

Vergaderjaar 2000–2001

26 115

**Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid
1998–2002****Nr. 23****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 27 december 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Justitie² hebben op 28 november 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en minister Korthals van Justitie over **verkeersveiligheid**.

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Niederer** (VVD) vraagt net als een jaar geleden aandacht voor de kwestie van de opbrengst van boetes bij de verkeershandhaving door lagere overheden. Hij stelt dat gemeentes in ieder geval een zodanig deel hiervan zouden moeten kunnen behouden dat zij daarmee de kosten kunnen dekken van de verkeersmaatregelen waaruit deze opbrengst voortvloeit, plus een bedrag dat zij alleen kunnen besteden aan projecten in het kader van het programma Duurzaam veilig. De minister van Justitie erkent dat boetes niet dienen om de rijksbegroting sluitend te maken, maar alleen om de verkeersveiligheid te vergroten. Hoe staat het met het overleg met de minister van Financiën die op dit punt een andere mening heeft? De heer Niederer dringt ook aan op overleg met VNG en IPO om deze zaak nog in de huidige kabinetsperiode te regelen.

Verder pleit de VVD-fractie ervoor hardnekkige recidivisten harder aan te pakken door het Centraal justitieel incassobureau verkeersovertredingen per individu te laten bijhouden en deze na een bepaald aantal overtreddingen niet meer met een acceptgiro te laten afdoen, maar dit dan aan de officier van justitie over te laten: straffen op maat. In verband met de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid wijst zij echter net als de minister van Verkeer en Waterstaat invoering van een puntenrijbewijs af. Een alternatief hiervoor zou het inbouwen van een tachograaf of een black box in personenauto's kunnen zijn.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Piv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Swildens-Rozendaal (PvdA), voorzitter, Van de Camp (CDA), Biesheuvel (CDA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek (PvdA), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Middel (PvdA), Van Heemst (PvdA), Dittrich (D66), ondervoorzitter, Rabbiae (GroenLinks), Van Oven (PvdA), Kamp (VVD), Rouvoet (RPF/GPV), O. P. G. Vos (VVD), Passtoors (VVD), Van Wijmen (CDA), De Wit (SP), Ross-van Dorp (CDA), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Weekers (VVD), Van der Staaij (SGP) en Wijn (CDA).

Piv. leden: Wagenaar (PvdA), Balkenende (CDA), Verhagen (CDA), Van Vliet (D66), Arib (PvdA), Duijkers (PvdA), Kuijper (PvdA),

Albayrak (PvdA), Barth (PvdA), Hoekema (D66), Karimi (GroenLinks), Santi (PvdA), Luchtenveld (VVD), Schutte (RPF/GPV), Van den Doel (VVD), Rijpstra (VVD), Rietkerk (CDA),

Marijnissen (SP), Buijs (CDA), Van Baalen (VVD), Van Blerck-Woerdman (VVD), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), De Vries (VVD), Van Walssem (D66) en Eurlings (CDA).

De heer Niederer noemt de controle op dronken automobilisten met een promillage tussen 0,5 en 0,7 een wassen neus. Hij herinnert aan zijn suggestie deze zaken administratiefrechtelijk af te doen als er geen sprake is van een ongeval met letsel of materiële schade.

Ten slotte geeft de heer Niederer aan dat hij de reactie op de vragen van GroenLinks en VVD over doorrijden na een ongeval teleurstellend vindt, omdat deze neerkomt op nader onderzoek. Hij vraagt de regering zo snel mogelijk een plan van aanpak aan de Kamer voor te leggen.

De heer **Valk** (PvdA) gaat ervan uit dat er in een later stadium nog uitgebreid gesproken zal worden over de aanscherping van het beleid inzake alcoholgebruik in het verkeer. Hij volstaat in dit overleg met de opmerking dat hij de huidige praktijk dat een toegestaan promillage van 0,5 betekent dat iemand met zes, zeven glazen drank op achter het stuur kan kruipen, onaanvaardbaar vindt.

De regering vindt invoering van een puntenrijbewijs ongewenst, omdat zulks haaks zou staan op de werking van de wet-Mulder, die bekeuren op kenteken met zich meebrengt. Net als de heer Niederer wil de heer Valk de voordelen hiervan niet laten schieten, maar hij denkt de problemen te kunnen oplossen door een puntensysteem in te voeren als signalering, waarbij een bepaald aantal punten kan leiden tot een onderzoek van het CBR waaruit bepaalde educatieve maatregelen kunnen voortvloeien of een tijdelijke intrekking van het rijbewijs. Dit idee is afkomstig uit een proefschrift.

De heer Valk sluit zich aan bij het pleidooi van de heer Niederer inzake de besteding van de opbrengst van verkeersboetes.

Verder dringt hij aan op verkorting van de periode tussen het moment waarop een overtreding begaan wordt en het tijdstip waarop de bon op de deurmat valt, om het leermoment niet verloren te laten gaan en geen afbreuk te doen aan de maatschappelijke acceptatie.

Ook herhaalt hij de suggestie om analoog aan het instituut stadswachten verkeerswachten aan te stellen om de menselijke factor bij het verkeers-toezicht te versterken zonder de politie extra te belasten.

Ten slotte vraagt de heer Valk aandacht voor de veiligheid van landbouwvoertuigen, die steeds sneller, breder en hoger worden en die ook steeds vaker voor oneigenlijke taken gebruikt worden.

De heer **Eurlings** (CDA) stelt dat er ondanks de terreinwinst bij de verkeersveiligheid allerm minst reden is tot zelfgenoegzaamheid, omdat het nog een grote inspanning zal vergen om het aantal verkeersdoden verder terug te brengen. Het aantal gewonden dat in een ziekenhuis behandeld moet worden, blijft onverminderd hoog en er is zelfs sprake van een gestadige groei van het aantal blijvend gehandicapten als gevolg van verkeersongevallen.

Allereerst is preventie van belang. In dit verband is het verkeersonderwijs op de scholen voor de heer Eurlings een punt van zorg. Verder vindt hij het zorgelijk dat verkeersboetes nog maar nauwelijks educatief werken, ook al omdat er geen onderscheid wordt gemaakt naar het aantal overtredingen per persoon. Hij pleit dan ook voor een bredere aanpak, onder andere via invoering van een puntenrijbewijs. Dit systeem blijkt in het buitenland het verkeersgedrag sterk te verbeteren. De CDA-fractie is het niet met de regering eens dat de wet-Mulder invoering van een puntenrijbewijs in de weg zou staan, want er zijn verschillende mogelijkheden om de bezwaren op dit vlak weg te nemen. Zij zal hierover eventueel een motie indienen en zo nodig in een later stadium zelfs een eigen voorstel. De verhouding tussen automatische controles en het staande houden van automobilisten is nu al 85:15. Deze scheefgroei zou volgens de heer Eurlings niet nog verder mogen gaan, omdat staande houden tot meer gedragsverbetering leidt. Hij is een voorstander van uitbreiding van beide manieren van controleren, onder andere met het controleren op drugs-

gebruik in het verkeer. Dit wordt reeds in enkele landen gedaan, met hulp van specialisten op dit terrein. Deze zouden bij een controle een betrouwbare voorselectie voor een urinetest kunnen maken. Er zou ook gedacht kunnen worden aan controles bij houseparty's of drugspanden.

De CDA-fractie is geen voorstander van verlaging van het toegestane promillage van 0,5 naar 0,2, omdat zij het belangrijker vindt om diegenen uit het verkeer te halen die werkelijk een gevaar op de weg vormen, degenen met een promillage van meer dan 0,5. Zij onderschrijft ook het belang van één Europese norm. Wel pleit zij voor een lagere afstelling van het blaaspijpje als voorselectie om te bewerkstelligen dat minder automobilisten met een promillage van 0,8 de dans ontspringen.

Mevrouw **Giskes** (D66) wil zich concentreren op de effectiviteit van al eerder besproken maatregelen, waarbij het vooral om de pakkans gaat. Ook D66 is voorstander van een systeem dat meer gevolgen heeft voor de automobilist naarmate die vaker overtredingen begaat. In dit verband is het de vraag of het nu werkelijk zo'n probleem is om zo'n systeem te baseren op het aantal overtredingen per kenteken, omdat de bewijslast wellicht bij de eigenaar van de auto gelegd zou kunnen worden als het aantal overtredingen daadwerkelijk tot maatregelen aanleiding geeft. Zo kan toch de werking van de wet-Mulder gehandhaafd worden. Verder sluit mevrouw Giskes zich aan bij het pleidooi voor meer aandacht voor verkeersonderwijs op scholen. Ten slotte vraagt zij zich af of het met het toenemende gebruik van vluchstroken als spitsstroken niet steeds moeilijker zal worden om automobilisten staande te houden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wijst erop dat de situatie waarin de maatschappij er eigenlijk heel weinig stilstond dat er zoveel verkeersslachtoffers vallen, aan het veranderen is. Verkeersslachtoffers en hun familieleden organiseren zich en doen geregeld een beroep op de politiek om maatregelen te nemen. Dit lijkt hem voor de politiek een reden temeer om nog meer te doen om verkeersslachtoffers te voorkomen. Ook de fractie van GroenLinks vindt dat de pakkans voor verkeersdeelnemers die vaker overtredingen begaan, vergroot moet worden. Zij denkt eveneens dat een puntensysteem heel goed te combineren is met de wet-Mulder en zij vindt dat de regering moet aangeven hoe recidivisten dan wel beter en sneller aangepakt kunnen worden, als de regering meent dat dit niet mogelijk is.

Verder wijst de heer Van der Steenhoven nog op de mogelijkheid om verkeersboetes inkomensafhankelijk te maken, omdat er mensen zijn die lak hebben aan boetes, omdat zij ook een groot aantal boetes gemakkelijk kunnen betalen. Ook de voorlichting over het waarom van controles en boetes zou verbeterd kunnen worden.

Ten slotte sluit hij zich aan bij de reactie van de heer Niederer op het antwoord op de vragen over doorrijden na een ongeval.

Het antwoord van de regering

De **minister van Verkeer en Waterstaat** is het ermee eens dat er alles aan gedaan dient te worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, vooral nu de cijfers sinds verleden jaar weer slechter zijn geworden. Zij onderstreept het belang van preventie hierbij. Verkeersonderwijs is wel opgenomen in de kerndoelen van het basisonderwijs, maar scholen hebben hierin enige vrijheid. De minister zal de gang van zaken samen met staatssecretaris Adelmund met behulp van een «thermometer» evalueren en de Kamer over het resultaat daarvan berichten. Zij is ook in gesprek met de actiegroep Team Alert, die herdenkingstekens plaatst op plekken waar jeugdige verkeersdoden zijn gevallen en die zich inspant om vooral jongeren te doordringen van de risico's in het verkeer.

Verder zou de minister eerst graag ervaring opdoen met een puntensysteem door beginnende automobilisten, de groep met de meeste risico's, een rijbewijs te geven dat zij in de eerste vijf jaar kwijt kunnen raken als zij te vaak overtredingen begaan waarbij zij staande worden gehouden. Aanvankelijk leek hiervoor afzonderlijke wetgeving nodig te zijn, maar zo'n systeem blijkt toch al op basis van de Wegenverkeerswet te kunnen worden ingevoerd. De regering wil dit in de loop van volgend jaar doen en ook bromfietzers, eveneens een risicovolle groep, zullen een rijbewijs moeten behalen. Uit onderzoek blijkt dat jongeren gevoelig zijn voor het risico van het kwijtraken van het rijbewijs, omdat zij veel geld hebben moeten uitgeven om het te behalen. Het helpt hen ook de sociale druk om te drinken te weerstaan, als zij daarna nog moeten rijden en als zij weten dat zij bij een promillage van meer dan 0,2 al het risico lopen hun rijbewijs kwijt te raken. De minister wil ook eerst op deze manier ervaring opdoen met een puntenrijbewijs, omdat het verkeer in landen waar al zo'n rijbewijs over de hele linie is ingevoerd niet veiliger is dan in Nederland, omdat een dergelijke maatregel voor beginnende automobilisten het meest effectief is en omdat zij er niet voor voelt het beleid te vaak te veranderen. Zij zal het kabinet wel voorstellen over de hele linie een maximumpromillage van 0,2 in te voeren.

Een tachograaf voor personenauto's zou Nederland alleen met medewerking van Brussel kunnen invoeren. Na de nieuwe kentekenplaten, die minder fraudegevoelig zijn dan de oude, zal er omstreeks 2005 een elektronisch voertuigidentificatiesysteem (EVI) worden ingevoerd. Dat zal meer mogelijkheden bieden, maar er zal nog wel over enkele aspecten van privacy moeten worden gesproken en een en ander vergt ook nog nadere wet- en regelgeving. Binnenkort zal wel al een elektronische tachograaf in de transportsector worden ingevoerd.

De minister onderschrijft de zorgen over drugsgebruik in het verkeer en zij noemt in dit verband ook het gebruik van medicijnen. Waarschijnlijk zijn zo'n vijftig verkeersdoden per jaar het gevolg van medicijngebruik; cijfers in geval van drugsgebruik zijn niet bekend, want er wordt in Nederland geen post-mortemonderzoek gedaan. Nederland heeft de controlemaatregelen, die men in dit verband in het buitenland toepast, niet meteen nagevolgd, omdat men in Nederland alleen wetgeving wil invoeren als er een strikte handhaving mogelijk is. Nu is er in het overleg met de hoofdcommissarissen en het Korps landelijke politiediensten (KLPD) de suggestie gedaan een pilot op te zetten op basis van artikel 8 van de Wegenverkeerswet, waarbij net als vroeger bij alcoholcontroles in eerste instantie gelet wordt op het verkeersgedrag bij medicijn- of drugsgebruik. Dit idee wordt nu verder uitgewerkt; het resultaat zal aan de Kamer worden voorgelegd en het is de bedoeling hiermee in enkele regio's ervaring op te doen.

Dat vluchtstroken steeds meer als spitsstroken gebruikt worden, is niet zo'n probleem, want voor het staande houden wordt in verband met de veiligheid nauwelijks van vluchtstroken gebruik gemaakt. Meestal worden overtreders naar een parkeerterrein of een benzinstation gedirigeerd. Daarnaast worden er al proeven gedaan met het met camera's controleren op bumperkleven. De gegevens worden doorgegeven aan het KLPD en vervolgens worden de betrokken automobilisten van de weg gehaald. Ten slotte vermeldt de minister dat er in de eerste helft van 2001 een voorstel zal worden gedaan om landbouwvoertuigen van een kenteken te voorzien.

Ook de **minister van Justitie** is van mening dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is, maar hij wijst er wel op dat het aantal verkeersdoden per honderdduizend inwoners in Nederland tot de laagste van Europa behoort. Het verkeersbeleid van de regering voor de periode tot 2010 ligt behoorlijk op schema, maar ook zij vindt dat er nog meer zou kunnen worden gedaan.

Gemeentes kunnen pas een camera voor het controleren op snelheids-overtredingen installeren na overleg met het openbaar ministerie. Op het ogenblik gaat inderdaad een groot deel van de opbrengst van de boetes die daarmee verkregen worden, naar het ministerie van Justitie. De minister heeft tot dusverre niet de indruk dat Justitie meer controleert met het oog op het financiële gewin, terwijl het natuurlijk om de verkeersveiligheid gaat. Bovendien geldt dat een betere controle uiteindelijk tot gevolg zal hebben dat de inkomsten zullen afnemen. Hij heeft ook al eens de suggestie gedaan om hiermee in een volgend regeerakkoord rekening te houden en het ministerie van Justitie minder afhankelijk te laten zijn van de opbrengsten in deze sfeer. Het huidige systeem is aanvaard voor de huidige kabinetsperiode, dus het heeft geen zin om er met de minister van Financiën over te praten.

De minister noemt het opvallend dat de heer Niederer dit systeem niet mooi vindt, maar het vervolgens toch zou willen introduceren voor de gemeentes. Hij heeft hier echter wel begrip voor, omdat dit een prikkel zou kunnen zijn om meer te doen voor de verkeersveiligheid, maar hij vindt dat de opbrengst van boetes geen doel op zichzelf mag worden. De regering zal in het eerste trimester van volgend jaar een standpunt naar aanleiding van een rapport van de universiteit van Groningen over deze tamelijk ingewikkelde materie aan de Kamer voorleggen. Zij denkt in ieder geval aan compensatie voor de uitgaven die gemeentes voor de handhaving doen.

Er wordt op basis van een interdepartementaal beleidsonderzoek uit 1997 gewerkt aan gebiedsgebonden projecten om bovenop de basispolitiezorg voor de handhaving geweldig veel te doen aan het bestrijden van alcoholgebruik in het verkeer, aan de controle op het naleven van de draagplicht voor helmen en autogordels, op overtredingen van de maximumsnelheid en op het door rood rijden. Er zijn sinds halverwege 1999 al zeventien projecten gestart en de regering wil uiteindelijk landelijke dekking bewerkstelligen, in samenspraak met IPO, VNG, openbaar ministerie en politie. De eerste resultaten zijn bemoedigend, alleen in Utrecht blijven ze achter bij de verwachtingen. Dit wordt onderzocht.

De regering zal er alles aan doen om het verschijnsel van doorrijden na een ongeval te bestrijden. Daartoe zal een plan van aanpak worden gemaakt, maar eerst wil zij precies weten wat de oorzaak van de toename van dit verschijnsel is. Het is mogelijk dat dit te wijten is aan de toegepaste statistische methode. Bij letselschade wordt er in ieder geval een behoorlijke inspanning in de opsporing gestoken, maar ingeval van materiële schade krijgt de opsporing in verband met de beperkte capaciteit nog niet de prioriteit die ze verdient.

Toepassing van de wet-Mulder is in het algemeen gebaseerd op bekeuring op kenteken. De minister voelt er niet zoveel voor dit systeem te verlaten en iedereen voor de rechter te laten komen, omdat het systeem dan zal vastlopen. Verder is er bij Mulderafdoeningen geen sprake van inkomensafhankelijkheid, maar bij ernstiger zaken houdt de rechter wel degelijk rekening met de positie van de dader. Verder duurt het afdoen van overtredingen inderdaad wel lang, met name in Noord-Brabant. Dit blijkt vooral aan de politie aldaar te liggen. Wettelijk moeten deze zaken binnen vier maanden zijn afgedaan, gemiddeld blijkt het 35 dagen te duren. Er zal naar gestreefd worden deze termijnen zoveel mogelijk te verkorten.

Verkeerswachten bestaan eigenlijk al, namelijk in de zin van verkeersassistenten, die vooral worden ingezet bij regioteams. Dit zijn bijzondere opsporingsambtenaren met een bevoegdheid tot controleren op snelheids-overtredingen, door rood rijden en het dragen van een bromfietshelm. Als een van de problemen bij het controleren op drugsgebruik noemt de minister het ongelooflijk grote aantal soorten van drugs; er zou eigenlijk bij elke soort een norm moeten worden vastgesteld. De politie kan iemand die bijvoorbeeld van een houseparty komt en onder invloed van alcohol en drugs opvallend weggedrag vertoont, al een rijverbod opleggen. De

Kamer kan ervan verzekerd zijn dat de regering alles in het werk stelt om dit probleem aan te pakken, maar zonder weggebruikers onnodig aan allerlei testjes te onderwerpen.

Een van de belangrijkste bezwaren tegen het invoeren van een puntenstelsel is dat snelheidsovertredingen en door rood rijden worden geconstateerd op kenteken, zodat niet komt vast te staan wie de overtreding begaan heeft. Als je dit wilt vaststellen, moeten alle Mulderzaken voor de rechter worden gebracht, wat een verstopping van de keten oplevert. Van een omkering van de bewijslast is de regering in het strafrecht geen voorstander; als iemand ergens van verdacht wordt, behoort de overheid dat te bewijzen, zeker als er zulke zware consequenties kunnen zijn als het kwijtraken van het rijbewijs. De minister toont zich bereid om hierover nog eens na te denken, maar hij acht de kans op een andere conclusie klein.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Niederer** (VVD) vraagt de minister van Justitie nogmaals, in overleg met VNG en IPO en natuurlijk ook zijn ambtgenoot van Financiën, te bekijken of hij met name de gemeentes niet zodanig tegemoet zou kunnen komen dat ze bij verkeersmaatregelen ten minste quitte spelen, maar liefst nog wat overhouden voor een fonds ten behoeve van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Ook dringt hij er bij deze minister op aan toch nog eens na te gaan of er bij de geautomatiseerde afdoening van verkeersboetes geen piepsysteem zou kunnen worden ingevoerd om met straffen op maat te voorkomen dat automobilisten gewoon betalen en op dezelfde voet verder gaan.

De heer **Valk** (PvdA) steunt het voornemen van de regering om een puntenrijbewijs in te voeren voor beginnende automobilisten, maar hij legt er de nadruk op dat het de Kamer gaat om de weggebruikers die zich niet meer door verkeersboetes laten afschrikken en hij herhaalt zijn suggestie voor een onderzoek door het CBR bij een bepaald aantal boetes. Hij sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Niederer over de opbrengst van verkeersboetes.

Ook de heer **Eurlings** (CDA) dringt nogmaals aan op algehele invoering van een puntenrijbewijs. Hij erkent dat de verkeersveiligheid in Nederland niet slechter is dan die in het buitenland, maar hij wijst erop dat men in het buitenland wel vooruitgang heeft geboekt met het puntenrijbewijs. Verder juicht hij het toe dat er nu een pilot wordt opgezet voor controle op drugsgebruik, want het CDA heeft hier al jaren geleden voor gepleit, maar hij wijst erop dat het volgens het openbaar ministerie het probleem is dat er geen instrument is om met bijvoorbeeld een fuik gericht te controleren bij een houseparty of een drugspand.

Ten slotte legt de heer Eurlings er nogmaals de nadruk op dat het hem erom gaat de pakkans te vergroten voor degenen die met een alcoholpromillage van meer dan 0,5 achter het stuur zitten. Hij is bang dat die kans bij een verlaging tot 0,2 promille door capaciteitstekorten kleiner wordt.

Mevrouw **Giskes** (D66) oppert nog de mogelijkheid om, indien onverhoopt de conclusie uit het onderzoek zou zijn dat de wet-Mulder algehele invoering van een puntensysteem in de weg staat, in ieder geval de overtredingen die met staande houden geconstateerd worden, te laten meetellen in een puntensysteem.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) constateert dat de regering nog niet afdoende is ingegaan op het probleem van de recidivisten. Hij sluit niet uit dat bij het uitblijven van een adequate reactie op dit punt de discussie over een puntenrijbewijs toch tot een motie zal leiden. Verder

