

**24 112**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (verhoging van de maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos rijgedrag en verbetering van de regelingen inzake de invordering en inhouding van rijbewijzen en inzake de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen)**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 28 april 1998

Met belangstelling hebben ondergetekende en de Minister van Verkeer en Waterstaat kennisgenomen van het voorlopig verslag bij onderhavig wetsvoorstel. Hierbij bied ik u mede namens mijn ambtgenoot de memorie van antwoord aan. Wij zijn de vaste commissie voor Justitie erkentelijk voor de snelle vaststelling van het verslag. Gelet op het belang van de voorstellen voor de verkeershandhaving hopen wij dat de parlementaire behandeling spoedig kan worden afgerond.

De aan het woord zijnde leden van de CDA-fractie vragen hoeveel feiten de afgelopen drie jaren zijn gepleegd waarop de aangescherpte regeling van het wetsvoorstel van toepassing zou zijn geweest? In hoeveel van de gevallen heeft de rechter vervolgens tot ontzegging van de rijbevoegdheid besloten?

Wij nemen aan dat deze leden doelen op het voorstel om bij overschrijding van de maximumsnelheid met vijftig kilometer of meer in geval van staandehouding van de bestuurder de verplichte invordering van het rijbewijs door de politie in te voeren. De door deze leden gevraagde cijfers zijn slechts bij benadering te geven, aangezien het beschikbare registratiesysteem (Rapsody) van iets andere categorieën uitgaat. Bovendien kunnen aan dit systeem onnauwkeurigheden kleven, die ertoe nopen de cijfers met enige voorzichtigheid te behandelen. Over 1997 zijn nog geen cijfers bekend. Het aantal snelheidsovertredingen van 51 kilometer per uur en hoger – het wetsvoorstel gaat uit van een grens van 50 kilometer – dat met een transactie van het OM is afgedaan, was in de jaren 1994 tot en met 1996 achtereenvolgens 6333, 6784 en 11339. Daarnaast zijn in die jaren 19294, 17388 en 15315 snelheidsovertredingen door de kantonrechter afgedaan. Daarvan is echter niet bekend met hoeveel kilometer per uur de maximumsnelheid werd overtreden. Volgens het OM-beleid wordt in geval van een eerste overtreding de zaak pas bij een snelheidsoverschrijding van 71 kilometer of meer bij de rechter aangebracht. In geval van recidive daarentegen wordt reeds bij een overschrijding met 31 kilometer of meer gedagvaard. In hoeveel van al deze gevallen de aangescherpte regeling van de invordering van

toepassing zou zijn geweest is al met al slechts schattenderwijs aan te geven. Uitgaande van een percentage staandehoudingen van ongeveer 5 procent zou het gaan om *ten minste* 1223 gevallen (317 + 339 + 567); hierbij zijn de afdoeningen door de rechter vanwege de onbekendheid met de mate van snelheidsoverschrijding niet meegerekend. Wat deze laatste categorie betreft kan in antwoord op de vraag van de leden van het CDA nog wel worden meegedeeld dat de rechter in achtereenvolgens 4752, 4690 en 4124 zaken een (al dan niet onvoorwaardelijke) ontzegging van de rijbevoegdheid heeft opgelegd, maar – het zij nogmaals benadrukt – hieronder zijn ook zaken beneden de vijftig-kilometergrens en buiten geval van staandehouding.

Deze leden vragen verder welke resultaten de regering van de voorgestelde regeling verwacht? Zijn die op het punt van de naleving te kwantificeren? Van een lik-op-stuk-aanpak – waartoe zeker ook de onmiddellijke invordering van het rijbewijs bij staandehouding kan worden gerekend – mag in het algemeen een grote preventieve werking worden verwacht. Hoe groot precies de bijdrage van de verplichte invordering bij 50-kilometer-snelheidsoverschrijding aan de handhaving van de snelheidslimieten zal zijn, lijkt echter moeilijk te kwantificeren, afgezien van de hierboven genoemde aantallen zaken waarop die maatregel van toepassing zou zijn geweest. In het algemeen geldt dat een effectieve verkeershandhaving berust op een gerichte inzet – in een weloverwogen mix – van de verschillende handhavingsinstrumenten. Daartoe behoort zeker ook een goede voorlichting. Het is ons voornemen de invoering van de onderhavige wet gepaard te laten gaan met een voorlichtingscampagne.

Deze leden vragen de regering voorts om een nadere toelichting op de redenering op grond waarvan zij de aanvankelijk voorgestelde administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs wel in overeenstemming achtte met artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM). Zoals wij in de nota naar aanleiding van het nader verslag hebben uiteengezet (zie kamerstukken II 1996/97, 24 112, nr. 9, par. 1.3) berust deze redenering op het standpunt dat noch uit het EVRM noch uit de jurisprudentie van het Europese Hof voor de rechten van de mens kan worden afgeleid dat het de wetgever verboden zou zijn om – voor het geval de rechter vaststelt (volgens de geldende bewijsregels en met inachtneming van de onschuld-presumptie) dat een strafbaar feit is gepleegd – de rechter voor te schrijven om een bepaalde sanctie of een sanctie van een bepaalde minimumzwaarte op te leggen, mits de wettelijk voorgeschreven sanctie evenredig is aan de ernst van dat feit. Integendeel, het feit dat verschillende landen van de Raad van Europa sanctiestelsels kennen met wettelijke minimumsancties wijst er onzes inziens op dat de wetgever op dit punt wèl een zekere vrijheid heeft. Ook het artikel van J. Simmelink en K. van Tuyn, waarnaar de leden van de PvdA-fractie verwijzen, heeft ons niet van de onjuistheid van ons standpunt kunnen overtuigen. Met hun stelling dat het voorstel in strijd was met artikel 6 EVRM omdat betrokkene niet de gelegenheid werd geboden om de sanctie voorafgaande aan de tenuitvoerlegging door een rechter te laten toetsen, zijn wij het namelijk om twee redenen niet eens. Ten eerste bood het voorstel de mogelijkheid om reeds tegen de invordering door de politie (voorafgaand aan de oplegging van de administratieve sanctie) administratief beroep in te stellen op de officier van justitie en hangende dit beroep een voorlopige voorziening te vragen bij de bestuursrechter (art. 8:81 Awb). Daarbij gold – anders dan genoemde schrijvers in het voorstel meenden te lezen – dat de bestuursrechter zelfstandig het bewijs en de strafbaarheid van feit en dader kon beoordelen. Ten tweede is het niet zo dat de onschuld-presumptie van artikel 6, tweede lid, EVRM iedere executiemaatregel voorafgaand aan een onherroepelijk oordeel van de rechter verbiedt (vgl. Europese Commissie voor de rechten van de mens 6 maart 1989, nr.

12693/87 (Källander), BNB 1997/5, en HR 9 oktober 1996, BNB 1997/6 m.nt. M.W.C. Feteris).

Een en ander laat uiteraard onverlet dat men – zoals een meerderheid in de Tweede Kamer – van oordeel kan zijn dat het voorgestelde niet goed paste binnen de Nederlandse traditie en de uitgangspunten van ons strafstelsel.

De leden van de CDA-fractie vragen of bovenbedoelde redenering een ander licht werpt op de afwijzing van een puntenstelsel door de regering. Wij menen dat dit geenszins het geval is aangezien de afwijzing van het puntenstelsel geen verband hield met het EVRM maar was gebaseerd op andere redenen, gelegen in de fraudegevoeligheid van zo'n systeem en in de onverenigbaarheid met het bestaande stelsel van de Wet Mulder (zie onze brief van 7 maart 1995, kamerstukken II 1994/95, 22 100, nr. 23).

Volgens de aan het woord zijnde leden is het wetsvoorstel indertijd gepresenteerd als een voorbeeld van verschuiving van strafrechtelijke naar bestuurlijke handhaving. Kan dit na de aangebrachte wijzigingen nog worden volgehouden, zo vragen zij. Wij geloven niet dat het wetsvoorstel ooit als zodanig is gepresenteerd. De administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs is pas bij nota van wijziging in het wetsvoorstel opgenomen, terwijl het wetsvoorstel ook toen verschillende andere onderdelen bevatte die strafrechtelijk van aard waren.

Hierop aansluitend vragen deze leden of op dit moment nog andere verschuivingen van het strafrecht naar het bestuursrecht in voorbereiding zijn. Er zijn thans verschillende voorstellen in voorbereiding of reeds ingediend bij de Tweede Kamer waarbij strafrechtelijke handhaving geheel of gedeeltelijk wordt vervangen door bestuursrechtelijke handhaving (m.n. door middel van bestuurlijke boeten). Afgezien van enkele kleinere voorstellen noemen wij wetsvoorstel 25 821 tot opnemings in de Wet toezicht belegginginstellingen, de Wet toezicht effectenverkeer 1995, de Wet toezicht kredietwezen 1992, de Wet toezicht natuura-uitvaartverzekeringsbedrijf, de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993, de Wet inzake wisselkantoren, de Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996 en de Wet financiële betrekkingen buitenland 1994, van bepalingen betreffende handhaving door middel van een dwangsom of een bestuurlijke boete en van bepalingen betreffende de rechtsgang, wetsvoorstel 25 879 houdende de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en een in voorbereiding zijnde wijziging van de warenwetgeving. Vermeldenswaard is verder een voorgenomen wijziging van de wetgeving inzake de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie, waarbij een verschuiving plaatsvindt van strafrecht naar tuchtrecht.

Voorts vroegen de leden van de CDA-fractie op welke wijze het voorstel kan worden toegepast als de feiten worden begaan met een buitenlands rijbewijs. Bestaat niet het risico – zo vroegen deze leden – dat de betrokkene wegens «verlies» onmiddellijk een duplicaat rijbewijs aanvraagt? Welke gevolgen heeft de ontwerp-overeenkomst over de ontzegging van de rijbevoegdheid die bij de JBZ-raad van de Europese Unie aanhangig is, voor het onderwerp van het wetsvoorstel? Hoe is een en ander thans in de andere EG-landen geregeld?

De bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994 betreffende de bevoegdheden tot het vorderen van de overgifte van rijbewijzen, het invorderen van rijbewijzen en het inhouden van rijbewijzen voorzien er expliciet in dat die bevoegdheden ook kunnen worden uitgeoefend ten aanzien van buiten Nederland afgegeven rijbewijzen. Voorts is de mogelijkheid tot het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid niet beperkt tot houders van Nederlandse rijbewijzen of buiten Nederland afgegeven rijbewijzen: ook aan bestuurders die in het geheel niet in het bezit zijn van een rijbewijs, kan een ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd.

Ten aanzien van de mogelijkheid dat de houder van een rijbewijs aan wie een ontzegging wordt opgelegd, wegens «verlies» onmiddellijk een

duplicaat rijbewijs aanvraagt, merken wij het volgende op. Zowel de vordering tot overgifte en de feitelijke invordering van een rijbewijs door de politie als de inhouding van rijbewijzen door het openbaar ministerie en de oplegging van de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid door de rechter wordt geregistreerd in het Centraal Rijbewijzen- en Bromfietscertificatenregister. Indien de houder van een Nederlands rijbewijs, van wie in Nederland de overgifte van het rijbewijs is gevorderd, wiens rijbewijs in Nederland is ingevorderd of ingehouden, dan wel aan wie in Nederland een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, een vervangend Nederlands rijbewijs aanvraagt, vormen de genoemde, in het register geregistreerde omstandigheden een beletsel voor afgifte van een vervangend rijbewijs.

Voor zover het gaat om buiten Nederland ingenomen Nederlandse rijbewijzen, ligt dat in zoverre anders dat, zo lang het feit van het ingenomen zijn van het rijbewijs in het buitenland in Nederland nog niet bekend is, de mogelijkheid bestaat dat aan de betrokken rijbewijshouder een vervangend Nederlands rijbewijs wordt afgegeven. Zodra echter het feit van het ingenomen zijn van het rijbewijs in het buitenland ter kennis van de Nederlandse autoriteiten komt – in de praktijk gebeurt dit veelal doordat de autoriteiten van het betrokken land het daar ingenomen rijbewijs terugzenden naar de Nederlandse autoriteiten – kunnen tegen de betrokken rijbewijshouder maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen voor betrokkene ernstige gevolgen hebben. Ingevolge artikel 39 van het Reglement rijbewijzen dient bij de aanvraag van een vervangend rijbewijs wegens vermissing of wegens het tenietgaan van het oorspronkelijke rijbewijs, een verklaring te worden overgelegd waarin de omstandigheden waaronder het rijbewijs verloren is geraakt of teniet is gegaan, door de aanvrager dienen te zijn omschreven. Indien achteraf blijkt dat de aanvrager in het kader van de aanvraag van het vervangende rijbewijs onjuiste informatie heeft verschaft, kan in de eerste plaats tegen hem worden opgetreden ter zake van overtreding van artikel 114 van de Wegenverkeerswet 1994 (het opzettelijk verschaffen van onjuiste informatie ter verkrijging van een rijbewijs of een vervangend rijbewijs) c.q. overtreding van artikel 225 van het Wetboek van Strafrecht (valsheid in geschrift). Voorts wordt het vervangende rijbewijs, dat – naar achteraf blijkt – is afgegeven op grond van door de houder verschaft onjuiste informatie en dat niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest, op grond van artikel 124, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 ongeldig verklaard. Aangezien het oorspronkelijk aan de houder afgegeven, beweerdelijk vermiste, rijbewijs ingevolge artikel 123, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 door de afgifte van het vervangende rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren, betekent dit voor de betrokkene dat hij in het geheel geen rijbewijs meer heeft.

Houders van een buiten Nederland afgegeven rijbewijs, van wie in Nederland de overgifte van dat rijbewijs is gevorderd, wier rijbewijs in Nederland is ingevorderd of ingehouden, dan wel aan wie in Nederland een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, komen in Nederland uiteraard niet in aanmerking voor een vervangend rijbewijs. In beginsel zouden zij echter, afhankelijk van de wetgeving van het land van herkomst, in het land waar hun rijbewijs is afgegeven, in aanmerking kunnen komen voor een vervangend rijbewijs.

Zowel in Nederland alsook in de andere lidstaten van de Europese Unie geldt met betrekking tot een opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid het territorialiteitsbeginsel: een door een lidstaat opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid geldt uitsluitend voor het grondgebied van de lidstaat waar de ontzegging is opgelegd. De – op artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie gebaseerde – ontwerp-overeenkomst betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid beoogt te voorkomen dat bestuurders tegen wie in een lidstaat een besluit tot

ontzegging van de rijbevoegdheid is genomen, zich aan de gevolgen van de ontzegging kunnen onttrekken wanneer zij de lidstaat waar de ontzegging is opgelegd, verlaten. Daartoe voorziet de overeenkomst erin dat de lidstaat waar het besluit tot ontzegging is genomen, van de opgelegde ontzegging kennis geeft aan de lidstaat waar de persoon tegen wie het besluit tot ontzegging is genomen, zijn gewone verblijfplaats heeft in de zin van artikel 98 van richtlijn 91/439/EEG. De lidstaat van verblijf is verplicht aan het in de staat van overtreding genomen besluit tot ontzegging uitvoering te geven, doch is autonoom waar het gaat om de wijze waarop aan de tenuitvoerlegging in de nationale wetgeving gestalte wordt gegeven.

Waar het bij bedoelde ontwerp-overeenkomst uitsluitend gaat om de tenuitvoerlegging, door de lidstaat van verblijf, van ontzeggingen van de rijbevoegdheid die zijn opgelegd in de lidstaat van overtreding, voorziet artikel 8, vierde lid, van Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237) in de bevoegdheid van de lidstaten van de Europese Unie om de afgifte van hun nationale rijbewijs te weigeren aan een aanvrager tegen wie in een andere lidstaat een maatregel inhoudende beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid is getroffen. In de Nederlandse wetgeving inzake rijbewijzen is aan deze in de richtlijn voorziene bevoegdheid thans nog geen uitwerking gegeven. Het ligt echter in de rede dat in het kader van de ter uitvoering van meerbedoelde overeenkomst te treffen wettelijke voorzieningen tevens de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene regeling inzake de afgifte van rijbewijzen in dier voege wordt aangevuld dat geen Nederlands rijbewijs wordt afgegeven aan een aanvrager tegen wie in een andere lidstaat een maatregel inhoudende beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid is getroffen.

Aangezien de in het wetsvoorstel 24 112 voorziene verbeteringen betrekking hebben op de wijze van tenuitvoerlegging van de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid, zullen zij, indien bedoelde overeenkomst en de ter uitvoering daarvan in de Nederlandse wetgeving te treffen regeling ten aanzien van de tenuitvoerlegging van in andere lidstaten opgelegde ontzeggingen van de rijbevoegdheid van kracht zullen zijn geworden, ook hun doorwerking hebben in de wijze waarop door andere lidstaten van de Europese Unie getroffen besluiten tot het opleggen van ontzegging van de rijbevoegdheid in Nederland zullen worden geëffectueerd. De in wetsvoorstel 24 112 voorziene – procedurele – verbeteringen zijn op de mogelijkheid dat de bestuurder aan wie een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, wegens «vermissing» een vervangend rijbewijs aanvraagt, niet van invloed in die zin dat zij de genoemde mogelijkheid zouden doen toenemen.

De vragenstellers vragen tot slot hoe een en ander thans in de andere EG-landen is geregeld. Afgezien van hetgeen wij hierboven hebben opgemerkt over de toepassing van maatregelen betreffende de rijbevoegdheid «over de grenzen heen», beschikken wij niet over informatie over de wetgeving in andere EG-landen specifiek met betrekking tot zaken als afgifte en intrekking van rijbewijzen of verlies van rijbevoegdheid. Zoals echter uit het voorgaande blijkt worden de wetgevingen op deze punten in EG-verband steeds verder geharmoniseerd en op elkaar afgestemd.

De leden van de PvdA-fractie vragen ons aan te geven waarom het opschrift van het wetsvoorstel zoals blijkt uit het nader gewijzigd voorstel niet is gewijzigd zoals het amendement op stuk nr. 12 beoogt. Wij zijn deze leden erkentelijk voor hun opmerkzaamheid. Bij de vaststelling door de Tweede Kamer van de eindtekst van het wetsvoorstel – overigens na de gebruikelijke controle door ambtenaren van onze ministeries – is de door de leden van de PvdA-fractie gesignaleerde wijziging helaas over het hoofd gezien. Dit heeft echter geen onomkeerbare gevolgen. Het opschrift

maakt immers geen onderdeel uit van het zogenaamde lichaam van het wetsvoorstel, zodat wijziging ervan te allen tijde mogelijk is, ook zonder nota van wijziging en zelfs nog na aanvaarding van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer (zie de Aanwijzingen voor de regelgeving nr. 94 en de toelichting op nr. 226). Inmiddels is dan ook door de griffie van uw Kamer, in overleg met ons, een nota van verbetering uitgebracht. Het opschrift boven deze memorie van antwoord is eveneens aangepast.

De leden van de PvdA-fractie vragen ons aan te geven of en zo ja, hoe wij de bij de behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer aanvaarde moties zullen uitvoeren. Zij vragen daarbij in het bijzonder naar de uitvoering van de moties onder nr. 13 en 14. Voordat wij dit per motie aangeven, wijzen wij erop dat wij in de Tweede Kamer hebben toegezegd na twee jaar een evaluatie te zullen geven van het sanctie-instrumentarium waarop het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft, op basis waarvan dan kan worden gezien of aanscherpingen van dat instrumentarium noodzakelijk zijn. Het ligt voor de hand in deze evaluatie mede enkele van de in de moties neergelegde wensen te betrekken. Los daarvan denken wij op de volgende wijze uitvoering te geven aan de moties.

- Motie-Van Oven c.s. (stuk nr. 13; verzoek om te bevorderen dat in gevallen waarin wordt overgegaan tot inhouding van het rijbewijs de strafzaak wordt behandeld binnen één maand na het plegen van het strafbare feit en de Tweede Kamer over de resultaten van die inspanningen binnen zes maanden na inwerkingtreding van de wet te informeren): Ondergetekende zal het Openbaar Ministerie vragen te bevorderen dat de bedoelde zaken zo snel mogelijk ter zitting worden gebracht. Wel heeft zij bij de mondelinge behandeling reeds aangegeven niet een bepaalde afdoeningstermijn te kunnen garanderen aangezien de rechter bepaalt wanneer een zaak ter zitting komt. De heer Van Oven heeft bij de behandeling gezegd zich hier terdege van bewust te zijn. De Tweede Kamer zal over een en ander, conform de motie, worden geïnformeerd.
- Motie-Van Oven en O.P.G. Vos (nr. 14; verzoek om opnemning van de ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf in het Wetboek van Strafrecht te overwegen): Het lijkt ons goed om, alvorens tot een dergelijke wetswijziging over te gaan, de behoefte daaraan in de praktijk te peilen. Daartoe heb ik aan het Openbaar Ministerie de vraag voorgelegd of in gevallen van commune delicten zoals bedreiging, vernieling of bevrijding van gedetineerden, waarbij wel een auto is gebruikt, maar op zichzelf geen verband bestaat tussen het delict en de rijvaardigheid van de dader, de ontzegging van de rijbevoegdheid als sanctie wordt gemist.
- Motie-Van Oven en Biesheuvel (nr. 15; verzoek om te bevorderen dat in de richtlijnen van het OM wordt vastgelegd dat in geval van excessieve inbreuk op de verkeersveiligheid verbeurdverklaring van de auto wordt gevorderd, in verband waarmee bij betrapting op heterdaad inbeslagname behoort plaats te vinden): Dit verzoek is voorwerp van overleg met het Openbaar Ministerie. Ik heb tijdens de mondelinge behandeling echter aangegeven grote twijfels te hebben over de effectiviteit van het voorstel, aangezien het Openbaar Ministerie voor de oplegging van een verbeurdverklaring van de auto – vanzelfsprekend – afhankelijk is van de rechter en de ervaring leert dat de rechter hierin uiterst terughoudend is.
- Motie-O.P.G. Vos c.s. (nr. 16; verzoek om de mogelijkheid te onderzoeken om voorafgaand aan het behalen van het rijvaardigheidsbewijs in welke vorm dan ook extra informatie aan te bieden over de strafrechtelijke gevolgen van overtreding van de verkeersregels en de risico's van het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen in het verkeer): Over de bereidheid van de regering om uitvoering te geven aan motie nr. 16, kan gezien hetgeen daaromtrent bij de mondelinge

behandeling van het wetsvoorstel is gesteld (Handelingen TK 22 januari 1998, pag. 3587-3588), geen enkel misverstand bestaan. In eerste instantie is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de bereidheid uitgesproken om samen met het CBR te bekijken of er meer aandacht zou kunnen worden besteed aan alcohol, drugs en medicijnen bij de eisen voor het theorie-examen. Op de vraag van de indiener van de motie, of hij de toezegging van de minister mag zien als een bevestiging dat zij bereid is, binnen de marge die de motie biedt, iets te doen aan het door hem geconstateerde manco aan informatievoorziening aan adspirant-rijbewijshouders ter zake van de risico's van het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen in het verkeer, heeft de minister nogmaals de bereidheid uitgesproken om in overleg met CBR te bekijken hoe aan het onderwerp alcohol, drugs en medicijnen meer aandacht kan worden besteed.

- Motie-Dittrich c.s. (nr. 18; verzoek om voorstellen te doen om excessieve snelheidsovertredingen (met 50 km/u of meer) in het gemotoriseerd verkeer in de wet- en regelgeving tot misdrijf op te waarden): Deze vraag zal worden betrokken in bovenbedoeld evaluatieonderzoek, waarbij onder andere aan de orde zal zijn de vraag waar de grens moet worden gelegd (bij 50 km/u of ergens anders).

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager