

Melkert

verbinden, zonder dat zij weet hoe representatief die incidenten zijn. Ordentelijk bestuur vraagt dat eerst wordt nagegaan of incidenten inderdaad een indicatie vormen voor structurele problemen.

Mevrouw **Van Blerck-Woerdman** (VVD): Als de minister het beter weet, mag hij dat zeggen in een vervolgoverleg.

De **voorzitter**: Ik vraag u om nu te stoppen met interrupties. Anders is het beter om een nieuw algemeen overleg te beleggen. Het gaat nu misschien om nieuwe zaken, maar een VAO is er niet voor om die te bespreken. Een VAO is bestemd voor de afronding van een discussie, niet voor nieuwe zaken.

Minister **Melkert**: Dit was zelfs vorige week niet geagendeerd, dus dat verklaart veel. Vanzelfsprekend zijn wij voortdurend doende de vinger aan de pols te houden. In die zin is hetgeen in de motie wordt gevraagd, namelijk of er aanleiding is om te stellen dat essentiële taken in het kader van de uitvoering van de Algemene bijstandswet echt in de knel komen, iets dat zeker verder gezien kan worden. Het kan overigens ook op andere taken betrekking hebben, bijvoorbeeld omdat er onvoldoende personeel beschikbaar is. Op basis van de gegevens die wij regelmatig krijgen, zullen wij een en ander steeds beoordelen. Aan de specificatie uit de motie heb ik echter geen behoefte.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (wijziging van de regelingen van de invordering en inhouding van rijbewijzen en de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen) (24112).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Er is lang uitgekeken naar het wetsvoorstel dat wij vanmiddag behandelen. Het vloeit mede voort uit de Kamerbreed ondersteunde motie-Van Heemst waarin werd gevraagd de maximale straffen voor het veroorzaken van verkeersongevallen die dood of ernstig letsel teweegbrengen, te verzwaren. Meermalen zijn wij ook de afgelopen jaren nog geconfronteerd met verkeersongevallen die dood of ernstig letsel teweegbrengen. Meermalen werden wij geconfronteerd met schrijnende voorbeelden dat weggebruikers meenden Russisch roulette te moeten spelen met de levens van onschuldigen, en er met een gevangenisstraf vanaf kwamen die eigenlijk een lachertje moest worden genoemd. De heren weggebruikers – het is opvallend dat zelden dames zich hieraan schuldig maken – zijn gewaarschuwd. De strafmaat wordt nu verhoogd van één tot drie jaar ingeval van een fatale afloop en van negen maanden tot een jaar ingeval van ernstig letsel. Bovendien kunnen strafverzwarende omstandigheden zoals alcoholgebruik of excessieve snelheidsovertreding zelfs leiden tot een maximumstraf van uiteindelijk negen jaar.

Het wordt hoog tijd dat eufemistische termen als "sportief rijden" of "met een borreltje op achter het stuur" uit ons taalgebruik verdwijnen en worden vervangen door begrippen die werkelijk de lading dekken, zoals minachting voor de levens van anderen. Mijn fractie heeft daarom ook geen enkele moeite met dit deel van de voorgestelde wetswijziging.

Dat ligt een slag anders ten aanzien van de voorgestelde administratieve inhouding van het rijbewijs. De PvdA-fractie is er voor dat er ingeval van ernstige snelheidsovertredingen en drankmisbruik in combinatie met autorijden snel en duidelijk wordt opgetreden. Invordering van het rijbewijs ligt in dergelijke gevallen dan ook in de rede. Maar het gaat ons om de methodiek, de inhouding bij wijze van automatisme. Er is een verplichting voor opsporingsambtenaren, die vervolgens alleen

bestuursrechtelijk getoetst wordt. Natuurlijk, men kan er tegen in beroep gaan, maar de bestuursrechter mag dan alleen de rechtmatigheid van de beslissing toetsen. Hij mag geen rekening houden met de omstandigheden van het geval of van de persoon. Hij is geen strafrechter.

Daarna, na de bestuursrechtelijke toetsing, volgt dan nog de strafrechtelijke toetsing, door de strafrechter, in een tweede proces. Dat betekent dat de betrokkenen, in ieder geval voor hun gevoel, twee keer terecht zullen staan. Maar ook de keus van de strafrechter is inmiddels beperkt geworden. Als hij niet vrijsprekt of ontslaat van rechtsvervolging, moet hij de inhouding van het rijbewijs voor een bepaalde periode als een vaststaand gegeven aanvaarden. Op dat deel van de strafoplegging heeft hij dus geen invloed meer. Toch zal juist de inhouding van het rijbewijs als een straf worden ervaren. Dat betekent dat de afdoening van een belangrijk onderdeel van het strafproces feitelijk aan de rechterlijke beoordeling onttrokken wordt. Een belangrijk beginsel van onze strafrechtspleging, het straffen op maat, wordt in zoverre opzijgezet. Zo ontstaat dan ten minste gedeeltelijk een wettelijk gefixeerde straf, een nieuwigheid in ons strafrechtelijk systeem, die wij tot dusverre, naar de mening van mijn fractie terecht, buiten de deur hebben gehouden.

Verwarrend is het ook, niet alleen voor de verdachte maar ook voor het slachtoffer dat de procedure wil volgen, omdat ook het slachtoffer met twee soorten rechtspraak op verschillende tijdstippen in één aangelegenheid wordt geconfronteerd. Het administratieve stelsel is naar de mening van mijn fractie onnodig, omdat het gepropageerde lik-op-stukbeleid heel goed mogelijk is met behulp van de voorlopige inhouding van het rijbewijs, in hetzelfde soort gevallen en voor dezelfde categorieën strafbare feiten, omdat dit door middel van een invorderingsrichtlijn aan het OM kan. Tegen die invordering kan dan een klacht worden ingediend, die uiteraard snel behandeld moet worden. Die behandeling vindt plaats door de strafrechter, die straf oplegt en daarbij oordeelt op basis van de eis van het openbaar ministerie. En alweer kan in de richtlijnen aan het openbaar ministerie worden voorgeschreven dat bij die eis

Van Oven

hoofdzakelijk, althans als eerste element, rekening wordt gehouden met de mate van de snelheidsoverschrijding, zoals ook de bedoeling is in het kader van de administratieve inhouding. Mocht het amendement dat de collegae Vos en Biesheuvel en ikzelf hebben ingediend, worden aanvaard, is de minister dan bereid om een dergelijke aanscherping van de richtlijn te bevorderen?

De heer **Dittrich** (D66): Als ik het goed begrijp, verwerpt de heer Van Oven door het uitspreken van deze woorden de administratieve sanctie die door de regering is voorgesteld. Ik houd hem het volgende voor. Ik heb voor mij liggen het nader verslag, waarin de Tweede Kamer schriftelijk reageert op de voorstellen van de regering. Dat is het nader verslag van 11 december 1996. Daarin lees ik: "De leden van de PvdA-fractie constateren tot hun genoegen dat een aantal vragen met betrekking tot dit wetsvoorstel door de regering werd vertaald in de nota van wijziging. Daarom resteren bij deze leden nog slechts enkele opmerkingen." Vervolgens komen er een paar opmerkingen die niets met de administratieve sanctie te maken hebben. Daarom vraag ik hoe het kan dat de PvdA-fractie schriftelijk akkoord gaat met de administratieve sanctie, maar dat de heer Van Oven hier een heel ander standpunt inneemt.

De heer **Van Oven** (PvdA): Zoals het bij een goede voorbereiding van de behandeling van een wetsvoorstel hoort, hebben wij kennisgenomen van de stukken die in de voorbereidende procedure zijn gewisseld. Zoals men weet, is dit voorstel over de administratieve inhouding er in een later stadium in gekomen. Naar aanleiding daarvan zijn nog enkele kritische vragen gesteld, niet door mijn fractie, maar wel door de fractie van D66. Wij hebben vervolgens kennisgenomen van het antwoord van de minister op die vragen. Laten wij die discussie tot ons doordringen, dan komen wij tot het standpunt dat het niet wenselijk is deze methodiek te volgen. Ik zeg nogmaals dat wij qua resultaat van het lik-op-stukbeleid en een krachtige aanpak geheel achter de regering staan. De methodiek die nu gekozen is, is echter bij nader inzien weinig gelukkig, zeker als het resultaat

evengoed op een andere wijze kan worden bereikt.

De heer **Dittrich** (D66): U zegt eigenlijk dat u het punt van de administratieve sanctie gemist hebt in het geven van commentaar. Maar doordat de fractie van D66 en andere fracties er vragen over hebben gesteld, bent u als het ware tot een ander standpunt gekomen.

De heer **Van Oven** (PvdA): Nou, een ander standpunt wil ik niet zeggen. Wij hebben in de voorbereiding geen duidelijk standpunt ingenomen over de administratieve afdoening. Ik zeg nogmaals dat wij kennis hebben genomen van de bezwaren die zijn geopperd, en van de argumentatie die de regering daartegen levert. Dat heeft bij ons geleid tot het standpunt dat ik nu heb voorgelegd. Het gaat ons om de methodiek. Wat de aanpak betreft blijven wij achter de regering staan.

De minister voert de preventieve werking aan als belangrijk argument voor de invoering van de administratieve inhouding van het rijbewijs. De fractie van de Partij van de Arbeid is van mening dat die preventie meer gediend is met een effectieve en consequente handhaving, gerichte acties en snelrechtprocedures dan met gefixeerde straffen en afdoening via verschillende soorten gerechtelijke instanties.

Dan nog een opmerking over de verbeurdverklaring. Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is door de fractie van de Partij van de Arbeid gepleit – daar wel – voor het opnemen van verbeurdverklaring als straf. Daarop is gereageerd met een verwijzing naar de brief van 15 december 1995, waarin staat dat aan de inbeslagname en verbeurdverklaring een aantal praktische en principiële bezwaren verbonden zijn. Het zou met name een praktisch bezwaar zijn dat er onvoldoende opslagruimte bestaat en dat het veel geld zou kosten om die opslagruimte te creëren. Mijn fractie is vooralsnog niet overtuigd van dat punt. Het is de vraag of je dat op basis van het kostenaspect zou moeten laten. Het is bekend dat verbeurdverklaring van auto's, dus het afpakken van het instrument waarmee het strafbare feit is begaan, een sterk afschrikwekkende werking kan hebben. Mijn fractie vraagt de regering dan ook of zij het eens is met de stelling dat in de strijd om de verkeersveiligheid

aan de strafrechter een zo groot mogelijk strafarsenaal zal moeten worden gegund. Wellicht moeten wij dit nog eens overwegen bij een evaluatie van de nieuwe wet.

De heer **Dittrich** (D66): Op het punt van de verbeurdverklaring van auto's wilde ik u de volgende vraag stellen. Ik lees in het verslag dat de Partij van de Arbeid daar wel een duidelijk standpunt over inneemt en heeft gezegd: zouden juist voor iedereen zichtbare autosilo's niet een afschrikwekkende werking hebben? U hebt nu wat vragen gesteld, maar ik begrijp het nog niet helemaal. Is de PvdA-fractie van mening dat er langs autosnelwegen in Nederland zulke autosilo's zouden moeten worden ingericht of gebouwd, waarin in beslag genomen, verbeurdverklarde, auto's gestald worden, zodat iedereen dat kan zien?

De heer **Van Oven** (PvdA): Dat is een zeer wel denkbare gedachte. Kijk, waardoor wordt men afgeschrikt van overtredingen, van ernstige verkeersmisdrijven? Dat is de angst voor straffen wellicht – daarnaast natuurlijk de werking van het gezond verstand dat eenieder behoort te hebben, maar dat niet altijd aanwezig is – maar dat kunnen ook aanduidingen zijn van de concrete gevolgen die zich bij schending van dergelijke voorschriften zouden kunnen voordoen. Dat kan dus onder andere een dergelijke autosilo zijn.

De heer **Dittrich** (D66): Is het dan niet veel reëler om een lik-op-stukbeleid te voeren en het rijbewijs meteen ter plekke in te houden?

De heer **Van Oven** (PvdA): Ja, daar ben ik ook voor; alleen gaat het wat dat betreft om de methodiek die daarbij gevolgd wordt. Daarover heb ik net het mijne gezegd.

Ten slotte is er nog de vraag, voorzitter, of de ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf haar plaats zou moeten vinden in het Wetboek van Strafrecht – ik verwijs daarbij naar het artikel van mr. Simmelink in Delikt en delinkwent, van oktober vorig jaar – omdat een aantal commune delicten met gebruikmaking van een auto wordt verricht. Je zou kunnen denken aan bedreiging, aan vernieling, aan ontvoering of aan bevrijding van gedetineerden. Daartegen is door de regering aangevoerd dat de

Van Oven

ontzegging van de rijbevoegdheid een straf is met een typisch verkeersrechtelijk karakter en dat de opnemings daarvan afbreuk zou doen aan het algemene karakter van het Wetboek van Strafrecht. Naar de mening van mijn fractie miskent dit argument de steeds bredere schaal waarop met behulp van of in verband met motorvoertuigen strafbare feiten worden begaan, op grond waarvan het in de rede zou liggen om toch de rijbevoegdheid, de mogelijkheid om van die voertuigen actief gebruik te maken, bij de bestrijding van dat soort criminaliteit in het geding te brengen. Graag verneem ik daarop het commentaar van de minister.

Voorzitter! Inactiviteit van het verkeerstoezicht is noodzakelijk; alleen bij een reële pakkans zal er een afschrikwekkende werking van kunnen uitgaan. Daarom heb ik nog een vraag bij de recente cijfers die Justitie heeft gepubliceerd over de ontwikkeling van de onvoorwaardelijke vrijheidsstraffen tussen 1985 en 1995. Daaruit blijkt dat bij alle categorieën delicten de onvoorwaardelijke vrijheidsstraffen fors zijn toegenomen, behalve bij de delicten in het kader van de Wegenverkeerswet. Daar zou sprake zijn van een terugloop van maar liefst 70%. Die zaken worden blijkens de toelichting nu vooral afgedaan met boeten en ontzegging van de rijbevoegdheid. Is het juist dat deze categorie vrijheidsstraffen is teruggeschroefd om voor andere categorieën delicten méér vrijheidsstraffen te kunnen opleggen? Wordt op die manier geen afbreuk gedaan aan datgene wat wij niet hard genoeg zouden willen onderstrepen, namelijk dat wie met drank op achter het stuur kruipt, met recht crimineel bezig is?

Deze zomer bepleitte procureur-generaal Steenhuis het optrekken van de snelheidsgrens naar, in sommige gevallen, 140 km/uur, terwijl hij zich ook keerde tegen het verlagen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom. Dezelfde Steenhuis heeft twee jaar geleden al eens geroepen dat een paar borrels achter het stuur geen kwaad konden, omdat men dan wat vrijer rijdt. Mijn fractie heeft zich gestoord aan die uitlating. Zij appelleert aan het gevoel dat de overheid op dit gebied onnodig betuttelend bezig is. Maar we praten nog steeds over ruim 1200 verkeersdoden per jaar en 50.000 ziekenhuisopnamen, die vaak worden

veroorzaakt door snelheid en drank. Waar vind je elders zo'n grote mate van ongeorganiseerde criminaliteit? Zoals blijkt uit de evaluatienota Rijnsnelheden, van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, leidt 5% minder snelheid tot 15% minder dodelijke slachtoffers. Het zou beter zijn om dat te onderstrepen, ook van de kant van de procureur-generaal.

□

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Het verkeersrecht is om diverse redenen zeer belangrijk. Iedere burger heeft dagelijks daarmee te maken. Zodra men de voordeur van zijn woning opent, neemt men als voetganger, fietser of automobilist deel aan het verkeer. Het verkeersrecht is ordenend en dient de veiligheid van de verkeersdeelnemers. Ook is verkeersrecht vaak het enige strafrechtelijke terrein waarop men ooit met justitie of politie te maken krijgt.

De wijze waarop justitie op dit terrein opereert, heeft een toonzettende betekenis. De burger kan ervaren wat hem overkomt als hij de grenzen van het recht overtreedt. Het belang van het verkeersrecht werd 9 januari jl. nog eens onderstreept door de minister-president. Hij zei: "Wij zien dat de drempel om tot geweld over te gaan lager wordt. Maar mensen rijden zo gemakkelijk door rood licht en kinderen zien hun ouder met een slok op achter het stuur van de auto kruipen. Dat heeft invloed op het normbesef."

De fractie van de VVD deelt dat standpunt volledig. Mede vanuit die invalshoek moet naar het voorliggende wetsvoorstel worden gekeken. Het wetsvoorstel richt zich op twee onderwerpen: de strafmaat voor enige verkeersdelicten en de wijze van bestraffing voor het rijden onder invloed en voor snelheids-overtredingen.

In eerste instantie richt ik mij op het onderdeel verhoging van de strafmaat voor dood door schuld (artikel 6 van de Wegenverkeerswet). Het komt helaas jaarlijks herhaaldelijk voor dat mensen ten gevolge van hoogst roekeloos rijgedrag dodelijke slachtoffers maken. Onlangs heb ik bij de minister van Justitie over zo'n zaak vragen gesteld. Dat betrof een verkeersongeval waarbij een hoogzwangere vrouw is doodgeregeden en haar echtgenoot blijvend invalide is geworden. De gevolgen

van zo'n ongeval zijn voor de slachtoffers en hun nabestaanden verbijsterend en zeer aangrijpend. Afhankelijk van de beoordeling door de officier wordt de dader vervolgd voor doodslag (artikel 287 Wetboek van Strafrecht) of voor dood door schuld (artikel 6 Wegenverkeerswet).

De toepassing van het recht is een van de weinige vormen van genoegdoening die na zo'n tragisch ongeval resteert. Voor menig slachtoffer is het dan ook belangrijk te weten waarvoor wordt vervolgd en hoe hoog de strafmaat wordt. Mede op basis van jurisprudentie van de Hoge Raad is het duidelijk dat de bewijslast voor doodslag zeer gecompliceerd is. Wanneer zo'n geval alleen voor dood door schuld wordt vervolgd, waarvoor één jaar staat, wordt het rechtsgevoel vaak niet bevredigd. Het verkeersgedrag waarover wij hier praten, verdient een zwaardere straf. De fractie van de VVD stemt daarom in volle overtuiging in met de nieuwe strafmaat voor dood door schuld, die kan variëren van drie tot negen jaar.

Er reesteren mij in dit verband nog een aantal vragen. Ook na verhoging van de strafmaat voor dood door schuld blijft de optie van doodslag, waarop vijftien jaar staat, nog open. Het blijft mogelijk dat iemand op zo'n weerzinwekkende wijze aan het verkeer deelneemt, dat hij bij zijn handelwijze rekening had moeten houden met zowel letsel en schade voor hemzelf als ook voor andere verkeersdeelnemers. Welke plaats blijft volgens de minister nog openstaan voor artikel 287 Wetboek van Strafrecht? Afhankelijk van de omstandigheden van het geval kan het voor het algemeen rechtsgevoel en voor het slachtoffer belangrijk zijn dat beide opties – doodslag en dood door schuld – aan de rechter ter beoordeling worden voorgelegd.

Ik vraag de minister ook of de behandeling van strafzaken bij het OM zodanig is georganiseerd dat van meet af aan niet alleen door de bril van het verkeersrecht, maar ook door de bril van het reguliere strafrecht tegen de zaak wordt aangekeken. In gesprekken met verkeersagenten heb ik nogal eens het gevoel gesignaleerd dat men veronderstelt voor de sturing van werkzaamheden alleen met de verkeersofficier te maken te hebben.

Slachtofferhulp is in dezen zeer belangrijk. De schok is vaak enorm als iemand door een of andere

Vos

enormiteit of stupiditeit in het verkeer uit het leven wordt gerukt. Het is van belang dat politie en OM zelf het initiatief nemen naar de slachtoffers. Een persoonlijk onderhoud en het schriftelijk informeren van de slachtoffers is een eerste vereiste. In de zaak waarover ik vragen heb gesteld, heeft de slachtofferhulp mijns inziens niet goed gefunctioneerd. Heel bepalend is daarbij geweest dat de slachtofferhulp zich uitsluitend geuit heeft in het beantwoorden van telefonische vragen van de zijde van de slachtoffers en nog wel op een onduidelijke manier. Daardoor is te laat gereageerd in het kader van de beklagprocedure ex artikel 12 Wetboek van Strafvordering. Hoe kijkt de minister aan tegen slachtofferhulp in verkeerszaken? De VVD bepleit extra aandacht voor verkeersslachtoffers. Daarbij dient justitie zich mede te realiseren dat het bieden van slachtofferhulp in deze extreme omstandigheden ook een enorme uitstraling kan hebben. Betrokkenen worden geholpen hun leed te verwerken. Maar ook het vertrouwen in de rechtsstaat kan versterkt worden als zij in zeer moeilijke omstandigheden goede hulp hebben gekregen. Slachtoffers kunnen zich dan ontwikkelen tot ambassadeurs van de rechtsstaat.

Volledigheidshalve voeg ik hieraan het volgende toe. Het wetsvoorstel dicht het gat dat bestaat tussen doodslag en dood door schuld. Er is echter nog een ander gat waarnaar moet worden gekeken. Dat betreft het gat tussen artikel 5 (hinderlijk verkeersgedrag) en artikel 6 (dood door schuld) van de Wegenverkeerswet. Het gaat dan om roekeloos verkeersgedrag: iemand die met gierende vaart een inhaalmanoeuvre heeft gedaan en net niet een ongeval heeft veroorzaakt. Frankrijk heeft een nieuwe bepaling ingevoerd waarin staat dat het in gevaar brengen van anderen strafbaar gesteld is. Het gaat dan om artikel 223 code pénal. De VVD ziet graag dat de minister ook deze mogelijkheid voor Nederland onderzoekt. Is zij daartoe bereid?

Dan kom ik bij de administratieve sancties. Tegen de voorstelde invoering van administratieve sancties voor het rijden onder invloed en snelheidsovertredingen heeft de VVD grote bedenkingen. De argumenten daarvoor zal ik uiteenzetten.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Ik wil nog een vraag stellen over het vorige punt. De heer Vos zei dat er in Frankrijk een gevaarzettingsartikel is. Maar dat hebben wij toch ook in de Wegenverkeerswet? Als men door het eigen rijgedrag gevaar veroorzaakt in het verkeer, niet leidend tot een ongeval, is dat ook strafbaar. Wat is de meerwaarde van datgene waarom de heer Vos nu vraagt?

De heer **Vos** (VVD): Het is een probleem dat door deskundigen in het verkeer, onder andere de ANWB, is gesignaleerd. In artikel 6 leidt het gedrag tot een bepaald gevolg. Dat gedrag blijft bijzonder gevaarlijk ook zonder dat er een gevolg is. Op dat punt wil ik insteken. De wet biedt daarvoor geen mogelijkheid. Er zit een gat tussen artikel 5 en artikel 6 van de Wegenverkeerswet.

De heer **Dittrich** (D66): Maar zegt u daarmee dat er geen strafbaarstelling is in de Wegenverkeerswet van een gevaarzettende gedraging in het verkeer, niet leidend tot een ongeval of iets dergelijks?

De heer **Vos** (VVD): Mede daartoe geadviseerd door de ANWB denk ik dat er inderdaad een gat is. De mogelijkheid bestaat nu om dat gat op te vullen.

Voorzitter! Nogmaals, tegen de invoering van administratieve sancties voor het rijden onder invloed en verkeersovertredingen heeft de VVD grote bedenkingen. De argumenten daarvoor volgen straks. Nu maak ik enkele prealabele opmerkingen. Een cruciaal probleem is het toegenomen gebruik van alcohol. Op de openbare weg kan dat leiden tot agressieve vechtpartijen. Indien met alcohol in het lijf aan het verkeer wordt deelgenomen, kan dat aanleiding zijn tot enorme ongevallen. Met name het gebruik van drank en drugs onder jongeren is en blijft zorgwekkend. Ik haal enkele voorbeelden aan uit het recente rapport van het Trimbos-instituut. Van jongeren in de categorie van 14 en 15 jaar zou slechts 35% tot 40% niet drinken. De meeste jongeren in die leeftijdscategorie drinken dus wel. Voor zeker 47% van de jongeren varieert dat van tussen de drie, vier en zelfs tien keer in de periode van vier weken, de referentieperiode. Die gegevens zijn en blijven bepaald verontrustend. Bovendien hebben jongeren, hoe dan ook, een grotere

ongevalskans. De meeste ongelukken gebeuren immers met verkeersdeelnemers in de categorie tussen de 16 en de 24 jaar. De maatschappelijke schade van rijden onder invloed is enorm groot. Het gaat om 235 doden, 2000 gewonden en 2 mld. aan kosten. De landelijke officier van justitie over verkeerszaken, de heer Spee, heeft onlangs nog verklaard dat bij hem de indruk bestaat dat mensen weer sneller met een glaasje op achter het stuur kruipen. Opvallend is ook dat er allerlei verschillende opvattingen volgen als je in de eigen omgeving informeert met hoeveel drank je nog net kunt rijden. De één beroept zich op de effecten van een stevige maaltijd. De ander zegt: ik heb zodanig krachtige enzymen dat het bij mij snel wordt afgebroken. Weer een ander zegt: twee borrels en een zuiver glas wijn, dat is prima, dan kan ik nog uitstekend rijden. De conclusie is dat de bewustwording van de grote risico's van alcohol in het verkeer verbetering behoeft. Snelheidsovertredingen kunnen ook een bron van verkeersongevallen zijn. Dat is eenieder duidelijk. Toch zullen er weinig mensen zijn die zich niet ooit eens aan een snelheidsovertreding hebben schuldig gemaakt. De rechtshandhaving op dat terrein verdient dus grote aandacht.

De regering reageert op deze problemen met de introductie van een nieuw wettelijk stelsel. De politieagent wordt als het ware rechter langs de weg. Bij verdenking van alcoholdelicten of van snelheidsovertreding wordt hij verplicht het rijbewijs standrechtelijk in te vorderen voor een gestandaardiseerde periode. De toetsing door de rechter is als overbodig geschrapt en ter verdediging wordt gewezen op preventieve effecten. De VVD zit niet te wachten op weer een nieuw wettelijk stelsel. De VVD wil het huidige stelsel beter benutten. Zo meteen zal ik een aantal suggesties doen; eerst wil ik stilstaan bij een aantal bezwaren die kleven aan het nieuwe stelsel.

De eerste vraag is wat het nieuwe stelsel toevoegt. Ook onder het huidig geldende recht is invordering van het rijbewijs in het kader van het lik-op-stukbeleid zeer wel mogelijk met behoud van rechtsbescherming via inschakeling van de strafrechter. Enig onderzoek naar de veronderstelde extra preventieve werking van het nieuwe stelsel ontbreekt. Die

Vos

preventieve werking is ook op voorhand niet aannemelijk. De automobilist is immers in zijn beleving toch al zijn rijbewijs kwijt indien hij wordt aangehouden op verdenking van een alcoholdelict. Ik heb met politiewoordvoerders die met rechtshandhaving te maken hebben gesproken en het viel mij op dat men weinig heil van de nieuwe regels verwacht, in die zin dat men er weinig nieuwe afschrikking van verwacht.

In de tweede plaats wijs ik erop dat ontzegging van de rijbevoegdheid door velen wordt opgevat als een zware sanctie. Het is onmiskenbaar dat de samenleving daar zo over denkt. Het is zeer goed mogelijk dat de ontzegging van de rijbevoegdheid gelijkstaat aan een criminal charge op grond waarvan de rechter zich ingevolge artikel 6 van het Europese verdrag voor de rechten van de mens daarover moet buigen. De VVD maant in dit verband tot grote voorzichtigheid. Nederland heeft niet al te goede ervaring als het gaat om het inschatten van de reikwijdte van het Europese verdrag voor de rechten van de mens. De Nederlandse orde van advocaten, de Vereniging voor rechtspraak en de ANWB hebben in dit verband kritische kanttekeningen gemaakt. Bovendien functioneert het bestaande stelsel, waarin de rechter en de officier een in beginsel gestandaardiseerde rol vervullen, lang niet slecht. Dat is een belangrijk gegeven. Op een schriftelijke vraag van de VVD heeft de minister geantwoord dat ook zij van mening is dat de rechter het stelsel niet te soepel, niet te soft, hanteert. De VVD geeft er de voorkeur aan om, indien de rechter die vrijheid behoudt, de feitelijke omstandigheden van het geval zo nodig te beoordelen. Ook tegen een incidentele, gedeeltelijke ontzegging van de rijbevoegdheid bestaat geen principiële bezwaar. Daardoor kunnen neveneffecten als ontslag soms voorkomen worden en daarbij past ook het gezegde: een gewaarschuwd mens telt voor twee. Bovendien past het stelsel van minimumstraffen niet bij ons systeem.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Is de heer Vos met mij van mening dat in de huidige situatie, waarin de ene strafrechter wel rekening houdt met persoonlijke omstandigheden, maar waarin de ander juist zegt: dat doe ik

juist niet, want eenieder die aan het verkeer deelneemt, moet weten dat hij zich aan de regels moet houden, rechtsongelijkheid in de hand kan werken? Vindt ook hij niet dat het dan beter is om één systeem, één tabel, te hebben waaruit iedereen in Nederland, zowel de burger als de officier en de rechter, kan aflezen wat de gevolgen zijn van veel te hard rijden of met veel te veel alcohol op achter het stuur zitten?

De heer **Vos** (VVD): Ik heb niet de indruk dat duidelijk sprake is van rechtsongelijkheid. Ik heb de minister ook gevraagd hoe zij denkt over de afwijkingen die in incidentele gevallen door de rechter worden aangebracht. Ook zij vond dat de rechter niet te veel afwijkt van de standaardnormen die op dit moment gelden.

De heer **Dittrich** (D66): Maar ik neem aan dat u op grond van uw praktijkervaring weet dat in het ene geval anders wordt geoordeeld dan in het andere. Dus in het ene geval waarin mensen evenveel te hard hebben gereden of evenveel te veel gedronken hebben als in het andere, houdt de rechter wel rekening met persoonlijke omstandigheden en in het andere niet. Het is toch moeilijk uitleggen dat er zoveel verschillen zijn.

De heer **Vos** (VVD): Het komt in de praktijk voor dat de rechter uit verschillende vaten tapt. Hij kan kiezen tussen de ontzegging van de rijbevoegdheid, een gevangenisstraf en een geldboete. Ik heb niet de indruk dat de maatvoering van de ernst van de straf in het ene geval zeer verschilt met het andere. Indien de rechter in een zeer incidenteel geval zich bereid toont om een voorwaardelijke ontzegging op te leggen, zal dat vaak gebeuren in combinatie met een andere maatregel: hetzij een voorwaardelijke gevangenisstraf. Op deze manier kunnen de maatvoering van de straf en de ernst van de opgelegde sanctie evenwichtig blijven.

De VVD is ook beducht voor de enorme juridische rompslomp die het nieuwe stelsel teweeg kan brengen. Tegen de verplichte invordering van het rijbewijs is het indienen van een bezwaarschrift mogelijk. De mogelijkheid tot heroverweging is echter uiterst

bepikt. Vervolgens is een procedure mogelijk bij de bestuursrechter. Die zal zich als een soort pseudo-strafrechter opstellen. Voordat hij toekomt aan de beoordeling van de rechtmatigheid van een sanctie, moet hij zich namelijk eerst afvragen wat het bewijs is, wat de strafbaarheid is, wie de dader is en hoe het feit heeft plaatsgevonden. Mede omdat de burger hoe dan ook zal willen proberen zijn persoonlijke feiten en omstandigheden aan de orde te stellen, is te verwachten dat de weg langs de bestuursrechter zeer ruim zal worden benut. Dat zal de reeds bestaande wachttijd bij de bestuursrechter nog verder verlengen. Het leidt dus tot juridische rompslomp en langere wachttijden. Aldus bevordert het wetsvoorstel geen snelle afdoening, geen lik-op-stukbeleid. Bovendien bestaat zelfs nog de mogelijkheid, zoals collega Van Oven al memoreerde, dat ook de strafrechter zich met de zaak moet bezighouden indien louter ontzetting van de rijbevoegdheid als sanctie onvoldoende is. Indien in eenzelfde zaak twee rechters langs elkaar heen werken, is dat een juridische gruwel. Dit stelsel scheidt verwarring en doet afbreuk aan de beoogde effectiviteit.

Met betrekking tot de snelheids-overtreding acht de VVD het bezwaarlijk dat een onevenwichtigheid ontstaat in het sanctiepakket. Het maakt straks enorm uit met welke opsporingsmethodiek je wordt gepakt: word je staande gehouden, dan wel elektronisch op kenteken geregistreerd. In het laatste geval zijn de straffen beduidend anders dan in het eerste geval. Ik geef ter illustratie een voorbeeld. Rijdt iemand 81 km/uur binnen de bebouwde kom, dan volgt bij staandehouding ontzegging van de rijbevoegdheid voor vier maanden en bij elektronische registratie een geldboete van f 310. Bij een snelheid van 91 km/uur wordt zes maanden ontzegging opgelegd of een geldboete van f 410. De automobilist zal niet meer weten waar hij aan toe is. Het gevolg is dat men gewoon zijn eigen gang gaat en zelf wel zal bepalen wat in de gegeven omstandigheden een redelijke snelheid is. Dat doet afbreuk aan het vertrouwen van de burger in de rechtsstaat. Het verlies aan zicht op het systeem zal het preventieve karakter ervan ernstig reduceren.

Vos

Samengevat, wijst de VVD het voorgestelde stelsel af. Ik heb daartoe een amendement ingediend dat wordt gesteund door PvdA en CDA.

Zoals gezegd, bepleit de VVD in eerste instantie een betere benutting van het bestaande stelsel. Het bestaande stelsel is nog lang niet oud en biedt goede aanknopingspunten. Ik noem een aantal actiepunten.

Ten eerste is het van belang dat de pakkans belangrijk wordt vergroot voor zowel alcoholdelicten als snelheidsovertredingen. Dát werkt pas preventief. Dit betekent dat met grote regelmaat controles moeten worden uitgevoerd door deskundige verkeersagenten. Zo heeft de verkeerspolitie in Amsterdam mij verteld dat zij in september 1997 50.000 verkeersovertredingen heeft geconstateerd en in circa 3500 gevallen proces-verbaal heeft opgemaakt. Welke prioriteit heeft de handhaving van het verkeersrecht bij het OM? Hoe wordt bevorderd dat de controles met grote regelmaat kunnen plaatsvinden? Ik heb ook een heel praktische vraag: wie betaalt nu eigenlijk de inzet van controle-apparatuur; de regiopolitie, Binnenlandse Zaken, VROM, Verkeer en Waterstaat of Justitie? Ik heb begrepen dat dit in de praktijk nogal eens tot problemen leidt.

Ten tweede mag de politie vanaf 1995 volgens de heersende richtlijn betrekkelijk willekeurig op alcohol controleren. Het korps landelijke politiediensten, dat verantwoordelijk is voor de snelwegen, hanteert die richtlijn ampel. Iedere verkeersdeelnemer die aangehouden wordt, moet even in het pijpje blazen. Dat werkt de hele dag door. Men weet dus: als ik door de KLPD staande word gehouden, moet ik altijd even blazen. Het rijden onder invloed vindt echter met name plaats op de kleine ritten binnen de bebouwde kom. Voor-noemde richtlijn, die wat breder de mogelijkheid opent om op alcohol te controleren, moet door meer regio's worden gehanteerd. De VVD pleit ervoor dat surveillerende agenten dagelijks, los van bijzondere acties, ook ten minste een aantal malen een alcoholcontrole uitvoeren. Wat doet de minister om dat te bevorderen?

Ten derde is in 1996 de educatieve maatregel alcohol ingevoerd op grond waarvan bepaalde alcohol-overtreders om hun rijbewijs te behouden, moeten deelnemen aan een cursus over alcohol in het

verkeer. Die educatieve maatregel is de opvolger van de vrijwillige cursus die al jaren beschikbaar is. De doelstelling van de cursus is de bewustwording van de risico's van alcohol in het verkeer te vergroten. De algemene reactie van verkeersdeelnemers is er een van schok en afgrijzen. Als zij de cursus gevolgd hebben, heeft dat het juiste effect: dat hadden zij nooit gedacht; zij schrikken enorm; dat de effecten van alcohol zo groot kunnen zijn, had men eigenlijk niet verwacht. Uit het oogpunt van preventie moet men die informatie echter hebben voordat men in de auto stapt. Het is eenieder bekend dat het rijexamen ook een theoretisch deel bevat. Daartoe dient men verkeersregels te leren. Dat is de essentie van het verkeersrecht. Rijschoolhouders bieden daarvoor trainingen aan. De VVD zou graag zien dat wordt onderzocht of aan dit onderdeel van de training voor de rijvaardigheid, de theoretische training, kan worden toegevoegd dat men informatie krijgt over de strafrechtelijke gevolgen van het overtreden van verkeersregels en indringende informatie over de effecten van alcohol in het verkeer. Het is wat te simpel gezegd, maar eigenlijk leer je nu alleen maar verkeersregels. Wat er gebeurt als je die regels overtreedt, dat kun je alleen maar in de praktijk ondervinden. Dat moet eerder duidelijk worden. Ter ondersteuning van dit verzoek dien ik zo nodig een motie in.

Het nieuwe stelsel leidt dus tot onevenwichtigheid bij de sancties op verkeersovertredingen. Iemand die wordt aangehouden na een snelheidsovertreding, is onevenredig veel slechter af dan bij een geautomatiseerde controle. Toch ligt ook bij de registratie op kentekens een belangrijk stuk van de toekomst. Daarbij passen de vele borden op de weg die nu al elektronisch de maximumsnelheid aangeven. Voor de VVD is aanpassing c.q. aanscherping van het sanctiebeleid voor verkeersovertredingen bespreekbaar. Binnen het huidige stelsel is de bestuurder reeds verplicht tot afgifte van zijn rijbewijs, indien een ernstig vermoeden bestaat dat hij met alcohol heeft gereden; dit alles in afwachting van het oordeel van de rechter. De VVD is van mening dat dit stelsel door middel van een eenvoudige wetswijziging op het bestaande systeem ook kan worden

toegepast op snelheids-overtredingen. Dat wil zeggen dat het rijbewijs bij een ernstige snelheidsovertreding voorlopig wordt ingehouden, in afwachting van het oordeel van de rechter.

Bovendien kan een andere methode van aanpak van de sancties worden gehanteerd. De sancties zouden mede moeten worden gebaseerd op de mate van gevaar-zetting door de verkeersdeelnemer. Dat betekent dat naast de algemene sanctienormen rekening moet worden gehouden met straf-verzwarende of strafverlichtende omstandigheden. Het overschrijden van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom is gevaarlijker dan dezelfde overschrijding op de autosnelweg. Dat moet in de sancties extra tot uitdrukking worden gebracht. Het is ook voorstelbaar dat het verkeer het toelaat dat men op zekere momenten van de dag 100 km/uur rijdt en op andere momenten 120 km/uur. Het komt nu maar al te vaak voor, op bepaalde plekken waar de bekende bordjes staan, dat men op een nachtelijk uur rustig 120 km/uur rijdt, terwijl 100 km/uur is toegestaan. Dat is niet goed voor het rechtsgevoel. Dat is niet goed voor het image van de rechtsstaat. Er zou op zo'n moment elektronisch kunnen worden aangegeven dat 120 km/uur mogelijk is. Of de sanctie op het rijden van 120 km/uur op dat tijdstip zou kunnen worden gereduceerd tot nul. Dat zou met elektronische borden kunnen worden aangegeven. De VVD verzoekt de minister om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden, pluspunten en nadelen van een stelsel, waarbij de mate van gevaar-zetting centraal staat. Deze gevaar-zetting moet dan aansluiten bij het gevoel van de verkeersdeelnemer. Als ik heel gevaarlijk handel, dan word ik natuurlijk zwaarder gestraft.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Is de heer Vos niet bang dat er in de rechtszaal allerlei ingewikkeldheden zullen ontstaan en dat die moeilijk te bewijzen zijn, waardoor sommige zaken eerder tot vrijspraak zullen leiden in zijn systeem?

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Ik heb gezocht naar objectieve aanknopingspunten. Het te hard rijden binnen de bebouwde kom is een objectief aanknopingspunt. Als je 30 km te hard rijdt binnen de bebouwde

kom, dan is dat van een andere gradatie dan wanneer je 30 km te hard rijdt op een weg waar 120 km/uur mag worden gereden. De essentie is dat je aan de regels moet houden. Er moet beter worden gereageerd op snelheids-overtredingen, maar er moet wel worden aangesloten bij het gevoel van de verkeersdeelnemer. Als hij gevaarlijk handelt, dan moet hij weten dat hij riskanter bezig is. Zoek ook naar objectieve aanknopingspunten. Ik heb er nu twee genoemd, namelijk het nachtelijke moment en de bebouwde kom.

Ik heb tot mijn verbazing geconstateerd dat snelrecht nog lang niet altijd wordt gehanteerd in het verkeersrecht. Ik denk daarbij aan de uitreikmethode of de DIP-benadering, het dagvaarden in persoon. Nog onlangs heeft de president van het gerechtshof in Den Haag voorgesteld om dronken rijders hun straf na een snelrechtprocedure te laten ondergaan. Het idee om snelrecht meer te hanteren, steunt de VVD. Hoe staat de minister daartegenover?

Dan een woord van bewondering voor de trajectcontrole tussen Maarssen en Amsterdam, waarmee momenteel wordt geëxperimenteerd. Daar wordt de zaak goed in de hand gehouden. De resultaten zijn ook zeer gunstig. In hoeverre kan deze methode ook elders in het land door zowel het KLPD als de regiopolitie worden toegepast?

Voorzitter: Zijlstra

□

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Verkeersongelukken laten diepe sporen na. Je zou kunnen zeggen: in één seconde kan je leven totaal veranderen. Dat geldt niet alleen voor nabestaanden maar natuurlijk ook voor mensen met blijvend letsel. Alleen daarom is het nodig dat alles in het werk wordt gesteld om te komen tot een veiliger verkeer. Toen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat daarover onlangs met de minister van Verkeer en Waterstaat uitgebreid heeft gesproken, bleek ook weer eens hoe belangrijk het is dat wij maatregelen nemen in zowel de preventieve als de repressieve sfeer als het erom gaat om te komen tot veiliger verkeer. Wanneer weggebruikers te maken krijgen met roekeloos rijden, roept dat irritatie op bij hen die van

zichzelf denken dat ze veilig rijden en dat misschien ook doen. Dat leidt dan soms tot tegenmaatregelen van de op zich goedbedoelende weggebruiker, hetgeen overigens ook levensgevaarlijk is. Kortom, het onderhavige wetsvoorstel dat strekt tot een strengere aanpak van gevaarlijker rijgedrag, dat streven van het kabinet ondersteunen wij ten volle. Bij ernstige snelheids-overtredingen en in het geval van een ernstig alcoholdelict zijn en worden de mogelijkheden van strafrechtelijk ingrijpen verruimd. In het parlement is een duidelijk groter draagvlak waarneembaar voor een strengere aanpak van gevaarlijk rijgedrag.

Het was de motie-Van Heemst die er uiteindelijk toe leidde dat dit wetsvoorstel dat wij nu behandelen, werd uitgebreid. Het oorspronkelijke wetsvoorstel was namelijk aanzienlijk dunner dan dat wat wij nu behandelen. De maximumstraffen voor bepaalde vormen van roekeloos rijgedrag worden met dat aangepaste wetsvoorstel verhoogd. Ook van de zijde van de rechterlijke macht kwamen signalen dat er behoefte was aan meer armslag als het erom gaat aan bepaalde gevallen van zeer roekeloos rijden recht te kunnen doen. Ik meen dat menig Kamerlid zich nog het afschuwelijke ongeluk in Zeeland kan herinneren, waarbij een jong meisje verongelukte door zeer roekeloos rijden van een motorrijder. Dat staat de meeste Kamerleden, naar ik meen, nog in het geheugen gegrift, want de motie-Van Heemst komt daar eigenlijk min of meer uit voort. Terecht stelt het kabinet dat het deelnemen aan het verkeer inhoudt dat men ervan mag uitgaan dat verkeersdeelnemers de veiligheid van het verkeer niet in gevaar brengen.

Tijdens de schriftelijke behandeling van het wetsvoorstel is de vraag aan de orde geweest of in het geval van alcohol- en snelheidsdelicten niet meer aansluiting gezocht zou moeten worden bij het Wetboek van Strafrecht. Het kabinet komt tot de conclusie dat het introduceren van een nieuwe gradatie van verwijtbaarheid tussen roekeloosheid, zijnde de ernstigste vorm van schuld, en voorwaardelijke opzet, niet mogelijk is. Het kabinet heeft ervoor gekozen de thans geldende straffen tegen het door schuld veroorzaakte van dood of lichamenlijk letsel fors te verhogen.

Op die manier wordt het verschil in strafwaardigheid tussen een opzetdelict in het Wetboek van Strafrecht en een schuld delict in de Wegenverkeerswet min of meer gerechtvaardigd. Op zichzelf kunnen wij ons in die redenering vinden, zij het dat wij gaarne toch nog wel eens nader van gedachten willen wisselen over de mogelijkheden om in bepaalde gevallen doodslag ten laste te leggen. Daarbij zal ongetwijfeld het arrest van de Hoge Raad in de zogenaamde Porsche-zaak de leidraad moeten zijn, maar ik vraag de minister van Justitie nog eens in te gaan op de mogelijkheden terzake. Volgens de visie van de minister van Justitie heeft genoemd arrest ertoe geleid dat er minder mogelijkheden zouden zijn als het gaat om het ten laste leggen van doodslag in bepaalde situaties.

Voorzitter! Bij nota van wijziging is uiteindelijk de administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs ingevoegd. De CDA-fractie heeft daarbij gesteld dat het op zich jammer is dat de Raad van State aanvankelijk niet is toegekomen aan een juridisch oordeel over dit toch ingrijpende voorstel. Het betreft een voorstel om de overtreder directer te treffen in zijn mogelijkheden om als bestuurder van een motorrijtuig aan het verkeer deel te nemen, door een eenvoudige en duidelijke wijze van strafoplegging. Dit zou een grote preventieve werking hebben.

Het kabinet stelt dat het het puntenstelsel graag had willen invoeren. Het viel mij overigens op dat bij het oorspronkelijke voorleggen van het wetsvoorstel aan het parlement, het puntenstelsel als zodanig niet aan de orde is geweest. Wij weten in dit huis allemaal hoe de weg van het puntenstelsel is verlopen. De Raad van State heeft daarop behoorlijke kritiek geleverd en uiteindelijk ook veel praktische bezwaren geuit. De minister heeft toen een brief naar de Kamer gestuurd waarin zij heeft gesteld dat zij afzag van het invoeren van een puntenstelsel. Daarvoor in de plaats zou dan moeten komen de administratieve sanctie van inhouding.

De vraag is of het kabinet in zijn streven naar optimale bestrijding van roekeloos rijgedrag en alcohol-misbruik niet te ver is doorgeschooten. Wij betreuren het nog steeds dat geen gevolg is gegeven aan onze suggestie om de bij nota van wijziging voorgelegde gedachte te

Biesheuvel

toetsen door een aantal juridische experts, wat op zich nog gekund had.

De heer **Dittrich** (D66): De heer Biesheuvel zei zojuist dat het jammer is dat de Raad van State niet aan advisering is toegekomen over de administratieve sanctie. Ik heb hier het advies van de Raad van State dat wij allemaal toegestuurd hebben gekregen, waarin de raad helemaal niet zegt dat hij tegen het voorstel is.

De heer **Biesheuvel** (CDA): De suggestie die wij hebben voorgelegd, was of het voorstel niet getoetst zou moeten worden door een aantal juridische experts. Er is niet getoetst bij de indiening van het wetsvoorstel. Dat was de strekking van mijn betoog.

De heer **Dittrich** (D66): Vervolgens is de nota van wijziging echter toegestuurd aan de Raad van State. Deze is met een advies gekomen. U zei zojuist dat de Raad van State daar niet aan toegekomen is. De Raad van State heeft deze wel degelijk beoordeeld.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik bedoelde: bij de oorspronkelijke indiening van het wetsvoorstel. Daar heeft u op zich gelijk in.

De heer **Dittrich** (D66): Het gaat er toch om dat de Raad van State de juridische merites kan beoordelen?

De heer **Biesheuvel** (CDA): Daar heeft u gelijk in, maar desalniettemin hadden wij behoefte aan nog meer juridische deskundigheid op dat punt. Daar sloeg mijn opmerking vervolgens op.

Voorzitter! Als ik de bezwaren die bij de schriftelijke gedachtewisseling naar voren zijn gebracht met betrekking tot de administratieve sanctie nog eens op mij laat inwerken – waarbij mij ook opviel hoe kritisch de vragen van de D66-fractie waren – dan moet ik constateren dat deze bezwaren allemaal worden weggewoven, al proef je zo nu en dan tussen de regels door nog wel enige aarzeling. Het grootste juridische bezwaar van de CDA-fractie is in feite de strijdigheid met artikel 6 van het EVRM. Ik betreur het dat de heer Dittrich in het Algemeen Dagblad heeft gezegd dat de Tweede Kamer een "apathie" vertoont als het gaat om de aanpak van verkeersmisdrij-

ven en dat de Kamer nu een "apathie" zou vertonen, doordat een meerderheid zoals het er nu naar uitziet, tegen dit onderdeel van het wetsvoorstel zou zijn. Ik betreur dat, omdat dit de suggestie wekt dat de indieners van het amendement de ernst van de situatie met betrekking tot verkeersslachtoffers niet zouden onderschrijven. Ik hoop dat de heer Dittrich dat op zijn minst van mij wil aannemen en wellicht het woord "apathie" wil terugnemen. Ik hoop dit temeer omdat zijn fractie toch zou moeten vinden dat strijdigheid met artikel 6 van een internationaal verdrag niet zomaar iets is. Het gaat dan niet zozeer om de sanctie als zodanig, maar om de procedure waarin beslist wordt over de intrekking van het rijbewijs. Artikel 6 behandelt die procedure. In het voorstel van het kabinet wordt uitgegaan van een automatisme. Een officier van justitie als oplegend bestuursorgaan mag er niet van afzien, wat betekent dat de rechter die deze beslissing moet toetsen, verstoken is van de uitoefening van de plein jurisdiction inzake strafsanctie. Artikel 6 van het EVRM is hierin stellig, evenals de uitleg die het Europese Hof aan dit artikel geeft. Bovendien ontbreekt in het voorstel van het kabinet de mogelijkheid van een spoedvoorziening. Pas als de strafzaak ten einde is, kan een eventuele reparatie in zicht komen.

Kortom, er is flinke kritiek van juridische experts en er is strijdigheid met een internationaal verdrag. Deze Kamer zou geen knip voor de neus waard zijn als het gaat om de juridische beoordeling van wetgeving. Als zij het echter niet doet, is er nog altijd de Eerste Kamer, die altijd prat gaat op het toetsen van een wetsvoorstel aan het juridische gehalte. Ik hoop dat het kabinet nog eens ingaat op deze bezwaren. Ik hoop tevens dat het, ook als het amendement wordt aangenomen, voortgaat met deze wetgeving, want daar staan wij volledig achter.

Het kabinet is dringend op zoek gegaan naar meer instrumenten voor bestrijding van roekeloos gedrag en alcoholmisdrijf. Het is naar de mening van de CDA-fractie toch wat jammer dat het kabinet zeer afwijzend reageert op het voorstel van de PvdA-fractie inzake de verbeurdverklaring. Ik ben van mening dat die gedachte zeker uitgewerkt dient te worden. Er wordt

door het kabinet onder andere gesteld dat het afnemen van een auto nogal eens met agressiviteit gepaard kan gaan. Daarvan zal niet meer of minder sprake zijn bij het ontzeggen van de rijbevoegdheid of het afnemen van het rijbewijs. Kortom, de gedachte van de PvdA-fractie op dat punt is een interessante, die in het kader van dit wetsvoorstel of anderszins nog eens nader uitgewerkt kan worden.

Alles afwegende, steunen wij dit wetsvoorstel. Mijn fractie heeft ernstige bezwaren tegen de administratieve sanctie, met name vanwege de strijdigheid met internationale regelgeving. Ik hoop dat het kabinet het wetsvoorstel zal doorzetten, ook als het amendement wordt aangenomen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik voer mede het woord namens de fracties van de RPF en het GPV.

Voorzitter! Een Kamer die de bevordering van de verkeersveiligheid bepleit, zal ook zeker maatregelen omarmen die zijn bedoeld om roekeloos en onverantwoord rijgedrag van automobilisten in te tomen. Ernstige snelheids-overtredingen en ernstige alcohol-delicten, als zijnde zeer risicovol verkeersgedrag, zullen met adequate sancties moeten worden bestraft. Wij hopen dan dat dit preventief werkt, maar in ieder geval repressief. Dit geeft aan dat onze fracties in beginsel positief staan tegenover het aan de orde zijnde wetsvoorstel. Dit betekent niet dat je het op elk onderdeel ermee eens hoeft te zijn. Ik kom daar nog op terug.

Het wetsvoorstel lijkt een wat wonderlijke geschiedenis te krijgen. Het had aanvankelijk een nogal beperkte strekking, maar mede onder invloed van de Kamer heeft het een verbreding ondergaan. Ik noem hier ook met ere collega Van Heemst en de door hem ingediende motie. In de laatste fase lijkt het wetsvoorstel echter, gezien de ondertekening van het ingediende amendement, weer op een aanmerkelijke wijze uitgekleeft te worden. Op de vraag of dit al dan niet terecht is, kom ik dadelijk terug.

Het probleem is vooral gelegen in de voorstellen die de regering in tweede aanleg heeft gedaan. Daarmee werd beoogd nog verder

Van den Berg

tegemoet te komen aan de door de Kamer geuite wensen, met name ten aanzien van de voorgeschreven inhouding van het rijbewijs bij wijze van administratieve sanctie ingeval van excessieve overschrijding van de geldende limieten. De discussie heeft zich met name op dit punt toegeespitst. Wij moeten overigens niet uit het oog verliezen dat het wetsvoorstel nog vele andere waardevolle elementen bevat, zoals de aanscherping van de strafsancties. Dat is voor onze fracties een zeer belangrijk punt. Ook de motie van de heer Van Heemst had daarop betrekking. Zij werd ingegeven door een brede verontrusting, ook bij onze fracties, over de als te laag ervaren sancties bij roekeloos rijgedrag. De problemen zijn dus met name gerezen over de voorstellen die bij nota van wijziging zijn gedaan. Van verschillende zijden hebben ons daar forse bezwaren tegen bereikt: de wetenschap, de advocatuur, de ANWB en, last but not least, ook de Nederlandse vereniging voor rechtspraak. Dat moet toch altijd zwaar wegen.

Voorzitter! Ik ga nu eerst op die aspecten in. Ik heb er overigens geen behoefte aan om breed en diep in te gaan op al die bezwaren. Ik moet zeggen dat onze fracties, helaas, overtuigd zijn van de juridische houdbaarheid en van de ernst van die bezwaren. Dan geldt in het bijzonder het feit dat de ontworpen constructie het risico van vernietiging op grond van artikel 6 EVRM te groot maakt. Wij kunnen ons arsenaal aan instrumenten wel verscherpen of verzwaren, maar als het vervolgens tandeloze instrumenten blijken te zijn, schieten wij niet veel op. En dat is hier het probleem. Voorts speelt het ook voor ons een rol dat de constructie gewrongen is, gelet op het onderscheid dat wij in ons rechtsstelsel nu eenmaal hanteren tussen administratieve en strafrechtelijke sancties. Dat gewrongen zijn zit hem vooral daarin dat van de bestuursrechter in beroep wordt verwacht dat hij als strafrechter optreedt. Men heeft het ook wel aangeduid als de quasi-strafrechtelijk toetsende rol van de bestuursrechter. Voorts kan als bezwaar worden aangevoerd dat de voorgestelde wijze van invordering en inhouding het karakter draagt van een als minimumstraf te kwalificeren strafrechtelijke sanctie. Ook dat is vreemd aan ons systeem. Dat zijn

typisch juridische bezwaren, maar het zijn wel ernstige bezwaren.

Ik vind overigens dat de regering haar uiterste best heeft gedaan om het voorstel zo goed mogelijk te onderbouwen en aan de wensen van de Kamer tegemoet te komen. Daar is het toch mee begonnen. Dat waarden wij. De regering heeft ook haar uiterste best gedaan om het voorstel zo goed mogelijk tegen de ingebrachte kritiek te verdedigen. Dat wil ik ook ronduit zeggen. Bij de kritiek, die vooral van buiten is gekomen, wil ik nog een kanttekening plaatsen. Bij de vele kritiek – hoe terecht op zichzelf ook – heb ik weinig echt opbouwende, constructieve noties kunnen ontdekken. Meestal kregen wij in de commentaren te horen dat dit in ieder geval niet kon, maar dat wat er wel moest gebeuren, stond er in de meeste commentaren niet bij. Men heeft niet aangegeven hoe de meer dan sympathieke doelstelling van de regering, namelijk een lik-op-stukbenadering, waardoor de overtreders direct wordt getroffen in zijn mogelijkheden als bestuurder van een motorvoertuig aan het verkeer deel te nemen, dan wél kan worden bereikt. Het gaat dan vooral om een sanctie waarvan preventieve werking uitgaat. Ik heb toch de indruk dat velen – en nu heb ik het niet over de woordvoerders hier, maar over de commentaren die ons hebben bereikt – vinden dat het zo moet blijven zoals het is.

Desgevraagd heeft de regering meer dan eens verklaard dat uit de door haar voorgestelde stelselwijziging niet mag worden afgeleid dat zij de huidige straftoemingspraktijk ten aanzien van ernstige verkeersdelicten minder juist zou achten. Ik begrijp dat de regering naar eigen opvattingen van respect voor de rechter misschien niet open kritiek op de uitspraken van de rechterlijke macht kan en wil uitoefenen. Die gedragslijn lijkt mij juist, maar die kritiek is er wel, en daar moeten wij oog voor hebben. Begrijpelijkerwijs is die kritiek er vooral van de zijde van slachtoffers van zulke delicten en hun nabestaanden. Die kritiek kan zich vooral richten op de opgelegde hoofdstraf, maar treft in praktijk vooral de bijkomende straf van de ontzegging van de rijbevoegdheid en de duur daarvan. Voor die kritiek kunnen onze fracties bepaald begrip opbrengen.

De voorgaande situatie overziende, concludeer ik dat er nu een amendement van de Kamer ligt waardoor het wetsvoorstel wordt ontdaan van alle onderdelen die de eerdergenoemde bezwaren oproepen. Ik zei al dat wij die bezwaren ernstig nemen. Ik kan dus vast aankondigen dat onze fracties dit amendement, zij het node, zullen steunen, ook al om de verdere gang van het wetsvoorstel, waar de heer Biesheuvel over heeft gesproken, niet nodeloos te bezwaren en om niet met tandeloze instrumenten te zitten. Eerder is het puntenstelsel al losgelaten, en dit instrument kunnen wij nu ook al niet introduceren. Wij blijven daarom wel zitten met de vraag wat er dan per saldo terecht komt van de Kamerbreed wenselijke geachte forse bestrijding van ernstige alcohol- en snelheidsdelicten, die een direct gevaar vormen voor de verkeersveiligheid. Dat heeft toch een hoge prioriteit? Het is noodzakelijk voor het terugdringen van het nog steeds te hoge aantal verkeersslachtoffers. Je kunt de vraag stellen of de in het amendement voorgestelde wijziging niet een te eenvoudige en te radicale weg is gebleken. Misschien zijn modificaties van deze voorstellen nog het overwegen waard, maar daarover moeten wij nog eens goed nadenken. Wat dat betreft is een nader juridisch advies – waar de heer Biesheuvel over sprak – terecht. Een aantal gedachten daarbij wil ik hier naar voren brengen. Wij moeten verder. Dat willen onze fracties toch in alle ernst naar voren brengen. Het aanvaarden van dit wetsvoorstel inclusief het amendement, waardoor een deel er weer wordt uitgehaald, kan niet het laatste punt zijn. Dan zijn wij er nog niet.

Ik noem een aantal punten, voorzitter. Wij kunnen ons voorstellen dat verschil wordt gemaakt tussen snelheids- en alcoholdelicten. Bij beide kan natuurlijk zeer roekeloos rijgedrag optreden, maar er kan verschil worden gemaakt tussen alcoholmisdriven en hogesnelheidsmisdriven. Wij zijn in ieder geval geneigd aan alcoholmisdriven hardere en meer directe sancties te verbinden. De glasheldere norm die iedere weggebruiker, maar zeker iedereen die een motorvoertuig wil besturen, ingescherpt moet worden, is dat alcoholgebruik en deelname aan het wegverkeer elkaar uitsluiten. Overtreedt men in welke

Van den Berg

mate dan ook deze norm, dan voldoet de geldboetesanctie in veel gevallen in ieder geval niet. Dan resten in hoofdzaak vrijheidsstraf en/of ontzegging van de rijbevoegdheid. Afhankelijk van de vraag welke strafbare feiten overigens nog ten laste kunnen worden gelegd, past mijns inziens bij de gevaarstelling die uitgaat van alcoholgebruik als zodanig, de ontzegging van de rijbevoegdheid voor lange tijd nog het best.

De praktijk bij de afweging of oplegging van deze bijkomende straf en de vraag of en, zo ja, in welke mate die gepast is, blijkt sterk afhankelijk te zijn van de omstandigheden van de verdachte. Het valt ook op in alle commentaren op het wetsvoorstel, hoezeer iedereen de nadruk legt op de ingrijpende consequenties die oplegging van deze straf kan hebben. Men doet het als het ware voorkomen alsof deelname aan het gemotoriseerd verkeer een soort van grondrecht is. Op het moment van strafoplegging lijken de daadwerkelijke en de potentiële slachtoffers dan buiten beeld te raken.

Wat ik met dit alles wil betogen, is dat een normstelling waarvan een opvoedende en preventieve werking zou mogen worden verwacht, om een ingrijpende sanctie vraagt. Daarom zou ik mij kunnen voorstellen dat een regeling wordt getroffen – ik zou de regering willen vragen daar in ieder geval op te reageren en liefst daarover ook verder na te denken – waarbij in ieder geval bij geconstateerd alcoholmisbruik in het verkeer verplichte inhouding plaatsvindt voor de duur tot het strafproces in eerste aanleg. Ik zeg niet dat daaraan geen enkel van de al geopperde bezwaren kleeft, maar in ieder geval geldt dat minder dan aan het nu voorliggende voorstel. Er zou dan toch van de winst iets méér behouden blijven dan na aanvaarding van het amendement het geval zou zijn. Wil de regering deze optie serieus onderzoeken? Gezien de juridische bezwaren vind ik het te ver gaan om hierover op dit moment een amendement in te dienen en daarom vraag ik de regering op deze wijze om ernaar te kijken. Het heeft in ieder geval het voordeel dat sprake is van een onherroepelijke sanctie op het moment dat de overtreding is geconstateerd. In het strafproces kan daarover dan door

de bevoegde rechter verder een oordeel worden geveld.

Er moet ons iets aan gelegen zijn om de norm dat iedere weggebruiker alcoholgebruik moet vermijden, in het bijzonder bestuurders van een motorvoertuig, op de meest krachtige manier in te scherpen, onder andere door bij grove overtredingen de rijbevoegdheid onvoorwaardelijk voor langere tijd te ontnemen.

Ik onderschrijf de opmerking van de regering dat personen die menen hun rijbewijs niet te kunnen missen, dan extra oppassend zullen moeten zijn. Het is om die reden dat wij ons kunnen verenigen met het standpunt van de regering om af te zien van een regeling tot partiële ontzegging van de rijbevoegdheid. Bovendien kunnen, wat dat idee betreft, grote vraagtekens worden geplaatst bij de controleerbaarheid en de handhaafbaarheid.

Onze fracties stemmen in met de verzwaring van de strafmaat die nu bereikt wordt door middel van dit wetsvoorstel voor gevaarzettend gedrag, in het bijzonder roekeloos gedrag, door verkeersdeelnemers.

In dit verband maak ik nog een enkele opmerking over artikel 179a van het wetsvoorstel. Dat nieuwe artikel moet het bezwaar ondervangen dat eerder is opgeworpen tegen pleidooien om ernstig roekeloos rijgedrag, met dood of zwaar lichamelijk letsel tot gevolg, primair te vervolgen op basis van bepalingen uit het Wetboek van Strafrecht. Daarbij moet in het bijzonder worden gedacht aan doodslag en zware mishandeling. Ontzegging van rijbevoegdheid voor maximaal tien respectievelijk vijf jaar wordt mogelijk. Overheveling van deze bijkomende straf naar het Wetboek van Strafrecht werd strijdig geacht met het algemeen karakter van dat wetboek.

In wetenschappelijk commentaar is de opmerking gemaakt dat de selectie van strafbepalingen uit het Wetboek van Strafrecht waarbij rijontzegging mogelijk wordt gemaakt, wel erg beperkt is: alleen doodslag en zware mishandeling. Behalve de ruimte tussen de delicten dood of letsel door schuld en doodslag bestaat er een grotere afstand tussen de artikelen terzake van veroorzaking van gevaar (artikel 5 Wegenverkeerswet) en dood of letsel door schuld (artikel 6 Wegenverkeerswet). Dat roept de vraag op

of verschillende vormen van het in gevaar brengen van een ander door het gebruik van een motorvoertuig niet ook een passende sanctionering zouden moeten krijgen. Moeten wij dus op dat punt niet naar een grotere diversiteit toe?

In dit verband heb ik ook nog een specifieke vraag. Waarom zijn in het tweede lid van artikel 179a alleen de artikelen 301 t/m 303 Wetboek van Strafrecht genoemd, en niet ook artikel 300 Wetboek van Strafrecht (mishandeling)?

Een laatste punt is dat naast de juridische weg die wij nu kiezen ook in de sfeer van handhaving en beleid, waarover wij nog niet zo lang geleden afzonderlijk hebben gesproken met de bewindslieden, laatstelijk met de minister van Verkeer en Waterstaat, de aanpak van deze delicten buitengewoon hoge prioriteit zal moeten krijgen. Kan daarover al meer worden gezegd? Ik meen dat er in december nog niet alle zicht op was, omdat de desbetreffende regeringsbeslissingen nog maar heel kort van tevoren genomen waren. Die betroffen extra inzet van handhavingscapaciteit terzake van met name snelheids-overtredingen en natuurlijk ook van, zoals wij al veel langer hebben bepleit, het rijden onder invloed. Wij zullen op een breed front aan een breed scala van maatregelen tegen deze zeer ernstige delicten moeten werken: strafverzwaring, instrumenten die een duidelijke preventieve werking hebben en een consequent handhavingsbeleid. Ik vraag voor al deze aspecten de aandacht.

De conclusie van onze fracties is dat wij geheel akkoord kunnen gaan met de doelstelling van het wetsvoorstel. Een aantal elementen hebben onze warme instemming. Alleen vinden wij dat wij helaas genoodzaakt zijn, vanwege de te grote juridische bezwaren op een onderdeel van het wetsvoorstel, waarop het amendement van de collega's Vos c.s. betrekking heeft, dat amendement te steunen. Ik heb al gezegd dat dit niet het laatste woord mag zijn. Wil de regering aangeven of zij op deze weg nog verdere mogelijkheden ziet?

De heer **Dittrich** (D66): Mijnheer de voorzitter! Veiligheid in het verkeer is van levensbelang. Jaarlijks sterven er mensen of raken zij invalide door

Dittrich

verkeersongevallen. Nogal wat van die verkeersongevallen worden veroorzaakt doordat iemand veel te hard gereden heeft of veel te veel gedronken heeft. In 1996 zijn er 1180 mensen in het verkeer omgekomen. 575 van hen zaten in een auto. Van die 1180 verkeersdoden waren ruim 300 mensen zo tussen de 15 en de 25 jaar. Ongeveer 200 mensen waren tussen de 26 en 35 en 250 waren in de leeftijdsgroep van 36 t/m 55 jaar. In de jaren voor 1996 waren die getallen nog veel hoger.

Ik noem die getallen niet voor niets. Als een dergelijk aantal slachtoffers jaarlijks door een onvoorstelbare, gruwelijke ziekte in één klap uit het leven zou worden weggerukt, in plaats van door verkeersongevallen, dan zou er een ware paniek uitbreken. Men zou krachtadig optreden van de overheid eisen. Er zouden dagelijks in de media verslagen verschijnen over slachtoffers van deze ziekte. Nu de doodsoorzaak verkeersgedrag is, lijkt er minder publieke commotie te zijn. Er lijkt sprake te zijn van een zekere berusting, ook al vecht een organisatie als Veilig Verkeer Nederland al sinds de jaren dertig voor een beter gedrag in het verkeer.

Misschien heeft die berusting er mee te maken dat iedereen aan het verkeer deelneemt en dat veel mensen in dat verkeer wel eens te hard rijden of soms met alcohol op achter het stuur gaan zitten. Mensen waarderen, zo blijkt uit praktijkervaring, hun eigen rijgedrag als minder risicovol dan het rijgedrag van een ander. Je zou kunnen zeggen: geen mens rijdt zo gevaarlijk als de buurman. Maar wij zouden misschien meer moeten gaan beseffen dat wij allemaal burens van elkaar zijn.

Uit onderzoek is gebleken dat het totale aantal dodelijke slachtoffers met 15% kan afnemen naarmate de gemiddelde snelheid met 5% afneemt. 1% snelheidsreductie leidt al gauw tot 3% minder ongevallen en 5% minder verwondingen. Er moet de overheid dus alles aan gelegen zijn om ter bescherming van de verkeersdeelnemers excessen in het verkeer tegen te gaan. Door die excessen hard maar rechtvaardig aan te pakken, kunnen wij mensenlevens redden. Vanuit die invalshoek heeft D66 dit wetsvoorstel bekeken.

Ik zal ingaan op twee punten, de administratieve sanctie en de verhoging van de strafmaat, om te

beginnen op de administratieve sanctie. De regering is hier met een inderdaad verstrekkend voorstel gekomen. Bij rijden onder invloed van meer dan 570 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht en bij excessieve snelheidsovertredingen, met meer dan 50% van de maximaal toegestane snelheid, dient de opsporingsambtenaar het rijbewijs in te vorderen, nadat hij de bestuurder staande heeft gehouden. Het rijbewijs wordt aan de officier van justitie gezonden en die is verplicht het rijbewijs in te houden. Het aantal maanden van inhouding is af te lezen uit een tabel die bij de wet is gevoegd. Het gaat hierbij, kort gezegd, om twee typen feiten die ontzettend makkelijk aantoonbaar zijn. De snelheidsovertreding wordt met technische apparatuur opgemeten en het teveel aan alcohol kan eenvoudig langs de kant van de weg via de blaasheid aangetoond worden. Over de bewijsbaarheid van deze twee typen verkeersgedragingen zal dus weinig discussie ontstaan.

Ontstaat die discussie toch, dan kan de bestuurder bij de officier van justitie bezwaar maken tegen de inhoudingsbeslissing. Pakt het daar negatief uit, dan kan de bestuurder in beroep gaan bij de administratieve rechter. Ook deze rechter moet de tabel toepassen en hij mag geen rekening houden met de bijzondere omstandigheden van het geval. Het speelt bijvoorbeeld geen rol meer dat de bestuurder van beroep taxichauffeur is, maar tijdens zijn vrije dag in zijn privé-auto zo'n ernstige verkeersovertreding heeft begaan. De tabel is dus hard, maar geeft iedereen in het land duidelijkheid.

De fractie van D66 vindt dat er veel te zeggen is voor een dergelijke koele aanpak. Het rijbewijs moet je echt zien als een vergunning van de overheid om aan het gemotoriseerd verkeer te kunnen deelnemen. Is de bestuurder zo onverstandig om democratisch tot stand gekomen regels te overtreden, dan is dat zijn eigen keuze. Voor degene die aangereden wordt, maakt het echt niet uit of de dader wel of niet chauffeur van beroep was. De tabel kun je zien als de vertaling naar het recht van de betekenis van de blinddoek van vrouwe Justitia. Uiteraard zijn er wel wat problemen met deze regeling.

De heer **Vos** (VVD): Ik krijg de indruk

dat de heer Dittrich sterk onder invloed staat van de Amerikaanse ervaringen die wij hebben opgedaan. In de Verenigde Staten gelden minimumstraffen. Daar gelden law and order. Harde vergelding speelt er een rol. Ik hoor hem nu betogen dat voor verkeersdelicten die zeer ernstig zijn – daarover zal ik zeker niet met hem twisten – een minimumstraf behoort te volgen. Bij die redenering is de rechter uitgesloten. Die redenering is toch heel eenvoudig te projecteren op een levensdelict? Op een afschuwelijke daad hoort dan zonder twijfel een forse straf te volgen. In de redenering van de heer Dittrich kun je dan een straf van tien jaar opleggen.

De heer **Dittrich** (D66): U legt mij het woord "minimumstraf" in de mond. Ik kom daar straks wel over te spreken. Mijn standpunt is dat dit geen minimumstraf is.

Ik zal eerst even stilstaan bij het verschil tussen "staande houden" en "op kenteken bekeuren". De voorgestelde regeling geldt alleen wanneer de bestuurder is staande gehouden. Dat betekent een verschil in behandeling tussen iemand die op kenteken bekeurd is en iemand die is staande gehouden na een snelheidsovertreding. Bij bekeuring op kenteken en invordering van het rijbewijs, op het moment dat achterhaald is wie de bestuurder is – dat is altijd op een later moment – kan betrokkene een klaagschrift indienen bij de griffie van de strafrechter. Deze rechter kan wel met persoonlijke omstandigheden rekening houden. De fractie van D66 heeft wat moeite met dit verschil in afhandeling. Excessief te hard rijden is immers hetzelfde. De ene bestuurder heeft de pech, zou je kunnen zeggen, dat hij op straat staande wordt gehouden, waarbij de opsporingsambtenaar verplicht is het rijbewijs in te vorderen. De andere bestuurder wordt alleen maar geflitst. Hij krijgt een brief thuis, waarna er wel een weg van factoren kan worden gemaakt. De fractie van D66 vraagt zich af of het rechtsgevoel van verkeersdeelnemers hiermee niet op de proef wordt gesteld. Ik vraag de regering nog eens uitleg te geven over het verschil dat ontstaat door de constructie die is voorgesteld.

Dan nu de vraag van collega Vos over minimumstraffen en artikel 6 van het Verdrag van Rome.

Dittrich

De heer **Van Oven** (PvdA): Ik stel eerst nog even een vraag over de eventuele rechtsongelijkheid. Zij kan natuurlijk naar twee kanten worden opgevangen, namelijk door beide categorieën onder bereik te brengen van de automatische inhouding dan wel door beide categorieën bij uitsluiting bij de strafrechter aan te brengen. Heeft de fractie van D66 op dat gebied een voorkeur?

De heer **Dittrich** (D66): Zoals u in het schriftelijk verslag hebt kunnen lezen, hebben wij hier kritische vragen over gesteld, omdat wij dat verschil wat onevenwichtig vinden. De fractie van D66 – u loopt een beetje vooruit op mijn betoog – heeft er een voorkeur voor om deze heel makkelijk bewijsbare delicten, als het excessief snelheid overtreden of met te veel alcohol op achter het stuur, uit het strafrecht te lichten, in het bestuursrecht te stoppen en daar via de administratieve inhouding zijn weg te laten vinden. Ik kom daar straks wat uitgebreider op terug, als ik eerst met name ook over artikel 6 van het Verdrag van Rome heb gesproken, want dat is eigenlijk het wezenlijke discussiepunt waar wij het hier vandaag over zouden moeten hebben.

De heer **Van Oven** (PvdA): U wilt dus eigenlijk de strafrechter nog verder uitschakelen dan de regering nu al voorstelt?

De heer **Dittrich** (D66): Nee, want dan zou ik met een amendement moeten komen en dat heb ik niet gedaan. Ik kom daar straks op terug; eerst wil ik graag spreken over de zogenaamde strijd met artikel 6.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Misschien mag ik nog een vraag stellen aan de heer Dittrich over het vorige, want ik vind dat wel een belangwekkend punt, even afgezien van de concrete discussie. Hier zegt de heer Dittrich in het algemeen dat hij twee heel zware delicten – we zijn het er samen over eens dat het heel zware delicten zijn – uit het strafrecht wil halen. Hoe breed ziet hij dat? Ik vind dit op zich een benadering waar je een uitgebreide discussie over zou kunnen voeren, namelijk of je echt zware delicten, waar we het hier over hebben, uit de sfeer van het strafrecht moet halen.

De heer **Dittrich** (D66): Conform het voorstel van de regering wordt dat uit het strafrecht gelicht voor wat betreft de inhouding van het rijbewijs. Daar hebben we het over en daar gaat mijn verhaal over. Vervolgens wordt dat via het administratieve recht afgewikkeld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat begrijp ik en daar komen we zo nader op terug. Maar ik begreep even van u dat u dit als een soort breder beginsel ziet. Dat leek vrij vergaande implicaties te hebben.

De heer **Dittrich** (D66): Nee, ik zei net tegen collega Van Oven dat, als ik verder zou willen gaan dan de regering, ik met een amendement zou moeten komen om het wetsvoorstel te veranderen. Dat is mijn bedoeling niet. Ik vind dat de regering met een verstrekkend voorstel is gekomen en in dat kader hebben wij hier de bespreking.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik bedoel te vragen of u op andere terreinen zoiets ook zou willen zien, want zo begrijp ik u even. U stelde het namelijk heel algemeen.

De heer **Dittrich** (D66): Nee, ik heb het specifiek gehad over deze twee verkeersgedragingen, die zeer makkelijk te bewijzen zijn via de blaastest, via de snelheidsmetingen; de apparatuur is beschikbaar en er ontstaat weinig discussie over de bewijsbaarheid. Over die twee excessieve verkeersgedragingen heb ik het.

Voorzitter! Wij hebben ook de brief van de Nederlandse orde van advocaten gekregen en die van de Nederlandse vereniging voor rechtspraak. Deze organisaties hebben kritiek geuit op de voorgestelde administratieve sanctie. Zij schrijven eigenlijk allebei dat zij menen dat het voorstel op gespannen voet staat met artikel 6 van het Verdrag van Rome. Dat is iets anders dan wat mijn collega Biesheuvel zojuist zei. Immers, die zei dat deze organisaties zouden hebben gezegd dat er een absolute strijd is met artikel 6.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Dat is een misverstand. Ik heb beide organisaties niet eens genoemd. Het was een interpretatie van mijzelf en ik heb er een uitspraak van het Europese Hof bijgehaald. Ik heb dus,

met ander woorden, andere bronnen genoemd.

De heer **Dittrich** (D66): Goed, dan neem ik dat terug. Ik had begrepen dat u zei – op basis van de brieven die u gekregen had, met daarin de kritiek – dat die kritiek behelst dat de voorgestelde regeling in strijd is met artikel 6, terwijl mijn standpunt is dat dit niet zo is. Ik heb net gezegd dat dit uit de brieven ook niet blijkt. Zij hebben natuurlijk wel ernstige kritiek en die wil ik graag bespreken. Immers, dat deze organisaties kritiek uitoefenen, is absoluut niet opmerkelijk. Zowel rechters als advocaten beoordelen in zaken vaak persoonlijke omstandigheden en verwerken die in hun juridische oordelen. De regering ontnemt hun nu die mogelijkheid door met de tabel de uitkomst van de verkeers-overtredingen als het ware te fixeren. In het bestuursrecht is dat overigens helemaal niet zo ongebruikelijk. Ik heb niet de indruk dat de administratieve sanctie strijdig is met artikel 6, want de jurisprudentie op grond van artikel 6 is nog volop in ontwikkeling.

Ik zei net al dat ook de Orde van advocaten en de Vereniging voor rechtspraak niet met zekerheid stellen dat de voorgestelde regeling absoluut onhoudbaar is, want die regeling – de inhouding van het rijbewijs – is een administratieve maatregel geworden; het is geen strafrechtelijke reactie. De verkeersdelicten zijn wat deze twee punten betreft uit het strafrecht gelicht en naar het bestuursrecht overgebracht. Door bij deze twee typen excessieve verkeersgedragingen exact aan te geven wat het resultaat is bij betrapting, neemt de wetgever zijn verantwoordelijkheid. Het is mijn overtuiging dat dit de rechtszekerheid ten goede komt en rechtsongelijkheid kan tegengaan. Er is maar al te veel kritiek op uiteenlopende uitspraken van rechters in absoluut vergelijkbare situaties. De maandenlange inhouding volgens de tabel is geen buitensporige reactie op de mate waarin de wet in dit soort gevallen wordt overtreden. Gelet op het aantal verkeersslachtoffers is het een redelijke reactie van de overheid. De fractie van D66 verwacht dat de administratieve inhouding zal gaan zorgen voor een daling van het aantal verkeersovertredingen. Uit onderzoek blijkt immers dat een lik-op-stukbeleid de overtreder doet beseffen dat zijn gedrag prompt

Dittrich

nadelige consequenties heeft. Wij zouden moeten gaan naar een beïnvloeding van het gedrag van automobilisten en naar het credo "veilige auto's zijn auto's die niet sneller rijden dan hun bestuurder denkt".

Overigens is het vanzelfsprekend dat de pakkans van dit soort overtreeders vergroot moet worden, want met papieren regels zijn wij er niet. Op straat moet duidelijk zijn dat verkeersonwaardig gedrag tot onmiddellijke repercussies leidt. Ik eindig dit onderdeel van mijn betoog met de vraag aan de regering hoe het kabinet voorstelt die pakkans op straat te vergroten.

De heer **Van Oven** (PvdA): Met behoud van de gemeenschappelijke gedachte dat wij dit probleem krachtig en snel moeten aanpakken, zou ik de heer Dittrich de volgende vraag willen stellen.

De heer Dittrich heeft toch ook gezien dat de regering in ieder geval rekening houdt met de mogelijkheid dat die administratieve inhouding in Europees verband als een strafrechtelijke aanpak zal worden gezien? Is het naar de opvatting van de fractie van D66 niet in strijd met artikel 6 van het Verdrag van Rome dat zo'n verstrekkend gedeelte van de straf wordt opgelegd voordat de betrokkene überhaupt enig weerwoord heeft kunnen leveren ten overstaan van een rechter?

De heer **Dittrich** (D66): Ik ben blij dat de heer Van Oven mij die vraag stelt. Ik heb hier artikel 6 van het Verdrag van Rome. Daarin staat dat een bij een tegen een verdachte c.q. persoon ingestelde vervolging eenieder het recht heeft op een eerlijke en openbare behandeling van zijn zaak. Hier is dus de juridische vraag aan de orde of de inhouding van het rijbewijs een strafrechtelijke vervolging is. Mijn opvatting is dat dit niet zo is en dat artikel 6 hierop niet direct van toepassing is, wellicht wel indirect. Dat heeft te maken met het feit dat artikel 6 en de Europese jurisprudentie op dat punt nog volop in ontwikkeling zijn. Doch om op voorhand ervan uit te gaan dat het voorstel van de regering in strijd is met artikel 6 en dat je het dus daarom niet zou willen, gaat mijn fractie een stap te ver. Wij denken dat de inhouding van het rijbewijs – dus die administratieve maatregel –

niet gelijkgesteld kan worden met een strafrechtelijke sanctie. Ik snap natuurlijk ook wel dat het in de gevoelswaarde van mensen heel hard aankomt als dat rijbewijs wordt ingehouden. Dat is echter juist de bedoeling, omdat het hier gaat om verkeersgedragingen die mensenlevens kunnen kosten.

De heer **Van Oven** (PvdA): De regering zegt in het laatste document dat wij onder ogen hebben gekregen, dat als het een criminal charge zou zijn, er nog niets aan de hand is. U bent het daarmee dus niet eens, collega Dittrich? Ik hoor u zeggen: zover kom ik niet; ik zie dus geen probleem.

Als het wel als een criminal charge zou moeten worden beschouwd, bent u het dan met mij eens dat er geen sprake is van fair play om de verdachte geen weerwoord heeft kunnen hebben tegenover de rechter?

De heer **Dittrich** (D66): Nee. Wat dat betreft is er sprake van een tweetrapsraket. Allereerst zie ik niet dat de administratieve inhouding van het rijbewijs een strafrechtelijke maatregel is in de zin van artikel 6. Ik ga vervolgens op de lijn van het kabinet zitten: stel dat de administratieve inhouding van het rijbewijs kan worden gezien als een criminal charge in de zin van artikel 6. Dan nog ben ik van mening dat het niet strijdig met artikel 6 hoeft te zijn. Iemand wiens rijbewijs wordt ingehouden, kan wel degelijk daartegen bezwaar maken bij het openbaar ministerie, bij de officier van justitie. Pakt daar de beslissing negatief uit, dan kan men in beroep gaan bij de administratieve rechter. De administratieve rechter moet uiteraard beoordelen of de verkeersgedraging aanwezig is geweest en dergelijke, maar moet vervolgens wel de tabel toepassen. Dat biedt, in mijn ogen, rechtszekerheid. Als de uitkomst als het ware gefixeerd is door de tabel, is er voor de Europese rechter geen reden om te zeggen dat deze regeling in strijd is met artikel 6.

De heer **Van Oven** (PvdA): U zegt: rechtszekerheid. Je zou het ook een rechtsdictaat kunnen noemen, omdat de bestuursrechter, anders dan de strafrechter, daarbij geen rekening mag houden met de omstandigheden van de persoon of van het geval.

Ik wijs op bekende gevallen: degene die zijn zwangere vrouw naar het ziekenhuis brengt omdat er geen vroedvrouw is gekomen en degene die een ernstig zieke in huis heeft. Ook op het gebied van de inhouding van het rijbewijs zouden geen strafverzachtende omstandigheden kunnen gelden. Het zou de rechter onmogelijk zijn die mee te nemen. Acht u een dergelijke gang van zaken ook nog in overeenstemming met artikel 6 van het verdrag, waarin nu eenmaal het recht op weerwoord, op fair play gegeven wordt?

De heer **Dittrich** (D66): Ik acht dat niet in strijd met artikel 6. In de tabel zelf wordt rekening gehouden met de ernst van de verkeersgedraging. Naarmate men harder heeft gereden of meer alcohol heeft gedronken, wordt het rijbewijs langer ingehouden. Bij recidive, zo staat in de tabel, komt er nog een toeslag bovenop van twee maanden. In die zin wordt er dus rekening gehouden met de omstandigheden van het geval. Het zou dus gaan om iemand die een zieke in de auto heeft en meer dan 50% van de maximaal toegestane snelheid op een weg meent te moeten overschrijden, het overige verkeer daarmee in gevaar brengend. Ik meen dat dan niet in strijd wordt gehandeld met artikel 6.

De heer **Vos** (VVD): Wat biedt de onzekere juridische constructie, waarover een oud-rechter en een oud-advocaat-generaal op een interessante manier van gedachten kunnen wisselen, voor de zekerheid van de effectieve toepassing van het bestaande stelsel, het verhogen van de pakkans en het toepassen van meer snelheid in het bestaande stelsel?

De heer **Dittrich** (D66): Wij hebben het over het voorstel van de regering – op verzoek van de Kamer, onder andere de VVD-fractie, ingediend – om met iets extra's te komen om lik-op-stukbeleid te voeren. Er vallen in het verkeer immers veel doden en gewonden. De regering is met dit voorstel gekomen. Het is een aanmerkelijke aanscherping van het huidige beleid. Als u mij vraagt welke meerwaarde het heeft, verwijst ik naar de stukken en deze discussie.

De heer **Vos** (VVD): U biedt met name een juridische constructie waarvan de preventieve waarde niet

Dittrich

is vastgesteld. Het hangt slechts af van gevoelsargumenten. De slachtoffers hebben er echter baat bij dat er minder hard wordt gereden en dat er minder alcohol wordt gebruikt. Het gaat dus om een effectievere aanpak van de huidige handhaving.

De heer **Dittrich** (D66): Als bij veel te hard rijden of bij veel te veel alcohol drinken volgens het voorstel het rijbewijs kan worden ingehouden, kun je op je vingers natellen dat daarvan een preventieve werking zal uitgaan. Iedereen in Nederland kan de tabel lezen en weet voordat hij aan het verkeer gaat deelnemen dat er een pakkans is en dat er een kans is dat het rijbewijs wordt ingehouden. Ik heb daar geen onderzoek voor nodig. Als mensen graag hun rijbewijs houden, zullen zij zich meer aan de verkeersregels houden.

De heer **Vos** (VVD): Ik houd u voor dat slachtoffers behoefte hebben aan eenvoudige, duidelijke regels die goed worden gehandhaafd en niet aan nieuwe juridische knelpunten waarover veel partijen nog jaren van mening kunnen verschillen.

De heer **Dittrich** (D66): Wij verschillen van inzicht als het gaat om de vraag in hoeverre dit een vreselijk juridisch knelpunt is. Ik heb u allerlei bezwaren horen opsommen die ik niet of in mindere mate deel. In de afweging daarvan zegt de fractie van D66 dat het voorstel van beide ministers door de beugel kan. Wij denken dat het niet in strijd is met artikel 6. In dit licht nemen wij in aanmerking dat het aantal verkeersslachtoffers, doden en gewonden zeer groot is en dan vinden wij dat drastische maatregelen nodig zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Dittrich zal uit mijn bijdrage opgemaakt hebben dat ik tot op grote hoogte sympathiek tegenover zijn benadering sta. Alleen wijs ik erop dat wij juridisch gezien risicovol bezig zijn. Dat zal hij met mij eens zijn. Er is discussie. De heer Dittrich geeft zijn interpretatie en ik hoop dat hij daarmee gelijk heeft, maar gezaghebbende juristen hebben een andere interpretatie. Als wetgever hebben wij de verantwoordelijkheid een wet tot stand te brengen die in de praktijk kan werken. Is de heer Dittrich dan niet met mij van mening dat wij vanwege de kans op het ontstaan van grote

risico's erg moeten oppassen? Het gevaar bestaat namelijk dat wij bezig zijn met in onze wetgeving een tandeloos instrument in te brengen en dat bij de eerste de beste rechterlijke toetsing zal blijken dat het niet kan werken. Als dat het geval is, zijn wij nog verder huis. Dat is mijn zorg. Wat is de reactie van de heer Dittrich hierop?

De heer **Dittrich** (D66): Waarom denkt u dat wij dan verder van huis zullen zijn? Stel dat het amendement van de heer Vos c.s. wordt aangenomen. Dan heeft de Kamer zich op dit punt als het ware tandeloos gemaakt. Het voorstel komt dan namelijk te vervallen en de huidige regeling blijft gelden. Die kunnen wij natuurlijk met iets anders optuigen, maar voor hetzelfde geld blijft deze regeling wel van kracht. In dit verband wil ik verwijzen naar het advies van de Raad van State. Die heeft ook de nota van wijziging onder ogen gehad. Hij heeft toch ook niet gezegd: dit is dermate in strijd met artikel 6 dat wij ervan af moeten? Nogmaals, er is onder juristen verschil van mening op dit punt. Echter, alles afwegende, zegt D66: wij vertrouwen erop dat deze regeling de toets op grond van artikel 6 zal doorstaan. Als dat niet zo is, zullen wij moeten nagaan wat verder mogelijk is, maar nogmaals, wij menen dat zij de toets wel zal doorstaan.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Dat houdt dus in dat D66 hier bewust het risico neemt dat de regeling strijdig is met een internationaal verdrag. Dat valt mij op, omdat deze fractie juist bij andere debatten vaak wijst op het voorkomen van die strijdigheid. Ik deel overigens de opvatting van de heer Dittrich niet als het gaat om de lijn van de jurisprudentie van het Europese Hof. Daar denkt de heer Dittrich naar mijn mening veel te gemakkelijk over. In mijn bijdrage heb ik er overigens nog op gewezen dat volgens de heer Dittrich de Kamer blijk geeft van apathie als het om verkeersslachtoffers gaat. Hij eindigt zijn bijdrage aan een artikel in het Algemeen Dagblad over dit onderwerp met de woorden: wij staan achter de verkeersslachtoffers. Wat dacht hij, staan de ondertekenaars van het amendement niet achter de verkeersslachtoffers?

De heer **Dittrich** (D66): Dat hebt u mij niet horen zeggen. Ik weet niet uit welke krant u citeerde.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Uit het AD.

De heer **Dittrich** (D66): Die heb ik niet gelezen. Citeerde u uit het AD van vandaag?

De heer **Biesheuvel** (CDA): In het AD van vandaag zegt u: Als er sprake is van een ernstige ziekte die jaarlijks 15.000 levens eist, zou de Kamer meteen maatregelen nemen, maar nu doet de Kamer dat niet. Er is een soort apathie.

Dat zou kunnen slaan op de houding van de rest van de Kamer en dus ook kunnen slaan op de bijdragen tijdens de debatten over de verkeersveiligheid. In december hebben wij overigens uitgebreid stilgestaan bij de verkeersveiligheid. Daarom stoorde mij deze uitlating.

De heer **Dittrich** (D66): Dat kan ik mij voorstellen. Zojuist heb ik gezegd dat er sprake lijkt te zijn van een zekere berusting in de samenleving als het gaat om het zoveel verkeersslachtoffers.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Ik wil de heer Dittrich nog een vraag stellen in verband met zijn opmerking over de tandeloosheid van de Kamer. Daarvan zou sprake zijn als het amendement werd aanvaard.

Zojuist heb ik voorgesteld de richtlijn voor het openbaar ministerie voor de voorlopige invordering van rijbewijzen aan te scherpen op een wijze die het resultaat gelijk zou doen zijn met datgene wat nu in het wetsvoorstel is vervat. Dan kan toch bezwaarlijk van tandeloosheid worden gesproken. Materieel wordt dan toch precies hetzelfde bereikt, terwijl dat langs de zuivere strafrechtelijke weg gebeurt.

De heer **Dittrich** (D66): U zegt dat materieel hetzelfde wordt bereikt. We hebben het nu over wetgeving. Als het amendement wordt aangenomen, wordt een deel van de wet geschrapt. Daarmee maakt de Kamer zich qua wetgeving tandeloos. Men kan het vervolgens hebben over het aanpassen van richtlijnen, over opsporingsbevoegdheden en dergelijke. Daarover zeg ik: tot uw dienst. Op dat punt wil ik graag met

Dittrich

u meegaan. Ik ben het ook eens met het voorstel terzake. Daar gaat het mij echter niet om. Collega Van den Berg zei dat de regering bij nota van wijziging met een verstrekkend voorstel kwam. Dat bespreken we hier. Als dat wordt geschrapt, blijven weliswaar nog dingen over die de moeite waard zijn, maar voor wetgeving, bijvoorbeeld terzake van het lik-op-stukbeleid, zullen wij veel meer op de toer moeten zitten van wat nu geldt, dus dan zullen we moeten uitbouwen wat we hebben. Hierover kom ik straks nog te spreken. Qua wetgeving zouden we echter een stuk wet met tanden weggooiën.

De heer **Van Oven** (PvdA): Dit betekent dat u met de regering op wetgevingsgebied een riskante weg wilt inslaan, terwijl wij materieel als controlerend orgaan van de regering via de richtlijnen aan het OM hetzelfde kunnen bereiken.

De heer **Dittrich** (D66): Qua wetgeving niet. Qua richtlijnen zouden wij misschien een stuk van de achterstand kunnen inhalen. Het is echter mijn overtuiging dat het voorstel van de regering op het punt van de preventie moet worden gesteund.

De strafmaatverhoging is het onderdeel dat na de amendering nog in het wetsvoorstel overblijft. De regering stelt voor de strafmaat van bepaalde verkeersgedragingen te verhogen. De voorstellen sluiten beter aan bij het rechtsgevoel van de huidige samenleving. Bovendien wordt de discrepantie tussen opzetmisdrijven als doodslag, zoals geformuleerd in het Wetboek van Strafrecht, en schuld­misdrijven uit de Wegenverkeerswet erdoor verkleind. Het komt erop neer dat een bestuurder van een auto die met roekeloos rijgedrag iemand doodt, onder de huidige wet maximaal één jaar gevangenisstraf kan krijgen, terwijl het nieuwe door de regering voorgestelde artikel de strafmaat naar drie jaar verhoogt. Wordt dat feit gepleegd onder strafverzwarende omstandigheden, zoals te veel alcohol op of te hard rijden, dan kan die strafbedreiging oplopen naar negen jaar. Raakt het slachtoffer gewond, dan wordt de strafmaat van nu, negen maanden, verhoogd naar één jaar en tot drie jaar als strafverzwarende omstandigheden in het spel zijn.

Kort samengevat: D66 is het met deze strafmaatverhoging eens. Maar ik hoor graag van de minister of vervolging met de primair in de tenlastelegging opgenomen doodslag in de zin van artikel 287 van het Wetboek van Strafrecht in de praktijk gehanteerd blijft, voorafgaand aan, subsidiair bijvoorbeeld, het roekeloos rijgedrag met de dood als gevolg. Vorige sprekers hebben al over de uitspraak van de Hoge Raad in de Porsche-zaak gesproken. Ik zal daar niet te lang bij stilstaan. Op zichzelf is het duidelijk dat het belangrijk is om nog verdere jurisprudentie op dit punt te krijgen. Wanneer iemand zich in een café vol laat lopen en vervolgens achter het stuur van zijn auto gaat zitten, heeft hij de niet denkbeeldige kans genomen andere verkeersdeelnemers te doden of te verwonden. Ik denk dat het belangrijk is dat officieren van justitie doodslag in de tenlastelegging blijven opnemen in de gevallen waarin dat kan om zodoende extra jurisprudentie te krijgen.

Ik kom aan mijn slotconclusie. Wordt het amendement van VVD, PvdA en CDA aangenomen, dan wordt het wetsvoorstel naar het oordeel van de fractie van D66 voor een deel van zijn kracht ontdaan. De strafmaatverhoging blijft dan over, die op zich ook heel belangrijk is. Het is echter bijzonder jammer als na al die jaren van discussie in de Kamer, waarbij de regering telkenmale om voorstellen voor een lik-op-stukbeleid en extra maatregelen werd gevraagd, dit debat uiteindelijk eindigt in alleen een strafmaatverhoging.

□

Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! Wij zijn het met z'n allen eens over het feit dat mensen die rijden met te veel drank op en mensen die de snelheidsbeperkingen excessief overtreden, zeer hard moeten worden aangepakt. Daarover bestaat consensus. Er is alleen discussie over de manier waarop dat moet gebeuren.

Laat ik hier duidelijk zeggen dat wij in dit soort discussies niet mogen vergeten dat juist mensen die te veel hebben gedronken en mensen die vinden dat zij naar eigen goeddun­ken met een bepaalde snelheid kunnen rijden, de vreselijkste ongelukken veroorzaken. Laten wij denken aan het leed van slachtoffers

die levenslang invalide zijn of van nabestaanden van slachtoffers die om het leven zijn gekomen. Degenen die menen dat zij zich daar niets van moeten aantrekken, dat zij alles kunnen en dat zij zo ongeveer het alleenrecht hebben op straat, moeten een en ander duidelijk krijgen ingescherpt, preventief, door aan te geven dat als zij dit soort dingen doen, daar een zware straf op staat, maar ook repressief, in die zin dat als ze het eenmaal hebben gedaan, er geen sprake is van medelijden als ze hun rijbewijs kwijt zijn. Zo moeten wij niet redeneren. Gelukkig doet de Kamer dat ook niet.

Bij alle pogingen om snel, consequent en lik op stuk op te treden tegen dit soort mensen in het verkeer, wordt er echter toch teruggedeinsd voor het nemen van een goede maatregel. Dat vind ik heel jammer. Ik geef toe dat er kan worden gediscussieerd over de manier waarop wij dit hebben voorgesteld. Wij hebben dat echter wel gecheckt. Wij hebben een en ander voorgelegd aan de Raad van State. De Raad van State heeft geen belangrijke bezwaren. De Raad van State ziet geen strijd met artikel 6 van het EVRM. Waarom volgen wij de Raad van State dan niet? Ik zeg dit, omdat wij telkens zoeken naar iets meer dan wat wij nu hebben. Van alles waarmee wij nu bezig zijn, blijft voor het dood door schuld alleen de verhoging van de strafmaat over. Daar gaat het om. Wat is dan die strafmaatverhoging? Gevangenisstraf! Dat moet uiteraard gebeuren, maar wat is voor iemand die zich op een dergelijke manier in het verkeer heeft begeven nog meer een adequate straf? Snel, consequent en rücksichtslos het rijbewijs kwijt! Ik vind het daarom jammer dat wij niet nu meer hebben dan wat er uiteindelijk overblijft, want ik zie ook wel in dat het amendement wordt aangenomen.

Er is voorts sprake van een toenemend alcoholgebruik in het verkeer. Er is überhaupt sprake van een toename van het alcoholgebruik, over de gehele linie, door iedereen bijna. Kijk maar naar de cijfers van het alcoholgebruik per hoofd van de bevolking. Als iemand thuis of in het café veel wil drinken en zich verder netjes gedraagt, mopper ik daar strafrechtelijk gezien niet over. Als ik kijk naar de volksgezondheid, is het weer wat anders, maar daar hebben wij het niet over. Door het alcohol-

Sorgdrager

gebruik neemt ook de agressie toe. Kennelijk neemt de ontremming bij mensen toe. Er wordt in dat kader een hele discussie over het geweld gevoerd, maar het geldt ook voor het verkeer. Als je te veel drank op hebt en als je vervolgens achter het stuur gaat zitten, ben je ook je remmingen kwijt. Het is vaak een combinatie van te veel drank en te hard rijden. Je reactievermogen neemt af. Wij weten allemaal hoe gevaarlijk alcoholgebruik in het verkeer is. Wij weten allemaal dat er op partijtjes nogal losjes over wordt gedaan: ik kan nog prima rijden, de politie pakt mij niet. Als er echter iets is gebeurd, komen de tranen. Dan heeft men spijt. Dan vindt men het verschrikkelijk, maar de gevolgen voor de ander komen dan pas duidelijk aan het licht.

Waarom doen wij daar niet méér aan? Wij gaan in elk geval meer controleren. Via het interdepartementaal beleidsonderzoek verkeershandhaving gaan wij ons met de politie extra geconcentreerd bezighouden met het verkeer. Ik heb het over gebiedsgerichte projecten, gerichte controles en staandhoudingen. Daar komen wij te zijner tijd op terug. Wij kunnen echter niet iedereen staande houden. Zeker als het om snelheids-overtredingen gaat, zullen wij op kentekens moeten blijven bekeuren.

Wat is het huidige arsenaal aan mogelijkheden? Wij hebben de gevangenisstraf, de boete, de ontzegging van de rijbevoegdheid, de mogelijkheid van het in beslag nemen en verbeurdverklaren van de auto en de mogelijkheid van een cursus. Gevangenisstraffen worden niet zo vaak meer opgelegd in verkeerszaken. Er is sprake van een toename van alternatieve straffen. Bij alcoholgebruik in het verkeer zie je vrijwel geen onvoorwaardelijke gevangenisstraf meer. Er is nu sprake van onbetaalde arbeid ten algemene nutte. Een gevangenisstraf van meer dan zes maanden wordt opgelegd wanneer er sprake is van ernstige ongelukken. Waar het gaat over verkeersdelicten en waar dat kan gezien de lengte van de straf, meen ik dat alternatieve straffen vaak heel nuttig zijn, liefst in een project waar men ook nog enigszins in aanraking komt met de gevolgen van verkeersongelukken zodat men nog eens met de neus op de feiten wordt gedrukt.

Voorzitter! De mogelijkheid om doodslag ten laste te leggen blijft primair overeind, maar wij moeten

ons ook realiseren dat die mogelijkheid marginaal is. Het bewijs voor doodslag is moeilijk te leveren. De Hoge Raad heeft gezegd dat in het algemeen gesproken in het verkeer voorwaardelijke opzet niet waarschijnlijk is, waar de betrokkene ook zelf het gevaar loopt als gevolg van zijn handelen het leven te verliezen. Dat zegt de Hoge Raad bijna letterlijk. In een recent arrest is de doodslag wel bewezen geacht, maar dat komt omdat de desbetreffende verdachte zelf in het proces-verbaal heeft gezegd: ik dacht nog, ik ben gevaarlijk bezig, ik moet stoppen. Als hij dat niet had gezegd, was hij niet veroordeeld geweest voor doodslag. Dus het ligt gewoon aan de specifieke omstandigheden of je tot een tenlastelegging van doodslag kunt komen. Overigens, laten wij helder zijn: er moet niet een soort reactie ontstaan dat als er iets heel ernstigs is gebeurd, de tenlastelegging van doodslag de enige manier is om het rechtvaardigheidsgevoel te bevredigen. Daar gaat het natuurlijk niet om. Het gaat erom dat er een adequate straf kan worden opgelegd. Met de mogelijkheid van strafverhoging in verband met dood door schuld heb je die mogelijkheid. En wat maakt het nu uit of iemand doodslag ten laste is gelegd of dood door schuld? Het gaat erom dat de feiten die er zijn, bewezen worden en dat er een adequate straf wordt opgelegd.

De heer **Vos** (VVD): Ik zou van de minister willen vernemen hoe de coördinatie in zo'n ernstige verkeerszaak verloopt. Van verkeersagenten hoor je dat ze alleen maar met de verkeersofficier te maken hebben en dat beide invalshoeken, te weten verkeersrecht en regulier strafrecht, niet aan bod komen, maar slechts de invalshoek verkeersrecht.

Minister **Sorgdrager**: Een verkeersofficier is een officier van justitie die ook verkeerszaken behandelt en dus ook andere zaken. Het is een normale officier van justitie die een verkeerszaak vanuit het strafrecht benadert met een specifieke verkeersinvalshoek. En zo hoort het ook.

Voorzitter! Slachtofferhulp is ongelofelijk belangrijk. Daarbij gaat het om de eerste opvang door de politie. Wanneer het slachtoffers of nabestaanden betreft die ernstig lijden, zal de politie waarschijnlijk

verwijzen naar professionele instanties. Ik denk onder meer aan psychologen. Door een speciale subsidie aan de bureaus slachtofferhulp is het mogelijk dat ook zij zich bezighouden met verkeersslachtoffers. Dat is nieuw. Wij vinden namelijk dat het goed is dat ook op dat niveau slachtofferbegeleiding mogelijk is. Overigens moet er wel rekening mee worden gehouden dat het hier geen psychologen betreft. Juist in dit soort gevallen is het ongelofelijk moeilijk om mensen uiteindelijk te brengen tot de acceptatie van wat er gebeurd is. Dat laatste zal toch moeten gebeuren, willen die mensen verder kunnen leven. Het openbaar ministerie moet slachtoffers op een goede manier informeren en moet uitleg geven over het strafproces. Dat is zijn taak op het gebied van slachtofferhulp. Officieren van justitie zijn geen psychologen, maar ze moeten wel op een goede en duidelijke manier aan slachtoffers uitleggen hoe de strafprocedure in elkaar zit, wanneer de zitting is, wat de rechten van de slachtoffers zijn etc. Het is ongelofelijk moeilijk voor een officier van justitie om dit soort op zich vrij technische zaken over te brengen aan iemand die emotioneel met iets heel anders bezig is. Je ziet in de praktijk ook wel dat datgene wat de officier probeert over te brengen, niet wordt ontvangen door degene tegen wie wordt gesproken, omdat deze met heel andere dingen bezig is. Dat maakt het vaak lastig. Dat maakt ook vaak dat slachtoffers een onbevredigd gevoel overhouden aan gesprekken met een officier van justitie, zeker als er juridisch gezien niet meer dan een overtreding ten laste gelegd kan worden. Dat is voor een slachtoffer vaak buitengewoon moeilijk te verwerken. Vaak is er in de verkeerssituatie juridisch gezien, verkeers technisch gezien, niet meer aan de hand dan een overtreding. Ik heb het dan niet over drank in het spel, maar gewoon over een verkeersfout. Dat is niet altijd een verkeersmisdrijf, ongeacht het gevolg. Maar maak dat mensen maar eens duidelijk die een kind verloren hebben. Het is een ongelofelijk moeilijke positie.

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Ik heb de minister van Justitie eerder horen spreken over protocollen die gelden voor de wijze waarop het openbaar ministerie handelt. Ik kan mij goed

Sorgdrager

voorstellen dat er, ook als het gaat om slachtofferhulp, een protocol is dat de officier voorschrijft dat hij het initiatief neemt en hoe hij moet handelen. Ik kan mij voorstellen dat hij zich niet per telefoon maar schriftelijk tot de mensen richt en dat hij de mogelijkheid opent om ter plekke met de mensen te spreken. Hoe gaat dat?

Minister **Sorgdrager**: Daar zijn inderdaad regels voor, beginnend bij de politie en vervolgens bij het OM. Er gaat een brief uit naar een slachtoffer, dat de mogelijkheid van een gesprek wordt geboden. Als het slachtoffer zelf opbelt, is de officier van justitie gehouden een slachtoffer ook telefonisch te woord te staan. Het kan gebeuren dat dat niet helemaal goed overkomt. Een telefoon is een lastig medium. Je kunt de mensen niet aankijken, je hebt geen visueel contact. Het kan ook zijn dat een slachtoffer geen gesprek wil, of dat het niet mogelijk is om het vandaag te doen. Een protocol heeft dan toch zijn beperkingen. Je kunt niet ieder moment van een procedure in een protocol gaan vastleggen. Dat is wat lastig. Maar de regels zoals die toegepast moeten worden, zijn er wel.

Voorzitter! De suggestie van de heer Van Oven over inbeslagneming van het voertuig lijkt heel aantrekkelijk. Inbeslagneming van het voertuig en verbeurdverklaring door de rechter is al eens eerder geprobeerd door het openbaar ministerie. Dat is lastig. Ingeval van snelheids-overtredingen wil de kantonrechter daar niet erg aan. Het openbaar ministerie kwam er iedere keer mee te zitten dat het voertuig teruggegeven moest worden. Je hebt dan inderdaad een probleem. Je hebt onrechtmatig in beslag genomen. Je moet dan ook nog schadevergoeding geven. Je merkt dat in de perceptie van de rechter dikwijls sprake is van een disproportionele reactie. Er is een mooi verhaal over een Ferrari op de Veluwe die 200 km of meer per uur reed. Die auto werd ook teruggegeven. Een Ferrari is een dure auto, dus het is een dure verkeersovertreding, maar je treft iemand natuurlijk wel. Anders is het voor mensen die in wat oudere auto's rijden en denken: het maakt me niet uit. Een auto is een auto. Dat is het probleem. Je kunt moeilijk aan een politieman vragen om de waarde

van de auto te taxeren en vervolgens te zeggen: dié auto kunnen we wel en dié kunnen we niet in beslag nemen. Dat zou betekenen dat de mensen in een dikke Mercedes ongestraft harder kunnen rijden dan iemand in een Opel Kadett. Dat kan natuurlijk niet. Daarom is het moeilijk om dit soort sancties toe te passen. Er zit bovendien nog een andere kant aan. De mensen die het niet zo erg vinden als ze de auto kwijt zijn, zullen snel weer een andere hebben. Het is ook heel makkelijk om in een auto te rijden op andermans naam, als je vindt dat je moet kunnen rijden zoals je wilt. Natuurlijk moet de bestuurder gestraft worden en niet de eigenaar van de auto. Dikwijls is dat wel dezelfde persoon, maar niet altijd. Ten slotte zitten we met de opslagruimte. De silo's van de heer Van Oven langs de snelweg lijken me een beetje milieuvervuilend. Ik voel daar niet veel voor. Ik neem echter aan dat het meer ludiek bedoeld is. Laten we dat dus niet al te serieus overdenken.

De heer **Van Oven** (PvdA): Het lastigst is de perceptie van de kantonrechters en de verwachting die daaraan moet worden ontleend door opsporingsambtenaren wanneer zij voor de beslissing staan om een auto niet in beslag te nemen, vooruitlopend op een vordering tot verbeurdverklaring. Kan een duidelijke instructie aan het openbaar ministerie geen uitweg bieden? Ten aanzien van de verschillende categorieën kan worden omschreven bij welke snelheden auto's in beslag genomen moeten worden en er verbeurdverklaring zal worden gevorderd. De praktijk leert ons dat duidelijke richtlijnen na verloop van tijd een uniformerende werking hebben.

Minister **Sorgdrager**: Dat laatste klopt, maar het is geprobeerd en niet gelukt. Wij kunnen het ons niet permitteren om, in afwachting van het akkoord van de kantonrechters, steeds auto's in beslag te nemen en terug te geven. Dat kost veel geld. Dat ligt toch moeilijk. Je kunt het OM niet opzadelen met een richtlijn waarbij men bij de kantonrechter vervolgens nul op het rekest krijgt. Dat is niet geloofwaardig. Ik ben van mening dat wij daaraan niet moeten beginnen. Als de rechterlijke macht dat niet wil, zullen wij ons daarbij moeten neerleggen.

De heer **Van Oven** (PvdA): In hoger beroep kan een rechter zich daarover uitlaten en meer eenheid in de straftoemeting brengen, ook op dit gebied.

Minister **Sorgdrager**: De ervaring leert dat de rechter in hoger beroep uiteindelijk niet ver afwijkt van de eerste aanleg; hij doet dat eerder in matigende dan in sterkere zin. Ik zie het niet gebeuren.

Voorzitter! De heer Vos heeft gevraagd naar het gat tussen artikel 5 en artikel 6 van de Wegenverkeerswet. Artikel 5 betreft een overtreding en artikel 6 een misdrijf. Daar zit inderdaad ruimte tussen. In artikel 6 is wel het gevolg van artikel 5, wanneer er op zichzelf weinig aan de hand is, verdisconteerd. Er is ten aanzien van artikel 5 wel een redelijke strafmaat, namelijk twee maanden gevangenisstraf. Er kan dus toch wat gedaan worden. Wij moeten echter niet zoeken naar nog weer een mogelijkheid om dat gat te dichten. Als er op een gegeven moment hinderlijk, gevaarlijk of potentieel gevaarlijk is gereden, staat daarop een sanctie. Als het om een ernstige overtreding gaat, gaat deze vaak gepaard met bijvoorbeeld een snelheidsovertreding. Er zijn dan twee overtredingen en dan kan men weer wat verder gaan, zeker als het om snelheidsovertredingen gaat. Als het om twee van dit soort delicten gaat, kom je al snel voor de rechter. Er zijn dus wel mogelijkheden ten aanzien van de hantering van de artikelen. In het verkeersrecht is het gevolg uiteindelijk bepalend voor de op te leggen straf. Wij moeten dat niet doorkruisen. Ik vind het zeker geen onzin, er kan zeker over nagedacht worden, maar eerst moet in de praktijk worden gezien hoe een en ander werkt. Ik heb niet het gevoel dat er in de praktijk een lacune wordt gevoeld. Ik wil het voorlopig dan ook maar zo laten.

De heer **Vos** (VVD): Ik heb juist de indruk dat er in de praktijk wel een lacune wordt gevoeld. Dat is onder andere van de zijde van de ANWB met nadruk signaleerd. Bent u bereid uw gevoel hierover te toetsen en de Kamer daarover bij brief te informeren? Ik stel dat bijzonder op prijs.

Minister **Sorgdrager**: Ik wil dit best toetsen bij het openbaar ministerie en de politie, maar ik heb die

Sorgdrager

signalen van die kant niet vernemen. Ik wil hen wel confronteren met de mening van de ANWB. Wij kunnen dan zien hoe zij daarop reageren. Ik zeg toe dat te doen.

Voorzitter! Het is belangrijk dat er wordt gecontroleerd. Er is een verschil te constateren tussen de wijze waarop het KLPD controleert en de wijze waarop de politieregio's dat doen. Het KLPD heeft een wat andere taakomschrijving dan de regio's en heeft een aparte verkeersdienst met aparte taken. Zij verrichten die consciëntieus volgens een bepaald systeem. De regio's doen dat meer afgestemd op het gebied zelf. Het KLPD controleert in hoofdzaak de snelwegen. Dat is een andersoortige verkeerscontrole dan hetgeen de regio's doen. Ik vind het goed dat de controles van de regio's worden bepaald door hetgeen er in hun gebied plaatsvindt. Het gaat dan om snelheidsovertredingen, rijden door rood licht, alcoholgebruik enzovoorts. De alcoholcontrole moet je niet al te planmatig houden. Daar moet je ook een keer in differentiëren. Je moet op bepaalde dagen of bij bepaalde gelegenheden controleren, maar je moet het ook onverwacht doen. Dat is juist goed. Wanneer er alcoholacties zijn, moet iedereen blazen. Verdenk je iemand van alcoholgebruik, dan moet je daar natuurlijk op een andere manier mee omgaan. Je kunt niet zomaar in het wilde weg iemand laten blazen. Heb je een verdenking of is er een speciale alcoholactie, dan kun je iemand wel laten blazen en hem zo controleren.

Dan kom ik op de gebiedsprojecten. In het IBO, het interdepartementaal beleidsonderzoek verkeershandhaving, is juist gekozen voor gerichte projecten, omdat blijkt dat, net als met de trajectcontrole op de A2, dit het effectiefst is: de gerichte geconcentreerde inzet van de capaciteit. De trajectcontrole is inderdaad een redelijk groot succes. Wij gaan bekijken in hoeverre wij dat soort controles kunnen uitbreiden.

Ik ga nu in op de mate van gevaarstelling en de sancties die daarmee te maken hebben. Er is een differentiatie bij de boetes die in de wet-Mulder zijn opgenomen. Je krijgt andere boetes bij snelheids-overtreding bij wegwerkzaamheden dan bij snelheids-overtredingen op de snelweg. Bij de bebouwde kom is dat weer anders, net als bij de 80-km-wegen. Er is dus wel degelijk een

differentiatie in omstandigheden. Ik denk niet dat wij verder moeten gaan in dit soort dingen, want dan wordt het wel allemaal heel specifiek. Dan is het niet meer te hanteren. Met zo'n 2 miljoen verbalen loopt dat wel op. Dan kun je niet alles nog eens specifiek gaan doen. Het moet wel een beetje massaal gehanteerd kunnen worden. Het is toch een soort van ordeningsrecht, waarbij wij een zekere massaliteit en een zekere eenvormigheid wel kunnen toelaten.

Snelrechtprocedures zijn al mogelijk inzake dronken rijden. Als je iemand staande houdt, het bewijs meteen hebt en het proces-verbaal kunt opmaken, kun je aan iemand ook meteen de dagvaarding uitreiken. Is er nader onderzoek nodig of moeten meer mensen gehoord worden, dan wordt het lastiger, want bij dit soort delicten kun je iemand niet langer dan zes uur op het bureau houden. Dat is een beetje het probleem. Bij letsel et cetera kan het nooit. Daar komt altijd veel meer bij kijken, zoals een technisch onderzoek, enz. Maar als het mogelijk is, doen wij het. Overigens heeft dat voor het opleggen van de ontzegging van de rijbevoegdheid niet zoveel consequenties. Het gaat wel – ik meen dat dit bedoeld is en daar ben ik het ook mee eens – om een snelle en duidelijke reactie. Iemand moet niet na een jaar voor een alcoholdelict voor de rechter komen. Dat moet gewoon snel gebeuren. Daar ben ik het mee eens. Na de evaluatie van de zogenaamde AU-projecten zullen wij bezien in hoeverre wij dat geografisch kunnen uitbreiden.

De heer **Van Oven** (PvdA): Stel dat het snelrecht wordt toegepast en iemand zijn rijbewijs wordt volgens het voorstel van de regering automatisch ingehouden voordat het beroep bij de bestuursrechter behandeld kan worden. In dat geval wordt het de strafrechter niet mogelijk gemaakt om rekening te houden met de uitspraak van de bestuursrechter terzake. Is er een oplossing voor die juridische puzzel?

Minister **Sorgdrager**: Dat hoeft niet, want de inhouding is voorlopig, in afwachting van de strafzaak. Als de strafzaak geweest is en de rechter heeft een veroordeling uitgesproken, is de administratieve sanctie automatisch ingetreden en komt de

bestuursrechter er helemaal niet meer aan te pas.

De heer **Van Oven** (PvdA): Dat houdt in dat de strafrechter zich in dat geval als enige uitsprekt over de rechtmatigheid van de inhouding.

Minister **Sorgdrager**: Dat klopt.

De heer **Van Oven** (PvdA): Met andere woorden: als wij altijd een dergelijk snelrechtstelsel kunnen hanteren, hebben wij de automatische inhouding in dat verband niet nodig.

Minister **Sorgdrager**: Juist wel. Er moet een onderscheid worden gemaakt. Ik kom daar zo dadelijk bij de bespreking van het amendement nog op terug.

Er is een rechterlijke uitspraak. Aan die uitspraak is de inhouding van het rijbewijs automatisch verbonden. Dat is de extra administratieve sanctie. De voorlopige inhouding is een maatregel die voorafgaat aan de rechterlijke toetsing. Die voorlopige maatregel is een bestuurlijke maatregel en daartegen kan men in beroep bij de bestuursrechter.

De heer **Van Oven** (PvdA): Ja, dat klopt, maar het gaat om de vraag wat er gebeurt wanneer de snelrechtzitting plaatsvindt voordat het beroep bij de bestuursrechter kan plaatsvinden. De minister zegt, ik denk terecht, dat de toetsing dan niet meer hoeft plaats te vinden, omdat die dan als het ware in het strafproces geïntegreerd is. Mijn stelling zou dan zijn: als dat zo is en wij altijd een snelrechtzitting zouden kunnen bereiken, hebben wij de toetsing van de bestuursrechter helemaal niet nodig.

Minister **Sorgdrager**: Die mogelijkheid moet er altijd zijn. Volgens de Algemene wet bestuursrecht moet altijd beroep op de bestuursrechter mogelijk zijn als een administratieve maatregel wordt genomen, en zo'n voorlopige inhouding is een administratieve beschikking. Dit geldt uiteraard zolang de administratieve beslissing geldt. Wanneer de rechter eenmaal een oordeel heeft uitgesproken, is die beslissing geëxpireerd; die geldt dan niet meer. Theoretisch gezien zou nog wel de bestuursrechter achteraf kunnen worden gevraagd of de inhouding rechtmatig

Sorgdrager

is geweest, maar wanneer de rechter al heeft veroordeeld, zal de bestuursrechter altijd zeggen dat het inderdaad rechtmatig was. De inhouding is alleen onrechtmatig als de strafrechter niet tot een veroordeling komt. De enige andere mogelijkheid, in theorie, is dan nog dat iemand die daartoe niet bevoegd was, de inhouding heeft gedaan.

De heer **Van Oven** (PvdA): Het is misschien een theoretische, maar naar mijn smaak ook een ongewenste mogelijkheid.

Minister **Sorgdrager**: Die mogelijkheid is er natuurlijk altijd.

De heer **Van Oven** (PvdA): Ja, als er twee verschillende rechtsgangen zijn.

Minister **Sorgdrager**: Op dit moment is er ook sprake van inhouding van rijbewijzen; laten wij dat helder voor ogen houden. Dat is ook een beschikking en daarbij is dus ook beroep op de bestuursrechter mogelijk. Er zijn allerlei theoretische gevallen te bedenken waarin die inhouding onrechtmatig zou zijn. Wanneer uiteindelijk de rechter niet tot een veroordeling komt, is de inhouding dus niet terecht geweest. De bestuursrechter hoeft daar verder niet meer aan te pas te komen, want dit vloeit dan voort uit een beslissing van de strafrechter.

Voorzitter: Bukman

De heer **Van Oven** (PvdA): Daarover zijn wij het eens, maar op dit ogenblik komt het voor dat bij wijze van voorlopige maatregel in het kader van het strafproces het rijbewijs wordt ingevorderd. Het kan dan worden teruggevraagd aan de officier van justitie en als die dat weigert, kan er klacht worden gedaan, waarna het de strafrechter is die beslist over de teruggave van het rijbewijs. Dit is dus allemaal in het kader van de strafrechtelijke procedure. Het ingewikkelde en naar mijn smaak ook enigszins verwarrende van het wetsvoorstel is dat er een andere rechtslijn naast komt te lopen, met de mogelijke complicaties die uzelf zojuist schetste.

Minister **Sorgdrager**: Dat komt omdat de inhouding in het kader van een proces naar een strafrechtelijke veroordeling dan niet meer een strafrechtelijke beslissing is, maar

een administratief gevolg van de strafrechtelijke beslissing. Daarom hebben wij die administratieve lijn in het leven geroepen. Op dit moment gaat het om een vooruitlopen op een strafrechtelijke beslissing. Dat blijft het in de toekomst ook, maar het is dan een administratiefrechtelijk sequeel van de strafrechtelijke beslissing.

De heer **Van Oven** (PvdA): Nee, het blijft niet zuiver het vooruitlopen op een strafrechtelijke beslissing, omdat hier de bestuursrechtelijke beslissing een eigen rol gaat spelen. Is eenmaal door de bestuursrechter beslist dat de maatregel terecht is genomen, dan kan de strafrechter daar in zijn straftoemeting niets meer aan veranderen. Alleen wanneer hij komt tot vrijspraak of ontslag van rechtsvervolg, kan hij beslissen dat het rijbewijs teruggaat. Het is hem volstrekt onmogelijk om, zoals nu wel degelijk gebeurt, rekening te houden met bijvoorbeeld de omstandigheden van het geval – ik heb er zojuist één genoemd – bij zijn beslissing of het rijbewijs al dan niet teruggegeven kan worden. Hij komt niet toe aan die beslissing als er geen sprake is van vrijspraak of ontslag van rechtsvervolg.

Minister **Sorgdrager**: Ja, dat is het bezwaar dat u aanvoert tegen het voorstel dat wij hebben gedaan, maar daar spreek ik nu niet over.

De discussie ontstond naar aanleiding van het snelrecht. Het snelrecht maakt alleen maar de periode van de inhouding korter, voordat de strafzitting er is. Dat is natuurlijk het voordeel van een snelrechtprocedure. Je zit niet zo lang in de voorfase.

Ik ben blij dat de heer Vos zo positief over de cursus praat. Ik ben daar ook heel positief over. De cursus werkt ook echt goed. Je hoort er in den lande wel eens wat relativerend over doen; laat ik het neutraal zeggen. Dat is niet terecht. De cursus is behoorlijk intensief en maakt behoorlijk wat indruk op mensen, zelfs op mensen met een grote mond. Na een paar uur veranderen die. De mensen gaan absoluut anders de deur uit dan ze erin gekomen zijn. Ik vind het een heel goede modaliteit.

Ik kom tot de concrete voorstellen. Geen van de afgevaardigden heeft moeite met de strafverhoging bij dood door schuld. Ik ben daar blij

om, want ik vind dat die in elk geval moet worden doorgevoerd.

Ik hoor veel bezwaren tegen de administratieve inhouding. Dat vind ik jammer. Ik zal nog een keer uiteenzetten waarom de regering meende het voorstel te moeten doen. Ik stel wel vast dat de bezwaren die de Kamer naar voren brengt tegen het automatische vervolg op een strafrechtelijke beslissing, waaraan geen matiging of zoiets meer te pas komt, ook gelden voor het puntenstelsel. Wie ooit enthousiast was over het puntenstelsel, maar zegt dat dit absoluut niet kan, moet ook het puntenstelsel verwerpen. Daarover zijn wij het dan eens, want het puntenstelsel was mij veel te moeilijk, veel te ingewikkeld en veel te fraudegevoelig.

Ik zei al dat het ontnemen van het rijbewijs dikwijls de zwaarste sanctie is die je een verkeersovertreder kunt opleggen, behalve de gevangenisstraf, maar die wordt niet zo vreselijk vaak opgelegd. Hoe belangrijk dat rijbewijs is, merk je als je eens een tijdje de discussies tijdens de zittingen observeert, tussen een rechter en een verdachte. Er worden dan argumenten aangevoerd waarom de verdachte zijn rijbewijs absoluut niet kan missen. De mensen zitten daar vreselijk mee. Dat is ook goed en dus moet je daar de sanctie zoeken. Dat klinkt hard en is hard, maar het moet ook hard zijn.

Principiële bezwaren zijn er vooral vanwege strijd met artikel 6 van het EVRM. Ik zei al dat de Raad van State daar geen problemen zag. Het is niet zeker dat inhouding van het rijbewijs valt onder het begrip criminal charge in de zin van artikel 6. Als het wel zo zou zijn, dan nog is er geen strijd met artikel 6. Uit artikel 6 vloeit voort dat als de wetgever de sanctieoplegger enige ruimte geeft, de rechter die ook volledig moet kunnen toetsen. Dat sluit niet uit dat de wetgever een sanctie fixeert. Dat gebeurt vaker. Als wij het over minimumstraffen hebben, is ook in andere landen een straf in zekere zin gefixeerd. Nu kun je daar bezwaar tegen hebben, maar dat is een ander bezwaar dan dat er geen ruimte zou zijn of dat er op dit punt strijd met artikel 6 zou zijn.

Een ander bezwaar is dat er twee sancties zouden zijn. Dat heb ik niet vanuit de Kamer met zoveel woorden naar voren horen brengen. Dat klopt ook wel, want wij zijn daar in de nota naar aanleiding van het verslag op

Sorgdrager

ingegaan. Het komt wel vaker voor en levert dan geen problemen op. Er zijn voorbeelden in het sociale-zekerheidsrecht en in het milieurecht. De Kamer en de Eerste Kamer zijn daarmee akkoord gegaan. Het probleem zit in de criminal charge en in het feit dat het een gefixeerde straf zou zijn. De Kamer is er bang voor dat het strijdigheid met artikel 6 EVRM oplevert. Ik beluister eigenlijk meer dat het bezwaar is dat het een automatisch gevolg is van een strafrechtelijke veroordeling. Ik proef dat dit het probleem is, dus dat de rechter daar niet die matigingsmogelijkheden heeft. Daarover kun je van mening verschillen. Ik ben er eigenlijk wel voorstander van dat je gewoon zegt: overtreding begaan, bewezen, schuldig, meteen de sanctie. Dat is een kwestie van waardering en van doorpakken. De Kamer wil dat niet. Dan gaan wij door op de manier zoals wij het nu doen. Dat is geen vreselijk slecht systeem, maar het is niet iets meer in vergelijking met datgene wat wij hadden.

Er is de mogelijkheid van partiële ontzegging van de rijbevoegdheid. Die blijft er ook. Er blijft een mogelijkheid van voorwaardelijke ontzegging. Aan die voorwaardelijke ontzegging kun je dus voorwaarden verbinden. Er wordt dikwijls de voorwaarde aan verbonden dat betrokkene zich onthoudt van het gebruik van een motorrijtuig in het weekend en dergelijke. Ik vind dat heel moeilijk. Wij sluiten het niet uit, want dat kan niet. In de memorie van toelichting is wel opgenomen dat dat bezwaar er is. Het is een tegemoetkoming aan de omstandigheden van de verdachte, maar ik ben van mening dat iemand die zijn auto werkelijk nodig heeft, goed moet oppassen, niet excessief hard moet rijden en niet met drank op moet rijden. Die persoon heeft gewoon een extra verantwoordelijkheid. Hij moet dan niet klagen als hij bijvoorbeeld in zijn beroepsuitoefening wordt gepakt. Een beroepschauffeur moet weten wat hij wel en niet kan doen. Iemand die een zieke moeder heeft die elke dag naar het ziekenhuis gebracht moet worden, moet om zijn zieke moeder denken als hij met een slok op achter het stuur gaat zitten. Ik ben daar heel nuchter in. Maar nogmaals, de mogelijkheid blijft bestaan. Dat kan moeilijk uitgesloten worden, omdat

het dan heel gecompliceerd zou worden. Dat doen wij dus niet.

De heer Dittrich heeft gevraagd of het mogelijk is alles onder te brengen in het administratieve recht. Theoretisch is dat mogelijk. Het heeft echter wel een aantal bezwaren. Ook dan zou het bezwaar van het automatisme een rol blijven spelen. Wat de heer Dittrich wil, is een beoordeling naar omstandigheden van het feit en de verdachte. In grote mate hebben wij al een administratiefrechtelijk systeem, althans een kruising tussen administratief recht en strafrecht. Dat is het Mulder-systeem. Ook daarbij heeft de officier van justitie de mogelijkheid om iets te doen.

De ernstige feiten, als het gaat om de excessieve snelheids-overtredingen, maar zeker als het gaat om drankgebruik, moet je eigenlijk toch meer in het strafrecht houden. Ik vind de strafrechtelijke beoordeling belangrijk. Het bewijs, de feiten en het hele systeem, inclusief de waarborgen die toch weer wat anders zijn, vind ik belangrijk. Bovendien heb je in het strafrecht nog altijd de mogelijkheid van hechtenis. Dat is ook belangrijk. Op een gegeven moment moet je iets meer kunnen doen dan alleen een geldboete of de ontzegging. Ik wilde het dus maar zo laten.

Het amendement dat is ingediend, haalt het hele systeem eruit. Als de Kamer dat wil, vraag ik haar of het ook de bedoeling is de verplichte inhouding bij snelheidsovertreding eruit te halen. Wij willen het verplicht door de politie inhouden van het rijbewijs bij snelheidsovertredingen van 50 km/uur of meer en het facultatief door het OM inhouden bij 70 km/uur of meer. Dat is eenzelfde soort regime als bij alcohol-overtredingen. Dat haalt de Kamer er ook uit. Als zij dat niet wil, moet zij de tekst van onderdeel II, onder E, veranderen. Daarvoor is eventueel een tekstvoorstel beschikbaar bij de ambtenaren van Justitie. Wil de Kamer het wel, dus wil zij de tekst niet aanpassen, dan verzoek ik de Kamer – dat is meer subsidiair, om het maar in strafrechtelijke termen te houden – in ieder geval de verouderde termen aan te passen. Er wordt nog steeds gesproken over "de ambtenaar van het openbaar ministerie". Dat moet een "officier van justitie" zijn. Ik vraag de Kamer daar nog even over na te denken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Als dit de reactie van de minister is op het amendement, zou ik haar het volgende willen vragen. Begrijp ik dat het haar politieke oordeel is dat zij het ontraadt? Ik neem aan dat de minister haar eigen voorstel blijft verdedigen. Zij heeft daar krachtige argumenten voor en ik luister daar ook graag naar; zo zijn wij hier met elkaar bezig. Ik hoor de minister nu zeggen: als de Kamer dat wil... Maar ik wil wel graag het heldere politieke oordeel van de minister hebben. Dat ben ik van haar gewend.

Minister **Sorgdrager**: De heer Van den Berg heeft gelijk, voorzitter. Ik had mij geestelijk al enigszins bij de situatie neergelegd dat het amendement aanvaard zou worden. Maar uit mijn verdediging van het voorstel van de regering mag geconcludeerd worden dat ik inderdaad – laat ik helder zijn – het amendement ontraad. Maar, indien de Kamer... En dan komt het verhaal dat ik zo-even vertelde.

Voorzitter! Ten slotte kom ik bij de opneming van de mogelijkheid van ontzegging van de rijbevoegdheid in het commune strafrecht. Ik begrijp van de Kamer dat men daar geen bezwaar tegen heeft. Daar ben ik blij mee. Immers, met een voertuig kun je nog wel wat meer aanrichten. De heer Van den Berg vraagt dan wel waarom dit ook niet wordt gedaan voor artikel 300 Wetboek van Strafrecht, betreffende de eenvoudige mishandeling. Daar hebben we wel over gedacht, maar we hebben gezegd dat dit wat ver gaat, want een eenvoudige mishandeling is ook wat in vaktermen de droge klap heet, waar geen enkel gevolg bij zit. Nu, wanneer het letsel is, is het duidelijk. Wanneer het alleen een aanraking zou zijn, die wellicht als mishandeling te kwalificeren zou zijn – dat kan –, dan kun je terugvallen op de bedreiging. Ik vond dat dus net even iets te ver gaan, voorzitter.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kan na de beantwoording door de minister van Justitie buitengewoon kort zijn, omdat er slechts een paar vragen aan mij gesteld zijn; voorts zou ik nog een enkele opmerking willen maken in reactie op datgene wat door de Kamer naar voren is gebracht.

Jorritsma-Lebbink

De heer Vos vroeg, als ik hem goed begrepen heb, ook in mijn richting of het niet van belang zou zijn een onderzoek te doen naar een stelsel waarin de mate van gevaarzetting meer tot uitdrukking komt in de voorschriften rond de snelheidsbeperkingen; dit betreft dan niet alleen de strafmaat, maar ook de vraag hoe je omgaat met de snelheidsvoorschriften. Ik kan hem zeggen dat onze snelheidsvoorschriften voor een flink deel gebaseerd zijn op gevaarzetting. We zijn nu net bezig met betrekking tot de beperkingen binnen de bebouwde kom en daar zeggen we steeds: het in gebieden voorschrijven van bijvoorbeeld 30 km/uur moet je alleen doen op plekken waar ook de infrastructuur zodanig is dat men niet harder moet en kan rijden, waardoor het ook zo veiliger wordt in die gebieden en niet alleen maar door een bordje. Omdat het gevaar in woonwijken juist het allergrootste is – de meeste slachtoffers vallen helaas in woonwijken – moet je het daar ook proberen te doen: liefst met infrastructuur en alleen aan het einde van de rit de handhaving erbij.

Overigens is het ook zo dat overdag, als het heel erg druk is in de stedelijke gebieden in de Randstad, inmiddels de maximumsnelheid rond de steden al automatisch verlaagd wordt, als er grote dichtheden zijn. Dan gaat deze naar 90 km; en als er een file staat, staat hij op 50 km, maar dan sta je stil en dat is de minst gevaarlijke situatie. Dat pleit overigens niet voor het in stand houden van files, als sommigen daar soms een beleid achter mochten zoeken. Dat is niet zo. Wel is het zo, dat naarmate er meer risico's gelopen worden en ook naarmate het van belang is voor de doorstroming van het verkeer, de snelheid naar beneden wordt gebracht.

Overigens is gevaarzetting niet de enige reden voor snelheidsbeperking. We hebben in dit land ook een andere reden: die is zelfs vastgelegd in de Wegenverkeerswet 1994 en hier ook politiek geaccordeerd, te weten het milieu. Ik zou natuurlijk allerlei prachtige redenen kunnen bedenken waarom het anders zou moeten, maar ik heb, eerlijk gezegd, voorlopig niet de neiging om aan dat broze compromis, dat ooit gesloten is, te sleutelen. Daarbij zijn afspraken gemaakt, jaren geleden, om een bepaald percentage van de autosnel-

wegen, gelegen in de Randstad, in de gebieden waar ook wat meer geluidsoverlast is, 100 km te doen zijn. Het leidt ertoe dat, naast de emissiekanten, ook beperking van geluidsoverlast in en rond de steden er het gevolg van is.

Wij weten heel goed dat dit de moeilijkste plekken zijn om te handhaven. Het heeft ook het langste geduurd, voordat we dit een klein beetje in de tang hebben gekregen. Het is veel beter uit te leggen aan automobilisten waar zij 120 km/uur mogen rijden en dat dit een acceptabele snelheid is – ook de ontwerp-snelheid van de meeste autosnelwegen – dan dat je vanwege het milieu op bepaalde plekken de grens van 100 km/uur voorschrijft. Desalniettemin hebben wij die keuze gemaakt. Ik vind het een interessante suggestie, maar ik heb er niet zoveel behoefte aan die discussie opnieuw te voeren. Dat is een van de redenen waarom ik vooralsnog vasthoud aan de ooit gemaakte afspraak. Wij hebben al moeite genoeg om de delen te handhaven waarop nu 100 km wordt voorgeschreven. Wat dat betreft wens ik de heer Van Oven veel sterkte met zijn verkiezingsprogramma.

Ik ben het zeer eens met de lovende woorden die de heer Vos heeft gesproken over de EMA. De klachten die ik krijg, komen meestal van mensen die het vervelend vinden dat zij die moesten doen. De heer Vos vraagt of er geen mogelijkheden zijn om in de rijopleiding aandacht te besteden aan de strafrechtelijke gevolgen en de gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer.

In de rijopleiding zal wel degelijk aandacht besteed moeten worden aan de gevolgen van alcoholgebruik. In het rijexamen worden immers een flink aantal vragen daarover gesteld. Het lastige bij de rijopleidingen is dat wij niet kunnen voorschrijven welke lessen men moet geven. Wij schrijven slechts voor welke regels men moet kennen. Een goede opleider zou er verstandig aan doen een soortgelijke aanpak als bij de EMA mee te nemen in zijn opleiding. Wij kennen in dit land vrijheid van onderwijs. Dat betekent dat de minister helaas geen invloed heeft op de exacte invulling die een opleider geeft aan zijn opleiding.

In de brede alcoholcampagnes wordt natuurlijk ook gewezen op de risico's van alcoholgebruik en de

gevolgen daarvan voor het verkeer. Wij spelen ook rollen in die campagnes zover het de verkeerskant betreft. De campagnes worden echter voor het grootste deel georganiseerd door de minister van VWS.

Wat mij betreft zou de invalshoek bij de rijopleidingen moeten zijn dat men zich aan de regels houdt en niet alleen gericht moeten zijn op wat de weggebruiker boven het hoofd hangt als hij zich niet aan de regels houdt. Ik zeg daar meteen bij dat het goed zou zijn als mensen geconfronteerd zouden worden met hetgeen er met hen gebeurt als zij alcohol gebruiken.

De heer Vos heeft ook gevraagd in hoeverre trajectcontrole ook op andere plekken gebruikt kan worden. Wij zijn allemaal buitengewoon enthousiast over de trajectcontrole. Dat blijkt een heel mooi instrument te zijn. Alleen de notoire overtreders zijn er niet blij mee. Het doet mij altijd deugd als ik dat soort geluiden hoor. Het is echter wel een proef. Wij moeten heel goed kijken naar de eindresultaten. Daarbij hoort een onderzoek. Dat moet worden uitgevoerd. De proef loopt nog en als die afgelopen is, gaan wij zeker bekijken of wij het systeem uitbreiden en op meer plekken kunnen toepassen. Ik hoop dat het net zo positief afloopt als het nu lijkt. Daarover mag wat mij betreft wel duidelijkheid bestaan.

Voorzitter! Ik zal niet verder ingaan op de vragen over de administratieve inhouding van rijbewijzen. Die zijn al door mevrouw Sorgdrager beantwoord.

Ik zou nog een reactie willen geven op hetgeen de heer Van Oven heeft gezegd over de overmachtsituaties. Ik zou erop willen wijzen dat wij het hier niet hebben over de kleine overtredingen. Het gaat hier om zeer grote overtredingen. Ik vraag mij af of je in gemoede kunt spreken over overmachtsituaties bijvoorbeeld als er een zwangere vrouw naar het ziekenhuis gebracht wordt. Ik heb er best begrip voor dat in zo'n geval iemand 10, 15 of 20 km te hard rijdt. Ik mag dat misschien helemaal niet zeggen, maar je kunt begrijpen dat mensen dat doen en dat je dat misschien moet beschouwen als overmacht. Maar in de bebouwde kom 50% harder rijden of 50% harder op de snelweg, betekent op de snelweg wel 180 km/uur. Ik kan mij niet voorstellen dat dit een veilige situatie is om je vrouw naar

Jorritsma-Lebbink

het ziekenhuis te brengen en dat overmacht daartoe kan leiden. Ik kan mij dat gewoon niet voorstellen. Wij moeten voorzichtig zijn om te gemakkelijk te zeggen dat dit een verzachtende omstandigheid kan zijn bij dit soort vergaande overtredingen.

De heer **Van Oven** (PvdA): Dat is inderdaad een van de cruciale punten. U noemt eerst "overmacht" en vervolgens "strafverzachtende omstandigheden". Daar gaat het nu juist om. Ik kan mij niet voorstellen dat ik er wijs aan doe om met 180 km/uur een zwangere vrouw of een ernstig zieke naar het ziekenhuis te brengen. Maar het gaat altijd om de beoordeling van het geval op dat ogenblik. U zegt: dat is wellicht strafverzachtend. Dan zou het ook strafverzachtend kunnen zijn in de richting van de invordering van het rijbewijs. En ik benijd absoluut niet de opsporingsambtenaar die op dat moment ter plekke voor de verplichting staat om het rijbewijs in te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan mij daar dus niks bij voorstellen. Ik kan mij ook niet voorstellen dat het gebeurt. Het zal misschien in één geval gebeuren. Maar het zal niet gebeuren in de normale gevallen. Ik neem aan dat ook u doelt op de gevallen waarin nu de rechter het rijbewijs vaak niet inneemt of teruggeeft. Wij hebben het nu over grote overtredingen, die in mijn ogen zeer gevaarlijk zijn. Er moet helderheid worden gegeven in de richting van de weggebruiker, de berijder van de auto: als je dit gedrag vertoont, is dit het gevolg. In navolging van wat mevrouw Sorgdrager heeft gezegd, hadden wij ook een puntenstelsel kunnen hanteren. Het enige argument daartegen was dat wij in dit land de lex-Mulder hebben. Verder was iedereen er altijd buitengewoon enthousiast over. Maar ook dat puntenstelsel zou automatisch een gevolg hebben.

De heer **Van Oven** (PvdA): Ik doe niets af aan het signaal. Dat is belangrijk. Ik doel op het verschil tussen de automatische invordering en de beslissing door de strafrechter na een vrijwel automatische invordering door de opsporingsambtenaar, voorafgaand aan de zitting. Dat is nu precies dat ene

geval. Daarmee moet ook in het strafrecht rekening gehouden kunnen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat suggereert dat ook hetzelfde bereikt kan worden. Voorzover ik weet, is het een illusie om te denken dat hetzelfde bereikt kan worden. In elk geval ben je de preventieve werking voor het grootste deel kwijt.

□

De **voorzitter**: Wij gaan over tot de tweede termijn van de zijde van de Kamer.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Ik heb behoefte aan een korte schorsing.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Ik heb zojuist om een schorsing van enkele minuten gevraagd. Die schorsing heeft in ieder geval de indieners van het amendement geleerd dat het zinvol is om ons nader te beraden op met name wetstechnische kanten van een eventuele wijziging van het amendement dat we hebben ingediend. Daarom vragen wij nu om schorsing van de beraadslaging.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Ik behoor niet tot de indieners van het amendement. Ik begrijp dat zij geschrokken zijn door de argumentatie en dat zij hun amendement willen aanpassen om het misschien wat minder slecht te maken. Daar heb ik geen bezwaar tegen. Het zou de behandeling ten goede kunnen komen.

De heer **Vos** (VVD): Ik begrijp niet dat de heer Dittrich over schrik spreekt. Er is ook geenszins sprake van enige schrik. Er is alleen sprake van een verlangen om nog zorgvuldiger te handelen dan wij al doen.

De **voorzitter**: De heer Dittrich zei dat hij was geschrokken, of niet?

De heer **Dittrich** (D66): Ik ben geschrokken van het amendement. Dat heb ik in mijn termijn ook gezegd. Ik meen evenwel dat het goed is dat de beraadslaging wordt geschorst en dat de indieners van het amendement nog eens goed

nagaan op welke manier zij het willen aanpassen, zodat het ook in mijn ogen minder slecht is. In hun ogen wordt het misschien beter.

De **voorzitter**: Dan lijkt het mij niet zo'n slecht idee om morgenochtend met de behandeling verder te gaan. Dan hebben de leden de ganse avond, die toch al gereserveerd was voor Kamerwerkzaamheden, om zich met elkaar te beraden op wijzigingen.

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Het lijkt mij verstandiger de beraadslaging tot volgende week aan te houden.

De **voorzitter**: Waarom?

De heer **Vos** (VVD): De essentie is de volgende. Wellicht kan in het wetsvoorstel de bepaling blijven gelden, dat voor snelheidsovertredingen het systeem wordt gehanteerd dat nu, dus volgens de huidige wet, bij alcoholdelicten wordt toegepast, waardoor bij snelheidsovertredingen dus voorlopig het rijbewijs wordt ingehouden en wel totdat de rechter anderszins oordeelt. Dat vergt enig technisch werk dat wellicht niet hedenavond in overleg met de betrokken ambtenaren kan worden afgerond.

De **voorzitter**: Het gaat er niet om of ambtenaren vanavond beschikbaar zijn, maar of u dat bent.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik ben niet beschikbaar.

De **voorzitter**: U dient beschikbaar te zijn. Het is een Kamerdag.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Maar wij hebben ook verplichtingen buiten de Kamer. Vanavond heb ik niet...

De **voorzitter**: Nee, op Kamerdagen gaat het Kamerwerk voor.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Precies, voorzitter, maar er zijn ook afspraken voor werk buiten de Kamer, maar wel binnen de politieke beweging. Met andere woorden: ik meen dat meer tijd nodig is. Ik teken daarbij aan dat mijn opmerkingen namens de CDA-fractie met betrekking tot de bezwaren tegen de administratieve sanctie blijven gelden. Ik zeg dit ter geruststelling van de heer Dittrich.

Voorzitter

De **voorzitter**: Maar wat zijn nu de echte materiële redenen om na te gaan of morgen de beraadslaging kan worden voortgezet als men daarvoor vandaag van vijf tot elf uur de tijd heeft? Waarom zou dan toch nog vrijdag, zaterdag, zondag, maandag en dinsdag nodig zijn? Dat zou namelijk het gevolg zijn. Nee, ik vind dat wij met ons werk moeten voortmaken. De uitstelvariant kan altijd gebruikt worden als het hoogstnoodzakelijk is, maar ik ben er nog niet van overtuigd dat dit het geval is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik wil erop wijzen dat ik morgen als voorzitter deelneem aan de Rijnministersconferentie. Morgenochtend zal ik hier dus niet aanwezig kunnen zijn.

De **voorzitter**: Morgenmiddag bent u hier om half drie voor andere doeleinden aanwezig. Er is dus de mogelijkheid de beraadslaging na de interpellatie voort te zetten.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Ik wil hetzelfde opmerken als de heer Biesheuvel heeft gedaan. Ik wil mijn bezwaren tegen de administratieve inhouding staande houden, maar ik geloof dat wij gezamenlijk een breder gedragen en meer bevredigende oplossing kunnen vinden als wij een paar wets-technische aspecten heel goed bestuderen. Het lijkt mij daarom goed dat wij niet vóór morgenmiddag de beraadslaging voortzetten.

De **voorzitter**: Ik moet dan even in overweging nemen of morgen na de interpellatie, die om half drie zal plaatsvinden, nog substantieel tijd beschikbaar zal zijn, dus tussen half vijf en half zeven. Als dat het geval is, hebben wij een mogelijkheid om deze week ons werk af te ronden.

De heer **Vos** (VVD): Daarmee stem ik in, voorzitter.

De **voorzitter**: Dit zullen wij dus proberen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.07 uur tot 17.20 uur geschorst.

Voorzitter: Zijlstra

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van een aantal bepalingen van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg (25416).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Mulder-van Dam** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie is er nog steeds niet van overtuigd dat het beroep gezondheidszorgpsycholoog een nieuw beroep is. Zelfs als dat wel zo is, mag dat in onze ogen niet ten koste gaan van de zittende beroepsgroep. Dat is de reden waarom wij vanmiddag in dit plenaire debat aandacht vragen voor dit ogenschijnlijk hamerstuk.

Als wij juist geïnformeerd zijn, stelt de in voorbereiding zijnde overgangsregeling, die wordt uitgevoerd door de ROG, nogal zware, om niet te zeggen overtrokken eisen aan bepaalde groepen reeds nu werkzame professionals, willen zij voor registratie in het BIG-register in aanmerking komen. Een en ander kan tot gevolg hebben dat niet alleen veel tijd en geld moeten worden geïnvesteerd, maar dat ook door een gebrek aan voldoende opleidingsplaatsen organisaties en instellingen gedurende lange tijd moeten werken met niet-geregistreerde professionals. Dat vinden wij niet wenselijk. Ik verwijs daarbij naar de brieven van de BOKA (Belangenvereniging van orthopedagogen en klinisch pedagogen) en van de GGZ Nederland, die zich daar niet in kunnen vinden. Inmiddels heeft ook de Vereniging voor gehandicaptenzorg Nederland aan de bel getrokken.

Het moet mij van het hart dat ik het opmerkelijk vind dat aan de bezwaren tegen een dergelijke overgangsregeling, die nota bene sinds maart 1996 zijn ingebracht, geen aandacht is besteed. De CDA-fractie is met de Vereniging voor gehandicaptenzorg Nederland van mening dat de reeds nu werkzaam zijnde psychologen en pedagogen op een soepele wijze moeten worden toegelaten tot het register van gezondheidszorgpsycholoog. Immers, deze mensen hebben in de praktijk hun waarde en deskundigheid al bewezen. Een ander argument dat hiervoor pleit, is

dat voor beroepen die al een wettelijke regeling kennen, een geldig diploma voldoende is om in het BIG-register te worden opgenomen. Waarom zou je hiervan afwijken en hoge eisen gaan stellen? Kortom, kan de minister nog een laatste poging doen om ons ervan te overtuigen dat wel sprake is van een nieuw beroep en is zij bereid een soepeler overgangsregeling tot stand te brengen? In afwachting van het antwoord van de minister overwegen wij hierover in tweede instantie een uitspraak van de Kamer te vragen.

Mevrouw **Kamp** (VVD): Voorzitter! Wij moeten vandaag een wetsvoorstel beoordelen waarmee wij op zich geen moeite hebben. Alleen het beroep van gezondheidszorgpsycholoog en de overgangsregeling worden daarin geregeld. Daar kun je natuurlijk geen bezwaar tegen hebben.

De overgangsregeling wordt in een algemene maatregel van bestuur opgenomen. De Kamer wordt daarbij niet betrokken, want het is geen voorhang-AMvB. Wij kennen de inhoud van de AMvB dus niet. Als ik goed ben geïnformeerd, is de AMvB al voorgelegd aan de Raad van State. Ik weet niet of de Raad van State hierover al heeft geadviseerd. Wij weten wel dat veel commotie is ontstaan over die concept-AMvB, met name bij de zittende beroepsgroepen van pedagogen, orthopedagogen en klinisch psychologen, want daarover hebben wij allerlei brieven gekregen. Inmiddels is er ook kritiek gekomen van werkgeverszijde, zowel in de sfeer van de geestelijke gezondheidszorg als in de gehandicaptenzorg.

Derhalve krijg ik graag uitleg van de minister. Wat wordt nu precies in de overgangsregeling geregeld voor de zittende beroepsgroepen? Welke beroepsgroepen of werkgeversorganisaties zijn bij de overgangsregeling betrokken? Is deze overgangsregeling vergelijkbaar met de regeling die bijvoorbeeld voor de verpleegkundigen werd getroffen? Toen moest namelijk ook iets geregeld worden voor de zittende beroepsgroep. Is dit eenzelfde soort overgangsregeling of wijkt die daar sterk van af?