

Vergaderjaar 2007–2008

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 78

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 februari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief van 4 december 2007 houdende de beantwoording van de onbeantwoorde vragen gesteld tijdens het Algemeen Overleg inzake Verkeersveiligheid van 6 november 2007 (Kamerstuk 29 398, nr. 74). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 februari 2008. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Kortenhorst

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sman

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Puntenrijbewijs

De minister geeft in zijn beantwoording aan wat de belangrijkste afwegingen zijn voor het invoeren van een puntenrijbewijs. Een daarvan is dat er gekozen is voor de aanpak van ernstige verkeersrecidive. De leden van de fractie van het CDA willen in dat kader weten waarom het kabinetsvoorstel zich dan uitsluitend richt op de aanpak van alcoholrecidive. Waarom is er in de kabinetsplannen niet voor gekozen om veel te hard rijden en rijden onder invloed van drugs aan te pakken via het zogenaamde puntenrijbewijs?

Segway

Om de Segway toe te staan op de openbare weg is volgens de minister toestemming nodig van de Europese Commissie. Inmiddels heeft de minister de Segway veilig verklaard naar aanleiding van onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid (SWOV). De minister verklaart echter dat een snelle invoering niet mogelijk is op basis van artikel 2.2, derde lid van het Voertuigreglement. De leden van de fractie van het CDA vragen of de minister kan aangeven waarom in andere landen van de Europese Unie wel overgegaan is tot het toelaten van de Segway op de openbare weg zonder goedkeuring van de Commissie. Zijn er andere oplossingen mogelijk om de Segway op korte termijn toe te staan in Nederland, zoals bijvoorbeeld een voorlopige goedkeuring van de minister?

De leden van de fractie van de PvdA lezen in de beantwoording van de minister dat Artikel 2.2 van het Voertuigreglement noch bedoeld, noch geschikt is voor de toelating tot de weg voor nieuwe voertuigcategorieën als de Segway. In dit artikel, om precies te zijn in het derde lid, wordt echter wel gesteld dat *«de minister van Verkeer en Waterstaat kan bepalen dat voor voertuigen waarin technologieën of concepten zijn verwerkt, die wegens hun specifieke aard niet aan een of meer van de voorschriften van EG-richtlijnen kunnen voldoen, een tijdelijke goedkeuring kan worden verleend»*. Naar de mening van de leden van de PvdA-fractie kan de minister de Segway dus wel tijdelijk toelaten. Deze leden vinden dat dit artikel 2.2 dan ook bedoeld is om de Segway, tijdens het proces van de aanvraag van goedkeuring bij de Europese Commissie, tijdelijk te kunnen toelaten. Deze leden vragen een reactie van de minister.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het klopt dat de minister, net als in andere EU-landen, zelf kan bepalen dat: *«voor voertuigen waarin technologieën of concepten zijn verwerkt, die wegens hun specifieke aard niet aan een of meer van de voorschriften van EG-richtlijnen kunnen voldoen en waarvan bij de keuring niet kan worden vastgesteld dan wel slechts op termijn kan worden vastgesteld of aan de in hoofdstuk drie gestelde eisen wordt voldaan, tijdelijke goedkeuring kan worden verleend, waarbij niet hoeft te worden voldaan aan de in hoofdstuk 3 voor de betrokken categorie waartoe het voertuig behoort gestelde eisen?»* Zo ja, zou de minister voor de Segway een tijdelijke goedkeuring kunnen geven? De onderzoeken van de SWOV hebben reeds aangetoond dat het voertuig een gelijkwaardig veiligheids- en milieubeschermingsniveau biedt, ondanks dat wordt afgeweken van de technische eisen die zijn opgenomen in volledig harmoniserend bijzondere richtlijnen. De leden van de PvdA-fractie zouden graag willen weten of Duitsland, waar nu wordt gewerkt aan landelijke wetgeving om de Segway toe te laten op zowel het fietspad als in het voetgangersgebied, ook eerst goedkeuring van de Europese Commissie heeft verkregen voor de tijdelijke toelating. Daarnaast vragen deze leden zich af in hoeverre een EU- goedkeuringsaanvraag daadwerkelijk verplicht is. Als goedkeuring van de Europese Commissie

daadwerkelijk noodzakelijk zou zijn, waarom is dit dan niet voorafgaande aan het SWOV-onderzoek gevraagd?

De Europese Commissie verwees in 2002/2003 voor een beslissing om de Segway toe te laten op het trottoir, terug naar de lidstaat zelf. Hierdoor bestaat er een grote kans dat de Commissie, inzake de Nederlandse goedkeuringsaanvraag, wederom zal terugverwijzen naar de lidstaat zelf. De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of de minister in het geval dat de Commissie de goedkeuring zal overlaten aan het land zelf, zal overgaan tot onmiddellijke toelating.

Tot slot willen de leden van de PvdA-fractie nog het volgende vragen. De discussie over de Segway loopt al jaren. Klopt het dat het ministerie de EU-aanvraag pas recentelijk heeft gedaan? Deze leden vragen in hoeverre is gekeken naar oplossingen van andere EU-lidstaten, die bruikbaar zijn om de Segway ook in Nederland toe te laten.

De leden van de fractie van de SP hebben met verbazing kennisgenomen van de wijd uiteenlopende en elkaar tegensprekende informatie aangaande de eventuele toelating van de Segway in Nederland. De minister heeft naar aanleiding van eerdere vragen aangegeven dat het Voertuigreglement niet de ruimte biedt om de Segway toe te laten in Nederland. Is het niet zo dat het Voertuigreglement de ruimte biedt om – in afwachting van Europese maatregelen – een tijdelijke toelating te verlenen aan nieuwe vervoersconcepten die – juist vanwege hun innovatieve karakter – niet binnen de huidige categorisering vallen? Deze leden vragen dus niet van de minister om een nieuwe vervoerscategorie te creëren, maar om een tijdelijke toelating van de Segway te verlenen, zeker nadat het SWOV heeft aangetoond dat de verkeersveiligheid niet in het geding is. Ook de milieuvriendelijkheid van de Segway werd door het SWOV geprezen.

Het is de leden van de SP-fractie nog steeds onduidelijk wat er nu toch de oorzaak van is dat andere lidstaten de Segway wel hebben toegelaten, terwijl de minister zegt dat dit niet mogelijk is. Graag willen ook deze leden hierover een uitleg.

Tenslotte willen de leden van de SP-fractie graag van de minister weten of de Europese Commissie inderdaad vijf jaar geleden reeds een oproep heeft gedaan aan de lidstaten om de Segway zo snel mogelijk toe te laten. Als dit zo is, is het dan wel verstandig om nu weer terug te verwijzen naar het afwachten van een fiat van Brussel, terwijl Brussel juist de positieve kanten van de Segway onderschrijft?

Reactie van de minister

Segway

Recente ontwikkelingen

In mijn brief van 30 oktober 2007 (Kamerstukken II 2007/2008, 29 398, nr. 30) heb ik u gemeld dat ik mijn voornemen, om de Segway op fietspaden en rijbanen toe te laten, zou melden aan de Europese Commissie (EC). Ik heb de EC toestemming gevraagd, om door het nationaal toevoegen van een aparte categorie niet-typegoedkeuringsplichtige motorrijtuigen voor gebruik op fietspaden en rijbanen, af te mogen wijken van richtlijn nr. 2002/24/EG.

Op 2 januari 2008 ontving ik als antwoord op mijn vragen bijgaande brief (bijlage 1)¹ van de EC. Vooral de laatste alinea van deze brief riep vervolgvragen op waarover inmiddels overleg heeft plaatsgevonden met de EC. Dit overleg heeft uitgewezen dat er twee manieren zijn om de Segway toe te laten:

a. De eerste is via toepassing van artikel 16, derde lid, van richtlijn 2002/

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

24/EG jo. artikel 8, tweede lid, onder c, van richtlijn 70/156/EG. Als deze procedure gevolgd zou worden, zou de Segway niet als aparte voertuigcategorie worden aangemerkt, maar een tijdelijke nationale goedkeuring kunnen krijgen als bromfiets die als gevolg van toepassing van innovatieve techniek niet aan alle EU-typegoedkeuringseisen kan voldoen. Deze procedure zou uiteindelijk moeten leiden tot aanpassing van de richtlijn, zodat de tijdelijke nationale goedkeuring op termijn kan worden omgezet in een Europese typegoedkeuring als bromfiets. Met een dergelijke Europese typegoedkeuring wordt een voertuig in alle lidstaten toegelaten. Dit is volgens de EC weliswaar de geëigende weg maar heeft het risico dat lidstaten, die de Segway niet als bromfiets willen zien, bezwaar zullen maken. Om tot aanpassing van de richtlijn over te kunnen gaan moet een gekwalificeerde meerderheid van de lidstaten dit initiatief steunen. Als die meerderheid er niet is wordt de richtlijn niet aangepast en zou de tijdelijke goedkeuring weer ingetrokken moeten worden.

Om deze procedure te starten zou als eerste stap de fabrikant een typegoedkeuring als bromfiets aan moeten vragen. Vervolgens zou, zoals de EC in haar brief ook aangeeft, met een uitgebreid technisch dossier aangetoond moeten worden dat de Segway veilig is, hoewel het voertuig niet aan de eisen van richtlijn 2002/24/EG voldoet. Aangezien de fabrikant al ruim vijf jaar erop aandringt om de Segway in de lidstaten toegelaten te krijgen, maar in geen enkele lidstaat het initiatief genomen heeft om een typegoedkeuring als bromfiets aan te vragen, is het onzeker of de fabrikant aan deze procedure mee zal willen werken. Alle argumenten afgewogen hebbende vind ik dit een risicovolle optie.

- b. De tweede manier is door gebruik te maken van de interpretatieruimte die richtlijn 2002/24/EG in de uitleg van de EC biedt. De EC heeft aangegeven dat de richtlijn het lidstaten niet expliciet verbiedt om voertuigen – die volgens de fabrikant niet bestemd zijn voor gebruik op andere delen van de openbare weg dan het trottoir, dientengevolge niet onder de scope van de richtlijn vallen en daardoor niet EG-typegoedkeuringsplichtig zijn – nationaal toch toe te laten op die delen van de openbare weg. Nieuwe regelgeving die op basis van deze optie tot stand komt moet in Brussel worden genotificeerd ingevolge richtlijn 98/34/EG, aangezien de desbetreffende regeling technische eisen bevat. Uit het overleg met de EC is gebleken dat men de kans dat deze variant zonder problemen geaccepteerd wordt aanzienlijk groter acht dan regelgeving die volgens de eerste optie tot stand is gekomen. Dit is het gevolg van het feit dat bij de tweede optie niet het (aantoonbare) veiligheidsniveau van het voertuig het bepalende criterium is, zoals bij de eerste optie, maar de vraag of de gestelde technische eisen handelsbelemmeringen tot gevolg hebben. Deze tweede optie en de genoemde interpretatie van de richtlijn door de EC openen voor mij de weg om voor de Segway, en mogelijk soortgelijke voertuigen in de toekomst, een aparte voertuigcategorie «niet typegoedkeuringsplichtige motorvoertuigen voor gebruik op het fietspad en de rijbaan» in de regelgeving te introduceren. Deze optie wil ik in overleg mijn ambtgenoten van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nader gaan uitwerken. Ik hoop u hier over circa 4 weken nader te informeren.

Beantwoording vragen

In mijn brief van 4 december (Kamerstukken II 2007–2008, 29 398, nr. 74) heb ik op een vraag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat geantwoord dat artikel 2.2, derde lid, van het Voertuigreglement niet geschikt is voor de toelating tot de weg van nieuwe voertuigsoorten omdat dan voor de Segway een nieuwe voertuigcategorie moet worden ontwikkeld.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of er andere oplossingen mogelijk zijn om de Segway op korte termijn toe te staan in Nederland. Daarbij noemen zij als eventuele oplossing een voorlopige goedkeuring van de minister. De PvdA-fractie is van mening dat een tijdelijke toelating van de Segway op grond van artikel 2.2, derde lid, van het Voertuigreglement mogelijk is. De SP-fractie vraagt vervolgens of het niet zo is dat het Voertuigreglement de ruimte biedt om – in afwachting van Europese maatregelen – een tijdelijke toelating te verlenen aan nieuwe vervoersconcepten die juist vanwege hun innovatieve karakter niet binnen de huidige categorisering vallen.

Ik kan niet anders dan herhalen dat artikel 2.2, derde lid, van het Voertuigreglement niet geschikt is om een nieuwe voertuigcategorie te introduceren. Dit komt omdat het verlenen van een tijdelijke goedkeuring op basis van dit artikel altijd het aanpassen van de EU-richtlijn voor twee- en driewielige motorrijtuigen tot uiteindelijk doel moet hebben.

In deze richtlijn zijn de technische eisen vastgelegd aan voertuigcategorieën waarover op Europees niveau consensus bestaat en die ook in de Nederlandse voertuigregelgeving voorkomen. Dit artikel kan dus alleen maar worden gebruikt als de fabrikant voor de Segway een typegoedkeuring als bromfiets met innovatieve techniek zou aanvragen, hetgeen deze tot nu toe in geen enkele lidstaat heeft gedaan (zie onder a.). Uit het overleg met de EC is gebleken dat deze redenering de juiste is. Toepassing van dit artikel kan alleen als tijdelijke goedkeuring als bromfiets met innovatieve techniek wordt aangevraagd, niet als nieuwe voertuigcategorie, met alle procedurele risico's die ik hierboven heb aangegeven.

De PvdA-fractie is benieuwd of ik zal overgaan tot directe toelating van de Segway tot wegen en fietspaden in het geval dat de EC de goedkeuring zal overlaten aan het land zelf. Zoals al eerder in deze brief aangegeven heeft de EC mij een opening geboden om een aparte voertuigcategorie te ontwikkelen waar Segway in past. Onmiddellijke toelating is niet mogelijk omdat om een nieuwe voertuigcategorie in te voeren de Wegenverkeerswet 1994, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens moeten aangepast. Ook zijn aanpassingen nodig in de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheidsverzekering. Hiervoor zijn de gebruikelijke doorlooptijden van toepassing.

Het CDA en de SP vragen hoe het kan dat de Segway in verschillende andere landen van de Europese Unie wel is toegelaten zonder goedkeuring van de EC. Het gebruik van twee- en driewielige motorvoertuigen die uitsluitend bedoeld zijn voor gebruik op het trottoir valt volgens de EC niet binnen de reikwijdte van richtlijn nr. 2002/24/EG.

Verder is deze richtlijn niet van toepassing op voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/uur en op voertuigen die bestemd zijn voor het gebruik door lichamelijk gehandicapten. Hierin ligt het antwoord op de vraag van de CDA-fractie waarom in andere landen van de Europese Unie zonder goedkeuring van de EC wel is besloten tot het toelaten van de Segway. Deze landen staan de Segway immers alleen toe op voetpaden en in voetgangersgebieden en met slechts een wandelsnelheid. Dit verklaart waarom het gebruik van de Segway in Frankrijk, Hongarije, Tsjechië en Spanje niet in strijd is met richtlijn nr. 2002/24/EG.

Deze handelwijze strookt ook met het antwoord van de Commissie op een vraag van het bedrijf Segway naar aanleiding van een brief van 12 juli 2002. Daarin geeft de Commissie namelijk aan dat de richtlijn betreffende typegoedkeuring voor twee- en driewielige motorvoertuigen van kracht is op voertuigen die bedoeld zijn voor gebruik op de openbare weg. Als gevolg van het feit dat de fabrikant heeft aangegeven dat de Segway bedoeld is voor gebruik op het trottoir en in voetgangersgebieden en niet

voor gebruik op de weg, schrijft de EC verder dat de betreffende richtlijn inzake typegoedkeuring daarom niet op de Segway van toepassing is. Dit is de enige mij bekende communicatie door de EC betreffende Segway. Het is dus niet zo, zoals de SP-fractie vraagt, dat de EC vijf jaar geleden een oproep heeft gedaan aan de lidstaten om de Segway zo snel mogelijk toe te laten.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in oktober 2007 een advies uitgebracht over het gebruik van de Segway.¹ De SWOV adviseerde met het oog op consequenties voor de verkeersveiligheid de Segway niet toe staan op het trottoir. Naar aanleiding van dit advies heb ik besloten om het gebruik van de Segway op het trottoir (zoals Frankrijk, Hongarije, Tsjechië en Spanje hebben gedaan) niet mogelijk te maken, maar de Segway slechts te willen toelaten op fietspaden en rijbanen. Inmiddels is duidelijk dat België, voor het gebruik op het fietspad, een constructie heeft gekozen die min of meer vergelijkbaar is met de manier waarop ik de Segway na overleg met mijn ambtgenoten zou kunnen toelaten. In Italië is de Segway niet formeel toegestaan of in de regelgeving ingepast, maar mag hij op trottoirs en fietspaden rijden in het kader van een proefproject.

De PvdA-fractie informeert of Duitsland ook eerst goedkeuring van de Europese EC heeft verkregen voor de tijdelijke toelating. Zoals deze fractie aangeeft, werd in Duitsland onlangs nationale wetgeving voorbereid waarmee de Segway toch zou kunnen worden toegelaten tot het fietspad. Ondertussen zijn deze voorbereidingen, naar de informatie waarover ik beschik, gestaakt.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af in hoeverre een «EU-goedkeuringsaanvraag», zoals ik vermeldde in mijn brief van 30 oktober 2007 (*Kamerstukken II 2007–08*, 29 398, nr. 60) daadwerkelijk verplicht is. Zonder overleg met de EC zou Nederland riskeren dat de EC een inbreukprocedure zou starten wegens handelen in strijd met het EG-Verdrag. Verder wil de PvdA-fractie vernemen waarom deze goedkeuring niet voorafgaande aan het onderzoek door de SWOV is gevraagd. Er is voor gekozen om eerst het advies van de SWOV af te wachten, omdat vooraf niet zeker was dat de verkeerssituatie waarin het gebruik van de Segway voldoende veilig zou blijken, in strijd zou zijn met het gemeenschapsrecht. Indien het onderzoek bijvoorbeeld zou hebben uitgezwezen dat de Segway veilig op het trottoir zou kunnen worden toegelaten, was consultatie van de EC niet nodig geweest en had kunnen worden volstaan met aanpassing van de nationale regelgeving.

Puntenrijbewijs In mijn brief van 4 december 2007 (*Kamerstukken II 2007/08* 29 398, nr. 74), heb ik aangegeven dat in het wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen, zoals dat in de vorige kabinetsperiode bij de Tweede Kamer is ingediend (zie *Kamerstukken II 2005/06*, 30 324, nr. 2), is gekozen voor de aanpak van ernstige verkeersrecidive en niet voor een puntenstelsel naar Duits model. De leden van de fractie van het CDA vragen waarom het kabinetsvoorstel zich dan uitsluitend richt op aanpak van alcoholrecidive en niet mede op forse snelheidsovertredingen en rijden onder invloed van drugs.

Graag beantwoord ik deze vraag mede namens mijn ambtgenoot van Justitie als volgt. Het wetsvoorstel zoals dat bij de Tweede Kamer is ingediend, was aanvankelijk niet beperkt tot alcoholdelicten. Deze beperking is later door de Tweede Kamer in het wetsvoorstel opgenomen door aanvaarding van een daartoe strekkend amendement Wolfsen/Weekers (*Kamerstukken II 2006/07*, 30 324, nr. 12). Vervolgens heeft de Tweede Kamer op verzoek van het kabinet eindstemming over het door amendering gewijzigde wetsvoorstel aangehouden. Daardoor kon het gewijzigde

¹ *Verkeersveiligheidsconsequenties van toelating van de Segway tot de openbare weg. Advies aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (SWOV R-2007-6)*, Leidschendam: SWOV 2007.

wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd. Begin december 2007 heeft het kabinet dit advies, voorzien van het nader rapport en de wijziging voorgesteld door de regering (Kamerstukken II 2007/08, 30 324, nrs. 16 en 17), aan de Tweede Kamer toegezonden. Het kabinet stelt daarin voor om het wetsvoorstel, in lijn met het door de Tweede Kamer aangenomen amendement, aan te vullen met het weigeren mee te werken aan een alcoholonderzoek en het veroorzaken van een ongeval onder invloed van alcohol. Deze wijzigingen zijn bedoeld om de recidiveregeling uit het wetsvoorstel beter handhaafbaar te maken.

Zoals in de toelichting op de voorgestelde wijziging is aangegeven, heeft het kabinet de vraag onder ogen gezien of er aanleiding is de reikwijdte van de recidiveregeling uit het wetsvoorstel uit te breiden met ernstige snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom, voor zover deze niet louter op kenteken zijn geconstateerd. Het kabinet onderkent de wenselijkheid hiervan en heeft – met het oog op de vraag hoe dit kan worden ingepast – dan ook besloten te laten onderzoeken of en zo ja onder welke voorwaarden een dergelijke uitbreiding een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid en aan de rechtshandhaving (Kamerstukken II 2007/08, 30 324, nr. 17, p. 5).

Het kabinet stelt om de volgende redenen niet voor het wetsvoorstel nu al met de hierboven bedoelde snelheidsovertredingen uit te breiden. Inpassing daarvan in de door het aangenomen amendement in het wetsvoorstel opgenomen recidiveregeling, is wat betreft de praktische en juridische vragen die daarbij komen kijken niet eenvoudig. Daarnaast is het – ook in het licht van artikel 105 van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer – ongebruikelijk om in een wetsvoorstel inhoudelijke wijzigingen door te voeren, indien de Tweede Kamer al in eerste lezing over de artikelen van het wetsvoorstel en over de amendementen heeft gestemd. Tenslotte is het gewenst om de thans in het wetsvoorstel voorziene regeling nu voortvarend in te voeren.

Wat het rijden onder invloed van drugs betreft merk ik het volgende op. Mijn ambtgenoot en ik erkennen zonder meer de wenselijkheid dat uiteindelijk ook dit delict onder de regeling, die het wetsvoorstel wil doorvoeren, wordt gebracht. Dat was ook in de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II 2005/06, 30 324, nr. 7) al aangegeven. Om het rijden onder invloed van drugs strenger te kunnen aanpakken, is het van belang dat er een betrouwbare en eenvoudig te hanteren drugstester is om het gebruik van drugs te kunnen vaststellen. In het algemeen overleg van 6 november jongstleden is gesproken over de drugstester die in Australië en Italië wordt toegepast om het rijden onder invloed van drugs in het verkeer vast te stellen. Ik zal samen met mijn ambtgenoot van Justitie snel onderzoeken of de gesignaleerde Australische of Italiaanse tester kan worden aangemerkt als een voldoende betrouwbare en praktisch hanteerbare tester. Zodra daarover helderheid bestaat, zullen wij dan in het benodigde wetsvoorstel tot verbetering van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs het voorstel verwerken om het rijden onder invloed van drugs onder de werking van het puntenstelsel te brengen. Op deze manier kan de wens van de Tweede Kamer, die tevens onze wens is, worden gerealiseerd zonder dat hierdoor vertraging optreedt bij de verdere behandeling van het thans bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen.