreert dan te hard rijden of te veel alcohol. Ik zie daarin veel kansen. Ik zou het verwelkomen als de minister dat wil meenemen en wij in Nederland openstaan voor dat soort ontwikkelingen.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik zeg dit van ganser harte toe. Ik wil dit koppelen aan een opmerking van de heer Schouw. Ik vind het ook een ethische plicht, als ik dit zo

mag zeggen, om de lat heel hoog te leggen op het vlak van verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: De minister bedoelt de heer Van den Berg?

Minister **Eurlings**: O sorry, excuseer mij, mijnheer Van den Berg. Ik wil de lat heel hoog leggen, omdat wij nooit mogen accepteren en ons er nooit bij mogen neerleggen dat, ondanks dat wij op een klein eiland na misschien wel het beste land ter wereld zijn op het vlak van de verkeersveiligheid, wij vorig jaar nog altijd 791 verkeersdoden te betreuren hadden. Ik denk dat iedereen hier zo'n sterfgeval in zijn kennissen- of vriendenkring kent. Als je als verantwoordelijk bewindspersoon met zo'n geval te maken krijgt, gaat dit je niet in de koude kleren zitten. 791 vriendengroepen en familiekringen moeten voor de rest van hun leven zwaargewond verder. Ik vind dat wij heel ver moeten gaan in het aanpakken van de rotte appels, om het nog maar eens zo uit te drukken. Mijnheer Van den Berg, excuseert u mij. De jetlag van het vliegen door de nacht heen raakt mij wat meer dan ik had gehoopt. U had zeer gelijk met uw oproep om het als een ethische plicht te zien.

Mevrouw Haubrich vroeg waarom de reikwijdte van het voorliggend wetsvoorstel beperkt is tot alleen alcoholovertredingen. Zij vroeg daarbij ook hoe ik omga met de eventuele wenselijkheid van verdere uitbreiding in de toekomst. Zij vroeg ook naar de stand van zaken van de pilots.

Het wetsvoorstel dat bij de Tweede Kamer is ingediend, had betrekking op verschillende soorten verkeersdelicten. Voor de zorgvuldigheid zeg ik dat drugs niet onder de werking van het ingediende wetsvoorstel viel, vanwege het ontbreken – of mag ik hoopvol zeggen: nóg ontbreken – van betrouwbare en praktisch bruikbare voorselectiemiddelen op basis van speeksel. Door het amendement-Wolfsen/Weekers is het wetsvoorstel beperkt tot rijden onder invloed van alcohol. Bij de wijziging, voorgesteld door de regering, is de reikwijdte weer iets uitgebreid met alcoholgerelateerde verkeersdelicten, zoals het weigeren mee te werken aan alcoholonderzoek en het veroorzaken van een ongeval onder invloed van alcohol.

Wij kijken verder. Bij de door de regering voorgestelde wijziging heeft het kabinet ook aangekondigd te onderzoeken of de regeling kan worden uitgebreid met forse snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom. Voorts heeft het kabinet in een afzonderlijke brief aangegeven dat het wenselijk is om het rijden onder invloed van drugs onder de werking van de regeling te brengen, maar dat daartoe eerst onderzoek zal worden gedaan naar praktisch bruikbare en betrouwbare drugstests. Deze voornemens heeft de Tweede Kamer ondersteund met een tweetal moties. In een van deze moties wordt bovendien verzocht te onderzoeken welke meetbare verkeersovertredingen, naast de forse snelheidsovertredingen in de bebouwde kom, nog meer onder de regeling zouden kunnen vallen. Het uitgangspunt hierbij is dat een bestuurder die bewust grote verkeersrisico's neemt op locaties waar de verkeersveiligheid extra kwetsbaar is, een stevige aanpak verdient.

Hoe het onderzoek ook zal uitpakken, het gaat hierbij inderdaad om forse overtredingen op de meest kwetsbare gebieden. Ik benadruk dit in lijn met hetgeen de heer Hofstra heeft betoogd. Ter uitvoering van de

Kamerstukken beginnen mijn ambtgenoot van Justitie en ikzelf met een pilot om te bekijken of de spekseltesten als voorselectiemiddel de opsporing van het drugsgebruik in het verkeer vergemakkelijken. Wij streven ernaar, deze pilot nog deze maand van start te laten gaan.

Ook de voorbereiding op het onderzoek naar de vraag welke ernstige, meetbare verkeersdelicten onder de werking van de regeling kunnen worden gebracht, is inmiddels ter hand genomen. Ik hoop dat dit onderzoek volgende maand, dus in november 2008, van start kan gaan. De uitkomsten van beide onderzoeken verwachten wij in het voorjaar van 2009. Daarna kunnen wij bezien of en wanneer de uitbreiding van de reikwijdte mogelijk en wenselijk is. Hierbij zullen wij er nadrukkelijk rekening mee houden dat er inmiddels vele maatregelen bestaan met betrekking tot het rijbewijs, respectievelijk in voorbereiding dan wel in uitvoering zijn. Hoewel wij in principe positief staan tegenover het vergroten van de reikwijdte, kijken wij nadrukkelijk naar het effect van het totaal van de maatregelen.

Ik zeg dit ook omdat mevrouw Haubrich haar zorg uitte over de afstemming van het alcoholslotprogramma en de recidiverегeling. Zij vroeg daarbij ook of het de bedoeling is om het alcoholslotprogramma verplicht te stellen bij de eerste de beste ernstige alcoholovertreding. Verder deed zij de suggestie om het rijbewijs voorwaardelijk te ontzeggen indien aan het alcoholslotprogramma wordt deelgenomen. In reactie op de zorg van mevrouw Haubrich zeg ik dat het alcoholslotprogramma verplicht is voor "first offenders" die worden betrapt met een promillage van 1,3 of hoger. Bij deze groep treedt in principe geen interferentie op met het puntenstelsel. Samenloop zou wel mogelijk zijn bij recidiverende bestuurders. Voor het alcoholslotprogramma is natuurlijk een rijbewijs nodig. Om deze samenloop zo veel mogelijk te voorkomen, zal later in het wetsvoorstel tot invoering van het alcoholslotprogramma worden voorgesteld om de nu opgenomen grens van 1 promille te verleggen naar 1,3 promille, zodat veel recidiverende bestuurders aan het alcoholprogramma kunnen deelnemen zonder opnieuw examen te doen. Op die manier denken wij inderdaad aan de door mevrouw Haubrich geschetste zorg tegemoet te kunnen komen. Als de voorstellen tot wet worden verheven en in werking treden, krijgen alleen bestuurders die voor de tweede keer worden veroordeeld voor het rijden met meer dan 1,3 promille straks te maken met ongeldigheid van rechtswege van het rijbewijs. Alleen zij zullen opnieuw moeten aantonen dat zij aan alle voorwaarden voldoen. Het zomaar afpakken van het rijbewijs klinkt soms fermer dan het in werkelijkheid uitwerkt. Daarom zijn deze extra maatregelen, educatie en het alcoholslotprogramma, een goede toevoeging. Je moet echter voorkomen dat het negatief met elkaar gaat interfereren.

Mevrouw Haubrich suggereerde verder dat het voorstel tot invoering van het alcoholslotprogramma zou moeten voorzien in de mogelijkheid van een voorwaardelijke rijontzegging. Een voorwaardelijke rijontzegging kan nu al op basis van de huidige regelgeving door de rechter worden opgelegd. Wetswijziging is daarvoor dus niet nodig. De samenloopkwesties die Mevrouw Haubrich noemde, zal ik in lijn met wat ik heb toegezegd, bezien.

Ik heb nog een aantal vragen van de heer Van den Berg niet beantwoord. Hij sprak zijn vertrouwen uit in de

maatregelen. Dank daarvoor. Ik deel dit optimisme en vertrouwen. Hij vroeg of er nu zicht op is dat mensen die meer overtredingen begaan, ook meer verkeersonveiligheid veroorzaken. Dit is op zich een relevante vraag. Het gaat natuurlijk om de verkeersveiligheid. Het aanpakken van de overtreding is een middel om het doel van verkeersveiligheid te bereiken. Er is heel veel onderzoek naar gedaan. Wij spreken vandaag indringend over alcohol. Naar mijn hoop en verwachting spreken wij in de nabije toekomst ook over drugs.

Laat ik drugs en alcohol nu bij de kop vatten, maar wel met de omzichtigheid waarmee je onderzoek en theorie altijd moet bezien. Van de 791 slachtoffers die wij vorig jaar nog te betreuren hadden, zouden om en nabij 200 slachtoffers door alcohol zijn omgekomen. Dit zijn dus alcoholgerelateerde doden. Dit is majeur, heel erg stevig. Bij drugs is ook een beeld aanwezig. Ik zeg dit met grote omzichtigheid. Het is allemaal theorie. 80 doden zouden drugsgerelateerd kunnen zijn. In Nederland is om ethische redenen bepaald dat wij geen postmortemonderzoek doen. In landen waar wel postmortemonderzoek wordt gedaan, zoals Australië, blijkt het relatieve aantal slachtoffers dat drugsgerelateerd is, nog een stuk hoger te liggen dan de schatting die wij in Nederland doen. Nu wil ik twee landen op twee uiteinden van de aardbol niet te gemakkelijk met elkaar vergelijken, maar ik geef alleen maar aan dat postmortemonderzoek in een land als Australië laat zien dat drugs een heel groot probleem is. Als ik dit zeg, meen ik hieruit te mogen afleiden dat alcohol en drugs inderdaad leiden tot onveiligheid en onnodige slachtoffers in het verkeer. Daarom hebben wij de ethische plicht om hier hard tegen in te gaan.

Mijn optimisme is trouwens ook gestoeld op andere verkeersveiligheidsorganisaties, die zeggen dat je het aantal doden wel degelijk kunt terugbrengen. Natuurlijk is dit een onderdeel van veel maatregelen. De ene maatregel moet goed inwerken op de andere. De communicatie en preventie, waarvoor de heer Hofstra pleitte, zijn daarbij van groot belang.

Verschillende woordvoerders hebben gevraagd wat de gevolgen zijn van de invoering van de recidiverегeling voor het nu al bestaande beginnersrijbewijs. Het beginnersrijbewijs heeft kort gezegd alleen betrekking op bestuurders die vijf jaar of korter hun rijbewijs hebben, mits het rijbewijs is afgegeven na 30 maart 2002. Als bij een betrokken bestuurder binnen vijf jaar drie strafrechtelijke afdoeningen geregistreerd staan wegens bepaalde delicten, volgt de mededeling door het Openbaar Ministerie aan het CBR en een onderzoek naar de rijvaardigheid. Wordt de betrokkene vervolgens niet rijvaardig geacht, dan wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard. Deze beginnersregeling heeft, juist om de jonge categorie mensen beter te beschermen, geen betrekking op alcoholdelicten, maar op forse snelheids-overtredingen, bumperkleven, het veroorzaken van een ongeval en gevaarzettend rijgedrag. De in het wetsvoorstel voorgestelde recidiverегeling heeft alleen betrekking op alcoholdelicten. Niet alleen de ervaren bestuurders vallen daaronder, maar ook de beginnende bestuurders. Ook zij kunnen op grond van deze recidiverегeling hun rijbewijs kwijtraken.

Slechts in zeer uitzonderlijke gevallen kan sprake zijn van een mogelijke samenloop tussen beide maatregelen, met name wanneer een beginnende bestuurder onder invloed van alcohol een ongeval heeft veroorzaakt. Dit

verkeersdelict zal, nadat het in het kader van het strafrecht onherroepelijk is afgedaan, bij deze beginnende bestuurder kunnen leiden tot zowel het tweede punt in het kader van de recidiveregeling als het derde punt in het kader van de regeling voor de beginnende bestuurder. Wij bekijken hoe dit verder werkt, maar het zal slechts in zeer uitzonderlijke gevallen plaatsvinden. Ik vind het van belang om met deze maatregel, de recidiveregeling, in de praktijk ervaring op te doen. Wij zullen ook evalueren hoe dit werkt en bekijken of wij dit verder kunnen aanscherpen en of wij uiteindelijk tot een samenvloeiing van deze twee maatregelen zouden kunnen komen.

Is het opnieuw afleggen van een examen niet een overdreven last voor met name de houders van rijbewijzen voor vrachtwagens en bussen? Ik heb de heer Hofstra daarover al geantwoord. Ik begrijp de opmerking die hij maakt en die door het KNV naar voren is gebracht, maar juist omdat de delicten zo ernstig zijn en de gevolgen juist bij een vrachtwagenbestuurder of een busbestuurder met heel veel mensen in de bus zo dramatisch kunnen zijn, was het veiligheidsaspect hierbij doorslaggevend.

Waarom moeten rijbewijshouders de kosten van het onderzoek naar hun rijgeschiktheid zelf betalen? Omdat het hier gaat om het rijden onder grote invloed van alcohol, met een promillage van 1,8 en hoger en 1,3 en hoger voor de beginnende bestuurder en de gevallen waarin de mededeling is gedaan in verband met drugs. Wij vinden dat de afschrikkende werking hierbij groot moet zijn. Wij vinden het niet meer dan rechtvaardig dat mensen die denken ook in deze tijd nog met drugs of alcohol op achter het stuur te kunnen kruipen en daarmee de regels grotesk te overtreden, stevig in de beurs worden geraakt. De kosten zijn € 907,91. Deze zullen worden vastgelegd in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Verder zal, net als bij de educatieve maatregelen, worden voorzien in een indexeringsclausule, op basis waarvan elk jaar de kosten van het onderzoek worden verhoogd.

De heer Van den Berg vroeg naar de effecten van het beginnersrijbewijs. Recent onderzoek naar het beginnersrijbewijs heeft geen betrekking gehad op de effecten, maar richtte zich met name op de procedure. De centrale vraag was waarom er minder processen-verbaal waren dan zou moeten. De ervaring wijst wel uit dat in de meeste gevallen de bestuurders blijven steken op één punt. Dat vind ik een belangrijke observatie. Je ziet dat een redelijke groep nog één punt haalt, maar dat de afschrikkende werking van de dichterbijkomende grens van drie punten schijnbaar groot is, want het aantal mensen dat doorslaat naar twee punten is heel erg klein. Ik weet dat dit in de ons omringende buitenlanden die met dit soort systematieken zijn begonnen – Frankrijk was volgens mij het land dat het spits afbeet – aan het begin van de regeling een gevoel gaf dat deze wel degelijk werken. Wij zullen het nader evalueren, maar dit wil ik u wel ter onderbouwing van ons optimisme meegeven.

Dan kom ik op het punt van de landbouwtractoren. Ik heb zojuist al gezegd dat na het uitvoeren van de motie-Atsma c.s. in de Tweede Kamer er op dit moment niet gekozen is voor kentekening en dus rijbewijsplicht. In de provincie Zeeland vindt wel een onderzoek plaats door de sector en verkeersveiligheidsorganisaties naar wat er op een andere manier kan worden gedaan om te

voorkomen dat er onveiligheid is. Ik wil niet vooruitlopen op de conclusies van dit onderzoek. Mevrouw Haubrich vraagt of het klopt dat deze landbouwvoertuigen niet in het MOB worden opgenomen. Ik kan haar geruststellen. Het MOB is juist in het leven geroepen om diefstal van niet-gekentekende voertuigen aan te pakken. Omdat de landbouwvoertuigen nu niet gekentekend zijn, worden zij dus juist wel in dit MOB opgenomen. Zowel de gegevens van de reeds gestolen landbouwtractoren als ook niet-gestolen landbouwtractoren worden geregistreerd, zodat het traceren van de eigenaar mogelijk is bij diefstal, maar ook heling van gestolen voertuigen aanmerkelijk wordt bemoeilijkt. Aangezien er geen kenteken is, is het met name het chassisnummer daarbij het herkenningpunt.

Ik denk dat ik hiermee de vragen over het wetsvoorstel recidiveregeling heb beantwoord. Ik wil nu kort een aantal vragen beantwoorden die gesteld zijn naar aanleiding van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (stuk nr. 31278).

Mevrouw Haubrich stelde een aantal vragen over de stage. Als ik deze vragen in mijn eigen woorden mag samenvatten, wil zij weten of leerlingen wel voldoende ervaring opdoen in een stage van 40 uur, of leerlingen gedurende deze 40 uur zelf moeten lesgeven, hoe de controle van de stage is geregeld, en hoe is geregeld dat er voldoende stageplekken beschikbaar zullen komen. Dit is een belangrijke discussie en ik herken vandaag de discussie die ik in de Tweede Kamer over dit onderwerp heb gevoerd.

Tijdens de stage van 40 uur moet de kandidaat-instructeur zich met alle aspecten van het geven van rijonderricht bezighouden. Hij doorloopt daardoor een volledige lescyclus en doet daarmee in die tijd voldoende leservaring op. Ik kan mevrouw Haubrich verzekeren dat de uitwerking van de stage en de uitvoeringsregeling zodanig zal zijn dat het accent juist wél op het actief lesgeven ligt. Een kandidaat-instructeur moet van de 40 uur stage ten minste 35 uur zelf lesgeven. Hij zit daarbij niet op de achterbank, hetgeen mevrouw Haubrich vreesde, maar zal voornamelijk op de bestuurdersstoel zitten, natuurlijk wel onder toezicht van de stagementor.

Voor de controle geldt dat het exameninstituut IBKI onaangekondigd en steekproefsgewijze inspecties uitvoert bij de stagebiedende rij scholen. Vooraf dient door het instituut te worden doorgegeven wie wanneer een stage volgt. Dit is met name de reden dat de regering geen noodzaak ziet bij het IBKI het werkplan op te vragen. Wanneer bij een steekproef blijkt dat de stage niet aan de gestelde eisen voldoet, kan de stagementor zijn bevoegdheid verliezen en wordt het deel van de stage dat tot dan toe is gevolgd ongeldig verklaard. Uiteindelijk worden aan het einde van de stage ook de competenties van de kandidaat als rijinstructeur nadrukkelijk door het exameninstituut beoordeeld. Je moet dus door die test heen komen. Leugenbriefjes lijken ons daarom echt niet aan de orde. Als een kandidaat in die 40 uur, waarvan 35 uur zelf lesgeven, niet voldoende heeft gewerkt, zal hij naar onze overtuiging bij de competentietest door de mand vallen. Zo wordt het gevaar van de leugenbriefjes, waarvoor wij niet blind zijn, voorkomen.

Wat betreft de vraag of er voldoende stageplaatsen zijn, kan ik mevrouw Haubrich verzekeren dat de branche zelf verwacht dat bij een stage van 40 uur in plaats van de eerdergenoemde 100 uur er voldoende stageplekken

zullen zijn. Het is daarbij wel in het belang van de opleidingsinstituten om de kandidaat-instructeurs een volledig pakket aan te bieden, dus inclusief stage en stageplaats. Ongeveer de helft van de opleidingsinstituten heeft inmiddels gezegd bereid te zijn om rijsscholen per aan te nemen stagiair een financiële bijdrage te geven. Hierdoor zal het aantal stageplaatsen bij rijsscholen naar onze overtuiging toenemen. Ik voeg hier wel aan toe dat het een punt van zorg is. Wij kunnen wel verwachtingen hebben, maar in de praktijk zullen die nog moeten blijken. Ik zal de ontwikkelingen daarom nauwlettend volgen en bezien of de maatregelen echt tot voldoende stageplekken leiden. Bij een volgende evaluatie of zoveel eerder als nodig, zodra wij signalen krijgen dat het niet goed gaat, zal ik hier op eigen initiatief op terugkomen. Wij houden dus echt de vinger aan de pols.

Mevrouw Haubrich vraagt verder hoe verzekerd kan worden dat de kwaliteit van de opleidingsinstituten die bijscholingscursussen verzorgen voldoende is, zonder dat wordt overgegaan tot kwaliteitscertificering. Er bestaat naar mijn overtuiging geen noodzaak voor kwaliteitscertificering, het certificeren van opleidingsinstituten die de bijscholingscursussen verzorgen. De kwaliteit wordt voldoende geborgd doordat de theoretische cursussen, dus de opleidingen zelf, worden gecertificeerd door het instituut IBKI. Certificering van de instituten in plaats van de cursus zou bovendien leiden tot extra regelgeving en toezicht, de daarbij behorende beroepsmogelijkheden en – ik zeg het nadrukkelijk – ook tot administratieve lasten en nalevingslasten. Dit staat haaks op het streven van deze regering om tot deregulering te komen, minder toezichtrelaties te hebben en de administratieve lasten significant terug te dringen. Daarom is ervoor gekozen om niet het opleidingsinstituut maar de bijscholingscursus te certificeren.

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Ik kom nog heel even terug op de achterbankstage. Ik heb begrepen dat je pas instructie mag geven op de rechtervoorstoel op het moment dat je in bezit bent van een instructiecertificaat. Wanneer ontvangt de leerling zijn instructiecertificaat? Naar mijn idee is dat pas nadat hij 40 uur stage heeft gelopen op die achterbank.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat mevrouw Haubrich daarin gelijk heeft. Ik heb zojuist echter al gezegd dat die 35 uur onder begeleiding van een stagementor plaatsvinden. Het is dus geen onafhankelijke instructie, het is volstrekt onder de begeleiding van een mentor. Het is alleen niet zo – en daarom maakte ik mijn opmerking – dat de stagiair 40 uur lang passief toekijkt hoe de rijinstructie wordt gegeven. Van de 40 uur is hij minstens 35 uur actief. Alleen de stagementor kijkt mee en heeft een grote verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Wellicht kan dit nog een keer worden nagezocht. "Dat zoeken wij op", lijkt mij zo, want ik heb deze informatie gekregen van een rijopleider die erg duidelijk was dat men pas op de rechtervoorstoel mag zitten als men zijn certificaat heeft. Ik zou niet weten hoe je actief rijinstructie moet geven zonder op die rechtervoorstoel te zitten. Kijkt u er nog eens naar, mijnheer de minister. Het wordt ook aanbevolen om na die 40 uur achterbankstage toch nog enige praktische rijervaring op te doen. Het is een aanbeveling

die mogelijkerwijs tot verbetering van de opleiding kan leiden.

Minister **Eurlings**: Ik herhaal de overtuiging van onze kant. Wij denken, en met ons de branche in den brede, dat je in die 40 uur voldoende kunt meegeven. De check van competenties vormt extra zekerheid. De kandidaat moet aan het einde van de opleiding bewijzen dat hij geschikt is. Voor ons is van belang, mevrouw Haubrich maakte terecht dit punt, dat de kandidaat dus niet passief is, maar van die 40 uur minstens 35 uur actief lesgeeft. Ik wil heel precies zijn in mijn antwoord hoe het juridisch zit met het certificaat. Ik zeg toe dat ik na afloop van het debat hierop schriftelijk terugkom. Ik ben hier heel precies in. Ik herhaal echter nogmaals: minstens 35 uur wordt er actief lesgegeven. Dat is de kern waar het ook mevrouw Haubrich om gaat, denk ik.

Voorzitter. Ik kom nog even terug op de certificering. Als wij niet de cursussen maar de instituten certificeren, speelt daarbij, los van het feit dat dit tot extra lasten en regeldruk leidt, ook artikel 23 van de Grondwet een rol. Dit artikel regelt de vrijheid van onderwijs. De mogelijkheden van het Rijk om de kwaliteit van de opleiding te beïnvloeden door zelf, door middel van een erkenningsregeling, een beperking te stellen aan die vrijheid zijn hierdoor beperkt. Dat is een verschil met andere branches. Het staat de branche overigens vrij om zelf een erkenningsregeling voor instituten op te stellen.

Mevrouw Haubrich vraagt aandacht voor de noodzaak om te komen tot een certificeringssysteem van rijsscholen om zo tot kwaliteitsverbetering te komen. Zij noemt de taxi's.

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Ik ben wat verbaasd dat het feit dat als er bepaalde kwaliteitseisen aan een opleidingsinstituut, een onderwijsinstituut dus, worden gesteld, dit in strijd zou zijn met artikel 23 van de Grondwet. Aan het basisonderwijs en het middelbare onderwijs wordt toch ook gevraagd om bepaalde leerdoelen te realiseren? Een school krijgt toch pas een erkenning als deze aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet? Waarom het in strijd zou kunnen komen met artikel 23 van de Grondwet is mij volstrekt niet duidelijk.

Minister **Eurlings**: Er zijn waarschijnlijk best mogelijkheden te vinden om tot een soort van certificering over te gaan. Zoals ik zojuist al zei, kan de branche zelf tot een soort van erkenningsregeling/kwaliteitsstempel komen. Het is alleen niet gemakkelijk. Het is extra moeilijk omdat het om onderwijsinstituten gaat. Ik heb dit als een extra argument gegeven. Dit komt bovenop het voor ons zeer zwaarwegende argument dat de kwaliteit van de opleiding gegarandeerd is omdat ten eerste de cursus is gecertificeerd, ten tweede er 40 uur stage wordt gelopen waarvan ten minste 35 uur actief en ten derde er een competentiecheck is aan het einde van de stage. Dat zijn voor ons drie belangrijke punten, die afdoende garanderen dat hier dezelfde doelen worden bereikt op een gemakkelijkere manier die minder lasten en problemen met zich meebrengt. Het was een sluitstuk van mijn discussie en niet de kern.

Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee aan het einde van de beantwoording ben gekomen. Mijn ambtelijke staf werkt zeer snel, waarvoor ik dankbaar ben. Ik kan mevrouw Haubrich dan ook melden dat een stagiair een tijdelijke bevoegdheid krijgt om rijonderricht te kunnen geven

tijdens de stage, onder toezicht van de stagementor. Dat laatste is dus een voorwaarde voor het kunnen uitoefenen van die tijdelijke bevoegdheid. Zij heeft gelijk met wat zij stelde over het certificaat, maar door deze tijdelijke bevoegdheid kan dus wel degelijk die 35 uur actief rijonderricht worden gegeven.

Dank u wel.

De **voorzitter**: Ik dank de minister.

Wij komen hiermee toe aan de tweede termijn van de Kamer. De minister van Justitie wordt verwacht door Hare Majesteit de Koningin. Heeft een van de woordvoerders nog een vraag specifiek voor hem? Ik zie dat dit het geval is. Dan stel ik voor dat die als eerste wordt gesteld, waarna de minister meteen reageert. Ik verzoek om enige clementie vanwege de tijdsdruk waaronder de minister verkeert. Ik zie dat de aanwezige woordvoerders ermee akkoord gaan dat deze vraag als eerste aan de minister wordt gesteld waarna hij de zaal kan verlaten.

Het woord is aan mevrouw Haubrich-Gooskens.

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Voorzitter. Het was misschien handiger geweest als ik deze vraag bij interruptie had gesteld. Ik dank overigens die minister van Justitie hartelijk voor zijn beantwoording. Hoewel het enigszins buiten het bestek van het onderhavige wetsvoorstel valt, heb ik toch een vraag. Kan de minister in het algemeen uitspreken dat als er nieuwigheden zijn met betrekking tot beginselen die raken aan onze rechtsstatelijke uitgangspunten, hij daar eerst een algemeen debat over zal entameren, voordat deze nieuwigheden tersluiks via een wetsvoorstel bij beide Kamers terechtkomen?

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Ik begrijp de vraag van mevrouw Haubrich goed, ook gelet op de discussie die wij in de Tweede Kamer hebben gevoerd over een bepaalde variant die in discussie is geweest, die zou kunnen lijken op minimumstraffen. Ik heb meermalen in de Tweede Kamer mijn standpunt daarover naar voren gebracht. Ik begrijp ook dat er overeenstemming is tussen mevrouw Haubrich en mij dat wij die weg niet moeten opgaan.

Dit wetsvoorstel draagt een specifiek karakter door bepaalde gevolgen van rechtswege te verbinden aan een recidiveren op het punt van delicten met de door mijn collega en mij omschreven risico's van de verkeersveiligheid. Een stelselwijziging die aan de uitgangspunten van ons strafrecht zou tornen, zou ik niet willen verdedigen. Maar als het ooit in mijn hoofd zou opkomen, zo zeg ik u graag toe, dan zal ik u de kans geven om mij dat weer uit het hoofd te praten.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij wensen u een prettige avond.

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat voor hun uitvoerige beantwoording, maar een paar punten wil ik nog onderstrepen.

Wij zijn niet tegen uitbreiding met drugs, maar het moet wel goed kunnen en op een verantwoorde manier. Wat de snelheid betreft herhaal ik wat de minister van Verkeer en Waterstaat zei: het gaat om forse overtredingen en binnen de bebouwde kom. Het lijkt mij heel goed om daar op voorhand een beperking te hebben.

Ik heb van de minister van Verkeer en Waterstaat nog wel een antwoord te goed over wat ik deze week het zuur en het zoet heb genoemd, wat later door de minister van Justitie geamendeerd is tot nog een keer krachtig. Maar beter is misschien: krachtig en prettig. Dus wat betreft de bekeuringen thuisgestuurd krijgen van overtredingen op de A3 en A31, de auto om de hoek keuren, in Zuid-Frankrijk de apk en een auto goedkoper in Duitsland kunnen kopen krijg ik graag een toezegging dat de regering haar best doet om die balans naar voren te krijgen.

Het punt van de bijzondere omstandigheden heb ik inderdaad in eerste termijn opgebracht. Ik heb er toen geen waardeoordeel aan toegevoegd, maar een feit is dat in de huidige strafrechtelijke wetgeving het begrip "bijzondere omstandigheid" geldt. Ik deel echter de mening van de regering dat het hier om zodanig ernstige zaken gaat, dat er alle aanleiding is om die bijzondere omstandigheid niet te laten meewegen bij de toevoging die met deze wetswijziging wordt ingevoerd. Dat lijkt mij verstandig, ook al betekent het wel dat vrijwillig een hogere pakkans wordt gerealiseerd omdat zeer veel kilometers worden gemaakt.

Voorlichting is heel belangrijk. Wij hebben niet alleen deze regeling, maar ook de regeling voor het beginnersrijbewijs. Burgers hebben af en toe moeite om alles binnen de overheid goed te volgen. Ik leg daar dus nog eens de nadruk op.

Wat de rijopleiding betreft betwijfelen wij of alle wijzigingen nu voldoende zijn om die echt goed te krijgen. Er zijn zorgen in die sector, maar wij hebben de hoop dat door zelfregulering en goede ondernemers die een kwalitatief goede opleiding verzorgen, de zaak vooruit kan worden gebracht.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun adequate en uitvoerige antwoorden. Vooral het antwoord van de minister van Justitie over de tweewegenleer raakte mij bijna persoonlijk, zult u begrijpen. Ik had nog de aardige anekdote – de minister is inmiddels vertrokken – dat ik het afgelopen weekend met de familie in de kop van Noord-Holland was. Wij kwamen langs Limmen. Mijn vrouw en ik hebben toen een discussie gevoerd over Limmen/Houtkoop. Over tweewegenleer gesproken! Maar dat is alleen een grap die juristen begrijpen, zeg ik er meteen bij.

De minister van Justitie zei duidelijk dat de finale afronding van de notoire wetsovertredingen vooral strafrechtelijk zal zijn. Ik kan daarmee instemmen. Het zijn en blijven twee procedures: een administratief-rechtelijke en een strafrechtelijke. Finaal ligt het ingrijpen aan de strafrechtelijke kant, vooral voor de rijbewijslozen. Dat is namelijk de ergste categorie die zonder rijbewijs gewoon doorrijdt.

De minister van Verkeer en Waterstaat zei dat mensen, als zij iedere keer de regels overtreden, opnieuw op moeten en moeten voldoen aan de vereisten voor het

rijbewijs. Dat is correct en terecht, maar die vereisten staan in principe vast. Die zijn bekend, die zijn redelijk statisch. De minister kan eraan denken – en dat geldt ook bij weigering van de licht-educatieve maatregel – om voorwaarden te verbinden aan het rijbewijs voor die zware categorie, maar daarvoor moet hij wel de wet aanpassen. Aan die suggestie kan misschien in de toekomst nog eens gedacht worden, want het gaat om een zware categorie wetsovertreders.

Gelet op de antwoorden van de bewindslieden zal ik een zeer positief advies aan mijn fractie geven.

□

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de minister van Verkeer en Waterstaat voor zijn uitvoerige beantwoording.

Nog één punt is overgebleven. Laat ik vooropstellen dat wij van harte, meer dan van harte onderschrijven dat het rijbewijs vervalt voor alle categorieën en misschien wel juist voor mensen die beroepshalve op de weg zitten. Juist voor hen zou er des te meer reden kunnen zijn om het in te trekken. Des te betreuenswaardiger is het daarom dat een dergelijke sanctie niet bestaat voor mensen die tractoren besturen. Tractoren rijden ook vaak binnen de bebouwde kom. Als mensen dronken op een tractor zitten, kun je dit soort maatregelen niet treffen. Misschien is het aanbevelenswaardig om toch eens te spreken over het opnemen in het kentekenregister van tractoren en de vervolgens daaraan verbonden rijbewijsplicht.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Namens onze fracties zeg ik de beide ministers hartelijk dank voor de grondige beantwoording.

De minister van Justitie heeft ons gerustgesteld op het punt van handhaving en voldoende capaciteit. Dat komt goed.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft nog eens nadrukkelijk gezegd dat wij niet moeten denken dat een rijbewijs een vanzelfsprekend recht is dat te allen tijde geldt. Dat is een goede insteek.

Over het beginnersrijbewijs heeft hij gezegd dat het werkt. Dat is heel positief en dat stelt ons gerust. Er komt nog een evaluatie. Te zijner tijd horen wij daar wel over.

Ik kan in tweede termijn kort zijn, omdat de ambtelijke ondersteuning zo perfect is. De minister heeft al heel veel beantwoord. Er blijven geen vragen over. Wij hebben er goede nota van genomen dat er, zodra het mogelijk is, een uitbreiding zal komen naar onder andere het rijden na gebruik van drugs.

□

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun wederom positieve insteek en de conclusies in tweede termijn van de Senaat.

Ik begin bij de heer Hofstra. Ik ben het volstrekt met hem eens dat de test op drugs op een verantwoorde manier moet kunnen. Daarom – ik zeg het hoopvol – zetten wij in op de proef om te kijken of de speekseltest, die voorbeelden uit het buitenland, op een doelmatige en zekere manier kan worden ingezet. Mocht dit erbij komen en zijn het overtredingen, dan worden het forse

overtredingen, ook in lijn met wat de heer Hofstra in eerste termijn aanhaalde. Het eerste beeld was dat mochten wij tot uitbreiding overgaan, het met name forse overtredingen zijn in de bebouwde kom. Ik heb in eerste termijn gezegd dat de Tweede Kamer het net iets ruimer heeft geïnterpreteerd, waardoor ik op basis van de uitspraak van de Tweede Kamer niet direct kan zeggen dat ik nu kan garanderen dat het alleen in de bebouwde kom is. Het moet echter wel gaan om forse overtredingen in kwetsbare gebieden, dus niet een paar kilometer snelheidsovertreding en dergelijke. Op dat punt zitten wij dus op één lijn.

Laten wij dan nu toekomen aan het zoet en allereerst de boetes in Nederland. Wij betalen in Frankrijk en dus betalen de Fransen ook hier. Ik vind dat een belangrijk punt. Het is redelijk onverkwikkelijk, als je over verkeersveiligheid praat en ook vanwege het gevoel van rechtvaardigheid, dat in een Europese Unie zonder binnengrenzen nog steeds heel wat mensen hier kunnen rijden en weten dat zij hun boetes waarschijnlijk niet hoeven te betalen als zij te hard rijden. Nederland is voorloper op dit gebied, niet alleen omdat wij veel bilaterale verdragen met andere landen zijn aangegaan waardoor de rekening aan beide kanten van de grens moet worden betaald, maar ook omdat wij met de RDW een systeem hebben ontwikkeld dat erg vernuftig is. Wij proberen dat te internationaliseren. Twee weken geleden hebben wij tijdens de Transportraad in Luxemburg nog eens nadrukkelijk aangedrongen op een Europese systematiek waarbij de rekening bij mensen op de deurmat valt, waar zij ook hebben gereden in de 27 landen. Dat heeft te maken met verkeersveiligheid, maar ook met een rechtvaardigheidsgevoel. Dit uitgangspunt wordt breed gedeeld. Een aantal landen trekt dan wel de formele kaart en wijst op de bevoegdheden in de eerste pijler, de derde pijler et cetera. Namens de Nederlandse regering heb ik het standpunt ingenomen dat wij linksom of rechtsom gewoon pragmatisch een oplossing moeten vinden. Het moet geregeld worden. Dit soort zware principiële discussies moeten het bereiken van dat doel niet in de weg staan. De discussie wordt echter vervolgd. De race is nog niet gelopen in het Europese.

Wij werken er inderdaad aan om over de grenzen heen Nederlandse auto's te kunnen laten keuren. Wij zijn daarmee op een aantal plekken in België aan de slag. Zolang er nog geen Europese aanpak op dit vlak is, is het niet gemakkelijk om het overal te doen. Wij zijn echter bezig met een uitbreiding. Ik zie namelijk het punt. Als je in de buurt van de grens woont, zie je dat het op heel veel problemen stuit bij mensen die over de grens met een Nederlandse auto rijden en weer terug moeten voor de keuring.

Er zijn goede ontwikkelingen aanstaande voor het kopen van auto's in het buitenland, mijnheer Hofstra! Zoals u weet, gaan wij met de kilometerbeprijzing de bpm naar nul zetten en afschaffen. Zie daar het perspectief: wij kunnen straks zonder die ellendige belemmeringen die de bpm nu nog oplevert, vrij in het buitenland kopen en importeren. Maar goed, ik ken uw jarenlange enthousiasme over de kilometerbeprijzing. Wij mogen hoopvol zijn dat ook hier het zoet naar ons toe zal komen.

Met de voorlichting gaan wij aan de slag. De heer Hofstra vroeg of het wetsvoorstel nu echt voldoende is voor de kwaliteit en of de kwaliteit van de rijtscholen voldoende wordt verbeterd. Wij verwachten

echt dat de kwaliteit voldoende zal zijn. Uit de evaluatie van de WRM is een aantal verbeterpunten naar voren gekomen: competentiegericht examineren, het invoeren van de stage, de verplichte bijscholing, zowel in theorie als praktijk, en de invoering van het basiscertificaat. Dit wetsvoorstel voorziet daar heel nadrukkelijk in. Het wetsvoorstel is tot stand gekomen vanuit regulier overleg met de branche. Wij zullen nadrukkelijk – ik zeg het nogmaals toe – monitoren hoe het in de praktijk werkt. Mochten wij op onverwachte negatieve ontwikkelingen stuiten, dan zullen wij de wet aanpassen. Wij hebben echter wel degelijk het vertrouwen dat de kwaliteit voldoende is gewaarborgd.

Tegen de heer Janse de Jonge zeg ik dat wij zullen monitoren hoe het zit met de vereisten om het rijbewijs weer terug te krijgen. Zijn die vereisten stevig genoeg? In de systematiek die zal gelden voor iemand die zich in het verleden slecht heeft bewezen op het vlak van alcohol-overtredingen, zal wat de rijvaardigheid betreft specifiek worden bekeken of die persoon ervan af is en in staat is om zich eraan te houden of dat wij met een notoire alcoholist te maken hebben die geen geschiktheidsverklaring mag krijgen. In die zin wordt vanuit het verleden van de automobilist kwalitatief gekeken hoe die persoon ervoor staat. Daar is dus al sprake van die kwalitatief scherpe aanpak. Wij zullen echter monitoren of die voldoende is en of er nog meer moet gebeuren. Ik kom erop terug bij de technologische toepassingen, die ik ermee in lijn wil zien. Het denken staat niet stil. Ook niet na het hopelijk door uw senaat aannemen van dit voorstel.

Ik dank ook mevrouw Haubrich voor haar positieve bewoordingen. Ik begrijp haar opmerkingen inzake de tractoren. Zolang er echter geen rijbewijsplicht/kentekenplicht is voor tractoren, heeft het geen zin om daar een bevoegdheid te ontzeggen. Ook op dat vlak staat het denken echter niet stil. Het is in het parlement vaak onderwerp van discussie. Het zal ongetwijfeld terugkomen, ik verwacht binnen een aantal maanden. Zolang de situatie is zoals die is, valt dit dus buiten de regeling.

Mevrouw **Haubrich-Gooskens** (PvdA): Misschien is het te overwegen dat toch iemands rijbewijs voor alle categorieën vervalt als hij op een trekker betrap wordt met te veel alcohol op.

Minister **Eurlings**: Dat is juridisch niet gemakkelijk te regelen, want waar leg je dan de grens? Immers, waarom zou het dan niet gelden als iemand zich misdraagt op een ander "niet-rijbewijsplichtig" voertuig? Ik begrijp het punt van mevrouw Haubrich wel. De door de Kamer aangenomen motie waarin wordt verzocht om de administratieve lasten voor de landbouwsector niet op te voeren, heb ik uitgevoerd. Wij zitten wel met een uitdaging want ook veel jonge mensen rijden op die tractoren, en niet alleen op de wei maar ook op de openbare weg. Met een tractor kan vrij hard worden gereden. Ik denk dat men in de sector om die reden overweegt of er toch iets moet veranderen. Daar wordt in het Zeeuwse met ondersteuning door mijn ambtsvoorganger Peijs hard aan gewerkt. Ik kan hier niet op vooruitlopen, maar ik kom er nog op terug. Er bestaat echter een reële kans dat op dit vlak dingen aangepast zullen worden.

Ik dank de heer Van den Berg voor zijn positieve bewoordingen. Wij zullen inderdaad monitoren hoe het in de praktijk met deze regeling en met het eerder in werking getreden rijbewijs voor beginnende bestuurders gaat. Daar kom ik op terug als daar aanleiding voor is.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister van Verkeer en Waterstaat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 18.55 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De Voorzitter heeft na overleg met het College van Senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van de volgende (wets)voorstellen te doen plaatsvinden op:
21 oktober 2008 (hamerstuk)

Wijziging van de Wet milieubeheer (enkele wijzigingen betreffende afvalstoffen) (31337);

28 oktober 2008 (hamerstuk)

Wijziging van de Comptabiliteitswet 2001 houdende bepalingen inzake een nadere splitsing van de Rijksbegroting (Tweede wijziging van de Comptabiliteitswet 2001) (29833);

28 oktober 2008 (mits de schriftelijke voorbereiding tijdig is afgerond)

Wijziging van de Kieswet in verband met het verlenen van het kiesrecht voor de verkiezing van de leden van het Europees Parlement aan alle Nederlanders die in de Nederlandse Antillen en Aruba woonachtig zijn (31392);
18 november 2008 (mits de schriftelijke voorbereiding tijdig is afgerond)

Wet ambulancezorg (29835);

17 maart 2009

De Staat van de Europese Unie 2008-2009 (31702, nrs. 1 en 2);

b. het voorbereidend onderzoek van het volgende wetsvoorstel door de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis der Koningin te doen plaatsvinden op 28 oktober 2008:

Wijziging van de Wet op de lijkbezorging (30696).

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Wijziging van de Advocatenwet en de Wet op het notarisambt in verband met het verruimen van de mogelijkheden tot het spoedshalve tuchtrechtelijk optreden tegen advocaten en notarissen (31385);

Uitvoering richtlijn nr. 2007/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 november 2007 tot wijziging van Richtlijn nr. 78/855/EEG van de Raad en Richtlijn nr. 82/891/EEG van