

Vergaderjaar 2005–2006

30 324

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel rijbewijzen

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 22 mei 2006

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Met belangstelling hebben mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat en ik kennis genomen van het verslag dat de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie voor Justitie over het wetsvoorstel hebben uitgebracht. Graag gaan wij hieronder in op de gestelde vragen en de gemaakte opmerkingen.

Het verheugt ons dat de verschillende fracties overwegend positief op het wetsvoorstel hebben gereageerd.

De leden van de fractie van het **CDA** hebben met genoegen van het wetsvoorstel kennis genomen. Wij onderschrijven hun standpunt dat het bevorderen van de verkeersveiligheid ook vraagt om stevige maatregelen ten aanzien van recidive in het verkeer. Dit wetsvoorstel is een van die maatregelen. Met voldoening nemen wij kennis van het oordeel van deze leden dat het in dit wetsvoorstel vervatte puntenstelsel, dat, naar deze leden met recht opmerkten, eenvoudig en doeltreffend is, op zijn plaats is. De leden van de fractie van de **PvdA** gaven aan met ons van mening te zijn dat het belang van de verkeersveiligheid wordt gediend door een strenge en effectieve bestrijding van recidive in het verkeer. Zij staan met ons een eenvoudig stelsel voor dat geen grote bestuurslasten meebrengt, aansluit bij en inpasbaar is in de al bestaande wettelijke voorzieningen en dat is gericht op bestuurders die ernstige verkeersdelicten herhalen. Deze leden gaven aan met ons van mening te verschillen over de manier waarop dit in concreto moet worden uitgewerkt. Graag gaan wij in deze nota uitgebreid in op de verschillende overwegingen die deze leden ter onderbouwing van hun standpunt in het verslag naar voren brachten, in de hoop hen ervan te overtuigen dat de in het voorliggend wetsvoorstel gekozen uitwerking een goede is. Deze leden merkten op dat de kwalificatie «puntenstelsel» de lading van het wetsvoorstel naar hun mening niet dekt. Daar verschillen wij met deze leden van mening. Een puntenstelsel kenmerkt zich enerzijds daardoor dat de rijbewijshouder door het begaan van verkeersdelicten punten kan verliezen, welk verlies uiteindelijk tot

ongeldigheid van het rijbewijs leidt, terwijl zo een stelsel zich anderzijds daardoor kenmerkt dat betrokkene een bepaalde periode niet mag rijden. Dit wetsvoorstel bevat een uitwerking die aan deze kenmerken voldoet. Het komt erop neer dat een rijbewijshouder twee punten heeft. Indien hij een van die punten verliest doordat een aangewezen verkeersdelict strafrechtelijk is afgedaan, dan houdt hij in de daarop volgende periode van vijf jaar één punt over. Verliest hij in die periode ook dat punt, dan heeft dit gevolgen voor zijn rijbewijs. Behoudt hij dat punt binnen de aangegeven periode, dan heeft hij weer twee punten. Aan een en ander doet naar onze mening niet af dat het wetsvoorstel niet strekt tot toekenning of aftrek van bepaalde punten. Daarom kunnen wij niet de stelling van deze leden onderschrijven dat het zuiverder zou zijn het woord «puntenstelsel» in verband met dit wetsvoorstel te vermijden.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** gaven aan van harte de primaire doelstelling van het wetsvoorstel, het bevorderen van de verkeersveiligheid, te onderschrijven. Over het voorliggende wetsvoorstel merkten zij op dat verschillende adviesinstanties bezwaren koesteren tegen het daarin vervatte puntenstelsel. In reactie daarop merken wij op dat in het nader rapport en in de memorie van toelichting uitgebreid op deze bezwaren is gereageerd, en enkele verbeteringen in wetsvoorstel en memorie van toelichting zijn aangebracht, ten einde aan deze bezwaren, waar aangewezen, tegemoet te komen.

Het verheugt ons dat de leden van de fractie van de **SGP** aangaven, content te zijn met het voorliggend wetsvoorstel dat naar hun oordeel de aanzet geeft tot invoering van het puntenstelsel rijbewijzen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Zij gaven wel aan de nodige vragen te hebben over de effectiviteit van het voorgestelde puntenstelsel en over de verplichting een rijontzegging op te leggen, in welke constructie deze leden feitelijk de introductie van een minimumstraf zien. Graag gaan wij verderop in deze nota in op de vragen die deze leden over deze onderwerpen stelden en op de opmerkingen die zij daarbij maakten.

2. De hoofdlijnen van het voorgestelde systeem

2.1 Het puntenstelsel ingepast in het bestaande systeem

Met voldoening hebben wij er kennis van genomen dat de leden van de fractie van het **CDA** kunnen billijken dat de verkeersfeiten die onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) vallen, buiten het puntenstelsel worden gehouden. De inzet van het kabinet is het behoud van de voordelen van de WAHV door, naar deze leden met juistheid constateerden, naast afdoening via die wet een strafrechtelijk puntenstelsel te introduceren voor ernstige verkeersdelicten. Wij onderschrijven het standpunt van deze leden dat afdoening via de WAHV, alsmede afdoening op kentekenconstatering, geen soelaas bieden bij het herhaald begaan van ernstige verkeersdelicten. Door de WAHV en het puntenstelsel naast elkaar te laten functioneren, is het puntenstelsel inderdaad niet goed te vergelijken met de ruime puntenstelsels in de ons omringende landen. Deze leden gaven aan met ons te erkennen dat het voorliggend puntenstelsel aantrekkelijker is dan die ruime puntenstelsels. Zij hadden in het licht van de verhouding tussen het puntenstelsel enerzijds en de WAHV anderzijds nog wel enkele vragen die betrekking hebben op de snelheidsoverschrijdingen die onder het puntenstelsel gaan vallen. Zij nodigden het kabinet uit om over snelheidsoverschrijdingen een uiteenzetting te geven, vergelijkbaar met de beschouwing die in de memorie van toelichting is gewijd aan door het rode licht rijden. Wij nemen deze uitnodiging graag aan en antwoorden deze leden als volgt. De snelheidsoverschrijdingen worden sinds jaar en dag op bevredigende wijze deels via de WAHV en deels via het strafrecht afgedaan. Snelheidsoverschrijdingen tot veertig kilometer per uur te hard op de autosnelweg

en tot dertig kilometer per uur te hard op overige wegen, vallen onder de WAHV en worden met een administratieve sanctie in de vorm van een geldsom afgedaan. Rijdt de automobilist meer dan veertig kilometer per uur te hard op de autosnelweg, of meer dan dertig kilometer per uur te hard op overige wegen, dan valt de snelheidsovertreding onder het strafrecht. Indien een snelheidsovertreding onder het strafrecht valt, kan daarvoor een rijontzegging worden opgelegd. In de memorie van toelichting hebben wij aangegeven grove snelheidsovertredingen te willen aanwijzen in de algemene maatregel van bestuur (verder: AMvB) als verkeersdelicten waarvoor een rijontzegging moet worden opgelegd. Met grove snelheidsovertredingen zijn in dit verband die overtredingen bedoeld die niet voor afdoening via de WAHV in aanmerking komen. Dat zijn de snelheidsovertredingen van meer dan veertig kilometer per uur te hard op de autosnelweg of meer dan dertig kilometer per uur te hard op overige wegen. Overigens kunnen onder omstandigheden ook overschrijdingen van de maximumsnelheid met een kleiner aantal kilometers onder het strafrecht vallen. Dat is het geval als bij de snelheidsoverschrijding schade is toegebracht aan goederen of letsel aan personen is ontstaan (zie artikel 2, tweede lid, WAHV). In dat geval kan een rijontzegging worden opgelegd. Wij hebben ervoor gekozen voor deze veel geringere snelheidsoverschrijdingen geen verplichting in het leven te roepen een rijontzegging op te leggen. De verplichting beperkt zich tot snelheidsovertredingen met meer dan veertig kilometer per uur op de autosnelweg of meer dan dertig kilometer per uur op overige wegen. Ligt de geringere snelheidsoverschrijding ten grondslag aan het veroorzaken van een verkeersongeval met letsel, dan is het dat laatste delict waarvoor een rijontzegging wordt voorgeschreven.

Zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt dan wel dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd, is een zelfstandig delict (zie artikel 5 WVV 1994) waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd. Aan dat zelfstandige delict kan ook een snelheidsoverschrijding ten grondslag liggen van minder dan dertig kilometer per uur te hard op de autosnelweg of minder dan dertig kilometer per uur te hard op overige wegen. Langs de band van artikel 5 WVV 1994 kan daarvoor een rijontzegging worden opgelegd. Wij geven er om redenen die verderop in deze nota in antwoord op vragen van deze leden nog zullen worden geadstrueerd overigens de voorkeur aan het delict van artikel 5 WVV 1994 niet in de AMvB op te nemen.

De leden van de fractie van het **CDA** noemden voorts het voorbeeld van de auto die geflitst wordt terwijl de maximumsnelheid met meer dan vijftig kilometer per uur wordt overschreden. In dat geval valt de snelheidsovertreding binnen het strafrecht en kan voor dat feit aan de kentekenhouder een rijontzegging worden opgelegd, behalve als hij niet de persoon was die heeft gereden en zich kan disculperen op grond van artikel 181 WVV 1994. Het puntenstelsel werkt echter op staandhouding en niet op kentekenconstatering. De reden is dat voor een streng stelsel als in dit wetsvoorstel vervat, onomstotelijk moet vaststaan wie daadwerkelijk heeft gereden. Daarom wordt de toepassing van artikel 181 WVV 1994 in de voorgestelde wettekst uitgesloten. De door deze leden als voorbeeld genoemde snelheidsovertreding valt daardoor niet onder het puntenstelsel.

De indruk van deze leden dat de verkeersdelicten waarvoor al een rijontzegging kan worden opgelegd, deels ook de delicten zijn die in de AMvB worden aangewezen, is juist. Het systeem van het wetsvoorstel functioneert via de rijontzeggingen. Delicten waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd, vallen daardoor binnen de reikwijdte van het puntenstelsel. Wij zijn voornemens een aantal van die delicten tevens in de AMvB aan te wijzen. De redenen voor de keuze van de delicten zullen verderop in deze nota, in antwoord op vragen van deze leden, nader

worden uiteengezet. Daar zullen wij ook nader ingaan op de wens van deze leden binnen de AMvB tot een nadere vereenvoudiging te komen.

De leden van de fractie van de **PvdA** stelden een groot aantal vragen over de strafrechtelijke uitwerking van het puntenstelsel. Deze leden vroegen of een bestuursrechtelijke vormgeving van het puntenstelsel is overwogen, en gaven aan van mening te zijn dat een bestuursrechtelijke uitwerking naar hun mening de voorkeur verdient. Het stelsel waaraan deze leden de voorkeur gaven, komt er – in het voetspoor van het, later ingetrokken, amendement-Wolfsen/De Pater van der Meer (Kamerstukken II 2003/04, 28 484, nr. 21) – op neer dat als de rijbewijshouder in de strafrechtelijke kolom onherroepelijk is veroordeeld voor het herhaald rijden onder invloed van alcohol of drugs, het rijbewijs in de bestuursrechtelijke kolom bij gebonden beschikking ongeldig wordt verklaard. Graag reageren wij hieronder op het door deze leden aangedragen stelsel, en gaan daarbij in op de vragen die deze leden in dit verband stelden en op de opmerkingen die zij maakten. Om hierna aan te geven redenen menen wij dat het systeem van dit wetsvoorstel de voorkeur verdient boven de uitwerking die deze leden voorstaan.

Vooraf merken wij het volgende op. Wij gaan ervan uit dat deze leden het door hen bepleite stelsel zo bedoelen vorm te geven dat het niet uitsluit dat het rijbewijs op basis van de bestaande vorderingsprocedure eerder al ongeldig kan worden verklaard zonder dat op de onherroepelijke veroordeling door de strafrechter hoeft te worden gewacht. Kenmerk van de vorderingsprocedure is namelijk dat deze is gebaseerd op een signalering, meestal van de politie, dat ten aanzien van een bestuurder het vermoeden bestaat dat hij niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) kan op basis van deze constatering de vorderingsprocedure in gang zetten en hoeft niet te wachten op een onherroepelijke veroordeling door de strafrechter. Dit is het gevolg van het feit dat de vorderingsprocedure losstaat van de bestraffing van het eventueel aan de vordering ten grondslag liggende concrete delict, en alleen betrekking heeft op de vraag of iemand nog wel beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. De beantwoording van die vraag staat geheel los van de uitkomst van de strafrechtelijke procedure. Dit maakt het mogelijk dat het CBR op basis van het vermoeden aan de slag kan.

Deze leden gaven aan dat het strafrecht en de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure naar hun mening gescheiden moeten blijven, om de reden dat de vorderingsprocedure het karakter van een maatregel heeft en de strafrechtelijke rijontzegging een bestraffend karakter. Zij menen dat het wetsvoorstel deze scheiding doorbreekt. In reactie daarop merken wij op dat het strafrecht en de vorderingsprocedure ook in de bestaande situatie niet geheel gescheiden zijn. Verdenking van bepaalde verkeersdelicten is voor het CBR als gezegd reden een onderzoek in te stellen naar de rijvaardigheid of de geschiktheid. Bij het in de vorderingsprocedure ingebouwde beginnersrijbewijs wordt een rijvaardigheidsonderzoek ingesteld als de beginnende bestuurder binnen de eerste vijf jaar na de afgifte van zijn eerste rijbewijs drie strafrechtelijke afdoeningen ter zake van bepaalde verkeersdelicten op zijn naam heeft staan. Kortom: verkeersdelicten en, zoals thans het geval is bij het beginnersrijbewijs, strafrechtelijke afdoeningen ter zake van verkeersdelicten zijn vaak de aanleiding voor een, aan een strafrechtelijke aanpak parallel verlopend, onderzoek in de vorderingsprocedure. Voorts verdient de aandacht dat de enkele omstandigheid dat de rijontzegging een bestraffend karakter heeft, niet betekent dat bij de oplegging daarvan preventieve doeleinden geen rol zouden spelen. Deze doeleinden zullen temeer een rol spelen bij ernstige verkeersdelicten, waarbij de ernst van het verkeersdelict niet alleen in een veroordeling daarvoor, maar vooral ook in de duur van de opgelegde rijontzegging, wordt uitgedrukt. Wel kan worden gesteld dat het wetsvoor-

stel meebrengt dat de invloed van het strafrecht op de vorderingsprocedure groter wordt dan nu het geval is. Het rijbewijs kan immers van rechtswege ongeldig worden door toedoen van het strafrechtelijk puntenstelsel. In dit verband verdient de aandacht dat de invloed van het strafrecht op de vorderingsprocedure ook groter zou worden in het door deze leden voorgestelde stelsel. Bij een strafrechtelijke veroordeling voor bepaalde gevallen van recidive zou het CBR het rijbewijs bij gebonden beschikking ongeldig moeten verklaren. Dat zou een verandering zijn ten opzichte van het systeem van het beginnersrijbewijs aangezien de drie strafrechtelijke afdoeningen slechts grond vormen voor een rijvaardigheidsonderzoek.

Deze leden wezen op het destijds ingetrokken amendement-Wolfsen/De Pater van der Meer waarin werd voorgesteld de gebonden beschikking tot ongeldigverklaring van het rijbewijs te koppelen aan de enkele constatering door de politie. Zij gaven aan dat daartegen het bezwaar was ingebracht van beoordeling in twee kolommen. Daarom willen deze leden hun oorspronkelijke, in het amendement vervatte, plan in die zin wijzigen, dat niet de enkele constatering door de politie doch een onherroepelijke veroordeling door de strafrechter de grondslag vormt voor het bij gebonden beschikking ongeldig verklaren van het rijbewijs. Wij begrijpen deze leden aldus dat het stelsel dat zij als alternatief voor het wetsvoorstel presenteren hetzelfde stelsel is als was vervat in het amendement, maar dan met alleen dit verschil, dat de strafrechtelijke veroordeling de grondslag vormt in plaats van de enkele constatering door de politie. Deze leden vroegen of wij het met hen eens zijn dat dit aldus gewijzigde stelsel het probleem van beoordeling in twee kolommen voorkomt. In reactie daarop kunnen wij deze leden antwoorden dat hun stelsel samenloop van twee kolommen niet geheel voorkomt, en wel om de navolgende redenen. Het stelsel zoals dat in het amendement werd uitgewerkt, bevatte een wettelijke grondslag om bij AMvB een periode te bepalen gedurende welke iemand geen nieuw rijbewijs mag aanvragen nadat zijn rijbewijs bij gebonden beschikking ongeldig is verklaard. In dat stelsel zou een veroordeling door de strafrechter in gevallen van recidive dus niet alleen leiden tot een automatische ongeldigverklaring (door het CBR) van het rijbewijs, maar ook tot een automatische, vooraf bij AMvB bepaalde, periode gedurende welke de veroordeelde geen nieuw rijbewijs mag aanvragen. Dit stelsel houdt er geen rekening mee dat de strafrechter bij de desbetreffende veroordeling veelal een rijontzegging zal opleggen. Onduidelijk is daarbij voorshands hoe de bestuursrechtelijk bepaalde en de strafrechtelijk opgelegde periode waarin iemand niet mag rijden, op elkaar worden afgestemd.

Het door deze leden bepleite stelsel ligt dicht bij het systeem dat in het wetsvoorstel is vervat. Het wetsvoorstel sluit echter meer dan het stelsel dat deze leden voorstaan aan bij het bestaande wettelijke systeem, waarin de periode gedurende welke iemand niet mag rijden door de strafrechter via de bijkomende straf van de rijontzegging wordt bepaald. In de vorderingsprocedure zoals deze thans is vormgegeven, worden geen perioden bepaald gedurende welke iemand niet mag rijden. Dat heeft te maken met het feit dat de ongeldigverklaring is gebaseerd op het ontbreken van de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Als iemand kan aantonen daarover weer te beschikken, kan hij weer een rijbewijs krijgen. Wel voorziet de vorderingsprocedure in schorsing van het rijbewijs hangende het onderzoek naar de rijvaardigheid of de geschiktheid in bepaalde gevallen waarin zo een onderzoek moet worden ingesteld. Het oogmerk van die schorsing is dat het in die gevallen ongewenst is als iemand hangende het onderzoek zou mogen rijden. Mocht uit het onderzoek niet blijken dat iemand rijonvaardig of ongeschikt is, dan krijgt hij zijn rijbewijs meteen terug. Vanuit het «maatregelkarakter» van de vorderingsprocedure geredeneerd, is dat logisch, omdat er geen bezwaar tegen bestaat dat een persoon die rijvaardig en geschikt is, mag rijden. Het

stelsel van het amendement zou daaraan een wezensvreemd element toevoegen door te bepalen dat iemand nádat het rijbewijs bij gebonden beschikking ongeldig is verklaard, gedurende een bepaalde periode geen rijbewijs mag aanvragen. Deze periode zou een sanctie zijn die voor het bevorderen van de verkeersveiligheid niet noodzakelijk is, aangezien de betrokkene het rijbewijs al kwijt is, en een aanvraag voor een nieuw rijbewijs pas wordt gehonoreerd als hij aantoont weer rijvaardig en geschikt te zijn. Dat zou betekenen dat als doelstelling van de bestuursrechtelijk voorgeschreven periode alleen nog maar het bestraffen van betrokkene kan resteren. Dat zou haaks staan op de uitdrukkelijk door ons onderschreven gedachte van deze leden dat binnen het bestuursrechtelijk deel van de WVV 1994 alleen de verkeersveiligheid centraal staat, en niet het straffen van betrokkene.

In dit licht is ook van belang de in het wetsvoorstel vervatte verplichting voor de rechter een rijontzegging van een bepaalde duur op te leggen. Deze leden gaven elders in het verslag aan dat zij daartegen grote bedenkingen koesteren. Het door deze leden voorgestane stelsel zou feitelijk eenzelfde verplichting met hetzelfde bestraffende karakter meebrengen; een veroordeling door de strafrechter zou immers automatisch leiden tot een periode gedurende welke iemand niet mag rijden, om de reden dat zijn rijbewijs ongeldig is en hij ook geen nieuw rijbewijs mag aanvragen. Dat stelsel zou bovendien verdergaand zijn dan dat van het wetsvoorstel, omdat niet voor uitzonderlijke gevallen van de voorgeschreven periode mag worden afgeweken, hetgeen het wetsvoorstel wel toelaat. De bestuursrechtelijk bepaalde periode zou de betrokken bestuurder ook (automatisch) ten deel vallen in gevallen waarin de strafrechter hem weliswaar heeft veroordeeld, maar de rechter zaak weinig ernstig heeft ingeschat, en om die reden heeft volstaan met bijvoorbeeld schuldigverklaring zonder oplegging van straf. Tenslotte is het als gezegd voorshands onduidelijk hoe de in het amendement vervatte periode waarin iemand in ieder geval niet mag rijden (omdat hij geen rijbewijs mag aanvragen) zich verhoudt tot het bestaande systeem van de rijontzeggingen.

In dit verband is ook van belang dat deze leden aangaven te vrezen dat het wetsvoorstel zal leiden tot een toename van het aantal beroepen tegen de strafmaat, omdat de veroordeelde niet alleen met een opgelegde onvoorwaardelijke rijontzegging te maken heeft, maar bovendien weet dat deze de definitieve ongeldigheid van het rijbewijs meebrengt. Een zekere toename van het aantal hoger beroepen is denkbaar, en vooraf kan niet worden voorspeld of dat effect zich daadwerkelijk in significante mate zal voordoen. Zoals deze leden aangaven te onderkennen, zou ook van het door hen voorgestelde stelsel het effect kunnen uitgaan van een toename van het aantal hoger beroepen. Door hoger beroep in te stellen kan de bestuurder uitstel van de veroordeling proberen te bewerkstelligen, en daarmee uitstel van de bij gebonden beschikking bepaalde ongeldigverklaring van het rijbewijs en de daarbij behorende bestuursrechtelijke periode gedurende welke hij geen nieuw rijbewijs mag aanvragen. Bovendien zal betrokkene eveneens uitstel kunnen proberen te bewerkstelligen van de rijontzegging die de strafrechter hem in de gevallen die hier aan de orde zijn, in de regel zal opleggen. Een groot nadeel van het stelsel dat deze leden tegenover het wetsvoorstel stelden, is daarbij dat de betrokkene ook nog eens in de bestuursrechtelijke kolom in beroep kan gaan bij de bestuursrechter tegen de gebonden beschikking van het CBR, terwijl de feiten al zijn vastgesteld door de strafrechter (een veroordeling door de strafrechter vormt immers de basis van de gebonden beschikking) en de periode gedurende welke de betrokkene geen nieuw rijbewijs mag aanvragen vooraf bij AMvB is bepaald. Hoewel het CBR en de bestuursrechter de vaststelling van de feiten en de duur van de bedoelde periode niet meer kunnen wijzigen, kan betrokkene toch doorgaan met procederen in de bestuursrechtelijke kolom, en aldus het ongeldig worden van zijn rijbewijs vertragen. Dit zou een belasting van de bestuursrechtelijke kolom

teweeg kunnen brengen, terwijl de toegevoegde waarde van die rechtsgang ontbreekt. Dit wetsvoorstel kent dat nadeel niet doordat het de ongeldigheid van rechtswege haar intrede laat doen, en daar geen gebonden bestuursbeschikking tussen plaatst.

Deze leden merkten voorts op dat wij op geen enkele wijze aannemelijk maken dat de vorderingsprocedure niet voldoet. Naar onze mening staan het wetsvoorstel en de vorderingsprocedure – die, zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, naar behoren verloopt – los van elkaar. Niet goed in te zien valt echter waarom eerst tot het oordeel zou moeten worden gekomen dat deze procedure niet voldoet alvorens tot invoering van het in dit wetsvoorstel vervatte puntenstelsel over te gaan. Daarbij kan worden opgemerkt dat ook het stelsel dat deze leden tegenover het wetsvoorstel stelden, gevolgen zou hebben voor de vorderingsprocedure. Een strafrechtelijke veroordeling ter zake van recidive zou in dat stelsel leiden tot ongeldigverklaring van het rijbewijs bij gebonden beschikking, zonder dat daaraan nog een in de vorderingsprocedure gebruikelijk onderzoek naar de rijvaardigheid of de geschiktheid vooraf behoeft te gaan. De leden van de fractie van de **PvdA** informeerden naar de gevolgen van het wetsvoorstel voor de vorderingsprocedure. De vorderingsprocedure blijft, zoals eerder aangegeven, in stand. Op basis van dezelfde criteria kan een educatieve maatregel alcohol en verkeer worden opgelegd of kan een onderzoek worden ingesteld naar de rijvaardigheid of de geschiktheid, en kan het rijbewijs in die procedure ongeldig worden verklaard. Als het rijbewijs op basis van die procedure ongeldig is verklaard, heeft de rijontzegging die in de strafrechtelijke kolom wordt opgelegd vanzelfsprekend in zoverre geen effect, dat een eenmaal ongeldig verklaard rijbewijs niet nogmaals ongeldig kan worden. Voor die situatie voorziet het wetsvoorstel er overigens in dat de betrokkene aan dezelfde voorwaarden moet voldoen om een nieuw rijbewijs te krijgen als zouden gelden bij een ongeldigheid van rechtswege op basis van het puntenstelsel. Indien een onherroepelijke veroordeling door de strafrechter een rijontzegging inhoudt die de ongeldigheid van het rijbewijs tot gevolg heeft, hoeft het rijbewijs daarna uiteraard niet meer door het CBR ongeldig te worden verklaard. Deze procedures bijten elkaar daardoor niet. In ieder geval hoeft het CBR niet de uitkomst van het strafproces af te wachten voordat het zelf de vorderingsprocedure in gang zet. Van strijd met de rechtszekerheid is geen sprake omdat de strafrechtelijke aanpak van verkeersdelicten vooral een bestraffende doelstelling kent, welke doelstelling niet aan de vorderingsprocedure is verbonden. Als in de strafrechtelijke procedure geen rijontzegging wordt opgelegd die de ongeldigheid van het rijbewijs van rechtswege tot gevolg heeft, kan het zijn dat in een later uitgevoerde vorderingsprocedure blijkt dat de betrokkene toch niet rijvaardig of niet geschikt is. Daarmee spoort dat na een afgeronde strafrechtelijke procedure het rijbewijs door het CBR nog ongeldig zou kunnen worden verklaard. Overigens kan worden opgemerkt dat ongeldigverklaring door het CBR in veel gevallen aan de oplegging van de rijontzegging zal voorafgaan.

Deze leden vroegen voorts naar de invloed die de voorwaardelijke rijontzegging heeft op het stelsel van het wetsvoorstel. De passage in de memorie van toelichting die inhoudt dat een voorwaardelijke rijontzegging niet de ongeldigheid van het rijbewijs tot gevolg kan hebben, heeft, zoals deze leden met juistheid stellen, alleen betrekking op ongeldigheid op basis van dit wetsvoorstel. Daarnaast staat de vorderingsprocedure waarin het rijbewijs ongeldig kan worden verklaard. Het kan dus zijn dat het rijbewijs in de vorderingsprocedure ongeldig wordt verklaard, terwijl ter zake van het onderliggende feit alleen een voorwaardelijke rijontzegging wordt opgelegd.

De leden van de fractie van de **VVD** vroegen om een reactie op het oordeel van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

(SWOV) dat moet worden getwijfeld aan de invloed van een puntenstelsel op de verkeersveiligheid bij gelijkblijvende politie-inzet. Graag antwoorden wij deze leden als volgt.

De SWOV heeft in haar factsheet over puntenstelsels van maart 2005 aangegeven dat betrekkelijk weinig onderzoek is gedaan naar de effecten van puntenstelsels op de verkeersveiligheid. De SWOV meent dat een puntenstelsel weliswaar een bescheiden bijdrage zal leveren aan de verkeersveiligheid, maar dat de verwachting dat een puntenstelsel de verkeersveiligheid sterk bevordert niet blijkt uit onderzoek. De SWOV geeft aan dat het effect van een puntenstelsel op de verkeersveiligheid kan worden vergroot door het stelsel strenger te maken en/of door de pakkans te vergroten. Op basis van een literatuurstudie over het Canadese puntenstelsel verwacht de SWOV meer van het verhogen van de pakkans dan van de keuze voor een streng puntenstelsel. Over strengere puntenstelsels, zoals het puntenstelsel dat in dit wetsvoorstel wordt uitgewerkt, schrijft de SWOV dat er naar schatting jaarlijks enkele doden minder in het verkeer vallen. Daarbij is een aanvangseffect direct na invoering niet meegerekend. Dat komt er dus nog bij. Op basis hiervan verwachten wij dat het voorgestelde puntenstelsel wel degelijk een verkeersveiligheidseffect teweeg zal brengen, ook al is niet voorzien in extra politie-inzet. Daarbij is de verwachting dat de signaalwerking die van het puntenstelsel uitgaat zodanig zal zijn, dat toch het aantal gevallen van recidive in neerwaartse zin wordt beïnvloed. Overigens wordt in verband met dit wetsvoorstel niet voorzien in extra handhavingsinspanningen. Wij zijn van mening dat het wenselijk is het puntenstelsel te zijner tijd aan een evaluatie te onderwerpen, waarbij de effecten van het puntenstelsel op de verkeersveiligheid zullen worden betrokken.

De leden van de fractie van de **SGP** vroegen of met het wetsvoorstel is gegarandeerd dat geen groot administratief apparaat is vereist, dat geen hoge kosten moeten worden gemaakt, ook in termen van belasting van de rechterlijke macht en de politie. Deze leden kan worden bevestigd dat de inzet van het wetsvoorstel is om geen groot administratief apparaat in het leven te roepen met daaraan verbonden grote bestuurslasten. Daarom is voor een eenvoudig puntenstelsel gekozen, waarbij de registratie verloopt via het al bestaande systeem van de justitiële documentatie dat slechts een kleine aanpassing behoeft te ondergaan om het puntenstelsel te kunnen laten werken. In extra handhavingsinspanningen door de politie is niet voorzien. Of het wetsvoorstel de rechterlijke macht extra zal belasten kan op voorhand niet worden gezegd. Rekening wordt gehouden met een toename van het aantal rijontzeggingen. Een deel van de extra capaciteit die daarvoor benodigd zal zijn, kan worden opgevangen met het wetsvoorstel OM-afdoening, doordat daarin is voorzien in het buitengerechtelijk opleggen van rijontzeggingen die de periode van zes maanden niet overstijgen. Verder vroegen deze leden of het niet de vraag is of personen die herhaald ernstige verkeersdelicten begaan zich iets aan een puntenstelsel of een rijontzegging gelegen zullen laten liggen, en of het wetsvoorstel geen neveneffecten tot gevolg heeft zoals rijden zonder rijbewijs en doorrijden na ongeval. Met deze leden kan worden vastgesteld dat niet met behulp van enige rijbewijssanctie kan worden voorkomen dat een aantal personen doorgaat met het begaan van ernstige verkeersdelicten. Voor personen die ongevoelig zijn voor rijbewijssancties liggen andere strafsoorten meer in de rede, bijvoorbeeld vrijheidsstraf. Als de indruk zou bestaan dat het wetsvoorstel wezenlijk zou bijdragen aan met name de aanpak van deze categorie van personen, dan willen wij die indruk wegnemen. Wat betreft de bestuurders die wel gevoelig zijn voor rijbewijssancties en die daarom de negatieve gevolgen voor hun rijbewijs uit de weg willen gaan, kan worden vastgesteld dat deze zich reeds in de bestaande situatie niet geremd zullen voelen om na een ongeval door te

rijden, aangezien het veroorzaken van een ongeval ook in de bestaande situatie behoorlijke gevolgen voor het rijbewijs kan hebben.

Ten overvloede merken wij daarbij nog op dat de SWOV in haar eerder in antwoord op vragen van de leden van de fractie van de VVD al genoemde factsheet aangeeft dat bestuurders die tijdens een rijontzegging doorgaan met rijden, wel enigszins veiliger zullen rijden, omdat zij niet willen opvallen.

Bij de evaluatie van het wetsvoorstel kan worden gezien of de neven-effecten die deze leden vreesden daadwerkelijk optreden.

2.2. De verkeersdelicten

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen of er onderscheid wordt gemaakt tussen delicten waarvoor nu al een rijontzegging kan worden opgelegd en delicten die bij AMvB zullen worden aangewezen. Tevens vroegen zij waarom niet is overwogen al deze delicten op te nemen in de AMvB. Zij gaven aan een voorkeur te hebben voor het opnemen van één serie van ernstige delicten in de AMvB. In dat verband informeerden zij of het zinvol zou zijn binnen de AMvB aan te geven bij welke delicten een rijontzegging verplicht is en bij welke delicten deze kán worden opgelegd. Vooropgesteld kan worden dat het begaan van alle verkeersdelicten waarvoor thans een rijontzegging kan worden opgelegd, bij een veroordeling ter zake, onder de werking van dit wetsvoorstel kunnen leiden tot de ongeldigheid van rechtswege van het rijbewijs. Dat is het geval als de rechter bij een onherroepelijk vonnis een rijontzegging oplegt voor de duur van een jaar of meer bij recidive ter zake van een van die verkeersdelicten, of, buiten gevallen van recidive, voor de duur van twee jaar of meer. In die zin vallen alle verkeersdelicten waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd onder de werking van het wetsvoorstel. Bij een drietal verkeersdelicten willen wij, indien er sprake is van recidive, bovendien de oplegging van een rijontzegging voorschrijven door deze in de AMvB op te nemen. Bij het herhaald begaan van (een van) deze drie verkeersdelicten wordt het opleggen van een rijontzegging verplicht; bij de erbuiten vallende delicten, alsmede in de gevallen waarin sprake is van een first offender, blijft de rechter net als thans bevoegd daarvoor een rijontzegging op te leggen. Het verheugt ons dat deze leden het onderscheid tussen de verplicht en de onverplicht op te leggen rijontzegging een juridisch helder kader vonden. Zij geven er de voorkeur aan ook de andere verkeersdelicten waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd in de AMvB op te nemen.

Daarover merken wij het volgende op. De inhoudelijke en praktische redenen om alleen de drie bedoelde verkeersdelicten op te nemen, zijn uiteengezet in paragraaf 3.2 van de memorie van toelichting. Deze redenen komen in het kort op het volgende neer. De bestrijding van vooral rijden onder invloed, snelheidsovertredingen en het veroorzaken van verkeersongevallen maakt sinds jaar en dag de kern uit van het verkeersveiligheidsbeleid. Het zijn deze verkeersdelicten waarbij de politie onder objectief bepaalde omstandigheden het rijbewijs moet invorderen en waarbij het openbaar ministerie (verder: OM) onder eveneens objectief bepaalde omstandigheden de bevoegdheid toekomt om het rijbewijs onder zich te houden totdat de strafzaak is uitgemond in een onherroepelijke rechterlijke uitspraak. Uit onderzoek naar recidive ter zake van verkeersdelicten waarbij de verkeersveiligheid in het geding is, is gebleken dat recidive veel voorkomt bij onder invloed van alcohol rijden en grove snelheidsovertredingen. Een praktische reden om andere dan de gekozen verkeersdelicten niet in de AMvB op te nemen is dat een plicht om een rijontzegging op te leggen alleen redelijkerwijs in algemene regelgeving uit te drukken is, als er voldoende objectiveerbare gronden zijn aan te wijzen op grond waarvan onderscheid kan worden gemaakt naar de ernst van het feit. Bij de gekozen verkeersdelicten is dat goed mogelijk. Bij

andere verkeersdelicten is dat minder goed mogelijk. Bij het verkeersdelict inzake het zich op de weg zodanig gedragen dat gevaar op de weg ontstaat of kan ontstaan, dan wel het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd, is het nagenoeg onmogelijk om dit naar de concrete ernst van het scala daaronder vallende feiten uit te splitsen. Welk gedrag gevaar of hinder kan veroorzaken en welk gedrag niet, kan moeilijk in algemene termen, en los van concrete gevallen, worden beschreven. Dat verkeersdelict leent zich er daarom niet voor om daarbij een verplichting te scheppen een rijontzegging op te leggen. Zou dit delict, omdat het behoort tot de categorie van delicten waarbij de verkeersveiligheid in het geding is en waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd, toch zoals deze leden voorstellen in de AMvB worden opgenomen, dan zou voor de daarvoor op te leggen rijontzegging een bandbreedte moeten worden gekozen die gelijk is aan de bestaande wettelijke speelruimte die toelaat dat in het geheel geen rijontzegging wordt opgelegd of een rijontzegging van – bij dit delict – maximaal twee jaar. Maar dan staat tegelijk ook vast dat het opnemen van dat delict in de AMvB geen enkele toegevoegde waarde heeft boven het bestaande wettelijke minimum en maximum van de daarvoor op te leggen rijontzegging. Anders dan deze leden menen wij dat door deze aanpak geen onduidelijkheid behoeft te bestaan over de vraag welke verkeersdelicten onder het stelsel vallen. De rechtsgenoten kunnen, net als thans, uit de WVV 1994 afleiden voor welke verkeersdelicten uit de WVV 1994 een rijontzegging kan worden opgelegd. Het betreft de verkeersdelicten die zijn bedoeld in de artikelen 179 en 179a van die wet. Indien voor deze delicten bij een onherroepelijk rechterlijk vonnis een onvoorwaardelijke rijontzegging wordt opgelegd voor de duur van twee jaar of meer, of voor de duur van een jaar of meer in geval van recidive binnen vijf jaar, is het rijbewijs van rechtswege ongeldig. Ten aanzien van de bij AMvB aangewezen delicten bevat het wetsvoorstel het extra element dat in geval van recidive de op deze delicten reeds gestelde rijontzegging bovendien verplicht moet worden opgelegd. Deze leden vroegen of voor het rijden tijdens een rijontzegging of tijdens een rijverbod een hoge geldboete, verbeurdverklaring van het motorrijtuig en vrijheidsstraffen kunnen worden opgelegd. Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Zoals wij eerder in antwoord op vragen van de leden van de fractie van de SGP aangaven, menen wij dat het in de rede ligt om bestuurders die zich ongevoelig hebben getoond voor een rijbewijssanctie aanvullend te sanctioneren. De leden van de fractie van het **CDA** hechten eraan dat ook rijden onder invloed van drugs, al dan niet in combinatie met een gering alcoholpromillage, wordt gerangschikt onder de ernstige verkeersdelicten waarvoor een rijontzegging van een bepaalde duur is geëigend. Wij zijn het volstrekt met deze leden eens dat rijden onder invloed van drugs tot de verkeersdelicten behoort waarbij een rijontzegging is geïndiceerd. Dat is ook de reden waarom rijden onder invloed van drugs wat betreft de duur van de maximale rijontzegging thans in de WVV 1994 op één lijn wordt gesteld met rijden onder invloed van alcohol. Er kan een rijontzegging voor worden opgelegd voor de duur van maximaal vijf jaar. Legt de rechter in geval van recidive (onverplicht) een rijontzegging op voor de duur van een jaar of meer, dan is het rijbewijs op basis van dit wetsvoorstel van rechtswege ongeldig, óók bij rijden onder invloed van drugs. Bepalend voor de ongeldigheid van rechtswege is in dit wetsvoorstel de duur van de rijontzegging, waarbij het niet uitmaakt of deze rijontzegging al dan niet verplicht is opgelegd. De reden om dit delict niet in de AMvB op te nemen is louter en alleen gelegen in de omstandigheid dat voor de vaststelling van druggebruik op dit moment geen voldoende betrouwbare meetmethoden bestaan. Onder die omstandigheden is het opnemen van dat delict in de AMvB weinig zinvol. Er zou een zo ruime bandbreedte van de rijontzegging moeten worden voorzien, dat opneming in de AMvB geen toegevoegde waarde zou hebben ten opzichte van de bestaande

wettelijke speelruimte voor het opleggen van een rijontzegging ter zake van dat delict. Dat neemt niet weg dat wij deze leden graag toezeggen te bezien hoe het rijden onder invloed van drugs in de AMvB kan worden verwerkt op het moment dat voldoende betrouwbare meetmethoden beschikbaar zijn en zijn doorgevoerd. Zoals bekend wordt thans bezien op welke wijze de opsporing van het rijden onder invloed van drugs of medicijnen kan worden verbeterd. Er vindt in Europees verband onderzoek plaats, het ROSITA-onderzoek, dat meer duidelijkheid moet gaan verschaffen over de betrouwbaarheid van verschillende soorten selectiemiddelen. De resultaten van dit onderzoek komen in de eerste helft van 2006 beschikbaar. In afwachting van de uitkomsten van dit onderzoek zijn ook de, in 2003 stilgelegde, werkzaamheden aan het daarop betrekking hebbende wetsvoorstel weer ter hand genomen. De uitkomsten van het ROSITA-onderzoek zullen daarbij worden betrokken.

De omstandigheid dat voor het rijden onder invloed van drugs op dit moment geen verplichting in het leven wordt geroepen een rijontzegging op te leggen, betekent overigens geenszins, zo kan in aanvulling op het voorgaande nog worden opgemerkt, dat voor dat delict niet een normering zou bestaan. Van de verplichting om bij rijden onder invloed van alcohol een rijontzegging op te leggen, is een uitstralingseffect te verwachten op rijden onder invloed van drugs. Een rechter die recidivegevallen van rijden onder invloed van drugs te berechten voorgelegd krijgt, en die van mening is dat dit feit in dit individuele geval ernstig is, zal, geconfronteerd met een plicht om bij recidive ter zake van rijden onder invloed van alcohol een rijontzegging op te leggen, meer geneigd zijn om voor dat geval van rijden onder invloed van drugs een rijontzegging op te leggen. Op deze manier werkt de in dit wetsvoorstel opgenomen plicht door bij delicten als rijden onder invloed van drugs, waarvoor deze plicht formeel niet geldt. Het rechterlijk streven naar consistentie in het opleggen van straffen bevordert dit.

Tenlotte merken wij in verband met de opmerkingen die de leden van de fractie van het **CDA** over de gekozen verkeersdelicten maakten op, dat wij het met de leden van de fractie van de ChristenUnie wenselijk vinden dat het puntenstelsel aan een evaluatie wordt onderworpen. Een van de vragen die bij deze evaluatie in beeld komt, is of er reden is het aantal delicten uit de AMvB uit te breiden. Voorshands zouden wij echter alleen de drie aangegeven verkeersdelicten in de AMvB willen opnemen.

De leden van de fractie van de **VVD** vroegen aan te geven waarom de rechter wordt verplicht een rijontzegging op te leggen, gegeven de omstandigheid dat in de praktijk bij de drie verkeersdelicten waarvoor die verplichting gaat gelden, in de regel een rijontzegging wordt gevorderd en ook opgelegd. Zij wilden tevens weten waarom alleen bij de drie bedoelde verkeersdelicten een verplichting tot oplegging van een rijontzegging in het leven wordt geroepen. Graag antwoorden wij deze leden als volgt. Kenmerkend voor een puntenstelsel is, zoals in de inleiding van deze nota in reactie op een opmerking van de leden van de fractie van de PvdA al is aangegeven, dat de bestuurder in de gevallen waarin het puntenstelsel daarin voorziet, gedurende een bepaalde periode niet mag rijden. Het is daarbij de bedoeling dat degene die deze periode bepaalt aan de normering van het puntenstelsel gebonden is. Het puntenstelsel dat wij voorstellen, wordt ingebouwd in het bestaande wettelijke systeem waarin de strafrechter deze periode via de rijontzeggingen bepaalt. Daarom wordt de strafrechter en, indien het wetsvoorstel OM-afdoening tot wet wordt verheven en in werking treedt, de officier van justitie, aan de normering van het puntenstelsel gebonden. Voor de redenen om deze normering bij alleen de drie meermalen genoemde verkeersdelicten door te voeren, verwijzen wij deze leden korthedshalve naar het antwoord dat is gegeven op vergelijkbare vragen van de fractie van het CDA.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** gaven aan een overtuigende argumentatie te missen om de uitwerking van de plicht tot oplegging van een rijontzegging niet in de wet maar in een AMvB op te nemen. Zij wilden weten op grond van welke criteria precies wordt vastgesteld welke delicten worden aangewezen, en vroegen waarom doorrijden na ongeval en rijden onder invloed van drugs niet tot die delicten behoren. Graag antwoorden wij deze leden als volgt. Wat betreft de keuze voor uitwerking bij AMvB boven uitwerking in de wet zelf is de argumentatie dat de rijontzeggingen worden uitgewerkt in bandbreedtes, welke bandbreedtes vervolgens oplopen met de objectief bepaalde ernst van het verkeersdelict. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen tal van factoren die bij de straftoemeting van belang zijn. Daarbij kan wat betreft bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol worden gedacht aan het alcoholpromillage, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar gelang het feit door een beginnende bestuurder is begaan, aangezien voor beginnende bestuurders een lagere alcohollimiet geldt. Bij bijvoorbeeld de snelheids-overtredingen wordt onderscheid gemaakt naar de mate van overschrijding, naar de aard van het voertuig, alsmede naar gelang de snelheids-overtreding binnen of buiten de bebouwde kom is begaan. Dit betreft een redelijk gedetailleerd systeem dat zich er niet voor leent in de wet zelf te worden neergelegd. Voorts is voor uitwerking bij AMvB gekozen met het oog op de gewenste flexibiliteit. Indien de praktijk daartoe aanleiding geeft kan in de regelgeving snel verandering worden aangebracht. Opneming in de wet zou aan die doelstelling afbreuk doen, terwijl bij uitwerking in een AMvB parlementaire invloed is gewaarborgd door de in de WVV 1994 opgenomen voorhangprocedure voor alle onder die wet ressorterende algemene maatregelen van bestuur. Tenslotte geldt dat gangbaar is dat de hoofdelementen van een regeling in de wet in formele zin worden vastgesteld en dat de onderdelen van een regeling die een uitwerking zijn van deze hoofdelementen in een AMvB mogen worden opgenomen. Dit wetsvoorstel spoort om deze reden met het primaat van de wetgever. Daarbij kan worden vastgesteld dat de voorwaarden die de hier besproken regeling beperken in hoofdlijnen in dit wetsvoorstel, en daarmee in de wet in formele zin, zijn opgenomen. Het wetsvoorstel voorziet erin dat alleen delicten kunnen worden aangewezen waarvoor thans een rijontzegging kan worden opgelegd. Daarnaast gaat het alleen om verkeersdelicten waarbij sprake is van recidive binnen vijf jaar na een eerdere strafrechtelijke afdoening. Voorts betreft het alleen verkeersdelicten die op staandehouding zijn geconstateerd.

De reden om doorrijden na ongeval niet op te nemen in de AMvB is gelegen in de omstandigheid dat dit delict niet eenvoudig in geobjectiverde gronden van ernst is uit te splitsen. Van doorrijden na ongeval is niet alleen sprake na een verkeersongeval waarbij dodelijke slachtoffers zijn gevallen, maar kan ook sprake zijn in geval lichte blikshade is toegebracht. Voorts kunnen ook bestuurders die het verkeersongeval niet zelf hebben veroorzaakt, maar daarbij wel betrokken zijn, zich schuldig maken aan doorrijden na ongeval. Daarbij geldt dat de AMvB al in een nadere normering gaat voorzien bij verkeersongevallen als gevolg waarvan een ander lichamenlijk letsel wordt toegebracht of om het leven komt. Als de betrokken automobilist daarna is doorgereden, is dat reden om daarvoor een extra rijontzegging op te leggen; in strafzaken waarin meerdere verkeersdelicten, ten aanzien waarvan een rijontzegging aan de orde is, tegelijk worden afgedaan, bepaalt de rechter in geval van meerdaadse samenloop voor ieder delict afzonderlijk een rijontzegging. Wat betreft het rijden onder invloed van drugs verwijzen wij deze leden naar de argumentatie die is gegeven in antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie van het CDA. In dit verband merken wij, vooruitlopend op een verderop in deze nota beantwoorde vraag van de leden fractie van de **ChristenUnie**, op dat wij het met deze leden wenselijk vinden dat het puntenstelsel wordt geëvalueerd. Een van de vragen die bij

deze evaluatie moet worden beantwoord, is of er reden is het aantal delicten uit de AMvB uit te breiden. Voorshands willen wij, als aangegeven, alleen de drie aangegeven verkeersdelicten in de AMvB opnemen.

2.3. Algemene maatregel van bestuur en de hardheidsclausule

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen in welke gevallen er in het algemeen reden is ten nadele van de verdachte van de voorgeschreven bandbreedte af te wijken. Daar kan, zo stellen wij met deze leden vast, reden voor zijn in bijvoorbeeld het geval waarin de betrokkene het feit begaat tijdens een eerder al opgelegde rijontzegging.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** informeerden op welke wijze zal worden voorkomen dat het ne bis in idem-beginsel wordt losgelaten. Zij vroegen in hoeverre een rijontzegging die is opgelegd voor het eerste verkeersdelict meeweegt bij de rijontzegging die voor het tweede verkeersdelict wordt opgelegd. Graag stellen wij voorop dat dit wetsvoorstel geen inbreuk maakt op het ne bis in idem-beginsel. Als in de straftoemeting rekening wordt gehouden met het feit dat de betrokkene een strafrechtelijke afdoening ter zake van een eerste delict in de wind heeft geslagen, wordt dat eerste delict niet opnieuw bestraft, maar wordt rekening gehouden met het feit dat betrokkene recidiveert. Aantekening verdient in dit verband dat de wet ook op andere plaatsen gevolgen verbindt aan recidive zonder dat zulks met het ne bis in idem-beginsel op gespannen voet staat. Zo voorziet artikel 179 WvW 1994 in een hogere maximale rijontzegging als betrokkene eerder een rijontzegging heeft opgelegd gekregen. Te denken valt bijvoorbeeld ook aan de recidive-regeling van artikel 43a van het Wetboek van Strafrecht: een eerdere veroordeling ter zake van een soortgelijk misdrijf leidt tot een verhoging van de maximale gevangenisstraf met een derde.

2.4. Veroordeling en OM-afdoening

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen in verband met dit wetsvoorstel naar de invloed van het wetsvoorstel OM-afdoening op de werkdruk van OM en zittende magistratuur, ook wanneer het wetsvoorstel OM-afdoening onverhoopt niet tot wet zou worden verheven. Graag antwoorden wij deze leden dat OM-afdoening voor het puntenstelsel van groot belang is. Een rijontzegging kan op dit moment alleen door de strafrechter worden opgelegd. Het wetsvoorstel OM-afdoening voorziet erin dat de officier van justitie in een strafbeschikking rijontzeggingen kan opleggen van maximaal zes maanden. Als op grond van het in het voorliggende wetsvoorstel vervatte puntenstelsel een rijontzegging moet worden opgelegd voor bijvoorbeeld een periode van minstens twee maanden, dan kan de officier van justitie de zaak zelf afdoen. Moet krachtens dit wetsvoorstel een rijontzegging worden opgelegd voor een periode waarvan de minimumduur meer dan zes maanden bedraagt, dan dient de zaak bij de strafrechter te worden aangebracht. Berechting van zaken waarin rijontzeggingen aan de orde zijn, legt thans een significant beslag op de rechterlijke capaciteit. In het kader van het wetsvoorstel OM-afdoening is berekend dat ongeveer 4500 zaken die in 2002 door de rechter met een rijontzegging werden afgedaan onder de werking van de OM-afdoening met een strafbeschikking hadden kunnen worden afgedaan. Voorts zou de helft van het totale aantal rijontzeggingen dat in de periode van 1996 tot en met 2000 werd opgelegd bij strafbeschikking kunnen zijn afgedaan, indien het wetsvoorstel OM-afdoening in die periode reeds kracht van wet zou hebben gehad. Met de invoering van de OM-afdoening zal het aantal zaken dat voor een rijontzegging in aanmerking komt en aan de rechter wordt voorgelegd, teruglopen. Daarbij kan op de wijze zoals in de memorie van toelichting op dit wetsvoorstel is aange-

geven, worden bevorderd dat de verdachte vrijwillig aan de strafbeschikking voldoet en geen verzet doet bij de strafrechter. Voor het OM kan het buitengerechtelijk opleggen van rijontzeggingen, al dan niet op tijdelijke basis, leiden tot meer werk. Daar staat wel tegenover dat het wetsvoorstel OM-afdoening het OM ook werkbesparingen oplevert. In zaken waarin een rijontzegging bij strafbeschikking wordt opgelegd, wordt de tijd bespaard die is gemoeid met het aanhangig maken van de strafzaak bij de rechter, alsmede de voorbereiding van de behandeling ter terechtzitting door officier van justitie en parketsecretarissen. Bespaard wordt ook de tijd die is gemoeid met het ter terechtzitting voordragen en requireren van de zaak. Daaraan kunnen nog worden toegevoegd dezelfde werkzaamheden bij eventuele behandeling in hoger beroep, als ook de werkzaamheden van het OM die verband houden met de verwerking van het vonnis in de systemen, het uitsturen en betekenen van een mededeling van het vonnis, et cetera. Mocht het wetsvoorstel OM-afdoening onverhoopt niet tot wet worden verheven, hetgeen wij vooralsnog hypothetisch achten, dan zal een eventuele toename van het aantal zaken, dat op basis van het in dit wetsvoorstel vervatte puntenstelsel met een rijontzegging moet worden afgedaan, wel geheel bij de rechterlijke macht worden neergelegd. De bestaande regeling inzake de buitengerechtelijke afdoening van strafbare feiten voorziet namelijk niet in het bij wijze van transactievoorwaarde stellen van een rijontzegging. Zoals gezegd, gaan wij ervan uit dat de Wet OM-afdoening er komt en in werking zal treden. Naar de huidige stand van zaken zal dit laatste op 1 maart 2007 het geval zijn.

2.5. Bestuurders met een rijbewijsplicht

In antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie van het **CDA** kunnen wij bevestigen dat onder het brede palet aan grove snelheidsovertredingen ook die overtredingen zullen vallen die met een al dan niet opgevoerde bromfiets worden begaan.

2.6. Personen die het rijbewijs voor het werk nodig hebben

De leden van de fractie van het **CDA** merkten terecht op dat dit wetsvoorstel ertoe strekt dat aan bestuurders die ernstige verkeersdelicten herhalen een onvoorwaardelijke rijontzegging wordt opgelegd, ook in geval de bestuurder het rijbewijs nodig heeft voor het werk. Zij vroegen naar mogelijkheden een partiële rijontzegging te koppelen aan de invoering van het nieuwe rijbewijs op chipcard-formaat, en vroegen of wij bereid zijn daartoe een onderzoek te doen en mogelijke voorbereidingen te treffen. Graag antwoorden wij deze leden als volgt. De door deze leden voorgestelde partiële ontzegging zou de doelstelling van de aanpak van recidive in het verkeer doorkruisen. Het is naar ons oordeel onwenselijk dat een chauffeur die vanwege een ernstig delict een onvoorwaardelijke rijontzegging heeft gekregen, niet in een personenauto zou mogen rijden, maar wel in een vrachtwagen of bus. Voorts geldt dat modaliteiten zoals de voorwaardelijke rijontzegging vanuit een oogpunt van een adequate handhaving minder wenselijk en uitvoerbaar zijn. De politie heeft weliswaar op eenvoudige wijze toegang tot de informatie waaruit blijkt of iemand een rijontzegging heeft, maar dat neemt de bezwaren tegen de weekendontzegging niet weg. Als het aan bijvoorbeeld een beroepschauffeur zou zijn toegestaan buiten de weekenden met een vrachtauto te rijden, zal hij zijn rijbewijs behouden. Bij een controle in het weekend in een personenauto kan deze chauffeur een geldig rijbewijs tonen. Voor de politie zal er dan in de praktijk geen aanleiding zijn een controle op de ontzegging uit te voeren. Daar komt bij dat deze handhavingsproblemen los staan van de vorm van het rijbewijs: een papieren rijbewijs dan wel een rijbewijs op creditcard-formaat. In beide gevallen zal betrokkene met zijn rijbewijs naar de afgevend instantie moeten komen om de aanteke-

ning op het rijbewijs te laten plaatsen en in beide gevallen zal de politie moeten controleren of er sprake is van privé-rijden of van beroepsmatig rijden. Dit zou niet anders zijn als er in het nieuwe rijbewijsdocument een chip zou worden ingebouwd. Gelet op deze overwegingen zien wij onvoldoende aanleiding voor het door deze leden bedoelde onderzoek.

Het verheugt ons dat de leden van de fractie van de **ChristenUnie** er begrip voor hebben dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen beroepschauffeurs en andere rijbewijshouders. In antwoord op een daartoe strekkende vraag van deze leden brengen wij graag naar voren dat hoewel wij begrip hebben voor de zorg van werkgevers dat het begaan van verkeersdelicten door beroepschauffeurs ook voor de werkgever gevolgen kan hebben, wij onvoldoende aanleiding zien om er van overheidswege toe bij te dragen de gevolgen voor werkgevers bij een rijontzegging van een werknemer op te lossen. Dat werknemers herhaald ernstige verkeersdelicten begaan, daarvoor worden gestraft en dientengevolge niet meer de overeengekomen arbeidsprestatie kunnen leveren, is een probleem van algemene aard dat niet door dit wetsvoorstel wordt veroorzaakt of versterkt, gegeven het feit dat in de gevallen waarop dit wetsvoorstel betrekking heeft in de bestaande praktijk al onvoorwaardelijke rijontzeggingen worden opgelegd. Verder vroegen deze leden of de hardheidsclausule vooral bij beroepschauffeurs zal worden gebruikt. Wij kunnen deze leden antwoorden dat het bereik van deze, voor uitzonderingsgevallen bedoelde, clausule in de jurisprudentie zal moeten uitkristalliseren. Denkbaar is dat de clausule in uitzonderlijke gevallen bij bijvoorbeeld een beroepschauffeur wordt toegepast. Wel menen wij dat van de hardheidsclausule een terughoudend gebruik moet worden gemaakt. Als bijvoorbeeld een bestuurder die het rijbewijs nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, heeft gereden onder invloed van alcohol nadat een dergelijk feit eerder al strafrechtelijk is afgedaan, dan dient niet om die enkele redenen van de in de AMvB neergelegde periode van de rijontzegging te worden afgeweken.

2.8. Voorwaarden voor het aanvragen van een nieuw rijbewijs

De leden van de fractie van het **CDA** achten het terecht dat bestuurders door het plegen van meerdere delicten hun rijbewijs kunnen kwijtraken en opnieuw een proeve van bekwaamheid moeten afleggen. Deze leden merken daarbij op dat daarbij dan niet zozeer de technische aspecten van de rijvaardigheid aan bod moeten komen, maar veeleer de sociale aspecten. Graag antwoorden wij deze leden dat personen, die hun rijbewijs kwijt zijn geraakt als gevolg van het puntenstelsel, dit opnieuw kunnen aanvragen, door te voldoen aan de eisen die aan alle aanvragers worden gesteld, te weten een verklaring omtrent de medische geschiktheid en een bewijs van rijvaardigheid dat wordt afgegeven nadat zowel een theorie- als een praktijkexamen met goed gevolg is afgelegd. In de examens die thans moeten worden afgelegd, wordt aandacht besteed aan zowel de technische rijvaardigheid, als ook aan de «sociale» vaardigheden. In de toekomst zal in het kader van de modernisering van de rijexamens nog meer dan voorheen aandacht worden besteed aan verkeersinzicht en gevaarherkenning. Tegen deze achtergrond is ervoor gekozen om geen apart psychologisch traject in te zetten voor mensen die het rijbewijs als gevolg van het puntenstelsel zijn kwijtgeraakt. In de memorie van toelichting is aangegeven dat het de bedoeling is op termijn te bezien of en zo ja welke additionele voorwaarden eventueel kunnen worden gesteld aan betrokkenen alvorens een nieuw rijbewijs zal kunnen worden afgegeven. Deze voorwaarden kunnen voor verschillende delicten verschillend worden vastgesteld. Overleg hierover is nog niet afgerond. In de memorie van toelichting is daarbij de koppeling gelegd met de voornemens om te komen tot aanpassing van het gebouw van de

medische geschiktheid. Met deze term is beoogd om tot uitdrukking te brengen dat de aanpassingen in beginsel zullen liggen op het terrein van de geschiktheid tot het besturen van motorvoertuigen en dat mogelijke aanpassingen van de voorwaarden voor het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs nadat het eerder afgegeven rijbewijs ongeldig is geworden, in dat kader zullen worden meegenomen. Daarbij zal tevens worden gekeken naar de regelgeving op het gebied van het alcoholslot. Invoering daarvan is voorzien in 2008.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vroegen op welke termijn de voorwaarden voor het opnieuw aanvragen van het rijbewijs naar verwachting worden gedifferentieerd. In antwoord hierop berichten wij dat de mogelijkheden voor een dergelijke differentiatie een vervolgfase betreffen. Voor de termijn waarop een en ander zou kunnen worden gerealiseerd, verwijzen wij naar onze reactie op de vragen van de fractie van het CDA.

De leden van de fractie van de **SGP** vroegen hoe kan worden aangetoond dat bij het opnieuw verwerven van het rijbewijs de oorzaken van onveilig gedrag zijn verdwenen. Graag antwoorden wij deze leden als volgt. De persoon die als gevolg van het puntenstelsel zijn rijbewijs kwijt is geraakt en dat opnieuw wil verwerven, zal opnieuw rijexamen moeten doen. Al in het huidige rijexamen is de mentale gesteldheid van de toekomstige bestuurder een onderwerp van toetsing. Het examen is niet zuiver en alleen op vaardigheden (voertuigbeheersing) gericht, maar ook op kwesties als gevaarherkenning en verkeersinzicht. Hiervoor is reeds bericht dat momenteel gewerkt wordt aan een vernieuwd rijexamen. Hierbij zullen deze vaardigheden, nog meer dan thans het geval is, aan bod komen.

3. De verplichting voor de rechter een rijontzegging op te leggen

De leden van de fractie van de **PvdA** gaven aan grote bedenkingen te hebben tegen de voorgestelde plicht een rijontzegging op te leggen. Deze leden menen dat het wetsvoorstel breekt met de traditionele straftoemingsvrijheid van de rechter. Zij vinden dat er geen goede reden bestaat voor zo een trendbreuk. Graag merken wij daaromtrent het volgende op. Het wetsvoorstel laat de rechter bij ernstige verkeersrecidive niet langer geheel vrij om al dan niet een rijontzegging op te leggen, en houdt een tussenweg in tussen een wettelijke minimumstraf en een onbepaalde, geheel vrije, straftoemeting. De rechterlijke straftoemeting is reeds thans in toenemende mate onderhevig aan het streven naar een nadere normering. Algemeen erkend is dat de richtlijnen van het OM, waarin een vrij strakke normering van de te vorderen straffen ter zake van rijden onder invloed van alcohol en grove snelheidsovertredingen is opgenomen, ook voor de strafrechter belangrijke oriëntatiepunten vormen. Daarnaast werken de rechters zelf met oriëntatiepunten voor de straftoemeting. Dit wetsvoorstel sluit bij deze trend aan.

Deze leden gaven aan het hier besproken onderdeel van het wetsvoorstel niet noodzakelijk te vinden. Daar verschillen wij met deze leden van mening. Kenmerkend voor een puntenstelsel is, zoals in de inleiding van deze nota in reactie op een opmerking van deze leden al is aangegeven, dat de bestuurder in de gevallen waarin het puntenstelsel daarin voorziet, gedurende een bepaalde periode niet mag rijden. Het is daarbij de bedoeling dat degene die deze periode bepaalt aan de normering van het puntenstelsel gebonden is. Het puntenstelsel dat wij voorstellen, wordt ingebouwd in het bestaande wettelijke systeem waarin de strafrechter deze periode via de rijontzeggingen bepaalt. Daarom wordt de strafrechter en, indien het wetsvoorstel OM-afdoening tot wet wordt verheven en in werking treedt, de officier van justitie, aan de normering van het puntenstelsel gebonden. In theorie zou een normering ter zake ook in richtlijnen

van het OM gestalte kunnen krijgen, maar de rechter is aan die richtlijnen niet gebonden. Wij kunnen deze leden in dit verband bevestigen dat wij het door deze leden geciteerde kabinetsstandpunt, dat onder meer inhoudt dat het voor de hand ligt wenselijk geachte ontwikkelingen in de straftoemeting in strafvorderingsrichtlijnen gestalte te geven en in een verbetering van de motivering van vonnissen, onderschrijven. Wij onderschrijven het standpunt van deze leden dat de aanscherping van de motiveringsvereisten – die wat betreft rechterlijke vonnissen door het aangenomen amendement-Wolfsen/Griffith (Kamerstukken II 2003/04, 29 255, nr. 8) in het Wetboek van Strafvordering zijn opgenomen, en wat betreft de zwaardere strafbeschikkingen door het aangenomen amendement Griffith/Wolfsen (Kamerstukken II 2004/05, 29 849, nr. 22) in het wetsvoorstel OM-afdoening zijn opgenomen – relevant is voor de discussie. De rechter die bijvoorbeeld bij de straftoemetingsbeslissing afwijkt van een uitdrukkelijk onderbouwd standpunt van de officier van justitie of de verdachte dient die beslissing te motiveren. Dit wetsvoorstel sluit daarbij aan doordat de rechter die afwijkt van de voorgeschreven bandbreedte die beslissing op grond van het algemene motiveringsvereiste in het Wetboek van Strafvordering dient te motiveren, ook los van eventueel uitdrukkelijk onderbouwde standpunten van de verdachte of de officier van justitie. De motivering is toetsbaar door de hogere rechter. In vergelijking met de lijn in het aangehaalde kabinetsstandpunt gaat dit wetsvoorstel voor alleen het puntenstelsel een kleine stap verder. Die stap is voor de invoering van dat stelsel binnen de bestaande wetgeving als gezegd nodig om de over de rijontzegging oordelende instantie nader aan een normering te binden. Het verheugt ons dat deze leden gewicht toekennen aan het argument dat het wetsvoorstel in de oplegging van rijontzeggingen bij het herhaald begaan van ernstige verkeersdelicten een nadere, vanuit het gelijkheidsbeginsel wenselijke, uniformering aanbrengt. Wij onderschrijven voorts de opvatting van deze leden dat democratische legitimatie wenselijk is van elke vorm van strafoplegging. Een zekere legitimatie van de straftoemeting komt reeds tot uitdrukking in de wettelijke strafmaxima en in de strafvorderingsrichtlijnen van het OM waarop de Minister van Justitie, door het parlement gecontroleerd, invloed kan uitoefenen. Dit wetsvoorstel versterkt deze legitimatie nader door alleen voor het puntenstelsel een kleine extra stap te zetten door een nadere normering bij AMvB uit te werken in bandbreedtes waarvan de rechter bovendien mag afwijken. Dat is echter een bijkomend argument voor deze normering waarvoor het hoofdargument is dat de instantie die binnen het puntenstelsel de rijontzeggingen oplegt aan die normering gebonden moet zijn. Gelet op de beperkte doelstelling van het wetsvoorstel zien wij geen aanleiding voor een door deze leden voorgestelde algemene en brede bezinning over de democratische legitimatie van de straftoemeting. Daarbij tekenen wij nog aan dat het in dit wetsvoorstel vervatte stelsel naar ons oordeel om in paragraaf 2.1 van deze nota aangegeven redenen minder vergaand is dan het stelsel dat deze leden als alternatief voorstelden, aangezien daarin aan een rechterlijke veroordeling van rechtswege een bepaalde, bij AMvB uit te werken, periode wordt gekoppeld gedurende welke de veroordeelde geen nieuw rijbewijs mag aanvragen. Op de lengte van deze periode zou de strafrechter in het geheel geen invloed hebben. Dat zouden wij onwenselijk vinden.

De leden van de fractie van de **PvdA** gaven aan iets over de bandbreedtes te willen vernemen. Graag beantwoorden wij hun daarover gestelde vragen als volgt. De bandbreedtes zullen worden uitgewerkt aan de hand van de richtlijnen van het OM. Deze richtlijnen, die ook voor de strafrechter een belangrijk oriëntatiepunt vormen, lenen zich, met uiteraard enige aanpassingen, als model voor de normering die krachtens dit wetsvoorstel zal worden voorzien. Een van die aanpassingen betreft de introductie van bandbreedtes waarbinnen de op te leggen rijontzegging zich

moet bevinden. Om dat duidelijk te maken, is een korte vergelijking tussen de in de AMvB te kiezen normering en die van de richtlijnen op haar plaats. Een overeenkomst tussen de richtlijnen en de AMvB zal zijn dat de voorgeschreven periode van de rijontzegging bij rijden onder invloed van alcohol en grove snelheidsovertredingen langer is naarmate het alcoholgehalte van het bloed of de uitgeademde lucht hoger is, of naarmate de maximumsnelheid met meer kilometers per uur wordt overschreden. Een overeenkomst met de richtlijnen zal voorts zijn dat van de in de AMvB neergelegde normering kan worden afgeweken. Dat daarvan alleen bij bijzondere hardheid kan worden afgeweken, levert in vergelijking met de richtlijnen van het OM een wat strakkere normering op. Daar staat tegenover dat de richtlijnen per delictsvariant een gefixeerde periode van de rijontzegging kennen. In de AMvB zullen echter bandbreedtes worden gehanteerd met een minimum en een maximum waarbinnen de periode van de op te leggen rijontzegging zich dient te bevinden. Dat de hardheidsclausule afwijking mogelijk maakt van een bandbreedte, en niet van een gefixeerde periode van de rijontzegging, relativeert enigszins de mate waarin de normering in de AMvB strakker zal zijn dan die welke in de richtlijnen is opgenomen. De bandbreedtes zullen zo worden gekozen dat de huidige gefixeerde perioden die zijn opgenomen in de richtlijnen van het OM binnen die bandbreedtes vallen.

Deze leden vroegen voorts welke gevolgen de normering van de bandbreedtes zal hebben voor het beleid van het OM. Voorop gesteld kan worden dat waar de strafvorderingsrichtlijnen van het OM verkeersdelicten of strafsoorten betreffen waarop dit wetsvoorstel geen betrekking heeft, deze richtlijnen onverminderd kunnen blijven gelden. Bezien zal moeten worden of en zo ja in hoeverre de richtlijnen nadere aanpassing behoeven voor zover zij raken aan het terrein dat door het wetsvoorstel en de voorgenomen AMvB wordt bestreken. Denkbaar is dat de te vorderen (gefixeerde) periode van de rijontzegging in stand blijft, aangezien en voor zover deze gefixeerde periode zich binnen de voorgeschreven bandbreedte zal bevinden.

Voorts stipten deze leden de vraag aan of het gepast is door de wetgever vastgestelde maximumstraffen bij AMvB te beperken en te verlagen. Graag merken wij daarover op dat van een beperking of verlaging van het wettelijke strafmaximum naar ons oordeel geen sprake is. Wettelijke strafmaxima hebben betrekking op het meest ernstige geval dat onder een delictsomschrijving kan vallen. De bovengrenzen in de AMvB worden daarentegen afhankelijk gesteld van de concrete ernst van het verkeersdelict, en deze bovengrenzen lopen, evenals de ondergrenzen, op naarmate het feit ernstiger is. Daarbij tekenen wij aan dat de rechter steeds bevoegd is een rijontzegging op te leggen die boven de voorgeschreven bovengrens uitstijgt, indien anders van een passende bestraffing geen sprake zou zijn. De rechter is met andere woorden bevoegd om een rijontzegging tot aan het wettelijke maximum op te leggen. Dit wetsvoorstel verandert daaraan niets. Overigens kan de rechter vanzelfsprekend geen rijontzegging opleggen voor een periode die uitstijgt boven het wettelijke maximum.

Deze leden gaven voorts aan behoefte te hebben aan meer gegevens over de delicten die in de AMvB worden opgenomen. Zoals wij eerder in deze nota in antwoord op vragen van de leden van de fractie van het CDA hebben aangegeven, gaat het bij grove snelheidsovertredingen om alle snelheidsoverschrijdingen die boven de zogeheten Muldergrens zijn gelegen, dus om snelheidsoverschrijdingen met meer dan veertig kilometer per uur op autosnelwegen en meer dan dertig kilometer per uur op overige wegen. Wat betreft het niet meewerken aan een alcoholonderzoek, waarnaar de leden van de fractie van de **PvdA** vroegen, bestaat vooralsnog niet het voornemen dat delict op te nemen in de AMvB. De redenen die hebben geleid tot onze keuze om vooralsnog alleen de drie meermalen besproken verkeersdelicten in de AMvB op te nemen,

hebben wij eerder in deze nota, in antwoord op vragen van de fractie van het CDA, uiteengezet. Graag verwijzen wij daarnaar. De rechter zal bij de straftoemeting aan de omstandigheid dat de verdachte die binnen vijf jaar na een strafrechtelijke afdoening bij een verkeerscontrole heeft geweigerd mee te werken aan een alcoholonderzoek, de conclusie verbinden die hem geraden voorkomt, en aan betrokkene een forse rijontzegging opleggen. Voorts vroegen deze leden aandacht voor het rijden onder invloed van de combinatie van alcohol en drugs. Wat betreft het onderzoek van de SWOV, waarnaar deze leden verwezen, kan het volgende worden gemeld. Erkend moet worden dat het rijden onder invloed van drugs, medicijnen en/of alcohol kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Dit is recentelijk weer gebleken uit een Europees onderzoek van juni 2005, IMMORTAL (The prevalence of drug driving and relative risk estimations. 22 juni 2005), naar de schatting van de ongevalsrisico's in het verkeer als gevolg van gebruik van drugs, medicijnen en/of alcohol. Bij dit onderzoek was ook de SWOV betrokken. Met name de combinatie van drugs en alcohol levert een zeer hoog risico op. Wat betreft de vraag of deze delictcombinatie in de AMvB moet worden opgenomen, verwijzen wij deze leden naar het antwoord dat in paragraaf 3.2 van deze nota is gegeven op een vergelijkbare vraag van de leden van de fractie van het CDA.

De leden van de fractie van de **PvdA** gaven voorts aan dat zij van mening zijn dat het wetsvoorstel een ongeclausuleerde delegatiebepaling bevat. Graag zouden wij deze leden wat hun opmerking over de delegatieregeling betreft, allereerst korthedshalve willen verwijzen naar het antwoord dat hieronder zal worden gegeven op een vergelijkbare vraag van de leden van de fractie van de VVD. In aanvulling daarop merken wij op dat ook het stelsel dat de leden van de fractie van de **PvdA** als alternatief voor het wetsvoorstel voorstelden, een vergelijkbare delegatiebepaling bevat. De periode gedurende welke de betrokkene geen nieuw rijbewijs mag aanvragen, wordt in dat stelsel eveneens bij AMvB uitgewerkt. Dat stelsel gaat nog een stap verder dan het wetsvoorstel, aangezien daarin niet is voorzien in enige afwijkbevoegdheid.

De leden van de fractie van de **VVD** vroegen in te gaan op de bezwaren die zijn ingebracht tegen de in het wetsvoorstel vervatte delegatieregeling. Graag gaan wij in op de door deze leden ter zake gemaakte opmerkingen. In dit wetsvoorstel blijft de straftoemetingsbeslissing de verantwoordelijkheid van de rechter. Hij kan binnen de bandbreedte variëren en hij kan in uitzonderlijke gevallen afwijken van de voorgescreven bandbreedte. In zoverre treedt de wetgever, anders dan deze leden stelden, niet in een aan de rechterlijke macht voorbehouden bevoegdheid. Dit wetsvoorstel maakt daardoor geen inbreuk op de grondgedachte dat de drie belangrijke staatsfuncties – wetgeving, rechtspraak en bestuur – in evenwicht behoren te zijn. Deze leden vrezen dat van ongeclausuleerde delegatie sprake is. Daarover kan het volgende worden opgemerkt. De delegatiebepaling is beperkt tot verkeersdelicten waarvoor op grond van de wet in formele zin reeds thans een rijontzegging kan worden opgelegd. De verplichting een rijontzegging op te leggen is op grond van dit wetsvoorstel alleen toepasselijk in geval van recidive binnen vijf jaar na een eerdere strafrechtelijke afdoening van een van deze verkeersdelicten. Het puntenstelsel is op grond van dit wetsvoorstel beperkt tot gevallen van ontdekking op staandehouding. Gelet op al deze beperkingen zouden wij niet van ongeclausuleerde delegatie willen spreken. Daarbij kan worden opgemerkt dat voor uitwerking in een AMvB een aantal redenen bestaat die eerder in paragraaf 3.2 van deze nota in antwoord op vragen van de ChristenUnie zijn uiteengezet. De kern van die redenen is dat de desbetreffende uitwerking een redelijk gedetailleerd systeem zal betreffen dat zich er niet voor leent in de wet zelf te worden neergelegd. Dat sluit aan bij het uitgangspunt dat de hoofdelementen van een regeling in de wet in formele zin worden vastgesteld en dat de onder-

delen van een regeling die een uitwerking zijn van deze hoofdelementen in een AMvB mogen worden opgenomen.

De leden van de fractie van de **SGP** vroegen of het «hete hangijzer» van de verplichting een rijntzegging op te leggen niet te vermijden was geweest, door de rechter een bepaalde grotere vrijheid in de straftoemeting te doen behouden. Graag verwijzen wij voor een onderbouwing van de redenen voor de voorgestelde verplichting naar het antwoord dat wij eerder gaven op vergelijkbare vragen van de leden van de fracties van de VVD en de PvdA. In aanvulling daarop kan worden opgemerkt dat de strafrechter de vrijheid behoudt om in gevallen van bijzondere hardheid van de voorgeschreven bandbreedte af te wijken.

4. Vier andere systemen voor een puntenstelsel

Zowel de leden van de fractie van het **CDA** als die van de fractie van de **VVD** vroegen naar de ervaringen met het beginnersrijbewijs. Het beginnersrijbewijs heeft betrekking op bestuurders die vijf jaar of korter hun eerste rijbewijs hebben (mits dat rijbewijs is afgegeven op of na 30 maart 2002). Indien de beginnende bestuurder gedurende de eerste vijf jaar drie maal wordt veroordeeld wegens bepaalde delicten, dan wel voldoet aan de voorwaarden die worden verbonden aan een transactie, kan dat rijbewijs in het kader van de vorderingsprocedure ongeldig worden verklaard. Het gaat, met andere woorden, om drie strafrechtelijke afdoeningen in vijf jaar.

Over de ervaringen met het beginnersrijbewijs kan het volgende worden gezegd. Vanaf de start van het beginnersrijbewijs in 2002 hebben ongeveer 640 000 bestuurders hun rijbewijs gehaald. In drieënehalf jaar hebben 4500 bestuurders een strafrechtelijke afdoening op hun naam bijgeschreven gekregen. Van die bestuurders werden er 168 met een tweetal strafrechtelijke afdoeningen geconfronteerd, en twintig bestuurders met een drietal strafrechtelijke afdoeningen. Deze aantallen kunnen nog toenemen, omdat de genoemde 640 000 bestuurders nog geen vijf jaar hun rijbewijs hebben. Van bestuurders die recent hun rijbewijs haalden, kan bovendien worden gezegd dat zij de termijn van vijf jaar nog grotendeels moeten doorlopen.

De leden van de fractie van de **VVD** vroegen in verband met het beginnersrijbewijs nog naar de sterke spreiding over de regio's van de uitgedeelde strafrechtelijke afdoeningen voor beginnende bestuurders. In antwoord daarop kan worden vastgesteld dat een spreiding, in de zin dat meer strafrechtelijke afdoeningen te noteren zijn op het platteland dan in de stad, geen deel uitmaakt van de afspraken omtrent de prioritering in de handhavingsinzet. Het gaat hier dus om een onbedoeld effect.

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen tevens naar de mogelijkheden om het beginnersrijbewijs te integreren in het puntenstelsel. Erkend kan worden dat met de invoering van het voorliggend wetsvoorstel in feite op een aantal onderdelen een overlap zal ontstaan. Bovendien zal het puntenstelsel op een aantal onderdelen strenger zal zijn dan het huidige beginnersrijbewijs. Handhaving van het beginnersrijbewijs op deze punten is dientengevolge niet zinvol.

5. Puntenstelsels in het buitenland

De leden van de fractie van de **VVD** vroegen aandacht voor de verkeersveiligheidseffecten van buitenlandse puntenstelsels. Voor een reactie op de opmerkingen die deze leden daaromtrent maakten, verwijzen wij deze leden allereerst naar het antwoord dat wij in paragraaf 2.1 van deze nota gaven op een vraag van deze leden naar de verkeersveiligheidseffecten in het daarnaar door de SWOV gedane onderzoek. Een bescheiden bijdrage

aan de verkeersveiligheid kan van een puntenstelsel als het voorliggende worden verwacht, ook als het flinke aanvangseffect dat puntenstelsels doorgaans hebben, daarbij niet wordt meegerekend. Op basis hiervan kan worden verwacht dat het voorgestelde puntenstelsel wel degelijk een verkeersveiligheidseffect teweeg zal brengen. Wel kan uit de onderzoeken van de SWOV en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer worden afgeleid dat van een ruim puntenstelsel geen groter verkeersveiligheidseffect te verwachten is dan van een beperkt doch streng puntenstelsel voor ernstige verkeersdelicten. Dat gegeven, in combinatie met de grote bestuurslasten die ruime puntenstelsels met zich brengen, heeft tot de keuze voor het beperkte puntenstelsel als in dit wetsvoorstel uitgewerkt, geleid.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** stelden enkele vragen met betrekking tot buitenlandse puntenstelsels. Graag beantwoorden wij hun vragen als volgt. Wat betreft de mate waarin de Duitse en Franse stelsels zich hebben bewezen, verwijzen wij naar het zojuist gegeven antwoord op vergelijkbare vragen van de leden van de fractie van de VVD. Wij verwachten meer van het in dit wetsvoorstel vervatte eenvoudige puntenstelsel voor ernstige verkeersdelicten op de grond dat het minstgenomen een vergelijkbaar effect kan hebben als deze stelsels, terwijl het tegelijk eenvoudig inpasbaar is en geen grote bestuurslasten genereert. Het ontbreken van frontflitsing, waarop deze leden in dit verband wezen, is vooral een argument om het eenvoudige stelsel op staandhouding te doen werken. Binnen het kader van het puntenstelsel zoals dat in dit wetsvoorstel is vervat, weegt het nadeel van het uitruilen van punten voor het met goed gevolg hebben afgelegd van een verkeerscursus of het hebben vertoond van goed verkeersgedrag, zwaar. Naar onze mening mogen rijbewijshouder die herhaald ernstige verkeersdelicten begaan niet aan de gevolgen van het puntenstelsel ontsnappen door bijvoorbeeld het hebben gevolgd van een verkeerscursus. Overigens kan erop worden gewezen dat goed verkeersgedrag in zoverre invloed heeft, dat als de betrokkene na een strafrechtelijke afdoening meer dan vijf jaar geen ernstige verkeersdelicten begaat, de «gele kaart» vervalt.

Deze leden vroegen voorts op welke wijze het kabinet voorbeeldig verkeersgedrag gaat bevorderen. Te dien aanzien merken wij het volgende op. Sinds enige jaren stimuleert de overheid normconform gedrag in het verkeer op positieve wijze. Dit gebeurt met name door campagnes. Deze campagnes staan alle in het teken van de stimulering van het gewenste gedrag en de daarbij horende mentaliteit. Dit alles op een positieve, niet betuttelende wijze. Alle campagnes communiceren een concreet positief gedragsperspectief. De belangrijkste actuele thema's zijn fietsverlichting, alcoholvrij rijden, het gebruik van gordels (voor en achterin), anti-agressie (de I love campagne, met name gericht op het naleven van snelheidslimieten, afstand houden en het naleven van voorrangregels). Daarnaast zal nog dit jaar een campagne worden gestart over helmgebruik voor bromfietzers en de zichtbaarheid van motorrijders.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vroegen op welke termijn wij invulling denken te geven aan de uitbreiding van de educatieve maatregelen. In antwoord op deze vraag merken wij het volgende op. Thans is het zo dat er alleen een educatieve maatregel alcohol bestaat, die een onderdeel vormt van de vorderingsprocedure. Nagegaan wordt of dit soort cursussen ook voor andere delicten zouden kunnen worden ontwikkeld. Ook op een ander punt zou dit soort cursussen kunnen worden ingezet, en wel als voorwaarden bij het opnieuw aanvragen van een rijbewijs nadat een eerder afgegeven rijbewijs als gevolg van het puntenstelsel van rechtswege ongeldig is geworden. Naar de mogelijkheden van een dergelijke differentiatie zal in een vervolgfase worden gekeken. Daarvoor verwijzen wij naar het antwoord op de eerdere vraag van deze leden op dit punt.

Deze leden vroegen voorts of personen die opnieuw een rij-examen moeten afleggen, ook opnieuw theorie-examen moeten doen. Deze vraag wordt bevestigend beantwoord.

Deze leden vroegen of wij beducht zijn voor negatieve gevolgen van dit wetsvoorstel, zoals het doorrijden na een ongeval of het rijden zonder rijbewijs. Zij vroegen welke ervaringen andere landen op dit punt hebben. Graag verwijzen wij deze leden allereerst naar het in paragraaf 3.2 van deze nota gegeven antwoord op vergelijkbare vragen van de fractie van de SGP. In aanvulling op dat antwoord kan nog worden opgemerkt dat over deze effecten van buitenlandse puntenstelsels blijkens onderzoek van de SWOV en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer weinig bekend is, terwijl deze stelsels bovendien onderling zeer verschillen. Ten aanzien van het Australische puntenstelsel merkt de SWOV naar aanleiding van een Australische literatuurstudie op dat dertig tot veertig procent van de bestuurders aan wie een rijtoezegging is opgelegd blijft doorrijden. Dit is een conclusie die men trekt over verschillende onderzoeken uit verschillende delen van de wereld over het blijven doorrijden nadat het rijbewijs is ingetrokken. Onduidelijk is of dit kennelijke effect ook voor het thans voorgestelde puntenstelsel in Nederland relevantie zou hebben.

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen naar onze aankondiging voorbeeldig verkeersgedrag positief te gaan stimuleren. Graag verwijzen wij deze leden kortheidshalve naar het antwoord dat wij eerder in deze nota gaven op een vergelijkbare vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie.

6. Handhavingsaspecten

De leden van de fractie van de **PvdA** vroegen of wij over het jaar 2004–2005 soortgelijke gegevens kunnen verschaffen als die zijn verstrekt over de jaren 1997–2001 en 1996–2000. Graag voldoen wij aan dit verzoek door de gevraagde gegevens tijdig voor de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer te doen toekomen.

Deze leden brachten de in het verslag bedoelde schriftelijke vragen in herinnering en verzochten alle destijds gegeven antwoorden te actualiseren met gegevens over 2004 en 2005. De gevraagde gegevens zijn opgenomen in de bijlage bij deze nota. Daarbij is aangesloten bij de tabellen die in het antwoord op de destijds gestelde vragen zijn gegeven. Per tabel is gemakshalve de destijds gestelde vraag weergegeven. In het overzicht zijn ook de gegevens over de jaren 2001 tot en met 2003 opgenomen.

In antwoord op een daartoe strekkende vraag van deze leden merken wij op dat niet in de justitiële documentatie wordt geregistreerd waar de personen die onder invloed van alcohol hebben gereden, deze alcohol hebben genuttigd. Het registeren van deze gegevens is voor het kunnen aanpakken van bestuurders die onder invloed van alcohol rijden ook niet noodzakelijk. Wel bestaat er onderzoek naar de plaatsen waar gecontroleerde bestuurders alcohol hebben gedronken. In het onderzoeksrapport «Rijden onder invloed in Nederland in 1999–2004» van juli 2005 komt onder meer naar voren dat in 2004 vijftig procent van die bestuurders in een café, bar restaurant of disco heeft gedronken, zesentwintig procent bij vrienden kennissen of familie, tien procent thuis, zes procent op het werk, vijf procent in sportkantine of clubhuis en vier procent elders.

Voorts vroegen deze leden of een cafébaas die zijn klant alcohol blijft schenken, terwijl hij weet dat deze klant kort daarna met een voertuig aan het verkeer zal deelnemen, strafrechtelijk kan worden aangepakt. Deze leden dachten in dit verband aan medeplichtigheid tot het rijden onder invloed van alcohol. In reactie daarop kan worden voorop gesteld dat de primaire verantwoordelijkheid om niet onder invloed van alcohol te rijden bij de bestuurder zelf ligt. Van medeplichtigheid aan rijden onder invloed

van alcohol zal in de geschetste situatie niet gauw sprake zijn. Ons is geen op medeplichtigheid betrekking hebbende rechtspraak bekend waarin de ongeschreven rechtsplicht werd aangenomen voor een horecaondernemer om te beletten dat een klant die alcoholhoudende drank heeft genuttigd in zijn uitbaterij, een voertuig gaat besturen. De wel bestaande rechtspraak met betrekking tot de voor medeplichtigheid in deze situaties geldende rechtsplicht tot ingrijpen is restrictief. Naar onze mening is een vervolging van horecaondernemers op deze basis over het algemeen geen begaanbare weg. Overigens bevat de Drank- en horecawet het verbod om personen die in kennelijke staat van dronkenschap verkeren tot de dranklokaliteit toe te laten. Het overtreden van dat verbod is strafbaar. Voorts heeft de horeca in de zelfregulering opgenomen dat de horeca zich zullen inspannen om verkeersdeelname van gasten na het gebruik van alcohol tegen te gaan door waar mogelijk vervangend vervoer of een overnachting aan te bevelen en desgewenst behulpzaam te zijn bij de realisering daarvan. Een en ander lijkt ons tegen de achtergrond van de primaire verantwoordelijkheid van de bestuurder zelf, toereikend. Voorts vroegen deze leden naar de pakkans voor de verkeersdelicten die onder het voorgestelde puntenstelsel vallen. In de memorie van toelichting is aangegeven dat uit een verkenning van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat de gemiddelde automobilist eens in de acht jaar wordt staande gehouden en dat twaalf procent van de geconstateerde verkeersdelicten op staandehouding wordt geconstateerd. Ons zijn geen gegevens bekend waarin de pakkans wordt gedifferentieerd naar verschillende soorten verkeersdelicten. In het algemeen kan daarover wel het volgende worden gezegd. Bij constatering van rijden onder invloed van alcohol is altijd sprake van staandehouding. Voorts blijkt in de praktijk dat de politie veel eerder en frequenter automobilisten controleert die daar door hun rijgedrag aanleiding toe geven. Bestuurders die bijvoorbeeld de maximumsnelheid zeer bovenmatig overschrijden, of – als gevolg van alcoholgebruik – slingerend of onregelmatig rijden, trekken door hun rijgedrag zozeer de aandacht van de politie dat controle veel eerder en vaker dan gemiddeld plaats zal vinden en de pakkans dus hoger is. Dit wordt bevestigd door bevindingen in de in de memorie van toelichting aangehaalde recidivestudie onder verkeersdelinquenten. Tenslotte kan worden gezegd dat gericht verkeerstoezicht meer wordt toegepast. Daarbij wordt bijvoorbeeld gecontroleerd op plaatsen en tijden waarbij de kans op (het constateren van) een overtreding groter is. Bijvoorbeeld alcoholcontrole in de weekenden of snelheidscontrole op wegen waar herhaaldelijk te snel blijkt te worden gereden.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** informeerden welke gevolgen het wetsvoorstel heeft voor de handhavingscapaciteit. Deze leden kan worden geantwoord dat in het kader van dit wetsvoorstel niet is voorzien in uitbreiding van de handhavingscapaciteit. Het puntenstelsel legt voorts naar verwachting geen extra beslag op de al bestaande handhavingscapaciteit van de politie.

Voorts wilden zij weten in welke mate het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen (Kamerstukken II 2004/05, 30 098, nr. 2) zou kunnen bijdragen aan vergroting van de handhavingscapaciteit ter zake van ernstige verkeersdelicten. Graag antwoorden wij deze leden als volgt. De besparingen die de invoering van de bestuurlijke boete voor het fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen (bij het Centraal Justitieel Incassobureau) oplevert, worden grotendeels aangewend om de kosten van die invoering te dekken. Het financieren uit die besparingen van de verhoging van de handhavingscapaciteit voor het puntenstelsel is niet aan de orde.

De leden van de fractie van de **SGP** informeerden of de invoering van het puntenstelsel gepaard zal gaan met een intensivering van de controles,

zodat een verhoging van de pakkans gewaarborgd is. Graag verwijzen wij deze leden naar het antwoord dat hierboven werd gegeven op een vergelijkbare vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie.

7. Organisatorische en financiële gevolgen

De leden van de fractie van de **PvdA** vroegen op welke termijn het alcoholslot zal zijn gerealiseerd. Ook de leden van de fractie van de **SGP** vroegen hiernaar. Over het alcoholslot is inmiddels een afzonderlijke brief aan de Tweede Kamer toegezonden (brief van 27 april 2006, Kamerstukken II 2005/06, 29 398, nr. 39). In deze brief wordt ook op het tijdpad ingegaan.

De leden van de fractie van de **SGP** vroegen of invoering van het puntenstelsel kan worden gecombineerd met het alcoholslot. Deze vraag moet ontkennend worden beantwoord. Zoals al eerder is aangegeven, gaat het om twee geheel verschillende trajecten: het in het wetsvoorstel voorgestelde puntenstelsel betreft het strafrecht, terwijl het alcoholslot onderdeel zal gaan uitmaken van het bestuursrechtelijke deel van de WVV 1994. In de reeds eerder aangekondigde brief over het alcoholslot zal niet alleen op de hoofdlijnen en de vormgeving daarvan worden ingegaan, maar ook op de planning en op de gevolgen voor een eventuele samenloop met het strafrecht.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vroegen of het puntenstelsel na verloop van tijd zal worden geëvalueerd en of het wenselijk is daartoe een aparte bepaling in de wet op te nemen. Gaarne zeggen wij deze leden toe dat het puntenstelsel aan een evaluatie zal worden onderworpen. Dat achten wij met deze leden wenselijk. Het opnemen in het wetsvoorstel van een evaluatiebepaling vinden wij in het licht van deze toezegging evenwel niet nodig.

II. ARTIKELSGEWIJS

Artikel 123a WVV 1994

De leden van de fractie van het **CDA** vroegen waarom bij een ernstig verkeersdelict waarvoor een rijontzegging van twee jaar of meer wordt opgelegd, het rijbewijs niet van rechtswege vervalt. Wij kunnen deze leden geruststellen dat het rijbewijs van rechtswege ongeldig is als een onvoorwaardelijke rijontzegging voor de duur van twee jaar of meer is opgelegd. In die situatie is geen aparte vorderingsprocedure noodzakelijk om de ongeldigheid van het rijbewijs te bewerkstelligen. Dat neemt overigens niet weg dat het rijbewijs al ongeldig kan zijn verklaard voordat de desbetreffende rijontzegging bij onherroepelijke veroordeling is opgelegd. De betrokkene moet ook dan voldoen aan de voorwaarden voor het opnieuw afgeven van een rijbewijs die in aansluiting op het puntenstelsel zullen worden vormgegeven.

Deze leden vroegen hoe misverstanden ten aanzien van het voorgestelde artikel 123a, vierde lid, WVV 1994 kunnen worden voorkomen. Zij deden daarbij de suggestie bij de eerste afgifte van het rijbewijs de geldigheid voor onbepaalde tijd te verklaren onder de voorwaarde dat de houder zich niet schuldig maakt aan ernstige verkeersdelicten. Wij kunnen deze leden antwoorden dat in de opzet van dit wetsvoorstel de al bestaande mogelijkheid van samenloop tussen de vorderingsprocedure en de strafprocedure zal blijven bestaan, en dus in bepaalde gevallen ook tussen de rijontzegging (en eventueel de ongeldigheid van rechtswege) en de ongeldigverklaring. Omdat het gewenst is verschillende gevolgen toe te kennen aan de ongeldigverklaring enerzijds en de ongeldigheid van rechtswege anderzijds (in het eerste geval alleen aantonen van rijvaardigheid respec-

tievelijk geschiktheid bij ongeldigverklaring wegens ontbreken van een van beide, en in het tweede geval beide aantonen), zal dat altijd op de een of andere manier moeten worden geregistreerd in het rijbewijsregister. Dat zou met andere woorden ook het geval zijn als de suggestie die deze leden in dit verband deden zou worden opgevolgd.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Vraag 4 (Tweede Kamer, 2003/04, Aanhangsel, nr. 1306): Hoe vaak is de mededeling, uitgesplitst naar de verschillende criteria, door de politie ook feitelijk gedaan?

Besluit naar aanleiding van mededeling	2001	2002	2003	2004	2005
ALCOHOL-ONDERZOEK	4 183	4 492	4 750	5 078	4 942
EMA CURSUS	6 637	7 861	9 117	9 413	10 326
NIET-ALCOHOL BESLUITEN	3 022	3 477	4 367	5 508	6 158
TOTAAL	13 842	15 830	18 234	19 999	21 426

Vraag 7: Hoe vaak is – na een melding van een vermoeden van ongeschiktheid door alcoholgebruik, a. de geldigheid van het rijbewijs geschorst, b. besloten betrokkenen te onderwerpen aan een onderzoek naar zijn geschiktheid en c. een EMA-cursus opgelegd?

Maatregelen	2001	2002	2003	2004	2005
GELDIGHEID RIJBEWIJS GESCHORST	467	495	689	792	767
ONDERZOEK GESCHIKTHEID	4 183	4 492	4 750	5 078	4 942
EMA-CURSUS OPGELEGD	6 637	7 861	9 117	9 413	10 326
EMA-CURSUS OPGELEGD NA ALCOHOLONDERZOEK	524	639	638	858	832

Vraag 9: Hoe vaak mondt het onderzoek uiteindelijk uit in het ongeldig verklaren van het rijbewijs?

Ongeldigverklaringen	2001	2002	2003	2004	2005
NA ALCOHOL ONDERZOEK (ONGESCHIKT OF NIET MEEGEWERKT)	2 953	2 953	3 514	4 334	4 758
NA EMA CURSUS (NIET MEEGEWERKT)	998	978	1 400	1 736	1 820
OVERIGE	613	604	976	822	884
TOTAAL AANTAL ONGELDIG-VERKLARINGEN	4 564	4 803	5 890	6 892	7 462

Vraag 10: Hoe vaak heeft het onderzoek betrekking op personen die voor de tweede keer zijn betrapt op rijden onder invloed of het weigeren van medewerking?

Besluiten	2001	2002	2003	2004	2005
ALCOHOL ONDERZOEK	2 289	2 473	2 823	2 720	2 787
EMA CURSUS	2 189	3 066	3 806	4 009	4 418
TOTAAL	4 478	5 539	6 629	6 729	7 205