

Peijs

wij het daarover eens. Die interpretatie mag de minister aan mijn motie geven.

Minister **Peijs**: Dan zijn wij het helemaal eens, voorzitter.

De heer **Koopmans** (CDA): In het AO is door de bewindslieden aangegeven dat er binnen enkele dagen een brief zou komen over de afdichting van het contract met Venlo. Die brief is niet gekomen en daarom verwachtte ik nu een spontane opmerking daarover. Die is echter niet gekomen. Zijn die 5 mln nu geregeld?

Minister **Peijs**: Die vraag is voor de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben ook nog een reactie schuldig op de motie op stuk nr. 36 van mevrouw Van Velzen. Die neem ik maar meteen mee.

Er zijn met Venlo goede afspraken gemaakt over een bijdrage zowel van het ministerie van VROM als van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de ontwikkeling van het desbetreffende kwartier. Ik heb vorige week nog een overleg gehad met de wethouder van de gemeente Venlo die deze zaak in zijn portefeuille heeft. Wij hebben afgesproken dat de definitieve beschikking daarover komt als de noodzakelijke bureaucratische rompslomp geregeld is. Dat was tot volle tevredenheid. Ik verwacht dat tegen de zomer de afwikkeling formeel zal plaatsvinden. Er is geen verschil van mening over de uiteindelijke afspraken.

Ik heb aangegeven dat, met de afspraken die met de sector gemaakt worden, waarin ik alle vertrouwen heb, de LPG-sector voldoet aan de eisen. Ik heb ook steeds aangegeven dat het continue verbetertraject achter de normen noodzakelijk blijft in de hele sector van de externe veiligheid. Zoals bekend wordt er een debat gevoerd over de vraag of voldoen aan de normen voldoende is. Of moet continu worden bekeken of er verbeteringen kunnen worden aangebracht? Dat geldt ook hier. Voortdurend zullen wij samen kijken wat er kan worden verbeterd. Het specifieke onderzoek is in dit geval niet noodzakelijk, en zeker niet om aan fondsvorming te doen. Het vormt onderdeel van het normale

traject om te kijken wat er beter kan in het land.

Er is geen enkel verband tussen wat de LPG-sector doet, en wat eventuele exploitanten van waterstof doen. Dat zal nog wel komen. Ik zou niet weten aan wie ik moet vragen om een fonds voor onderzoek op te richten. Ook hier houden de ministeries de vinger aan de pols. Via de jaarlijkse voortgangsrapportage voor externe veiligheid zullen wij de Kamer steeds op de hoogte houden van de ontwikkelingen op dit terrein.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de ingediende moties, behalve over die van de heer De Krom, die langzamerhand moet weten dat, als ik ergens een hekel aan heb, het het door de vergadering heenlopen is. Ik stel daarom voor, over de motie van de heer De Krom één week later te stemmen. Het laatste is uiteraard met enige ironie uitgesproken!

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders (29844).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Dit voorstel is in het belang van de verkeersveiligheid. Dat dit belang wordt ingezien, blijkt uit de ruime argumentatie en onderbouwing op dit punt. Hoewel de CDA-fractie in de schriftelijke inbreng een aantal kritische vragen heeft gesteld, en wij er ook al niet zo gelukkig mee waren dat het zo lang heeft moeten duren voordat de voorgestelde maatregelen in een wetsvoorstel konden worden neergelegd, herkennen wij toch het streven van de minister om al die maatregelen te treffen die kunnen bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Het is

een zware opgave dit aantal verder terug te dringen, nu Nederland al in de kopgroep van Europa zit waar het gaat om de verlaging van het aantal verkeersdoden en \pm gewonden. Nadrukkelijk echter vallen er nog relatief veel slachtoffers in de categorie "beginners", of dat nu automobilisten betreft, of bromfietzers, of zelfs soms fietsende jongere kinderen. Een duidelijke normstelling als het gaat om alcohollimieten voor beginnende autorijders, in combinatie met gerichte voorlichting en bewustwording, kan het aantal slachtoffers in deze categorie beginners nog positief beïnvloeden. Met positief bedoel ik een vermindering van het aantal slachtoffers.

Er is veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen verkeer en alcohol. Door de SWOV is in 1999 onderzoek gedaan naar de effecten van een generieke verlaging van het promillage voor alle leeftijdscategorieën. Daarbij is men toen uitgegaan van de toenmalige handhavingsinzet en werkwijze. Dit onderzoek gaf aan dat een algehele verlaging niet zinvol is. Om tot positieve resultaten te komen zou in ieder geval de handhavingsinzet fors moeten worden verhoogd. Dat is inmiddels gebeurd. Immers, veel meer bestuurders zouden in de categorie "te hoog promillage" vallen. Maar daarnaast was er nog een andere markante uitkomst. Bij oudere, ervaren bestuurders was geen sprake van aantoonbaar verhoogd risico bij een alcoholpromillage tussen 0,2 en 0,5. Bij jonge bestuurders echter neemt het ongevalsrisico juist wel sterk toe. Uit statistieken is gebleken dat een kwart van de ernstige ongevallen met alcohol in het spel wordt veroorzaakt door mannen van 18 tot 24 jaar.

Er is in 2002 ook onderzoek gedaan naar de effecten van verlaging bij specifieke leeftijdsgroepen. Het aandeel jonge bestuurders met een promillage van 0,2 tot 0,5 zou met 25% afnemen bij de nieuwe grens, in cijfers een afname van ongeveer twaalf doden en honderd ziekenhuisgewonden op jaarbasis. Dat is een besparing van 45 mln euro. Dat de verlaging van de alcohollimiet voor jonge bestuurders dus wel zinvol is, wordt door onderzoek van SWOV en AVV onderstreept.

De handhaafbaarheid van deze maatregel is natuurlijk van belang. In de voorbereiding van dit voorstel is

De Pater-van der Meer

door politie en justitie gewezen op de problematische kanten van de handhaving. Zo zou de meetapparatuur onvoldoende mogelijkheden bieden om de 0,2 te registreren. Inmiddels zijn de leveranciers erin geslaagd, nieuwe apparatuur te ontwikkelen die deze verfijning wel aan kan geven. De regiokorpsen kunnen dus bij de reguliere vervangingstermijn de meest geavanceerde apparatuur aanschaffen. Daarnaast bestond de vrees dat ± ik citeer nu uit de nota naar aanleiding van het verslag ± "niet iedere staande gehouden beginnende bestuurder zijn rijbewijs bij zich zou hebben en kan of wil tonen, aan de hand waarvan kan worden bepaald of er sprake is van een beginnende bestuurder". Met alle respect, dat argument kan niet als bijzonder steekhoudend aangemerkt worden. Ten eerste omdat de Wegenverkeerswet een identificatieplicht kent. Ten tweede wordt hiermee de indruk gewekt dat er een bonus ontstaat wanneer men de identificatieplicht aan de laars lapt om daardoor een ernstiger overtreding te camoufleren. De minister geeft overigens ook aan dat zij vanwege de mogelijk 100 beginnende bestuurders van de ruim 100.000 per jaar, die per ongeluk hun rijbewijs niet bij zich hebben of dit trucje zouden willen gebruiken, niet van plan is dit voorstel niet in te dienen.

De handhaving is ook uitgebreid aan de orde geweest tijdens de schriftelijke behandeling. Dat lijkt mij terecht. Immers, aan papieren regels hebben wij niets. Nu sinds 1999 de handhaving capaciteit is toegenomen en er tevens gericht grootschalige controles plaatsvinden, mogen wij positieve resultaten verwachten. De handhaving van het verbod zal dan ook vooral plaatsvinden in het kader van de reguliere controles en de grootschalige alcoholcontroles. Deze laatste blijken, zelfs wanneer zij tevoren worden aangekondigd, nog een preventief effect te sorteren ook.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mevrouw De Pater zegt dat de handhaving capaciteit de laatste tijd is toegenomen. Betekent dit dat er nu wel een generieke maatregel ingevoerd kan worden?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Bij de toegenomen handhaving capaciteit geldt nog

steeds wat uit het onderzoek van SWOV bleek: op het moment dat die generieke maatregel geldt voor iedereen die tussen de 0,2 en 0,5 promille zit, valt dit ook binnen de categorie te hoge waarden, waardoor er veel meer administratieve handelingen verricht moeten worden tijdens de grootscheepse controles. Dat leidt ertoe dat er minder gehandhaafd zal worden. Het lijkt een rare rekenkundige som, maar zo zit het wel in elkaar.

Voorzitter. Naast alcoholgebruik moet ook drugsgebruik genoemd worden. Landelijk wordt geschat dat ruim 17% van de jongeren wel eens onder invloed van drugs de weg opgaat. Vanaf 2000 heeft de CDA-fractie aangedrongen op passende maatregelen tegen drugsgebruik in het verkeer. Nederlandse deskundigen hebben tot nu toe steeds beweerd nog minimaal tot 2007 nodig te hebben voordat er een behoorlijk controlesysteem kan komen en er een limietwaarde voor drugsgebruik vastgesteld kan worden. Dit zou via de zogenoemde speekseltest moeten. Derhalve voorziet de minister pas na 2007 wetgeving op dit gebied. Echter, recent is in de politieregio Gelderland-Zuid in samenwerking met de Polizei Kreis Kleve voortgang geboekt met onderzoek naar preventie van drugsgebruik in het verkeer. Dat dit onderzoek in het grensgebied is ingesteld, heeft waarschijnlijk te maken met het gebruikelijke drugstoerisme in dat gebied. In ieder geval is al vastgesteld dat het percentage jongeren dat onder invloed van drugs de weg opgaat in dat gebied hoger ligt dan het landelijk gemiddelde van 17%. In dit gebied gebruikt men een test die in Duitsland is ontworpen. Met een speciale strip wordt zweet van het voorhoofd van een verdachte automobilist genomen en in een apparaatje geschoven. Daarop valt af te lezen of de bestuurder onder invloed van drugs is. Na deze voorselectie kan door middel van een bloedproef het gebruik van drugs worden aangetoond. Wij vragen de minister op korte termijn deze test te laten beoordelen op bruikbaarheid om tot wetgeving te komen. Wellicht is een Kameruitspraak om exact vast te leggen wat wij van de minister vragen nodig. Immers, hier geldt: hoe eerder via een bruikbare test drugsgebruikers achter het stuur vandaan

gehaald kunnen worden, des te groter de kans dat nog meer succes geboekt kan worden op het dossier verkeersveiligheid. Tot slot maak ik nog de kanttekening dat het verstandig is om hierbij naast het gebruik van drugs en ecstasy ook het gebruik van sommige medicijnen, die door mensen als drugs worden gebruikt, te betrekken.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het valt niet mee, voldoende draagvlak te vinden voor het aanscherpen van de wetgeving met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals blijkt uit de geschiedenis van het onderhavige wetsvoorstel. Er wordt al vele jaren gediscussieerd over een verlaging van de alcohollimiet voor bestuurders. In 2002 werd er al gesproken over een beginnersrijbewijs, maar pas in 2005 spreken wij over een wetsvoorstel dat het toegestane alcoholpromillage voor beginnende automobilisten verlaagt van 0,5 naar 0,2. Het is jammer dat het zo lang moet duren, voordat adequate wetgeving tot stand kan komen. In de schriftelijke gedachteswisseling is daarover al voldoende geschreven. Ik laat het dan ook bij deze woorden.

De fractie van de ChristenUnie is voorstander van de voorgestelde maatregelen, hoewel zij toch enkele kanttekeningen plaatst bij het wetsvoorstel. De verlaging van het alcoholpromillage zou naar onze mening over de hele linie moeten plaatsvinden. Wij realiseren ons dat onder de beginnende bestuurders de meeste slachtoffers vallen door alcoholgebruik, maar dat wil niet zeggen dat wij bij ervaren bestuurders meer risico's kunnen nemen.

De enige reden om af te zien van een algehele verlaging is de handhaving capaciteit. Uitgangspunt is namelijk dat die niet toeneemt. Bij een generieke verlaging zou de pakkans voor bestuurders met een promillage boven de 0,5 substantieel lager worden. Per saldo zou het aantal slachtoffers zelfs toenemen bij een algehele verlaging. Bij eerste lezing leek mij dat een vreemd verhaal, maar na verdere lezing en bestudering van de feiten ben ik niet geneigd de bewindslieden op dit punt tegen te spreken. Het enige wat ik hierover kan zeggen, is dat ik het jammer vind dat de verkeersveiligheid minder groot is dan die zou

Slob

kunnen zijn, puur door gebrek aan voldoende mensen om die handhaving uit te voeren. Om die reden zal ik het wetsvoorstel dan ook niet als een gelegenheidsoplossing karakteriseren. De regering verzette zich tegen deze kwalificatie in de schriftelijke beantwoording. Wij zouden wel meer willen, maar gezien de handhavingscapaciteit zit dat er gewoon niet in. Dat probleem kennen wij ook bij de handhaving op 80km-wegen en 30km-zones binnen de bebouwde kom. Het is niet iets dat alleen bij dit wetsvoorstel opgaat.

De positie van bromfietzers is in de stukken ook bediscussieerd. De opvatting van het kabinet dat die niet behoeft te worden geregeld, totdat er een bromfietzrijbewijs is, vinden wij niet overtuigend. Dat bromfietzrijbewijs komt er naar verwachting in 2007, maar het zou ook nog wel eens later kunnen worden. Misschien is niet bekend hoeveel slachtoffers onder bromfietzers kunnen worden voorkomen door verlaging van de wettelijke limiet, maar iedereen kan op zijn klompen aanvoelen dat onder deze doelgroep er ook mensen zijn met te veel alcohol in het bloed. Juist onder deze doelgroep vallen relatief zeer veel verkeersslachtoffers, zoals de minister zelf een aantal keren indringend aan de Kamer heeft duidelijk gemaakt.

Voor ons is dat een reden geweest met een amendement te komen dat ertoe strekt, de bromfietzers onder deze regeling te brengen. Wij hebben dat nadrukkelijk gekoppeld aan een leeftijdscategorie, omdat dit het meest overzichtelijk is. Wij stellen voor, dit te laten gelden tot de leeftijd van 24 jaar. Het moge duidelijk zijn dat de meeste beginnende bromfietzers zich in deze categorie bevinden. Er gaat ook een duidelijk signaal vanuit. Er wordt een norm gesteld, ook voor deze jongeren. Deze bromfietzers zijn degenen die straks in de auto stappen en wel onder het regime zullen vallen. Daarom is het in onze ogen logischer, ook onder de bromfietzers deze duidelijke norm te stellen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): U kiest voor het leeftijdscriterium. Het aantrekkelijke van het wetsvoorstel is juist dat niet wordt gekozen voor het leeftijdscriterium, maar voor het criterium "beginnende rijder". Introduceert u hiermee niet een vorm

van leeftijdsdiscriminatie? Als iemand pas op zijn 35ste voor het eerst op een bromfietz stapt, is hij wel een beginnende bromfietz, maar valt hij niet onder de aanscherping van de norm. Bij automobilisten is dat wel het geval.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is correct. Zoals u weet, ziet de minister ervan af, de bromfietzers onder de duidelijker norm van 0,2 promille te laten vallen. Het is ingewikkeld die norm aan de certificaten te koppelen, omdat er nog geen bromfietzrijbewijs is. Dat zou betekenen dat wij de komende jaren op dit front helemaal niets doen. Wij vinden dat niet verantwoord. Daarom hebben wij voor het leeftijdscriterium gekozen. Wij hadden het liever anders gezien, maar het bromfietzrijbewijs is er nog steeds niet, hoewel daar al jaren over wordt gesproken. Wij moeten er geen zwaarwegend punt van maken dat een enkeling die misschien pas na zijn 24ste bromfietz gaat rijden een uitzondering vormt op de categorie die wel onder het criterium valt. Verkeersveiligheid staat bij ons voorop en naar ik hoop en aanneem ook bij u.

Ik heb in het verslag aandacht gevraagd voor het gebruik van drugs in het verkeer. Uit onderzoek is gebleken dat drugsgebruik de rijvaardigheid negatief kan beïnvloeden. Het gaat bovendien vaak gepaard met alcoholgebruik. Ik schrok ook van de cijfers van het aantal jongeren dat onder invloed van drugs rijdt. In 1987 was dit nog 7% en dit zou nu zelfs zijn opgelopen tot 17%.

Ik begrijp uit de stukken dat de regering welwillend staat tegenover een strafbaarstelling van het rijden onder invloed van bepaalde drugs en medicijnen, maar dat zij de meerwaarde daarvan nog niet ziet zolang de handhaafbaarheid niet kan worden gegarandeerd. Dit is natuurlijk een valide argument. De huidige urinetesten moeten worden vervangen door een speekseltest om die goede handhaving te kunnen waarborgen. Hoe lang duurt het nog voordat de selectiemodule zijn dienst kan bewijzen?

Het lijkt mij verstandig om hierop nu al te anticiperen door de wetgeving die naar ik aanneem al is aangepast op de speekseltest, gemeentelijk te maken voor behandeling in de Kamer. Ik vind dat wij met de

voorbereiding niet hoeven te wachten tot het moment dat de speekseltest definitief beschikbaar is. Ik ben uiteraard ook benieuwd naar het antwoord van de minister op de vragen over de situatie in Gelderland. Is er ook informatie beschikbaar over het rijden onder invloed van drugs in andere landen?

Het viel ons op dat de indieners stellen dat de politie nu al de mogelijkheid heeft om betrokken bestuurders te vragen om mee te werken aan coördinatietesten en een urinetest. Welke sanctiemogelijkheden heeft de politie in dit kader? Beschikt de politie trouwens over een instructie op grond waarvan deze testen kunnen worden afgenomen?

Afrondend kan ik stellen dat wij blij zijn met het voorliggende wetsvoorstel, maar dat de ambities nog wel wat verder mogen reiken. Wij willen de minister en de regering hierbij een handje helpen met ons amendement.

□

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. Uit nationaal en internationaal onderzoek blijkt dat bestuurders die kort hun rijbewijs hebben, relatief vaak betrokken zijn bij verkeersongevallen. Verlaging van het alcoholpromillage van 0,5 naar 0,2 promille voor beginnende bestuurders zal volgens de resultaten van deze onderzoeken tot minder doden en gewonden in het verkeer leiden.

Hoewel de groep beginnende bestuurders voor het overgrote deel bestaat uit jongeren, is ervoor gekozen om in dit wetsvoorstel geen leeftijdsgrens te hanteren. Uit onderzoek is gebleken dat de effecten van alcoholgebruik door meer ervaren bestuurders kunnen worden gecompenseerd door ervaring en routine. Bij een minder ervaren bestuurder, ongeacht zijn leeftijd, weegt het zwaarder als er alcohol wordt gebruikt. Het is dus juist goed dat er hier niet is gekozen voor selectie op leeftijd, maar voor selectie op ervaring.

Bij een alcoholpromillage tussen de 0,5 en 0,2 is er een zodanig verhoogd risico voor de verkeersveiligheid dat volgens het wetsvoorstel invoering van een lagere alcohollimiet voor alle beginnende bestuurders wenselijk is. Omdat er geen onderzoek bekend is waaruit blijkt dat de verlaging van de

Luchtenveld

wettelijke limiet ook voor beginnende bromfietzers een bijdrage levert, is daar in het wetsvoorstel geen aandacht aan besteed. Het richt zich dan ook vooral op beginnende automobilisten. Er wordt ook gezegd dat voor het besturen van een bromfiets nu alleen een bromfietscertificaat vereist is. Pas in 2007 zou onder de bromfietswetgeving automatisch een verlaging van het alcoholpromillage gelden voor beginnende bestuurders.

Wij vinden het logisch dat het alcoholpromillage ook voor beginnende bromfietzers wordt verlaagd. In die zin staan wij sympathiek tegen de gedachte achter het amendement van de heer Slob. Wij hebben er echter behoefte aan om vast te stellen of dit juridisch mogelijk is. Wij hebben enige tijd geleden met de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing een uitvoerige discussie gevoerd over de reikwijdte van artikel 1 van de Grondwet en in het bijzonder over het begrip "of op welke grond dan ook". De vraag is of er sprake is van ongerechtvaardigde leeftijdsdiscriminatie als dit aan de leeftijd wordt gekoppeld. Daardoor zou het verbod buiten werking worden gesteld. Op die vraag zou ik graag een antwoord willen hebben. Als dat nu niet kan, wil ik graag schriftelijk antwoord, voordat wij gaan stemmen. Het gaat erom of het amendement zoals het nu is geformuleerd, mogelijk is, namelijk dat er voor de bromfiets een koppeling wordt gelegd met de leeftijd. Bovendien is het de vraag, hoe lang een ander zou gelden. Het wetsvoorstel dat wij hier vandaag behandelen, moet ook nog naar de overzijde, gesteld dat het wordt aangenomen. Het zal nog enige tijd duren voordat het in het Staatsblad wordt gepubliceerd, als het ook door de Eerste Kamer wordt aangenomen. Als wij de harde toezegging krijgen dat het bromfietsrijbewijs per 1 januari 2007 zal worden ingevoerd, spreken wij over een termijn van misschien een jaar gedurende welke de alcohollimiet voor bromfietzers wordt verlaagd, maar op grond van een ander systeem dan het systeem dat daarna automatisch wordt ingevoerd. Per 1 januari 2007 zal een en ander zeker moeten worden gekoppeld aan de duur van het rijbewijs, terwijl er nu tijdelijk sprake zou zijn van koppeling aan de leeftijd. De reikwijdte van het

amendement bedraagt volgens mij ongeveer een jaar.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik neem aan dat u bekend bent met de geschiedenis van dit dossier en dan zult u dus ook weten dat het een heel lang slepende kwestie is. Ik zou daarom maar niet al te hard speculeren op de invoering van het bromfietsrijbewijs op 1 januari 2007. Ik hoop overigens dat dit dan wel zal worden ingevoerd en het had er eigenlijk al moeten zijn.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Daarom vroeg ik de minister om de harde toezegging dat de invoering per 1 januari 2007 nu echt wordt gehaald. De invoering is een aantal malen opgeschoven, maar dit lijkt mij de uiterste datum. Anders wordt het het overwegen waard om tijdelijk, als dat juridisch al kan, te kiezen voor een andere oplossing.

Mevrouw De Pater-van der Meer heeft interessante vragen gesteld over het tegengaan van drugsgebruik in het verkeer. Voor zover het drugs betreft die hoe dan ook verboden zijn, is dit een wat wonderlijke figuur. Maar goed, gebruik van drugs in het verkeer is ernstiger dan daarbuiten. Blijft over de vraag wat technisch mogelijk is en wat er kan worden neergelegd in wetgeving die ook nog handhaafbaar is. Juist op het gebied van de handhaving hebben wij in de schriftelijke inbreng de nodige twijfels geuit. Wij zouden niet graag zien dat het effect van een geringe verlaging van het promillage voor beginnende rijders zou zijn dat de pakkans voor de zware overtredingen nog verder terugloopt. De pakkans bij zware overtredingen mag nauwelijks lijden onder het invoeren van weer nieuwe regels, want anders spannen wij het paard achter de wagen. Wij geven op dat punt het wetsvoorstel het voordeel van de twijfel. De vragen die wij daarover hebben gesteld tijdens de schriftelijke behandeling zijn tot tevredenheid beantwoord, maar wij hechter er wel aan dat deze wetgeving na verloop van tijd wordt geëvalueerd. Juist vanwege de handhavingscapaciteit, maar ook meer in het algemeen, achten wij het ongewenst als dit een opstap zou zijn naar een verdere algehele verlaging van de limiet. In het verleden hebben wij er ook al op gewezen dat het goed zou zijn om binnen Europees verband één lijn te trekken. Dit geldt ook voor

de bestrijding van het gebruik van andere middelen, zoals drugs en dergelijke.

Het motto "met drank op niet achter het stuur" is heel goed te gebruiken in de communicatie met beginnende rijders. Met name daardoor hebben wij ons laten overtuigen. Het succes van de BOB-campagne toont aan dat communicatie bij dit soort zaken heel belangrijk is. Juist voor beginnende rijders, die de gevaren misschien onvoldoende beseffen, kan een duidelijke norm behulpzaam zijn. Er moet geen discussie worden gevoerd in de trant van: één biertje kan nog net, of twee biertjes als je ook wat gegeten hebt voordat je bent gaan rijden, en als je een half uurtje wacht, kunnen het er misschien wel drie zijn. Het is beter om dat soort discussies niet te voeren, maar de heldere lijn aan te houden: met drank op niet achter het stuur. Als men toch wil drinken, moet men ervoor zorgen dat iemand anders rijdt, of men moet voorzien in ander vervoer. Ik denk dat het de moeite waard is om te proberen dit in te voeren, en daarom zal de VVD-fractie instemmen met het wetsvoorstel. Wat het amendement en de motie betreft wachten wij het advies van de minister af.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Uit onze inbreng tot nu toe moge duidelijk zijn dat de PvdA-fractie positief staat tegenover dit wetsvoorstel. De cijfers betreffende de ongevallen onder de groep jonge bestuurders spreken voor zichzelf. Wel vinden wij het jammer dat deze wetswijziging geen deel uitmaakt van een breder kader, zoals het puntenrijbewijs. Wij gaan ervan uit dat, als het puntenrijbewijs uiteindelijk wordt ingevoerd, deze wetswijziging daarin wordt ingepast. Mijn vraag aan de minister luidt: is dat inderdaad zo?

Deze wetswijziging gaat ons niet ver genoeg. Wij staan een generieke verlaging van de alcohollimiet voor van 0,5 naar 0,2 promille voor iedereen. De cijfers geven daarvoor aanleiding genoeg. Dat betekent: niet achter het stuur met alcohol op. Nul promille is niet handhaafbaar, dat is duidelijk. Ons lichaam produceert, kort door de bocht gezegd, zelf alcohol. Wij zouden ons bovendien de Irish Coffee en de Coq au vin moeten ontszeggen. Wij willen dus,

Roefs

om met Van Kooten en De Bie te spreken, wel de rumbonen, maar niet de rode wijn.

De minister zegt dat er zelfs meer doden en gewonden vallen als wij voor iedereen de lagere grens zouden aanhouden. Dat valt nog steeds niet goed te begrijpen. De PvdA-fractie is niet de enige die aan deze redenering twijfelt. Ik wil de minister nogmaals verzoeken, heel concreet aan te geven hoe die redenering in elkaar zit. De gedachtegang zou zijn: meer controleren, even veel handhavingcapaciteit, dus minder pakkans. Dat is niet de praktijk die ik ken. Er worden alcoholcontroles gepland, de politie zet een fuik, iedereen wordt gecontroleerd en de overtredders worden bekeurd. Waar zit dan het probleem? Ik kan mij wel iets voorstellen bij het extra werk voor de afhandeling, maar wat heeft dat te maken met de pakkans? Graag hoor ik hierop een heel concreet antwoord, zodat de door de minister gevolgde redenering door iedereen aan iedereen is uit te leggen. Wij beseffen dat de pakkans een belangrijke afweging is bij de beslissing om er nog een te nemen. Maar als dat zo is, dan valt verlaging van de pakkans ook te compenseren door de gevolgen van te veel alcohol te maximaliseren.

Als wij dus een bevredigend antwoord krijgen op onze vraag naar de uitleg, dan blijft voor ons nog steeds staan dat wij een lik-op-stukbeleid willen. Daarom is het ook zo jammer dat het puntenrijbewijs er nog niet is. Twee maal te veel alcohol, in ons voorstel dus twee promille, betekent rijbewijs invorderen. Wij zien niets in het verhaal dat geroutineerde chauffeurs beter met alcohol kunnen omgaan in het verkeer. Deze redenering werkt alleen maar in de hand dat cafébezoekers zeggen: doe mij er nog maar een, ik heb al twintig jaar een rijbewijs.

Mevrouw De Pater-van der Meer (CDA): U zei twee keer te veel alcohol, in ons voorstel dus twee promille, rijbewijs kwijt. Ik versta u goed, u hebt het over twee promille?

Mevrouw Roefs (PvdA): Ja, als het een generieke verlaging zou zijn. Er wordt gezegd dat je het promillage niet omlaag kunt doen, omdat er te weinig handhavingcapaciteit is. Je zou ook kunnen zeggen dat wij er dan maar voor moeten zorgen dat de

sanctie wordt verhoogd. Op dat moment zou je dus wel kunnen overgaan naar twee promille.

Mevrouw De Pater-van der Meer (CDA): Wij spreken nu over de verlaging van 0,5 naar 0,2 promille. Ik verstond dat u het hebt over twee promille in het kader van het puntenrijbewijs, want het puntenrijbewijs gaat niet over 0,2 promille. Het gaat over een veel hoger promillage.

Mevrouw Roefs (PvdA): Ik bedoelde 0,2 promille in dit wetsvoorstel.

Mevrouw De Pater-van der Meer (CDA): Ja, maar daar gaat het puntenrijbewijs niet over.

Mevrouw Roefs (PvdA): Nee, maar wij gaan natuurlijk straks in het puntenrijbewijs wel afspreken ± althans dat hoop ik, want het ligt nog niet vast ± hoeveel punten je bij welke overtredingen kwijtraakt.

Mevrouw De Pater-van der Meer (CDA): Voorzitter. Mag ik nog een keer interrumpen? Het puntenrijbewijs gaat erom dat je een veel hoger promillage introduceert dan waar nu de boete begint, om je rijbewijs kwijt te raken. Bedoelt mevrouw Roefs met wat zij zegt dat zij dat niet wil? Wil zij: twee keer 0,2 of meer en je bent het sowieso kwijt?

Mevrouw Roefs (PvdA): Wij willen dat er in het alcoholbeleid veel meer lik-op-stukbeleid wordt gevoerd. Dat kan betekenen dat dit in het puntenrijbewijs veel zwaarder gestraft moet worden. Op het punt van de generieke verlaging van de alcohollimiet willen wij ook een motie indienen.

Een andere motie betreft de invoering van een lager alcoholpromillage voor bromfietzers. Wij vermogen niet in te zien waarom wij moeten wachten met de invoering hiervan tot het bromfietserrijbewijs er in januari 2007 hopelijk is. U hebt op televisie vast de uitzending over jongerenketen gezien. Hoe positief je deze keten ook kunt vinden, negatief is natuurlijk dat jongeren er grote hoeveelheden alcohol tot zich nemen. Velen van hun gaan op hun scooter naar huis. Waarom zouden wij wachten tot 2007? Iedere dode of gewonde is er een te veel. Wij zullen het amendement van de heer Slob dan ook steunen.

Veel jonge bestuurders gebruiken niet alleen alcohol, maar ook drugs. Dat is eerder al gezegd. Onderzoek is gaande. Er valt nog steeds geen grens te bepalen tussen wat wel kan en wat niet. Politie Nijmegen wil samen met collega's in Duitsland een proef uitvoeren met behulp van zogenoemde zweetstrips. Als de motie terzake wordt ingediend, steunen wij die. Wij steunen het natuurlijk ook als dit gebeurt zonder dat er een motie wordt gehonoreerd.

De PvdA-fractie kan instemmen met deze wetswijziging, maar is voor een verdere uitbreiding. Zij wil namelijk een generieke verlaging van de alcohollimiet. Die lagere alcohollimiet moet ook niet pas op 1 januari 2007 voor bromfietzers gaan gelden, maar nu al.

Ik besef dat de vraag: een rood wijntje, mevrouw Roefs? voortaan moet worden beantwoord met: nee, dank je, ik moet nog rijden. Iedere dode ten gevolge van alcohol in het verkeer is er een te veel.

De voorzitter: Of u moet daarna niet gaan rijden, als ik zo vrij mag zijn.

□

De heer Van der Staaij (SGP): Voorzitter. Alcohol en verkeer gaan niet samen. Als dat toch gebeurt, leidt dat niet zelden tot ernstige en soms zelfs dodelijke ongevallen. Om die reden acht mijn fractie het ook positief dat er een wetsvoorstel is gedaan waarmee wordt beoogd om het aantal verkeersongevallen als gevolg van drankgebruik terug te dringen. Ik wil hierbij opmerken dat niet alleen drank-, maar ook medicijn- en drugsgebruik belangrijke veroorzakers zijn van verkeersongevallen. Daarom betreuren wij het ook dat op dit moment die andere factoren ± in het bijzonder drugs ± niet aan bod kunnen komen in dit wetsvoorstel. De minister heeft geschreven dat dit vooral te maken heeft met de problemen rond handhaving en opsporing, maar er is terecht al gewezen op de Gelderse proef met de controle op drugsgebruik. Daarbij wordt via een simpel strikje vrijwel direct de aanwezigheid van drugs aangetoond. Ik vraag de minister in navolging van wat anderen daarover hebben gevraagd wat dat kan betekenen voor het oplossen van het opsporingsprobleem. Wil de minister dit nog

Van der Staaij

eens grondig bestuderen? Ik wil erop aandringen dat de factor drugs wettelijk kan worden verankerd zodra de mogelijkheden van handhaving via een speekseltest of op een andere wijze adequaat gewaarborgd zijn. De nodige onderzoeken dienen voor die tijd te zijn uitgevoerd; alle noodzakelijke informatie dient dan in kaart te zijn gebracht. Dan kan te zijner tijd een vliegende start worden gemaakt. Laten wij niet wachten tot die opsporingsproblemen daadwerkelijk zijn opgelost, maar al zo ver mogelijk gaan met alle noodzakelijke voorbereidingen.

Ik begon mijn betoog met de stelling dat alcohol en verkeer niet samengaan. In het kader van dit adagium ligt het in de ogen van mijn fractie voor de hand dat wordt nagegaan of de alcohollimiet voor iedereen kan worden verlaagd naar 0,2 promille, dus voor alle bestuurders en niet alleen voor beginnende bestuurders. Daarmee zou een helder signaal worden afgegeven en zou elke krenking van het gevoel van rechtsongelijkheid worden weggenomen. Er valt toch wel iets uit te leggen als een bestuurder met een alcoholpromillage van 0,3 die sinds vier jaar zijn rijbewijs heeft, wordt geverbaliseerd en de bestuurder met het zelfde alcoholpromillage die sinds zes jaar zijn rijbewijs heeft, ongestraft mag doorrijden. Op zichzelf heeft mijn fractie vanuit dat oogpunt sympathie voor een generieke invoering van de 0,2 promille-regel.

Wij hebben echter goed geluisterd naar de argumenten van de regering voor dit voorstel. Invoering van een generieke verlaging tot 0,2 promille zou uiteindelijk leiden tot meer doden en gewonden in het verkeer. De regering verwijst daarvoor naar onderzoeken van het SWOV* en van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, dat een generieke limietverlaging een verdubbeling oplevert van het aantal overtreders. De afhandeling hiervan zou zo veel capaciteit vergen dat de pakkans voor bestuurders met een promillage met meer dan 0,5 zou worden, met alle consequenties van dien voor de verkeersveiligheid.

Wij hebben begrip voor de afweging die hier wordt gemaakt, al is het natuurlijk ook denkbaar een generieke verlaging van de alcohollimiet gepaard te doen gaan met een forse verhoging van de handhaving- en opsporingscapaciteit. Is dat overigens ook serieus overwogen?

Wat zou dat concreet betekenen? Bij de huidige handhavingmogelijkheden en de huidige opsporingscapaciteit kunnen wij ons uit een oogpunt van zorgvuldig en efficiënt omgaan daarmee goed voorstellen dat de minister kiest voor een verlaging met de alcohollimiet voor de meest risicovolle doelgroep. Dan kom je inderdaad uit bij beginnende bestuurders. Daar is het rendement het hoogst. Uit onderzoek is gebleken dat bij meer ervaren bestuurders met een promillage tussen de 0,2 en 0,5 geen sprake is van een verhoogd aantoonbaar ongevalsrisico. Je kunt je dan ook terecht afvragen hoe zinvol het is om op deze categorie de schaarse handhavingscapaciteit in te zetten.

Al met al vinden wij dat de minister het redelijk hard heeft kunnen maken waarom het gemaakte onderzoek tussen beginnende en ervaren bestuurders in dit opzicht is gemaakt en waarom dat goed verdedigbaar is.

Het terugdringen van ongevallen in het verkeer door drankgebruik is uiterst belangrijk, maar alleen een wettelijke aanscherping van de normstelling is daarvoor natuurlijk niet voldoende. Het gaat ook om een goede en permanente voorlichting, en om een adequate handhaving. Om die reden bepleit ik een steviger inzet van politiecontroles. Krijgt die handhaving wel voldoende prioriteit als je ziet dat nog steeds een zo groot percentage verkeersdoden wordt veroorzaakt door alcohol? Dan spreken wij toch nog steeds over ongeveer 20% of over 250 tot 300 doden. Zijn er nog aanvullende mogelijkheden voor verhoging van de politiecontroles?

Ik heb tussendoor een peiling gehouden met collega Slob onder de woordvoerders, de griffier en de voorzitter, en gevraagd hoe veel keren zij daadwerkelijk hebben moeten blazen. Daarbij is gebleken dat in drie gevallen \pm waaronder mijn geval \pm nog nooit is gevraagd even te blazen, terwijl ik toch al meer dan 15 jaar lang rijd. Aan twee personen is dit twee keer gevraagd, en aan twee personen één keer, terwijl velen toch 20 tot 25 jaar of langer rijden. Dat is dan toch een betrekkelijk gering aantal. Is de pakkans in de praktijk niet te laag, gezien de ernst van dit probleem? Die vraag leg ik aan de minister voor.

Ik hoorde de minister al iets mompelen over "discotijd". Enkele

personen die ik hierover aansprak, zeiden spontaan dat er misschien een verband kan liggen tussen het tijdstip waarop je je op straat begeeft en het aantal keren dat je bent gecontroleerd. De personen die nul keer werden gecontroleerd, onder wie ik, hebben inderdaad een wat gematigder uitgangsgedrag, maar dan nog moet zo'n controle niet te voorspelbaar zijn, omdat dit anders de mogelijkheid om de controle te omzeilen zou vergroten. Houd je dan nog wel een redelijke pakkans over op andere momenten, waarop je wel wat hebt gedronken?

De registratie van ongevalgegevens geschiedt tegenwoordig minder vaak en minder uitgebreid dan in het verleden. Dit schijnt te maken te hebben met een andere prioriteitstelling van de politie. Is de minister daarvan op de hoogte en hoe kijkt zij daartegenaan, vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid? Als er een eenzijdig ongeval is en iemand om het leven komt nadat hij tegen een boom is gereden, zou uit de statistieken kunnen verdwijnen dat daarbij alcohol in het beeld was. Krijgen wij dan niet een verkeerd beeld van het aantal overlijdensgevallen als gevolg van alcoholgebruik? Hebben wij er niet belang bij om de informatie zo compleet mogelijk te houden, ook bij eenzijdige ongevallen? Als die ongevalldata niet zorgvuldig in kaart worden gebracht, kunnen zij immers ook niet goed worden geanalyseerd, en is het daardoor ook moeilijker om maatregelen te nemen die oorzaak-gerelateerd zijn. Kan de minister hierover tekst en uitleg geven?

Ik dank de minister voor haar informatie over het alcoholslot, een punt waarvoor mijn fractie zich ook in het verleden sterk heeft gemaakt. Wij zijn tevreden dat een werkgroep een wetsvoorstel hierover aan het voorbereiden is. Eerder is gezegd dat dit voorstel begin 2007 in werking moet kunnen treden. Is dat nog steeds de planning?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Het is jammer dat de groep jeugd die op de tribune zat juist is weggegaan. Het waren 75 jongeren, hetzelfde aantal als jaarlijks door alcohol in het verkeer verongelukt, twee bussen vol.

Ik ben blij dat de Kamer positief reageert op dit wetsvoorstel. Ik bied

Peijs

mijn excuses aan dat mijn ambts-genoot van Justitie verhinderd is. Als er vragen zijn over de handhaving die ik niet kan beantwoorden, doe ik de antwoorden schriftelijk toekomen aan de Kamer. Ik dank de afgevaardigden voor de gestelde vragen. Uit die vragen blijkt dat dit onderwerp leeft bij de Kamer, wat ook nog eens wordt bevestigd door het feit dat deze bespreking van het wetsvoorstel al snel na onze nota naar aanleiding van het verslag plaatsvindt. Ook daarvoor mijn dank.

Het wetsvoorstel beperkt zich tot de groep beginnende bestuurders, die voor het overgrote deel bestaat uit jongeren van 18 tot 24 jaar. Het is een uitermate kwetsbare groep, die relatief vaak bij verkeersongevallen betrokken is, eens te meer wanneer er alcohol in het spel is. Dat is steeds vaker het geval. Beginnende bestuurders hebben al bij een lager promillage dan meer ervaren bestuurders kans op het veroorzaken van een ongeval. Dat komt doordat zij, in tegenstelling tot de meer ervaren bestuurders, de nadelige effecten van alcohol niet kunnen compenseren. Dat blijkt ook uit de ongevalstatistiek. Bijna een kwart van alle bestuurders die onder invloed van alcohol bij een ernstig ongeval zijn betrokken, zijn mannen van 18 tot 24 jaar. Onervarenheid in het verkeer, maar veelal ook jeugdige overmoed zijn op deze manier vaak de oorzaak van veel leed voor de slachtoffers en hun omgeving. Denk maar aan al die gezinnen. Wij willen graag ons steentje eraan bijdragen dat dit leed zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarom hebben wij dit wetsvoorstel ingediend. Wij zijn ervan overtuigd dat wij op deze manier een bijdrage kunnen leveren aan het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Wij hopen dat met een snelle parlementaire behandeling het wetsvoorstel al op 1 januari 2006 in werking kan treden.

Bijna iedereen heeft gesproken over de drugstesten in Gelderland. Mevrouw De Pater vroeg daar specifiek naar en overweegt een motie in te dienen. Misschien kan ik haar die moeite besparen. Wij hebben al eerder over de testen gesproken en wij hebben het onderwerp ook uitgebreid opgenomen in de beantwoording van de vragen van Kamerleden in de nota. Ook wij maken ons zorgen over de

stijging van het aantal verkeersdeelnemers dat onder invloed van drugs is. Tot nu toe is er geen test die juridisch houdbaar is en die bij staandhouding onmiddellijk kan worden toegepast. Wij zijn wel daarheen op weg. In Europa doen wij dat gezamenlijk. Wij hebben de onderzoeksprojecten Rosita I en Rosita II, die ertoe moeten leiden dat wij eind 2006/begin 2007 een speekseltest hebben. Wij zullen de zweetest die wordt gebruikt in Gelderland en in de regio van de Kreis Kleve testen op bruikbaarheid en juridische houdbaarheid. Als deze test kan worden gebruikt, zullen wij contact opnemen met de provincie Gelderland, met de politie en met de industrie, want de test moet dan worden geproduceerd. De test kan dan ook worden meegenomen bij het onderzoek dat in Europees verband wordt gedaan. Sommige Kamerleden hebben mij gevraagd of ik alvast kon beginnen met het voorbereiden van het wetsvoorstel. Het is alsof zij gisteren bij mij aan tafel hebben gezeten, toen wij deze dag voorbereidden. Ik heb toen hetzelfde gevraagd, namelijk waarom wij niet alvast beginnen, zodat wij enkele maanden nadat een betrouwbare test definitief beschikbaar is niet nogmaals anderhalf jaar hoeven te wachten, maar meteen kunnen beginnen.

Ik zeg dit graag toe, want gezien de groei van het drugsgebruik in de auto, is het gerechtvaardigd zo spoedig mogelijk over een wettekst te kunnen beschikken en vanzelfsprekend over een test. Wellicht is dit voor mevrouw De Pater voldoende om haar motie niet in te dienen. Als zij hieraan nog meer toegevoegd wil hebben, zal ik dat van haar verneemen.

De heer Slob heeft gevraagd of de politie over een instructie beschikt om op te treden tegen bestuurders die drugs hebben gebruikt. Er is geen specifieke instructie omdat nog geen bruikbare apparatuur bestaat voor het testen, maar dit wil niet zeggen dat de politie niet optreedt. Rijden onder invloed van andere stoffen dan alcohol, zoals drugs, is al strafbaar volgens artikel 8, lid 1, van de Wegenverkeerswet. Alleen door gebrek aan handhavingmogelijkheden wordt dit artikel zelden of nooit gebruikt. Wij moeten geen wet maken die wij niet kunnen handhaven, want daarmee schieten wij niets op. Zo snel wij kunnen handhaven,

zullen wij aan de slag gaan en krijgt de politie zo'n instructie, zeg ik hier in samenspraak met minister Donner.

De heer Slob heeft gevraagd naar de andere landen. Die vraag heb ik net beantwoord. Wij verrichten het onderzoek gezamenlijk in Europa. Dit is heel goed omdat dan iedereen, ook de industrie, kan inspelen op de resultaten van die studies en die onderzoeken.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Kan de minister aangeven wat voor wetsvoorstel in verband met deze drugs nader wordt voorbereid? Zij zegt dat het gebruik al strafbaar is en dat men kan controleren zodra er een deugdelijk middel bestaat. Wordt het dan een aanscherping van de norm, vergelijkbaar met die voor alcohol? En wordt die anders voor beginnende rijders?

Minister **Peijs**: Artikel 8 van de Wegenverkeerswet is een heel algemeen artikel. Wij willen het wat specifiek maken om het goed hanteerbaar te maken in de rechtspraak.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Is het technisch denkbaar dit nu al te doen via een nota van wijziging bij dit wetsvoorstel, waarbij de controles pas zullen worden geïntensiveerd zodra wij een goede test hebben?

Minister **Peijs**: Nee, want wij weten absoluut nog niet op welke wijze men dan zou moeten handhaven. Als wij alvast beginnen en zo veel mogelijk gereed maken, waarbij wij nog even openlaten hoe precies de handhaving moet zijn, kunnen wij de handhaving enkele maanden na het beschikbaar komen van de test in het voorstel opnemen en zijn wij klaar. Ik ben ten volle bereid dit zoveel mogelijk parallel te laten lopen.

De heer Slob heeft aandacht gevraagd voor een amendement van de fractie van de ChristenUnie om voor jonge bromfietsters tot 24 jaar de limiet van 0,2 promille te laten gelden. Ik ben het eens met de strekking van zijn amendement en het zal worden meegenomen bij de invoering van het rijbewijs voor bromfietzen. Dit rijbewijs zal er komen op 1 oktober 2006, zodat er maar negen maanden tussen zitten. Zouden wij voor deze korte periode deze aanpassing wel moeten doen? Het leidt weer tot een andere categorie buiten de algemene



De heer Luchtenveld (VVD)

© M. Sablerolle ± Gouda

categorie van beginnende bestuurders, zoals de bestuurders van auto's, voor wie sprake is van beginnersrijbewijzen. Ik verzoek de heer Slob deze negen maanden geduld te hebben. Per 1 oktober 2006 vallen deze bromfietrijders vanzelf onder dit wetsvoorstel. Zij vallen er op dezelfde wijze onder als de houders van autorijbewijzen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De vraag is hoe hard deze datum van 1 oktober 2006 is. Ook de heer Luchtenveld heeft daarnaar gevraagd. Wat verzet zich er anderszijds tegen om in de periode waarin dit rijbewijs er nog niet is ± natuurlijk hopen ook wij dat dit er snel komt ± toch al die norm aan die categorie op te leggen? Het is dan immers ook voor bromfietrijders heel duidelijk dat men niet met te veel alcohol in het bloed door het verkeer hoort te gaan.

Minister **Peijs**: Omdat het heel moeilijk te bepalen is of iemand een beginnend bromfietrijder is. Bijvoorbeeld, als je een autorijbewijs hebt, hoef je geen brommercertificaat te hebben. Het hele brommerrijbewijs en de handhaafbaarheid van alle maatregelen voor brommerrijders is verbonden met het kenteken; dat zal omstreeks dezelfde tijd afgerond worden. De kentekening gaat per 1 september

2005 van start, dus het is een heel pakket. Ik verzoek u dan ook dringend, tot die tijd geduld te hebben. Wij willen de maatregel per 1 oktober 2006 invoeren; hoe sneller de Kamer het wetsvoorstel behandelt, des te eerder is de wet er. Omdat het maar om een zeer korte tussenperiode gaat, verzoek ik u uit een oogpunt van het vermijden van bureaucratie, de politie bij de handhaving niet met nog een categorie op te zadelen en de twee maatregelen gewoon te laten samenvallen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zie dat argument van extra bureaucratie niet zo, want onder de brommerrijders bevindt zich een hele groep jongeren. Dat zijn jonge weggebruikers, dus die kunnen nooit al heel lang met een bromfiet rijden. Het grootste deel van de categorie startende weggebruikers op een gemotoriseerd voertuig valt hieronder.

Minister **Peijs**: Op dit moment kun je op 16-jarige leeftijd met een brommer beginnen, dus als je 24 bent, rijd je al acht jaar op een brommer. Acht jaar ervaring op een brommer is toch niet niks. Ik verzoek u dan ook, ermee in te stemmen dat wij het een op het ander laten aansluiten. Het is juridisch bijna waterdicht, er zit maar een periode

van negen maanden tussen, want de invoering van 0,2 promille is voorzien op 1 januari 2006 en die van het bromfietrijbewijs op 1 oktober 2006.

De heer Luchtenveld wil graag een evaluatie van de wet. Oké, goed plan.

Mevrouw Roefs heeft nog gevraagd of de nieuwe limiet van 0,2 promille voor beginnende bestuurders onder het puntenstelsel zal worden gebracht. Ja en nee. Het puntenstelsel wordt ingevoerd voor delicten, voor zware overtredingen. Ik weet niet of je meteen je rijbewijs kwijt bent na twee keer aanhouding met 0,2 promille alcohol in je bloed, maar bij een flinke overschrijding ben je na twee keer je rijbewijs kwijt, zoals wij hebben afgesproken. Hetzelfde geldt voor snelheids-overtredingen: als je 3 km/u te hard rijdt, ben je niet meteen je rijbewijs kwijt, maar na twee flinke overschrijdingen van de maximumsnelheid wel. Overigens zijn wij van mening dat wij best hard opschieten met het puntenrijbewijs, want het wetsvoorstel is vier maanden na het algemeen overleg al in een consultatieronde gebracht. De meeste adviezen hebben wij inmiddels ontvangen en wij streven ernaar om het wetsvoorstel eind april/begin mei aan de Raad van State te kunnen voorleggen. Daarna gaan wij fullspeed door.

Verder heeft mevrouw Roefs nog voorgesteld, de sanctie op het gebruik van te veel alcohol te verzwaren om het verbod beter te kunnen handhaven. Dit zal niet leiden tot een betere handhaafbaarheid, want die is afhankelijk van de capaciteit van de politie. Bij een grote alcoholcontrole rijdt een aantal mensen in de fuik; zij worden gecontroleerd en sommigen blijken dan een alcoholpromillage van 0,5 te hebben. Op dat ogenblik gaan voor een aantal van die mensen de lampen branden. Als een beginnend bestuurder op een alcoholpromillage van tussen 0,2 en 0,5 zit, wordt die meegenomen voor een bloedproef, enz. In de tijd die de politie daarmee kwijt is, kunnen de meest zware drinkers gewoon doorrijden. De politie verspilt dan in wezen de tijd aan een groep die geen gevaar op de weg vormt en laat de gevaarlijke drinkers lopen. Daar zijn wij bang voor. Als er gefocust wordt op de verkeerde groep, verliezen wij de groep die de grootste ongelukken

Peijs

veroorzaakt en de grootste brokken maakt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als wij in staat zijn om anders te bekeuren of het bekeuren door anderen te laten doen, zou de politie toch kunnen doorgaan met controleren?

Minister **Peijs**: Mag ik het antwoord daarop schuldig blijven? Ik ga over verkeer en waterstaat en niet over de politie. Mag ik de heer Donner of de heer Remkes vragen die vraag te beantwoorden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gesproken over een lik-op-stukbeleid. Als er minder gehandhaafd wordt, krijgen mensen het idee dat zij toch niet gepakt worden en er dus nog wel eentje kunnen nemen. Als mensen weten dat zij veel zwaarder gestraft worden als zij wél worden gepakt, ook al is de pakkans kleiner, wordt daarmee dan niet hetzelfde effect bereikt? Dat was mijn redenering. Met een lik-op-stukbeleid merken mensen onmiddellijk dat hun gedrag zwaardere consequenties heeft.

Minister **Peijs**: In de praktijk gaat een dergelijk beleid meestal onderuit bij de rechter. Als er sprake is van een kleine overschrijding en de desbetreffende persoon verdient zijn brood met de auto, krijgt hij clementie van de rechter. Dit beleid is tot nu toe altijd onderuitgegaan. Daarom hebben wij bij het puntenrijbewijs een delictenbeleid. Het puntenrijbewijs moet ertoe leiden dat er geen ontkomen is voor zware overtreders. Als iemand tweemaal achterelkaar een zware overtreding begaat, is het afgelopen! De rechter zal dan echt zeggen: tot hier en niet verder. Als er wel sprake is van een overtreding maar niet van een zwaar delict, werkt het niet bij de rechter. Die zal dan toch afwegen wat de gevolgen van de sanctie zijn ten opzichte van de overtreding.

Mij wordt een antwoord aange-reikt op de vraag of anderen dan de politie de mensen die in de fuik zijn gelopen, kunnen afhandelen. Het antwoord is: nee. Dat moet altijd gebeuren door opsporingsambtenaren. Extra capaciteit is niet voorzien.

De heer Van der Staaij vroeg of de capaciteit dan wel de pakkans verhoogd zou kunnen worden. Zoals bekend, is politiecapaciteit schaars. Er moeten steeds keuzen gemaakt

worden. In de prestatiecontracten met de politie zijn afspraken gemaakt over de inzet. Het geringe aantal controles is een gemiddelde. Naar mijn mening maakt de tijd dat iemand op straat is echt uit. Ik fluisterde dat daarstraks al en bied daarvoor mijn excuses aan de voorzitter. Ik kwam eens 's morgens om zeven uur van Schiphol nadat ik iemand had weggebracht en werd toen aangehouden. Ik was stomverbaasd en vroeg wat de politie daar stond te doen en of zij dat nuttig vond. Het antwoord was: "Dit is de tijd dat de disco's in Amsterdam dichtgaan." Er wordt slim gecontroleerd op tijden dat er meer pakkans is. Ik denk dat u en ik dan meestal niet op straat zijn. Opvallend rijdende bestuurders worden vaker gecontroleerd dan automobilisten die zich netjes aan de snelheid houden. Hoe vaak wordt iemand gemiddeld staande gehouden om te blazen? Volgens de SWOV is dat eens in de acht jaar; Kamerleden zijn dus niet gemiddeld.

De heer Van der Staaij stelde nog een vraag over het alcoholslot. Uiterlijk dit najaar zal de Kamer worden geïnformeerd over de wijze waarop de vorderingsprocedure verder wordt uitgewerkt. Daarin zal het alcoholslot worden meegenomen. Daarbij zal ik ingaan op de invoeringsdatum. De heer Van der Staaij vroeg ook nog hoe het zit met de ongevalsregistratie. Wij hebben gemerkt dat met name de politie minder inspanningen verricht op dat punt. Mijn diensten, met name de AVV, zijn in overleg om de registratie zo bruikbaar mogelijk te houden. Wij hebben nu een heel goede, accurate registratie. Wij zullen ons best doen een en ander anderszins op peil te houden, als de politie daarbij afhaakt.

□

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Dank voor de uitgebreide beantwoording. Zijn de minister en ik het eens over de drugstest die inmiddels in Gelderland-Zuid, samen met Kreis Kleve, wordt uitgevoerd? Zo ja, dan hoef ik de motie niet in te dienen. Is het verstandig om de motie wel in te dienen, om zo de zaak exact te markeren, dan doe ik het wel. Ik heb namelijk gevraagd of deze test ertoe kan leiden dat er eerder met wetgeving kan worden gekomen ter

vaststelling van de limietwaarde dan de in ontwikkeling zijnde speekseltest, die pas is voorzien in 2007. Ik begreep uit het antwoord van de minister dat zij dat toch in combinatie wil zien. Dat is niet wat ik wil vragen. Ik vraag de regering om te onderzoeken of uitbreiding van de proeven met deze strips kan bijdragen aan de aanpak van het drugsgebruik in het verkeer, en hetzelfde geldt voor uitbreiding naar andere delen van Nederland. Verder wil ik de minister vragen, de Kamer op korte termijn te informeren of met het gebruik van deze strips eerder kan worden gekomen tot vaststelling van de strafbare limietwaarden. Als de minister daar volmondig "ja" op zegt, dien ik geen motie in, en als zij daar aarzelingen over heeft, dien ik haar wel in. Zo simpel is het!

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank voor de adequate beantwoording van de minister met betrekking tot drugs en de wijze waarop zij daarmee wil omgaan. Zij heeft een duidelijke toezegging gedaan als het gaat om wetgeving. Als de minister de vragen van mevrouw De Pater bevestigend kan beantwoorden, zijn we er helemaal. De Kamer moet aangeven dat de wetgeving zeer snel in behandeling zal worden genomen, zodat ze snel in de praktijk kan worden gebracht.

Ik ben helder geweest over mijn amendement inzake de bromfietzers: ook zij moeten onder de norm van 0,2 vallen. De minister geeft aan dat de planning is dat het om een zeer korte tijd zal gaan, en dat moet worden afgewacht of die planning wordt gehaald. Het is wat lastig en bureaucratisch als tijdelijk met een iets ander systeem moet worden gewerkt. Dat lijkt een helder antwoord, maar ik vind het toch niet bevredigend. Immers, was u het niet, minister, die aan het begin van uw eerste termijn naar de met jonge mensen gevulde publieke tribune verwees om aan te geven, hoe ontzettend groot het aantal jonge slachtoffers in het verkeer is? Wilde u de Kamer een aantal maanden geleden niet voorstellen om de leeftijd voor het bromfietsgebruik te verhogen, juist vanwege het aspect van verkeersveiligheid? Wij spreken in dit geval over een zeer kwetsbare doelgroep en er is sprake van een behoorlijk groot probleem. Wij

Slob

beschikken namelijk over harde cijfers waaruit blijkt dat het aantal slachtoffers, waaronder jongere mensen, groot is. Al zijn daarover geen harde cijfers bekend, wij mogen er naar mijn idee van uitgaan dat er ook alcohol in het spel kan zijn. Ook de verwijzing naar de uitgaanscultuur in Nederland is in dat opzicht naar mijn oordeel heel duidelijk.

Dat is voor mij de reden om mijn amendement te handhaven. Ik ben van mening dat wij vanaf het begin voor automobilisten en bromfietrijders een duidelijke norm moeten stellen. Ieder slachtoffer dat wij kunnen voorkomen, is er één. Met de wet in de hand hebben wij wat dat betreft natuurlijk niet alles volledig in de hand, maar daarmee doen wij wel wat wij kunnen. We moeten dan over de formele bezwaren, die niet zeer zwaarwegend zijn, heenstappen.

De heer Luchtenveld heeft een vraag gesteld over de leeftijdsdiscriminatie. Ik heb niet gehoord dat de minister daarop heeft geantwoord. Ik heb in relatie tot die vraag aangegeven dat er daadwerkelijk sprake is van discriminatie als het niet mogelijk is te onderbouwen waarom voor deze categorie iets anders wordt gedaan. Daarbij heb ik nadrukkelijk het aspect van de verkeersveiligheid genoemd. De Raad van State is zelf ook met dit advies gekomen, waarvoor ik het Bureau wetgeving dank, en hij zal dat aspect daarbij ongetwijfeld hebben betrokken. Ik vermoed dat ook dat bezwaar dan wegvalt. Als wij dan de plussen en minnen onder elkaar zetten, pleit ik ervoor ook die 0,2 promille voor de bromfietrijders te hanteren, al is het misschien voor een korte tijd. Ik hoop zelfs dat dit van korte duur zal zijn. Dat is een duidelijke norm voor al die jonge mensen met als belangrijkste oogmerk de verkeersveiligheid en het voorkomen van dodelijke slachtoffers in deze categorie door gebruik van alcohol.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Over het laatste punt uit het betoog van de heer Slob maakt iedereen zich naar mijn idee zorgen. Betekent het simpele feit dat een leeftijdsbeperking wordt ingevoerd niet dat zo'n maatregel niet kan worden gehandhaafd, en dat je doel voorbij wordt geschoten? Ik ben het volstrekt met de heer Slob eens dat het stellen van een norm heel

verstandig is, maar het eenvoudige feit dat daaraan een leeftijd wordt gekoppeld, kan het onhoudbaar maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is dus zeer de vraag. Een politieagent die weet dat ook voor bromfietrijders het promillage van 0,2 geldt, kan naar mijn idee redelijk inschatten of jongeren op een bromfiet 16, 17 of 18 jaar oud zijn. Daarmee noem ik de onderlaag van de categorie waarover wij spreken. Politieagenten hebben na aanhouding van bromfietrijders, bijvoorbeeld tijdens de uitgaansuren waarin de meeste controles plaatsvinden, nadrukkelijk de mogelijkheid om na te gaan of zij al dan niet boven dat promillage uitkomen en om op te treden. Daarbij komt dat wij in Nederland een legitimatieplicht kennen. Zodoende is, als het goed is, direct vast te stellen wat de leeftijd van de desbetreffende bestuurders is. Ik zie wat dat betreft dus niet het probleem van de handhaafbaarheid in de praktijk. Misschien heeft mevrouw De Pater-van der Meer daarover andere opvattingen, maar het gaat ons om die norm. Uiteindelijk is ons doel te voorkomen dat er dodelijke slachtoffers vallen, mede als gevolg van het gebruik van alcohol in het verkeer. Het is dus niet mogelijk die bromfietrijders uit te sluiten, ook al geldt die regeling slechts voor een paar maanden. Dat moeten wij naar mijn idee niet doen. Dat is er de reden van dat ik dat amendement heb ingediend en ik hoop op de steun van mevrouw De Pater-van der Meer.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. Ik beperk mij in tweede termijn tot het punt van de bromfiet. Het lijkt mij niet fraai voor heel korte tijd wetgeving te entameren die wordt gewijzigd op het moment dat er een andere maatregel is. Daarbij komt dat ik mij afvraag of dat uit juridisch oogpunt mogelijk is. De heer Slob heeft opgemerkt dat de Raad van State daaraan aandacht zal hebben besteed, maar ik vind dat wij ook van de regering moeten vernemen of dit toch niet verboden leeftijdsdiscriminatie oplevert. Dat is vooral van belang als de politie dan in de praktijk zal letten op de ondergrens van de categorie, namelijk de personen van 16 en 17

jaar, zoals de heer Slob opmerkte. Een sterk punt in het antwoord van de minister vond ik juist dat zij opmerkte dat zij iemand had weggebracht naar Schiphol en dat zij kennelijk werd aangehouden in de veronderstelling dat zij naar de discotheek was geweest. Ik vind het juist een sterk punt dat er geen sprake is van leeftijdsdiscriminatie. De politieagent veronderstelde immers dat de minister uit de discotheek kwam. Misschien vervulde zij die functie op dat moment nog niet, maar dat is wel een aardig voorbeeld. Ik meen dat men moet controleren, zonder af te gaan op de leeftijd en zonder aanzien des persoons. Wij kennen overigens ook artikel 8 van de Wegenverkeerswet. Ik vind dat er gecontroleerd moet worden zonder aanzien des persoons en zonder dat er naar leeftijd gekeken wordt. Het is trouwens op basis van artikel 8 Wegenverkeerswet strafbaar. Als een bromfietser bij een controle fors alcohol blijkt te hebben gebruikt, is er een probleem. Het gaat om de categorie van 0,2 tot 0,5 promille. Ik vraag mij af of dat voldoende is om wetgeving te rechtvaardigen. Wij zullen bij het eindoordeel in de fractie ook het advies van de minister meewegen. Wanneer de minister die informatie nu niet kan geven, kan zij dat ook schriftelijk voor de stemming over het wetsvoorstel doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Is de heer Luchtenveld bereid dit amendement te steunen als hij het antwoord krijgt dat hier geen sprake is van leeftijdsdiscriminatie en dat het op deze wijze kan?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik zei al dat wij de eindafweging in de fractie zullen maken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Zij heeft de redenering over de handhavingcapaciteit duidelijk uitgelegd. Ik ben er nog niet van overtuigd dat er geen andere manier mogelijk is. De minister stelde dat het mensen moeten zijn met een opsporingsbevoegdheid. Ik ben niet zo in de materie thuis, maar ik dacht dat daarvoor ook buitengewone opsporingsambtenaren ingezet zouden kunnen worden. Kan de

Roefs

minister op dat punt een verduidelijking geven?

Ik blijf de redenering volgen dat een strengere straf de lagere pakkans kan compenseren. Het lijkt mij dat het na invoering van een puntenrijbewijs heel goed mogelijk is om terug te gaan naar de generieke verlaging van het promillage. Omdat de PvdA-fractie een signaal wil geven en ik hierover graag een uitspraak van de gehele Kamer krijg, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij generieke handhaving de pakkans van zware overtreders zou verminderen;

van mening dat een lik-op-stukbeleid de verlaagde pakkans van zware overtreders zal compenseren;

van mening dat een strenger beleid ook een preventieve uitwerking moet hebben;

van mening dat het vaststellen of iemand (meer dan) vijf jaar rijervaring heeft niet vooraf te bepalen is bij verkeerscontroles;

verzoekt de regering om een generieke verlaging van het toegestane alcoholpromillage van 0,2 promille,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roefs. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (29844).

De heer Luchtenveld (VVD): Voorzitter. Uit het feit dat mevrouw Roefs deze motie indient, maak ik op dat zij wil dat hier aparte wetgeving voor komt. Heeft zij ook overwogen een amendement in te dienen?

Mevrouw Roefs (PvdA): Ik heb overwogen, een amendement in te dienen. Om te voorkomen dat de zaken nog langer duren, heb ik een motie ingediend. Het lijkt mij niet goed om invoering van deze wet uit te stellen.

□

De heer Van der Staaij (SGP): Mijnheer de voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de gestelde vragen. Ik waardeer haar toezegging dat zij zo snel mogelijk de strafbaarstelling van het gebruik van drugs in het verkeer specifiek in wetgeving wil verankeren.

Met betrekking tot de pakkans merkte de minister op dat die in de praktijk hoger is dan uit het korte testje onder Kamerleden gebleken is. Kamerleden zijn in dit opzicht niet zo gemiddeld, schatte de minister in, hoewel het toch echt om Kamerleden uit verschillende politieke partijen ging. Hoe het ook zij, er zou vaker gecontroleerd moeten worden om de pakkans te vergroten. Ik vraag deze minister, binnen het kabinet aandacht te vragen voor de politiecapaciteit zodat meer alcoholcontroles kunnen worden gehouden in het belang van de verkeersveiligheid.

In mijn eerste termijn heb ik gevraagd of er inderdaad zorgen zijn over de informatievoorziening: wordt nog goed bijgehouden of bij eenzijdige ongevallen alcohol in het spel is, bijvoorbeeld als iemand tegen een boom rijdt? De minister antwoordde dat die bezorgdheid terecht is en dat zij zich ervoor zal inzetten dat die informatievoorziening op peil blijft. Gelet op het belang dat wij aan dit onderwerp hechten, verzoek ik de minister ons te berichten dat de informatievoorziening inderdaad gewaarborgd is.

Wij kunnen de minister volgen als zij zegt dat het amendement van de heer Slob wetssystematisch niet de meest ideale oplossing is voor een relatief korte tijd. Vanwege het inhoudelijke belang dat met dit amendement is gediend, namelijk de verkeersveiligheid van die kwetsbare categorie bromfietzers, nemen wij de niet ideale wetssystematische oplossing graag voor lief. Wij menen dat er in dit geval geen sprake is van ongerechtvaardigd leeftijds-onderscheid. De vraag is of het al dan niet gerechtvaardigd is als er onderscheid naar leeftijd wordt gemaakt. Het belang van de verkeersveiligheid rechtvaardigt in onze ogen dat onderscheid. Daarom zullen wij het amendement steunen.

□

Minister Peijs: Voorzitter. Ik ben het met de Kamer eens dat het amendement-Slob juridisch mogelijk is. Voor mij is de vraag of wij het wel moeten willen. Ik heb mijn argumenten daarvoor genoemd. Er worden twee verschillende soorten bestuurders gecreëerd in de wet: 1. een beginnende bestuurder die een motorrijtuig bestuurt dat niet tevens een bromfiet is en waarbij geen onderscheid wordt gemaakt in leeftijd en 2. een beginnende bestuurder die een bromfiet bestuurt waarbij wel een leeftijds-grens wordt gehanteerd. Om voor negen maanden die twee verschillende soorten bestuurders te onderscheiden, vind ik niet wenselijk. Ik laat het oordeel echter aan de Kamer over. Juridisch lijkt het mij wel mogelijk.

Mevrouw Roefs heeft een motie ingediend waarin wordt verzocht om een generieke verlaging. Die motie moet ik echt ontraden. Over het alcoholgebruik onder bromfietzers en de slachtoffers die als gevolg daarvan in het verkeer vallen, zijn geen cijfers bekend. Er zijn wel cijfers in het algemeen over ongevallen met bromfietzers, maar niet in relatie tot alcohol, omdat in die gevallen geen alcoholpromillage wordt gemeten. Het gaat mij echt te ver, een maatregel te nemen waarvan ik van te voren weet dat als gevolg daarvan meer doden zullen vallen. Men mag van mij niet vragen, een dergelijke motie uit te voeren. Ik probeer juist het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te verminderen.

Mevrouw Roefs (PvdA): Het is natuurlijk nooit de bedoeling van een motie dat er meer doden vallen.

Minister Peijs: Nee, maar dat is wel de uitwerking van de motie.

Mevrouw Roefs (PvdA): In de motie staat ook dat wij een strikter lik-op-stukbeleid willen. Dat compenseert. Die redenering heb ik al vaker gevolgd. Het is duidelijk dat u die niet steunt. Wij dienen natuurlijk geen motie in die tot meer doden leidt.

Minister Peijs: Daarvan ben ik ook niet uitgegaan. Ik ontraad de motie. Een hogere sanctie helpt ook niet. De pakkans wordt bepaald door de handhavingcapaciteit. De pakkans is

Peijs

bepalend voor de preventieve werking. Ik hoop dat ik u daarmee kan overtuigen, de motie in te trekken.

Buitengewone opsporingsambtenaren zijn ook opsporingsambtenaren en moeten aan dezelfde criteria voldoen. Ademanalyseapparaten mogen alleen worden bediend door opsporingsambtenaren met een bepaalde opleiding. De vergroting van de capaciteit kan niet in die hoek worden gezocht. Ook degenen die de zaak afhandelen moeten aan bepaalde eisen voldoen.

Ik ben het met de heer Van der Staaij eens dat het zorgwekkend is dat meer dan 17% van de jongeren met drugs op achter het stuur gaat zitten. Zij moeten zich toch eens gaan realiseren, niet alleen wat henzelf kan overkomen, maar ook wat zij andere mensen kunnen aandoen. Zijn wens om de handhaving te intensiveren zal ik in het kabinet bespreken. Wat de informatievoorziening betreft, zal ik de Kamer de uitkomst van de inspanningen doen toekomen. Ik zal u aangeven hoe wij zullen proberen om het gat dat bij de politie valt, op te lossen.

Tegen de heer Luchtenveld zeg ik dat het juridisch mogelijk is wat hij voor bestuurders van bromfietsen wil, maar in mijn ogen is dat minder wenselijk.

Mevrouw De Pater vraagt zich af of wij met betrekking tot de test wel precies hetzelfde willen. Ik hoor één klein verschil. Wij werken op dit gebied samen met andere Europese landen. De Kamer heeft al iets vernomen over een test die de politie Gelderland-Zuid samen uitvoert met Duitsland. Om die reden zou ik een en ander in het onderzoek willen inbrengen. Wij proberen het onderzoek in Europees verband gezamenlijk te blijven doen, en door de wetgevingsaanzet zo parallel mogelijk te laten lopen de wetgeving gereed te hebben op het moment dat het Europese onderzoek is afgerond. Als de test die in Gelderland en in Kreis Kleve wordt toegepast een goede en bruikbare test is, kunnen wij daarmee misschien het Europese onderzoek versnellen. Ik pleit er echter voor om binnen de groep te blijven en niet vooruit te fietsen.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Natuurlijk moeten wij in Europees verband het een en ander doen, maar eigenlijk zegt u zelf ook

al dat wij in de tussentijd de test kunnen uitbreiden. Ik heb u gevraagd om dat in Nederland te doen. De positieve resultaten daarvan kunnen in de groep worden ingebracht. Volgens mij zegt u daarmee tegen de Kamer dat u de test in Nederland gaat uitbreiden en dat u de Kamer zo snel mogelijk zult informeren of met het gebruik van de zweetstrips inderdaad eerder kan worden gekomen tot vaststelling van strafbare limietwaarden. Van mij mag u erbij zeggen hoe u dit verder gaat doen in Europees verband, als u het maar gaat doen.

Minister **Peijs**: Ik ga dit doen, absoluut!

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 15.08 uur



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

1. drie koninklijke boodschappen, ten geleide van de voorstellen van (rijks)wet:

Wijziging van de Wet milieubeheer (verdere aanpassing aan Europese richtlijnen inzake milieueffect-rapportage) (30046);

Wijziging van de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers in verband met het opnemen in deze wet van een vermogenstoets, waarbij het eigen huis buiten beschouwing wordt gelaten, ten aanzien van personen die werkloos worden tussen het 50ste en 55ste levensjaar (30048);

Wijziging van enige bepalingen van het Burgerlijk Wetboek omtrent de overeenkomst inzake geneeskundige behandeling en van artikel IV van de wet van 17 november 1994, Stb. 837 (30049).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

twee, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:

een, ten geleide van de rapportage Vreemdelingenketen over de maanden september tot en met december 2004 en de rapportage Cohortanalyse Asielprocedure 1994-2003 (19637, nr. 911);

een, over basisexamen inburgering (29700, nr. 27);

een, van de minister van Financiën, over het verbeteren van de besteding van Interreg-gelden (29995, nr. 3);

een, van de minister en de staatssecretaris van Defensie, over moties met betrekking tot onderscheidingen Defensie (29800-X, nr. 69);

een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de uitvoering van het Herijkingproject Modernisering algemene regels (29383, nr. 27);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, over het klanttevredenheidsonderzoek van NS (18986, nr. 104);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken en van de minister van Financiën, ten geleide van antwoord op de ingediende motie-Aptroot/Smeets over nalevingskosten (29515, nr. 66);

een, van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, ten geleide van het verslag van de vergadering die op 14 maart 2004 in Brussel plaatsvond van de ministers van Landbouw en Visserij van de Europese Unie (21501-32, nr. 118);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van de geannoteerde agenda t.b.v. de informele bijeenkomst van de Raad voor de Werkgelegenheid en Sociaal Beleid, Volksgezondheid en Consumentenzaken van 7, 8 en 9 april 2005 in Luxemburg (21501-31, nr. 73);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de rol van het Nederlands Vaccin Instituut (NVI) en de wenselijkheid om een dergelijk instituut in Nederland te hebben (22894, 29800-XVI, nr. 52);

twee, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:

een, over het traject van de invoering van de functiegerichte bekostiging (26631, nr. 132);