

Vergaderjaar 1996–1997

24 112

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (wijziging van de regelingen van de invordering en inhouding van rijbewijzen en de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen)

Nr. 8

NADER VERSLAG

Vastgesteld 11 december 1996

De vaste commissie voor Justitie¹, belast met het voorbereidend onderzoek van het onderhavige wetsvoorstel, heeft kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het verslag en de daarbij ingediende nota van wijziging. Naar aanleiding daarvan brengt zij als volgt nader verslag uit.

I ALGEMEEN

De leden van de PvdA-fractie constateren tot hun genoegen dat een aantal vragen met betrekking tot dit wetsvoorstel door de regering werd vertaald in de nota van wijziging.

Daarom resteren bij deze leden nog slechts enkele opmerkingen.

Ter uitvoering van de motie-Van Heemst (22 100, nr. 25) wordt een verhoging van de maximumstraffen op het door schuld veroorzaken van dood of lichamelijk letsel voorgesteld. Deze leden kunnen zich daar zeker in vinden. Volgens het thans voorgestelde artikel 175, tweede lid, heeft de rechter zelfs de mogelijkheid om een maximumstraf op te leggen van negen jaar. Dat geeft uitdrukking aan de verwerpelijkheid van dergelijk onverantwoord verkeersgedrag. Is de regering voornemens om ruime bekendheid te geven aan deze strafverzwaringen? De leden van de PvdA-fractie verwachten dat hier een preventieve werking van uitgaat.

Enkele vragen leven er bij de leden van de PvdA-fractie over de afwijzing om ook de verbeurdverklaring van de auto als straf in te voeren. Zij willen daar in het kader van deze wetsbehandeling op terug komen. Welk effect zal een dergelijke maatregel hebben op het rijgedrag? Immers, in de brief die de regering hierover aan de Kamer zond, wordt gesteld dat automobilisten een grote waarde hechten aan hun vervoermiddel. Derhalve kunnen deze leden zich voorstellen dat van een dergelijke maatregel een belangrijke preventieve werking zou kunnen uitgaan. Het argument in deze brief verwoord, dat van deze maatregel zou moeten worden afgezien omdat gezien de liefde die een automobilist koestert voor zijn voertuig, er veel conflicten met politieambtenaren te verwachten zijn, overtuigt deze leden allerminst. Met dezelfde argumenten zou dan ook kunnen worden afgezien van inname van het rijbewijs. Ook het argument dat er in de buurt van snelwegen geen opslagcapaciteit is voor het onderbrengen van inbeslaggenomen auto's kan de leden van de

¹ Samenstelling:

Leden: V. A. M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Korthals (VVD), Janmaat (CD), De Hoop Scheffer (CDA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M. M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Rabbae (GroenLinks), J. M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoel (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Dijksman (PvdA), De Graaf (D66), Rouvoet (RPF), B. M. de Vries (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Vliet (D66).

Plv. leden: Koekkoek (CDA), Van den Berg (SGP), Van Blerck-Woerdman (VVD), Marijnissen (SP), Biesheuvel (CDA), Bremmer (CDA), Doelman-Pel (CDA), Van Traa (PvdA), Van Heemst (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Vliegthart (PvdA), Meijer (Groep Nijpels), Sipkes (GroenLinks), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Passtoors (VVD), Van Bortel D66, Van der Heijden (CDA), Apostolou (PvdA), vacature D66, Leerkes (U55+), Van den Doel (VVD), Weisglas (VVD), De Koning (D66).

PvdA-fractie niet overtuigen. Valt die ruimte niet te creëren, zo vragen zij. Zouden juist voor iedereen zichtbare autosilo's niet een afschrikwekkende werking hebben? Belangrijker vinden deze leden het argument dat indien niet de bestuurder eigenaar is, maar een derde er problemen zijn met een dergelijke maatregel. De regering heeft overwogen om voor die gevallen een wettelijke risico-aansprakelijkheid in te voeren, maar ziet daarvan gezien het ingrijpende karakter voor met name de particuliere eigenaren af. Graag vernemen deze leden van de regering welke praktische gevolgen een dergelijke risico-aansprakelijkheid met zich mee zal brengen. Ook zullen zij het op prijs stellen te vernemen waarom een teruggaveregeling – indien de bestuurder niet de eigenaar is – afbreuk zou doen aan een dergelijke maatregel.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de nota van wijziging. Deze leden hechten aan een meer stringente wijze van rechtshandhaving van het verkeersrecht. Met betrekking tot bovengenoemde voorstellen behouden zij zich voornamelijk hun definitief oordeel voor. Voor de definitieve besluitvorming zijn van belang de antwoorden die zullen volgen op de vragen en opmerkingen van deze leden.

Zij willen een nadere toelichting ontvangen over de beweegredenen die hebben geleid tot het voorstel tot invoering van een administratieve sanctie van de inhouding van het rijbewijs. Is de regering de mening toegedaan dat het Openbaar Ministerie (OM) in zaken van alcoholmisbruik en snelheidsovertredingen te lage straffen heeft gevorderd? Heeft de regering overwogen het requireerbeleid c.q. de richtlijnen voor het OM aan te scherpen?

Het thans voorliggende stelsel ontnemt aan het OM alsmede aan de rechter iedere mogelijkheid om de persoonlijke omstandigheden van de dader in overweging te nemen. Is de regering de mening toegedaan dat de justitiële autoriteiten hebben bijgedragen aan een soepel strafbeleid? Heeft de regering rekening gehouden met de mogelijkheid dat de justitiële autoriteiten bij de invoering van het stelsel wellicht gebruik zullen maken van straf- c.q. rechtvaardigingsgronden en/of algemene beginselen van behoorlijk bestuur om alsnog de persoonlijke omstandigheden te kunnen wegen?

De leden van de VVD-fractie hebben belangstelling in de recidivegegevens voor daders die zich aan verkeersdelicten hebben schuldig gemaakt. Is er informatie beschikbaar over het recidivegevaar in die gevallen waarin de persoonlijke omstandigheden bij de strafoplegging zijn meegewogen?

Deze leden willen een nadere toelichting ontvangen op de doelstellingen van het beoogde stelsel. Verwacht de regering dat de minder genuanceerde wijze van sanctionering de zorgvuldigheid van verkeersdeelnemers zal bevorderen? Hoe verhoudt zich het stelsel met het voornemen van de regering om het requireerbeleid van het OM te matigen?

Deze leden kunnen zich voorstellen dat het regelmatig en nauwgezet controleren van het rijgedrag preventief zal werken. Bovendien zou de doorloopsnelheid van verkeerszaken op basis van de AU-benadering (aanhouden en uitreiken) kunnen worden bevorderd. Heeft de regering de voordelen van deze opties afgewogen tegen het voorgestelde doel?

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering hen te informeren over de wijze van berechting en sanctionering van verkeersdelicten in de ons omringende landen, zoals Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland en België.

Zij vragen de regering of zij de organisatie voor beroepsgoederenvervoer over het voorgestelde stelsel hebben geraadpleegd. Zo ja, hoe was hun reactie? Voor chauffeurs die thans als «first offender» een verkeersdelict begaan wordt door de rechter nogal eens gekozen voor een

voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid of een weekend ontzegging, al dan niet in combinatie met een onvoorwaardelijke gevangenisstraf en/of forse geldboete. Acht de regering die sanctionering ontoereikend? Het stelsel kan tot gevolg hebben dat een chauffeur die zich voor het eerst aan een verkeersdelict schuldig maakt na inhouding van zijn rijbewijs op staande voet door zijn werkgever zal worden ontslagen. Hij kan immers met onmiddellijke ingang zijn werk niet meer verrichten. Dat kan leiden tot een beroep op de Bijstandswet en/of werkloosheidsvoorzieningen. Heeft de regering die consequentie overwogen?

De beoordeling van de evenredigheid van de sanctie wordt op grond van het stelsel volledig aan de wetgever overgelaten. Zijn er ook andere delicten in het strafrecht waarvoor een minimum sanctionering geldt? Waarom wordt voor de sanctionering van verkeersdelicten een uitzondering gemaakt in verhouding tot ernstige delicten als moord, doodslag en verkrachting?

De leden van de D66-fractie nemen met belangstelling kennis van de voorgestelde wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994. Deze leden zijn verheugd over het feit dat de regering zich heeft laten overtuigen door de argumenten van de Kamer om bij verplichte invordering van het rijbewijs bij overschrijding van de maximum snelheid uit te gaan van een percentageel criterium van 50% in plaats van een absoluut criterium van 50 km.

Verder hebben de leden van de D66-fractie nog een vraag over het criterium voor snelheidsovertredingen die door onderhavig wetsvoorstel worden gemaakt. Doordat snelheidsovertredingen tot en met 30 km/uur onder de Lex Mulder vallen is er voor gekozen om een ondergrens van 30 km/uur in te stellen. Dit houdt echter in dat overtredingen van de maximum snelheid met 50% in woongebieden (30 km/uur-gebieden en woonerven) niet kunnen worden bestraft met inhouding van het rijbewijs. Welke sancties volgen er uit de Lex Mulder op deze overtredingen? Kan nader onderbouwd worden waarom er niet voor gekozen is om snelheidsovertredingen van 50% van de maximum snelheid in woonerven en 30 km/uur gebieden te niet onder de Lex Mulder te laten vallen?

Bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald wat de duur is van de administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs. De leden van de D66-fractie vinden het zeer ernstig als iemand op het gebied van alcohol en snelheid meerdere keren in de fout gaat. Kan de regering aangeven waarop de verhoging van de duur van inhouding van het rijbewijs met resp. drie en twee maanden bij recidive op het gebied van alcohol- en snelheidsdelicten binnen vijf jaar is gebaseerd?

In de toelichting op de bijlage bij de nota van wijziging wordt aangegeven dat een alcoholdelict een misdrijf is en een snelheidsdelict een overtreding. Kan de regering aangeven waarom ooit dit onderscheid is aangebracht; de gevolgen van beide delicten kunnen immers gelijk zijn? Vormen de voortschrijding van de technische ontwikkeling (snellere auto's e.d.) en de toenemende drukte op de wegen geen argument om bepaalde snelheidsovertredingen als misdrijf aan te merken?

Ziet de regering geen redenen om een alcoholdelict als zijnde een misdrijf te bestraffen via het strafrecht en niet via de Wegenverkeerswet (WGV)?

De maximumstraffen voor ernstige vormen van roekeloos gedrag worden met dit wetsvoorstel aanzienlijk verhoogd. De leden van de D66-fractie ondersteunen de verhoging van de strafmaat voor roekeloos rijden. Kan de regering aangeven waar de hoogte van de maximum strafmaat voor roekeloos rijden in de Wegenverkeerswet op gebaseerd is? Ook zouden zij graag een nadere onderbouwing zien van het feit dat er niet gekozen is om het Wetboek van Strafrecht als uitgangspunt te nemen bij alcohol- en snelheidsdelicten met dodelijke afloop. Bij ernstige verkeersongevallen wordt de veroorzaker vrijwel altijd vervolgd op grond van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld (Artikel 6, Wegenver-

keerswet). Er zou echter ook kunnen worden aangesloten bij doodslag (Artikel 287, Wetboek van Strafrecht). In de rechtspraak wordt hier een zeer ruime betekenis aangegeven. Er moet minimaal sprake zijn van zgn. voorwaardelijk opzet. De Hoge Raad heeft aangegeven dat hiervan sprake is als iemand de aanmerkelijke kans op het gevolg van zijn handelen welbewust aanvaard. Het gebruik van alcohol in het verkeer of het te hard rijden zou gezien kunnen worden als het nemen van een bewust risico. Met name in gevallen waarin sprake is van recidive is voor deze redenering veel te zeggen.

De straf voor een commuun delict met een motorrijtuig kan ook opgelegd worden aan de juridische bestuurder. De leden van de D66-fractie kunnen niet uit het wetsvoorstel opmaken of dit ook geldt voor de andere voorgestelde sancties (op alcohol- en snelheidsdelicten en op de straffen die staan op dood door schuld en het lichamelijk letsel aanbrengen door schuld) in dit wetsvoorstel. Kan de regering dit toelichten? Overigens vragen deze leden of de regering nader kan motiveren waar de strafmaten van tien en vijf jaar op zijn gebaseerd.

Ten slotte vragen deze leden op welke wijze de regering voornemens is de nieuwe regels kenbaar te maken voor de burger. Bij deze aangescherpte maatregelen achten zij het van groot belang dat voor een ieder duidelijk wordt wat deze inhouden, wellicht met behulp van een voorlichtingscampagne.

De leden van de SGP-fractie danken de regering voor haar reactie naar aanleiding van de vragen en opmerkingen van deze leden in het verslag.

Zij geven echter te kennen er behoefte aan te hebben enige nadere vragen aan de regering voor te leggen, mede naar aanleiding van een schrijven van de NVvR betreffende het onderhavige wetsvoorstel.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de nota naar aanleiding van het verslag en de nota van wijziging. Zij onderschrijven het voornemen van de regering het sanctie-instrumentarium wat betreft ernstige alcohol- en snelheidsdelicten aan te scherpen. In de invoering van de administratieve sanctie kunnen de leden zich vinden met dien verstande, dat de sanctie niet alleen beschouwd kan worden als een ordemaatregel die niet alleen een leedtoevoegend, maar ook een punitief karakter draagt.

In de verhoging van de maximumstraffen kunnen de leden van de GPV-fractie zich vinden.

Wat betreft de werklast voor politie, OM en rechter merken zij op, dat het toepassen van de administratieve sanctie naar hun oordeel extra werk met zich mee zal kunnen brengen, omdat het opleggen van dubbele sancties mogelijk wordt, en de regering verwacht dat het aantal staande-houdingen zal toenemen door intensivering van de controles.

Artikel 6, EVRM

De CDA-fractie is voornamelijk niet overtuigd van de wenselijkheid van het voorstel van de regering met betrekking tot de bevoegdheid tot het onmiddellijk intrekken van het rijbewijs. Gaarne ontvangen zij een nadere toelichting. Hoe verhoudt zich deze strafrechtelijke sanctie tot het administratief-rechtelijke karakter van de Lex Mulder?

Geeft de invoering van een puntensysteem niet meer mogelijkheden tot gericht en genuanceerder optreden? Past een dergelijk puntenstelsel niet beter in de opzet van de Lex Mulder?

De regering onderkent de mogelijkheid van samenloop van de klachtregeling ingevolge artikel 164, achtste lid, Wegenverkeerswet 1994, en de bezwaarprocedure tegen de administratieve inhouding van het rijbewijs. Bestaat ook hier niet het risico van rechtsongelijkheid en

onduidelijkheid? De regering is van mening dat het stelsel niet in strijd zou zijn met artikel 6, EVRM, inhoudende dat de rechter bij de toetsing van strafachtige sancties moet kunnen beoordelen of de sanctie in het concrete geval evenredig is aan de ernst van het feit. De Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak heeft ten deze wel een strijdigheid geconstateerd. Zij vinden het principieel onjuist dat een inhoudelijk beroep op de rechter niet meer mogelijk is. Is de regering bereid dit juridische vraagpunt aan een onafhankelijke derde ter advisering voor te leggen?

Een belangrijke keuze die de regering in de voorliggende nota van wijziging heeft gemaakt, is de invoering van de administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs. De leden van de D66-fractie hebben reeds eerder te kennen gegeven voorstander te zijn van substitutie van strafrechtelijke door bestuursrechtelijke handhaving. Dit neemt echter niet weg dat telkens een zorgvuldige afweging van de wetgever aan deze keuze ten grondslag moet liggen. Ten aanzien van de invoering van de administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs willen de leden van de D66-fractie dan ook nog enkele vragen aan de regering stellen.

In de eerste plaats verzoeken deze leden de regering nog eens nader in te gaan op haar redenering dat de sanctie van inhouding van het rijbewijs niet berust op een «criminal charge» als genoemd in artikel 6, EVRM. Deze leden verwijzen hiervoor naar het commentaar van de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak (NVvR) van 12 november jl. met betrekking tot onderhavig wetsvoorstel. Meent de regering dat een beroep op de vereisten van artikel 6, EVRM geen kans van slagen zal hebben? Sluit de regering uit dat er gevallen denkbaar zijn waarin de aard van de sanctie een overwegend punitief karakter kan hebben? Raakt de administratieve sanctie van inhouding van het rijbewijs, die toch soms diep in de levenssfeer ingrijpende gevolgen heeft, in het geheel niet het beginsel van «straf op maat»? Kan de regering nader motiveren waarom bij inhouding van het rijbewijs een rechterlijke afweging over de vaststelling van de duur van de inhouding, indien zich bijzondere persoonlijke of maatschappelijke omstandigheden voordoen, achterwege kan blijven? Kan het OM in bijzondere omstandigheden op grond van het opportuniteitsbeginsel besluiten de inhouding te beëindigen? Zo ja, bestaat hiervoor een richtlijn?

Voorts vragen de leden van de D66-fractie de regering of er niet op een andere manier dan bovenstaande sprake zou kunnen zijn van rechtsongelijkheid. Van verplichte invordering van het rijbewijs kan slechts sprake zijn in het geval van staandehouding van de bestuurder. Volgens de regering kan ervan worden uitgegaan dat 10 tot 25% van de ernstige snelheidsovertredingen door staandehoudingen worden geconstateerd. De administratieve sanctie is dus slechts voor deze beperkte groep relevant. Het verkeersbeleid is er echter op gericht steeds meer snelheidsovertredingen met technische hulpmiddelen, op kenteken, te constateren. Er zal een verschil in sanctionering ontstaan ten aanzien van dezelfde overtreiding. Aan de ene kant de kleine groep weggebruikers die door middel van staandehouding zowel een wettelijk gefixeerde administratieve sanctie als een strafrechtelijke sanctie opgelegd krijgen. Ten aanzien van de administratieve sanctie bestaat geen evenredigheidstoetsing door de rechter. Pas bij eventuele strafrechtelijke veroordeling kan de rechter bij de strafmaat rekening houden met de reeds opgelegde strafrechtelijke sanctie, zonder de laatstgenoemde sanctie te kunnen veranderen. Bovendien is de rechter bij de oplegging van de straf niet aan een strak schema gebonden, als dat in de bijlage van onderhavig wetsvoorstel. Ook zal hij de mogelijkheid behouden om de straf geheel of gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen. Aan de andere kant is er de grote groep snelheidsovertreders die alleen strafrechtelijk vervolgd zal worden. Welk sanctie-instrumentarium wordt gebruikt indien er sprake is van grote snelheidsovertredingen die geconstateerd zijn op kenteken? Kan er dan

ook inhouding van het rijbewijs of ontzegging van de rijbevoegdheid plaatsvinden? Zo ja, dan zal in deze gevallen de veroordeling tot inhouding van het rijbewijs of ontzegging van de rijbevoegdheid de evenredigheidstoets moeten doorstaan. Ook heeft de rechter de mogelijkheid deze sanctie geheel of gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen. Brengen deze verschillende procedures, waaruit verschillende strafrechtelijke consequenties voor betrokkenen (kunnen) voortvloeien, ten aanzien van deze twee groepen overtreders geen rechtsongelijkheid met zich mee?

Het belangrijkste bezwaar schuilt volgens deze leden in de bewijs-technische moeilijkheden die zich kunnen voordoen bij automatische constatering van snelheidsovertreding. Het zal in deze gevallen vaak moeilijk te bewijzen zijn wie de bestuurder van het voertuig was. Met name bij bedrijfs- en lease-auto's wordt inhouding van het rijbewijs om bewijstechnische redenen onmogelijk. Zijn er volgens de regering extra maatregelen of sanctiemogelijkheden nodig ten aanzien van deze laatste groep weggebruikers?

Bij nota van wijziging wordt voorgesteld de artikelen 164, 164a en 164b en 164c (nieuw) te wijzigen in die zin dat een imperatief voorgeschreven inhouding van het rijbewijs op grond van het nieuwe artikel 164a, Wegenverkeerswet, geen inhoudelijke beoordeling door de bestuurs-rechter van de opgelegde sanctie wordt toegelaten. De regering blijkt van mening te zijn dat de inhouding geen althans geen uitsluitend punitief karakter draagt. De leden van de SGP-fractie betwijfelen op dit standpunt – en de daaraan verbonden consequentie van niet-toetsbaarheid door de rechter – staande kan worden gehouden als de vraag naar de verdrags-conformiteit (EVRM en IVBPR), zoals te verwachten is, in rechte ter discussie wordt gesteld.

Wat betreft de aard van de sanctie die vooral in het teken van de handhaving wordt geplaatst, vragen deze leden of uit de toelichting op de nota van wijziging terecht kan worden opgemaakt dat de regering het leedtoevoegende karakter van de sanctie erkent. Verdraagt zich, zo vragen deze leden, de beoogde generaal-preventieve werking van de regeling c.q. de sanctie met de veronderstelling van algemene gevaarzetting als gevolg van overschrijding van maximum snelheidsgrenzen. Naar de opvatting van deze leden zou, om deze veronderstelling aannemelijk te maken, uit de memorie van toelichting duidelijk geworden moeten zijn dat bedoelde veronderstelling is gebaseerd op onderzoek (vergelijk alcoholdelicten in het wegverkeer). Op welke onderzoeksresultaten baseert de regering de stelling dat van gevaar voor recidive in ieder geval sprake is bij een overschrijding van de toegestane maximumsnelheid met zeventig kilometer of meer? Waarom zou het de rechter niet toegestaan moeten worden om rekening te houden met onderscheiden verkeerssituaties alsmede met de ernst van het feit en de persoon van de dader? Is de regering van mening c.q. is het hun bedoeling dat een beschikking van de Hoge Raad (HR 22 juni 1993, NJ 1994; VR 1994,29) op basis van de voorgestelde regeling in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn?

Voorts vragen de leden van de GPV-fractie of de vormgeving van de voorgestelde administratieve sanctie toetsing aan het EVRM kan zal kunnen doorstaan, gelet op het feit dat de jurisprudentie van het EVRM op sommige punten nog in ontwikkeling is. In hoeverre houdt de regering hiermee rekening?

II ARTIKELEN

Artikel 164

De leden van de GPV-fractie vragen waarom niet gekozen is voor het invorderen van het bromfietscertificaat als administratieve sanctie voor ernstige snelheids- en alcoholdelicten. Daar bromfietzers zich hieraan ook regelmatig schuldig maken met alle gevolgen vandien zou dat wellicht pleiten voor opname onder artikel 164, tweede lid, en zou invordering van het bromfietscertificaat op de in het tweede lid genoemde overtredingen mogelijk zijn. Bovendien zal deze regeling de rechtsgelijkheid van bromfietzers onderling bevorderen. In de door de regering voorgestelde regeling moeten bromfietzers die in het bezit zijn van een rijbewijs dat immers inleveren, terwijl de bromfietzers die geen rijbewijs hebben in dit geval niets hoeven in te leveren.

Artikel 164a, tiende lid

Heeft de regering zich met betrekking tot deze bepaling gerealiseerd dat zowel de bestuursrechter als de strafrechter zich tegelijkertijd met hetzelfde feitencomplex kunnen bezighouden? De bestuursrechter oordeelt over de inhouding van het rijbewijs. De strafrechter over de strafrechtelijke sanctionering. Acht de regering de betrokkenheid van twee rechters in overeenstemming met de rechtszekerheid en de rechts-eenheid, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

De leden van de D66-fractie vragen wie onder het begrip «ambtenaar van het Openbaar Ministerie» moet worden verstaan. Is het niet wenselijk een definitie van dit begrip op te nemen in artikel 1, WVV 1994?

Artikel 164b

Op grond van artikel 164b bestaat de mogelijkheid tot inhouding van het rijbewijs indien ernstige rekening moet worden gehouden met recidive van de bestuurder, aldus de leden van de VVD-, en GPV-fractie. Wanneer is dat risico feitelijk aanwezig?

Het is de leden van de PvdA-fractie niet duidelijk in hoeverre het in geval van recidive mogelijk is het rijbewijs te laten vervallen. De regering is van mening dat voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om op te treden bij recidive, maar in hoeverre betekent dat in de praktijk dat weggebruikers die zich met regelmaat schuldig maken aan onveilig rijgedrag er op kunnen rekenen dat hun rijbewijs vervallen wordt verklaard?

Artikel 175

Het voorgestelde artikel 175 voorziet in zwaardere straffen bij het veroorzaken van dood door schuld en het toebrengen van lichamelijk letsel. Hoe staat de regering tegenover de gedachte om de maximumstraf bij dood door schuld tot vier jaar te verhogen om ook voorlopige hechtenis mogelijk te maken, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 179, vierde lid

Voor wat betreft de maximumduur van de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid, die kan worden opgelegd ingeval van doodslag of moord, is aansluiting gezocht bij het in artikel 179, vierde lid, voorziene maximum van tien jaar. De leden van de VVD-fractie vragen wanneer die ontzegging zal ingaan. Indien de dader tot een lange

gevangenisstraf is veroordeeld, heeft het namelijk geen enkele zin als hem tegelijkertijd de bijkomende straf van de ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd. Zij kunnen zich voorstellen dat de bijkomende straf na de hechtenis ingaat. Wat is het standpunt van de regering hierover?

Artikel 179a

Dit artikel beoogt de juridische eigenaar van een motorvoertuig mede verantwoordelijk te stellen voor de met een motorvoertuig gemaakte overtreding. De leden van de GPV-fractie vragen of dit niet op problemen zal stuiten wanneer het gaat om bv. gestolen auto's. Daarnaast wil de regering met onderhavig wetsvoorstel de feitelijke bestuurder van het motorvoertuig direct confronteren met verkeersovertredingen in plaats van kentekenregistratie met een later te volgen sanctie, maar met dit artikel lijkt de regering van haar standpunt te zijn afgeweken.

De voorzitter van de commissie,
V. A. M. van der Burg

De griffier voor dit verslag,
Van Luyk