wil hij nog weten of zijn suggestie om inkomensafhankelijke boetes in te voeren juridisch mogelijk is. En ten slotte vraagt hij de regering wanneer zij aan de Kamer een voorstel zal voorleggen om de grens voor het gebruik van alcohol in het verkeer bij 0,2 promille te leggen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** wijst er nogmaals op dat het puntensysteem voor beginnende automobilisten gebaseerd is op staande houden, zodat alles wat met acceptgiro's wordt afgedaan, daarbuiten blijft. Notoire recidivisten kunnen hiermee dus niet aangepakt worden. Het is de bedoeling om met dit systeem ervaring op te doen. Zij tekent nog aan dat de ervaring in het buitenland leert dat zo'n systeem in het begin zeer goed werkt, maar dat het effect na verloop van tijd sterk afvlakt. Dit heeft onder andere te maken met de handhaving, vandaar dat de regering het puntenrijbewijs alleen wil invoeren als het echt tot iets kan leiden. De gevolgen van drugsgebruik in de uitgaanscentra spreken wat meer tot de verbeelding, maar die van het medicijngebruik vormen een ten minste even groot probleem. De hoofdcommissarissen en het KLPD zijn zeer gemotiveerd om het nieuwe beleid op dit gebied te gaan uitvoeren en wel zodanig dat het past in de Nederlandse context en de Nederlandse cultuur, want drugsgebruik is natuurlijk wel iets anders dan het gebruik van geneesmiddelen. In drie regio's zal nu worden nagegaan voor welke problemen men daarbij kan komen te staan. De minister toont zich een tegenstander van inkomensafhankelijke boetes, omdat de hoogte van een boete door het gewicht van de overtreding bepaald behoort te worden. Bovendien kun je inkomensdaling voorkomen door geen overtredingen te begaan. Ten slotte geeft zij aan dat de discussie in het kabinet over het maximumpromillage alcohol waarschijnlijk begin volgend jaar tot een voorstel zal leiden.

De **minister van Justitie** deelt mee dat de werkgroep die zich bezighoudt met de drugspilot, ook de buitenlandse successen op dit punt in beeld brengt om er zo mogelijk van te leren.

Verder stelt hij voorop dat slogans als «alcohol en verkeer gaan niet samen» en «drie is te veel» nog steeds opgeld doen. De bulk van 0,5 tot 0,7 kan niet op een Mulderachtige wijze worden afgedaan, omdat rijden met een promillage van meer dan 0,5 een misdrijf is. De suggestie van de heer Eurlings in dit verband zou wetswijziging vergen. Er wordt overigens geëxperimenteerd met het inzetten van een bus waarin een officier van justitie en een politieofficier aanwezig zijn die meteen alle noodzakelijke gegevens kunnen opvragen, waarna binnen twintig minuten een bloedproef kan worden genomen.

Het kabinet zal in het volgende timester een standpunt inzake de bestuurlijke handhaving innemen, dus het probeert wel degelijk knopen door te hakken. VNG en IPO zijn in ieder geval betrokken bij de werkgroep die zich hiermee bezighoudt.

Wie meer dan 30 km/u te hard rijdt, krijgt een proces-verbaal, ook als er op kenteken bekeurd wordt. En van wie meer dan 50 km/u te hard rijdt, wordt het rijbewijs ingevorderd. De achtergrond van de wet-Mulder is zo snel mogelijk lik op stuk geven; dit verdraagt zich niet met inkomensafhankelijke boetes, want die kunnen niet op kenteken gegeven worden en het is zeer bewerkelijk om vast te stellen wie de overtreding begaan heeft. Verder zullen de regioteams steeds meer met videoauto's gaan werken om agressief verkeersgedrag daadwerkelijk te kunnen waarnemen en overtreders van de weg te halen. Dit begrotingsjaar zal de landelijke dekking met regioteams bereikt worden.

Bij de bespreking van het rapport over bestuurlijke handhaving zal de regering terugkomen op de wijze waarop de gemeentes een deel van de opbrengsten van verkeersboetes zouden kunnen krijgen.

De minister ziet in de suggestie van mevrouw Giskes om overtredingen die met staande houden geconstateerd worden, mee te laten wegen in een puntensysteem, een bezwaar van rechtsongelijkheid, omdat overtredingen in andere gevallen dan niet meetellen. Dit bezwaar kan alleen ondervangen worden door niet op kenteken te bekeuren.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
Swildens-Rozendaal

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers