

Vergaderjaar 2007–2008

30 324

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (puntenstelsel)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 2 juni 2008

Inleiding

Met belangstelling hebben mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat en ik kennis genomen van het voorlopig verslag dat de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Justitie over het wetsvoorstel hebben uitgebracht.

Het verheugt mij dat de leden van de **CDA**-fractie het van harte eens konden zijn met hoofdlijn en doelstelling van het door amendering gewijzigde wetsvoorstel. Zij vonden het gewijzigde opschrift van het wetsvoorstel, gezien vanuit die hoofdlijn van het wetsvoorstel, juist. Voorts waardeerden deze leden het dat de terugwerkende kracht die in de regeling van het gewijzigde wetsvoorstel was voorzien, door het kabinet uit het wetsvoorstel is weggenomen. Wel hadden zij nog enkele, ook meer principiële vragen.

Met genoegen heb ik er kennis van genomen dat de leden van de **PvdA**-fractie met het wetsvoorstel konden instemmen. Ook de leden van de **VVD**-fractie gaven aan het wetsvoorstel te waarderen. Zij hadden vooral waardering voor de wijziging van het opschrift van het wetsvoorstel waardoor tot uitdrukking komt dat het om een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten gaat.

De leden van de fracties van **SGP** en **CU**, ten slotte, vonden het wetsvoorstel, zoals dat door amendering is gewijzigd, een duidelijke verbetering.

Graag ga ik, mede namens mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat, in het onderstaande nader in op de vragen die de leden van de verschillende fracties stelden, en op de opmerkingen die zij maakten.

Uitbreiding van de reikwijdte van het wetsvoorstel

De leden van de **CDA**-fractie vroegen of zij het goed zien dat het wetsvoorstel thans is beperkt tot een recidiveregeling voor rijden onder invloed en of de regering bereid is eerst de uitwerking van het wetsvoorstel te bezien op de daaraan verbonden effecten, alvorens een beslissing

te nemen over de uitbreiding van de reikwijdte. Deze leden vroegen tevens waarom thans is afgezien van de uitbreiding van de reikwijdte met bijvoorbeeld forse snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom en of op termijn rijden onder invloed van drugs onder de werking van de recidiveregeling kan worden gebracht. De leden van de **PvdA**-fractie vroegen of met betrekking tot een valide vaststelling van drugsgebruik recent vorderingen zijn gemaakt. Tevens vroegen zij, wanneer de resultaten kunnen worden verwacht van de onderzoeken waarnaar in de moties onder de nummers 18 en 19 is gevraagd. De leden van de **VVD**-fractie vroegen ten slotte om een overzicht van de stand van zaken betreffende de uitbreiding van de reikwijdte van de regeling. Graag beantwoord ik deze met elkaar samenhangende vragen gecombineerd.

Ik breng in herinnering dat het oorspronkelijke wetsvoorstel zoals het bij de Tweede Kamer werd ingediend niet was beperkt tot alcoholgerelateerde verkeersdelicten, maar zich ook uitstrekte tot onder andere forse snelheidsovertredingen, mits niet geconstateerd op kenteken, en tot het door schuld veroorzaken van een ongeval met de dood of lichamelijk letsel van een ander als gevolg. De beperking tot uitsluitend rijden onder invloed van alcohol is later door de Tweede Kamer in het wetsvoorstel opgenomen door aanvaarding van het daartoe strekkend amendement Wolfsen/Weekers (Kamerstukken II 2006/07, 30 324, nr. 12). Vervolgens heeft de Tweede Kamer, op verzoek van het kabinet, de eindstemming over het door amendering gewijzigde wetsvoorstel aangehouden. Daardoor kon het gewijzigde wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd. Begin december 2007 heeft het kabinet dit advies, voorzien van een nader rapport en de door de regering voorgestelde wijziging (Kamerstukken II 2007/08, 30 324, nrs. 16 en 17), aan de Tweede Kamer toegezonden. Het kabinet heeft daarin voorgesteld om het wetsvoorstel, in lijn met het door de Tweede Kamer aangenomen amendement, aan te vullen met het weigeren mee te werken aan een alcoholonderzoek en het veroorzaken van een ongeval onder invloed van alcohol. Voor de onderbouwing hiervan verwijs ik kortheidshalve naar de toelichting op de door de regering voorgestelde wijziging (Kamerstukken II 2007/08, 30 324, nr. 17). Het kabinet heeft bij die gelegenheid ook de wenselijkheid van de verruiming van de reikwijdte met bepaalde forse snelheidsovertredingen onder ogen gezien. Voor de reden waarom ervan is afgezien die meteen onder de reikwijdte van het wetsvoorstel te doen vallen, verwijs ik kortheidshalve naar de brief van mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat van 4 februari 2008 (Kamerstukken II 2007/08, 29 398, nr. 78, blz. 6 en 7). In deze brief (blz. 7) is ook aangegeven dat het wenselijk is dat rijden onder invloed van drugs onder de werking van dit wetsvoorstel wordt gebracht en welke stappen daartoe zullen worden ondernomen. Die stappen komen erop neer dat eerst zal worden onderzocht of de drugstesters die in Australië en Italië worden toegepast om het vermoeden van rijden onder invloed van drugs vast te stellen, kunnen worden aangemerkt als een voldoende betrouwbare en praktisch hanteerbare tester. Zodra hierover helderheid bestaat, en een van deze testers inderdaad betrouwbaar en praktisch bruikbaar is, zal in het dan benodigde wetsvoorstel tot verbetering van de aanpak van rijden onder invloed van drugs het voorstel worden verwerkt om het rijden onder invloed van drugs onder de werking van de regeling uit het voorliggende wetsvoorstel te brengen. De voorbereiding van het naar de werking van de testers te verrichten onderzoek is thans in volle gang. Ook de voorbereiding van het onderzoek naar de vraag welke forse snelheidsovertredingen en mogelijk andere, meetbare, verkeersdelicten onder de werking van het puntenstelsel kunnen worden gebracht, is inmiddels ter hand genomen. Gestreefd wordt naar afronding van beide onderzoeken eind 2008/begin 2009. Daarna zal de beslissing worden genomen op de vraag of en

wanneer een uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling zal worden voorgesteld en zo ja met welke delicten.

Trias Politica en minimumstraf

De leden van de **CDA**-fractie konden uit de stukken niet geheel eenduidig afleiden of in het gewijzigde wetsvoorstel van een minimumstraf is afgezien. Zij vroegen of ik hun lezing kan bevestigen dat de rijbewijsstraf in het gewijzigde wetsvoorstel niet langer als straf is vormgegeven. Ik beantwoord deze vraag als volgt.

Het rechtsgevolg van ongeldigheid van het rijbewijs wordt door de recidiveregeling die het wetsvoorstel beoogt te introduceren, verbonden aan een tweede onherroepelijke strafrechtelijke afdoening voor de onder die regeling vallende verkeersdelicten. Hoewel dat rechtsgevolg, naar deze leden elders in het voorlopig verslag aangaven, in sterke mate met de daaraan voorafgegane, tweede strafrechtelijke afdoening is verbonden, gaat het naar mijn oordeel om de navolgende redenen niet om een strafrechtelijk, maar om een bestuursrechtelijk rechtsgevolg. Het rijbewijs kan worden beschouwd als een vergunning die slechts wordt afgegeven aan een persoon die heeft aangetoond over een voldoende mate van rijvaardigheid en geschiktheid te beschikken. Op het moment dat deze persoon herhaaldelijk met drank op achter het stuur zit, kan ervan worden uitgegaan dat hij niet meer aan de eisen voldoet voor de vergunning. Daardoor ontvalt de grond aan zijn vergunning om een motorrijtuig te besturen. Hoewel het bestuursrechtelijke rechtsgevolg van verlies van geldigheid van het rijbewijs door betrokkene als een straf kan worden ervaren, is van beoogde bestraffing echter geen sprake, en dus evenmin van een minimumstraf. Een en ander stelt overigens wel grenzen aan de verkeersdelicten waarmee de regeling in de toekomst zou kunnen worden uitgebreid, welke uitbreiding thans, naar hierboven aan de orde kwam, in voorbereiding is. Het herhaaldelijk begaan ervan zal de veronderstelling dat betrokkene niet geschikt is voor verkeersdeelname moeten kunnen rechtvaardigen.

Twee wegen(leer)

De leden van de **CDA**-fractie gaven een uitgebreide uiteenzetting van de vorderingsprocedure die is opgenomen in de artikelen 130 e.v. Wegenverkeerswet 1994 (verder: **WVW** 1994). Zij gaven aan van mening te zijn, dat een scherper onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen de «intrekking van de rijbevoegdheid als strafrechtelijke sanctie» en de «intrekking van het rijbewijs als bestuursrechtelijk besluit». Voordeel daarvan zou zijn, aldus deze leden, dat het algemeen belang van de verkeersveiligheid duidelijker zou kunnen worden onderscheiden van het toevoegen van leed aan een individuele overtreder. Zij vroegen hoe het kabinet hier tegenaan kijkt. Graag beantwoord ik deze vraag als volgt, waarbij ik eerst inga op de bestaande mogelijkheden van de **WVW** 1994 om op te treden tegen rijbewijshouders die verkeersdelicten begaan.

De **WVW** 1994 bevat enerzijds de mogelijkheid om bestuursrechtelijk, via de zogenaamde vorderingsprocedure, op te treden en anderzijds de mogelijkheid strafrechtelijk te kunnen optreden. De bestuursrechtelijke vorderingsprocedure heeft tot doel vast te stellen of een bestuurder nog beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid om een rijbewijsplichtig motorrijtuig te besturen. Vervolgens wordt in het kader van deze procedure vanuit een oogpunt van de verkeersveiligheid aan de betrokken bestuurder een passende maatregel opgelegd die tot doel heeft dat betrokkene ofwel weer veilig aan het verkeer kan deelnemen ofwel (tijdelijk, totdat hij weer zijn rijvaardigheid of geschiktheid heeft aangetoond) niet aan het verkeer mag deelnemen doordat zijn rijbewijs ongeldig wordt verklaard. Op de individuele rijbewijs houder gerichte

preventie is daarbij de hoofddoelstelling. Bij daarvoor in aanmerking komende verkeersdelicten kan daarnaast strafrechtelijk worden opgetreden. Oplegging van een straf, zoals de ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen (artikelen 179 en 179a WVV 1994), beoogt leedtoevoeging, en dient daarnaast vanzelfsprekend ook preventieve doeleinden. Ik wijs er daarbij op dat preventie in het strafrecht een erkend strafdoel is. Het is dus zeker niet zo, dat bestuursrechtelijk en strafrechtelijk optreden zouden kunnen worden gescheiden langs lijnen van leedtoevoeging en preventie, waarbij ik in reactie op een opmerking van deze leden ter zijde aanstip dat het nastreven van beide doelen in het algemeen belang geschiedt. Aanhouding wegens verdenking van bepaalde verkeersdelicten is, in door deze leden aangehaalde Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, bepaalde gevallen, reden in de vorderingsprocedure een educatieve maatregel op te leggen, dan wel een onderzoek in te stellen naar de rijvaardigheid en/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 van bepaalde verkeersdelicten op zijn naam heeft staan. Kortom: aanhouding wegens verdenking van verkeersdelicten en, zoals thans het geval is bij het beginnersrijbewijs, strafrechtelijke afdoeningen van verkeersdelicten zijn vaak de aanleiding voor een, aan een strafrechtelijke aanpak parallel verlopende, actie (educatieve maatregel dan wel onderzoek) in de vorderingsprocedure. Hoewel een bestuursrechtelijke en een strafrechtelijke aanpak met elkaar zijn verbonden – het kan dezelfde verkeersdelicten betreffen, en preventieve doelstellingen spelen bij beide een rol – zijn zij naar mijn oordeel op zichzelf voldoende scherp te onderscheiden. De vorderingsprocedure kan worden gestart bij een vermoeden van gebrek aan rijvaardigheid of geschiktheid. Daarbij hoeft niet op een onherroepelijke strafrechtelijke afdoening te worden gewacht. Het voorliggende wetsvoorstel brengt geen wezenlijke verandering aan het thans in de WVV 1994 gemaakte onderscheid tussen bestuursrechtelijk en strafrechtelijk optreden. Zoals ik hierboven opmerkte, is het rechtsgevolg van ongeldigheid van het rijbewijs, hoewel het in sterke mate voortbouwt op een tweede onherroepelijke strafrechtelijke afdoening, een bestuursrechtelijk rechtsgevolg. Over de verhouding van dit wetsvoorstel tot de vorderingsprocedure kan het volgende worden opgemerkt. Als het rijbewijs in het kader van de vorderingsprocedure ongeldig is verklaard, heeft een tweede onherroepelijke strafrechtelijke afdoening op basis van de voorgestelde recidiveregeling vanzelfsprekend in zoverre geen effect, dat een eenmaal ongeldig verklaard rijbewijs niet nogmaals ongeldig kan worden. Omgekeerd: indien een tweede onherroepelijke strafrechtelijke afdoening op basis van de voorgestelde recidiveregeling de ongeldigheid van het rijbewijs tot gevolg heeft, hoeft het rijbewijs daarna uiteraard niet meer in de vorderingsprocedure ongeldig te worden verklaard. Deze procedures hoeven elkaar daardoor niet te bijten. In ieder geval hoeft het Centraal bureau rijvaardigheidsbewijzen niet de uitkomst van het strafproces af te wachten voordat het zelf de vorderingsprocedure in gang zet.

Voorts vroegen de leden van de **CDA**-fractie, onder verwijzing naar een artikel van de hand van de hoogleraar Keulen, of is overwogen het bestaande wettelijke regime aan te scherpen. Zij wilden mijn oordeel vernemen over het door deze auteur aangedragen alternatief voor dit wetsvoorstel. Graag beantwoord ik deze vraag als volgt. De heer Keulen stelt in zijn artikel een aanpak voor langs twee lijnen. De eerste is de vorderingsprocedure op enkele punten aan te scherpen. De tweede is te voorzien in «een zekere nadere normering» van de oplegging van de ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen. Wat de eerste lijn betreft merk ik op dat het op zichzelf mogelijk was geweest te komen met een aanscherping van de instroomcriteria voor de

vorderingsprocedure. In de discussie die tot dit wetsvoorstel heeft geleid, heeft echter steeds de politieke wens voorgelegen, om bij het herhaaldelijk begaan van ernstige verkeersdelicten te voorzien in een automatische rijbewijssanctie. In de thans geldende vorderingsprocedure is het ongeldig worden van het rijbewijs geen automatisme, maar vergt een bestuursbesluit dat is gebaseerd op een daaraan voorafgaand onderzoek, terwijl tegen het besluit bezwaar en beroep openstaat. Een automatische rijbewijssanctie verdraagt zich echter lastig hiermee.

Wat betreft de tweede lijn moet worden opgemerkt dat de heer Keulen niet aangeeft waaruit de door hem bepleite normering van de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen, zou moeten bestaan. Een normering waarin de wens wordt gehonoreerd om oplegging van een rijontzegging van een bepaalde duur daadwerkelijk te verzekeren, zou al gauw neerkomen op een zekere binding van de opleggende instantie – dat is veelal de strafrechter – aan die normering. Het was dat element uit het oorspronkelijke wetsvoorstel dat deze leden als een minimumstraf kwalificeerden, en dat zij afwezen.

Vervolgens vroegen de leden van de **CDA**-fractie nog of bij aanvaarding en inwerkingtreding van het wetsvoorstel sprake zal zijn van twee wegen in de WVV 1994 en of dit voor de praktijk, die behoefte heeft aan eenduidigheid, niet verwarrend is. Naar ik in het voorgaande aangaf, bevat de WVV 1994 de twee door deze leden bedoelde wegen, waarlangs strafrechtelijk en bestuursrechtelijk kan worden opgetreden, nu al. De uitvoerende instanties zoeken daarbij voortdurend de afstemming tussen strafrechtelijk en bestuursrechtelijk optreden. Op dit moment wordt, vanzelfsprekend onder het voorbehoud dat uw Kamer kan instemmen met het voorliggende wetsvoorstel, door de uitvoerende instanties gezien hoe de regeling van het wetsvoorstel in de bestaande praktijk kan worden ingepast. Een goede voorbereiding door die organisaties op de invoering van de nieuwe regeling is daarbij van belang.

Normering en strafoplegging

De leden van de **CDA**-fractie gaven aan dat bestuurders bij veroordeling voor het overtreden van artikel 8 WVV 1994 op grond van de recidiveregeling van dit wetsvoorstel een gefixeerde sanctie krijgen, terwijl bestuurders die worden veroordeeld voor dood door schuld, terwijl zij in de in artikel 8 WVV 1994 bedoelde toestand verkeerden, hun rijbewijs behouden, tenzij de vorderingsprocedure wordt gestart. Deze leden vroegen of ik mij bewust ben van deze ogenschijnlijk ongelijke behandeling van gelijke gevallen. In reactie daarop merk ik op dat is getracht een ongelijke behandeling van gelijke gevallen bij de toepassing van de voorgestelde recidiveregeling te voorkomen. Om die reden is er in de door de regering voorgestelde wijziging in voorzien dat ook rijbewijshouders die zich, onder invloed van alcohol rijdend, schuldig maken aan het delict dood door schuld in het wegverkeer (artikel 6 WVV 1994), onder de regeling vallen. Ik verwijs deze leden naar artikel 123b, eerste lid, WVV 1994, zoals voorgesteld in artikel I, onderdeel C, van het voorliggende wetsvoorstel.

In antwoord op een daartoe strekkende vraag van deze leden bevestig ik dat het de strafrechter – ook bij vervolging voor verkeersdelicten – vrijstaat naast een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen, tevens een vermogenssanctie, zoals een geldboete, op te leggen. Daarbij neemt de strafrechter het draagkrachtbeginsel als vervat in artikel 24 van het Wetboek van Strafrecht in acht. Iets geheel anders is, dat na het ongeldig worden van het rijbewijs de kosten van het verkrijgen van een nieuw rijbewijs ten laste van de aanvrager komen. Denkbaar is overigens dat de strafrechter in het kader van de veroordeling die tot het

ongeldig worden van het rijbewijs leidt, bij het opleggen van een vermogenssanctie rekening houdt met de omstandigheid dat de verdachte straks zijn rijbewijs verliest en kosten moet maken bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs. Dit kan vooral bij bestuurders met weinig draagkracht die voor de uitoefening van hun beroep afhankelijk zijn van de auto een optie zijn.

Voorts kan ik deze leden bevestigen dat de rechter bij de oplegging van de ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen bij uitzondering rekening kan houden met de omstandigheid dat de verdachte bestuurder voor de uitoefening van zijn beroep afhankelijk is van het gebruik van de auto. Ik wijs er echter met nadruk op, dat indien het gaat om een veroordeling die voldoet aan de voorwaarden van de recidiveregeling, het rijbewijs op het moment waarop de veroordeling onherroepelijk wordt, automatisch zijn geldigheid verliest. Bij dat uit de recidiveregeling voortvloeiende rechtsgevolg wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders die voor de uitoefening van hun beroep afhankelijk zijn van de auto en bestuurders die dat niet zijn. Ik meen dat dit bij de onder de recidiveregeling vallende ernstige verkeersdelicten uit een oogpunt van verkeersveiligheid gerechtvaardigd is.

Weigering

De leden van de **CDA**-fractie vroegen waarom niet is overwogen om de weigering mee te werken aan een alcoholonderzoek op één lijn te stellen met het rijden onder invloed van een alcoholpromillage van 1,0 of meer. Zij wezen er daarbij op dat in de vorderingsprocedure (volgens de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid) een dergelijke weigering wél zwaar meeweegt. Graag wijs ik erop dat het delict weigeren mee te werken aan een alcoholonderzoek (artikel 163, tweede, zesde, achtste en negende lid, WVV 1994) in de voorgestelde recidiveregeling, wat betreft het daaraan verbonden rechtsgevolg van ongeldigheid van het rijbewijs van rechtswege, met de onder die regeling vallende gevallen van rijden onder invloed van alcohol gelijk is gesteld. Ik verwijs deze leden naar artikel 123b, eerste lid, WVV 1994, zoals voorgesteld in artikel I, onderdeel C, van het wetsvoorstel. In zoverre wordt in de recidiveregeling aan het weigeren mee te werken aan een alcoholonderzoek zwaar getild – niet minder zwaar dan het geval is in de vorderingsprocedure. De opmerking in de toelichting op de door de regering voorgestelde wijziging, waar deze leden in dit verband aan refereerden, was bedoeld om duidelijk te maken dat het weigeren mee te werken aan een alcoholonderzoek een zelfstandig, en onder de voorgestelde recidiveregeling vallend, strafbaar feit is, en dat een bestuurder daardoor niet aan de gevolgen van de recidiveregeling kan ontkomen door te weigeren mee te werken aan het alcoholonderzoek, waardoor het alcoholgehalte van zijn adem of bloed niet kan worden vastgesteld.

Grensoverschrijdende dimensie

De leden van de **CDA**-fractie vroegen op welke wijze het kabinet waarborgt dat de recidiveregeling ook gevolgen heeft voor bestuurders die over de Nederlandse grens motorvoertuigen besturen. De leden van de **VVD**-fractie vroegen hoe de recidiveregeling in het buitenland wordt gehandhaafd, of deze aan Europese harmonisatie bijdraagt, en of er nog grote onderlinge verschillen tussen de lidstaten bestaan. Graag beantwoord ik deze vragen als volgt.

Vooropgesteld kan worden dat het ook de wens van het kabinet is dat rijbewijssancties, ongeacht hun exacte nationaalrechtelijke inkadering, in de gehele Europese Unie gelden. De dringende wens te komen tot doorwerking van rijbewijssancties buiten het eigen grondgebied van een

lidstaat heeft binnen de Europese Unie de aandacht. Zoals ik heb aangegeven in de beantwoording van de vragen van de Tweede Kamer waarnaar de leden van de **CDA**-fractie in dit verband verwezen, hebben de Raad en de Commissie in een Actieplan uit 2006 ter uitvoering van het Haags Programma aangekondigd om een voorstel voor te bereiden om binnen het kader van de Europese Unie te komen tot wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Ik wacht dat, tot op heden nog niet gepresenteerde, voorstel met grote belangstelling af. Het spreekt voor zich dat indien de Europese Commissie met een voorstel komt, mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat en ik dat vanuit een positief gerichte grondhouding zullen bestuderen. Een aandachtspunt daarbij zal voor Nederland zijn, zo merk ik in de richting van de leden van de **VVD**-fractie op, dat verschillen in rijbewijssancties in het recht van de verschillende lidstaten van de Europese Unie – bijvoorbeeld wat betreft hun bestuursrechtelijke en of strafrechtelijke inkadering – niet in de weg zouden moeten staan aan hun Uniebrede werking. Dat was ook het uitgangspunt van de reeds in 1998 tot stand gekomen Overeenkomst betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid, welke overeenkomst door het overgrote deel van de lidstaten, wegens knelpunten in de uitvoering, evenwel niet is geratificeerd.

Wat betreft de werking van de recidiveregeling van dit wetsvoorstel over de landsgrenzen, merk ik het volgende op. De regeling heeft tot gevolg dat een in Nederland afgegeven rijbewijs (of een in het buitenland afgegeven rijbewijs waarvan de houder in Nederland woont), indien aan de voorwaarden van de regeling is voldaan, ongeldig wordt. Net zoals bij ongeldigverklaringen in de vorderingsprocedure het geval is, wordt de houder verplicht het ongeldig geworden rijbewijs in te leveren. Zou betrokkene vervolgens over de landsgrenzen rijden, bijvoorbeeld in Duitsland, dan zou hij daar geen rijbewijs kunnen tonen, waardoor tegen hem in Duitsland kan worden opgetreden. Indien een bestuurder met een in Nederland afgegeven rijbewijs over de landsgrenzen heen, bijvoorbeeld in Duitsland, een alcoholgerelateerd verkeersdelict begaat, kan dit feit aanleiding geven tot het in Nederland starten van de vorderingsprocedure in geval sprake is van een vermoeden van ongeschiktheid. Indien betrokkene voor dat verkeersdelict in Duitsland wordt veroordeeld, heeft dat niet tot gevolg dat zijn rijbewijs op basis van de regeling uit het wetsvoorstel ongeldig wordt. Alleen veroordelingen door de Nederlandse strafrechter kunnen op basis van de regeling tot ongeldigheid van het rijbewijs leiden. Om in de toekomst mogelijk te maken dat ook veroordelingen door rechters uit andere lidstaten van de Europese Unie onder de regeling vallen, is het noodzakelijk, ook uit een oogpunt van een gelijke behandeling van gelijke gevallen, te komen tot een volledig automatisch verlopende uitwisseling van de juiste gegevens over veroordelingen tussen de lidstaten van de Europese Unie. In dit verband is van betekenis dat er een ontwerp-kaderbesluit voorligt betreffende de organisatie en de inhoud van uitwisselingen tussen de lidstaten van gegevens uit het strafregister. Het betreft een intensivering van de uitwisseling van gegevens uit nationale bestanden van veroordelingen en ontzettingen uit rechten. Het ontwerp vormt een aanvulling op een eerder, wat betreft Nederland in het Besluit justitiële gegevens geïmplementeerd, kaderbesluit betreffende de uitwisseling van gegevens uit strafregisters. Ik ben voornemens om nadat een kaderbesluit op basis van het ontwerp tot stand is gekomen, te bezien of de regeling van dit wetsvoorstel kan worden uitgebreid met veroordelingen door andere lidstaten van de Europese Unie, uitgesproken tegen de houder van een in Nederland afgegeven rijbewijs, onderscheidenlijk van een buiten Nederland afgegeven rijbewijs waarvan de houder in Nederland woont.

Verkeersveiligheid

De leden van de **SGP**-fractie en die van de **CU**-fractie vroegen hoe het kabinet de voor de recidiveregeling zo belangrijke pakkans gaat vergroten. Deze leden wilden voorts vernemen waarom het kabinet voor de in het wetsvoorstel vervatte aanpak kiest, nu uit onderzoeken blijkt dat de effecten van het puntenrijbewijs op de verkeersveiligheid gering zijn. Zij vroegen of de lasten voor rechterlijke macht en politie verantwoord zijn in het licht van die geringe effecten.

Graag beantwoord ik deze vragen als volgt. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag is aangegeven, komt de de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) tot de conclusie dat puntenstelsels weliswaar een bescheiden bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, maar dat de verwachting dat puntenstelsels de verkeersveiligheid sterk bevorderen niet blijkt uit onderzoek. De SWOV geeft daarbij 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. Over strengere puntenstelsels, zoals de recidiveregeling van dit wetsvoorstel, 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 verwacht ik dat de recidiveregeling wel degelijk een verkeersveiligheidseffect teweeg zal brengen, ook al is niet voorzien in extra politie-inzet of extra handhavingsinspanningen. Daarbij is de verwachting dat de signaalwerking die van de recidiveregeling uitgaat zodanig zal zijn, dat toch het aantal gevallen van recidive in neerwaartse zin wordt beïnvloed.

Wat betreft de inspanningen die aan de kant van de politie en van de rechterlijke macht worden geleverd, merk ik op dat deze naar mijn oordeel in een redelijke verhouding staan tot het beoogde doel van versterking van de verkeersveiligheid. Ik wijs er daarbij op dat de recidiveregeling zich redelijk eenvoudig in het bestaande systeem van de verkeershandhaving laat inpassen. Naar redelijke verwachting kan worden volstaan met het aanpassen van de automatiseringssystemen, enkele extra administratieve handelingen (o.a. het uitreiken of toezenden van de mededeling dat het rijbewijs ongeldig is geworden), alsmede met voorlichting, worden volstaan. Wat betreft de rechterlijke macht geldt dat voor de ernstige verkeersdelicten die onder de voorgestelde recidiveregeling vallen, reeds thans in de regel een vervolging wordt ingesteld. Aan de daarop volgende strafrechtelijke afdoening koppelt de recidiveregeling nu een extra rechtsgevolg. Hoewel een zekere toename van het aantal tegen de strafrechtelijke afdoening aangewende rechtsmiddelen denkbaar is, acht ik de kans op een significante toename niet heel groot. Het gaat om verkeersdelicten die doorgaans bewijstechnisch eenvoudig zijn vast te stellen, terwijl de beslissing over de strafsoort en de strafmaat, waarover bij dit soort verkeersdelicten in de strafrechtelijke procedure doorgaans de meeste discussie bestaat, geen invloed kan hebben op de rijbewijssanctie, nu die sanctie in de recidiveregeling wordt gekoppeld aan het feit van de strafrechtelijke afdoening, en niet aan de aard en/of hoogte van de strafrechtelijke sanctie die daarbij aan betrokkene wordt opgelegd. De betrokken rijbewijshouder kan zijn energie beter richten op het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs, dan die te steken in beroepsprocedures die in bewijstechnisch duidelijk liggende zaken slechts tot uitstel doch niet tot afstel zullen leiden. Ik ben van mening dat het wenselijk is de recidiveregeling aan een evaluatie te onderwerpen. Bij die evaluatie zal worden gezien welk effect de recidiveregeling zal hebben op het instellen van rechtsmiddelen in de strafrechtelijke kolom.

Type motorvoertuig/categorie rijbewijs

De leden van de **PvdA**-fractie namen aan dat ook bij het gewijzigde wetsvoorstel ervan moet worden uitgegaan dat de regeling van toepassing is ongeacht het soort motorrijtuig waarmee het eerste, respectievelijk het tweede delict is begaan. Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Ditzelfde geldt voor de daaropvolgende vraag van deze leden of, bijvoorbeeld, het rijbewijs voor de categorie C ook van rechtswege ongeldig wordt na de onherroepelijke afdoening van het tweede delict dat de betrokken rijbewijshouder heeft begaan als bestuurder van een motorrijtuig van een andere categorie. Zoals in het voorgestelde artikel 123b WVV 1994 is bepaald, wordt het rijbewijs voor alle categorieën waarvoor het geldig was, van rechtswege ongeldig.

Overige vragen

De leden van de **VVD**-fractie vroegen hoe en waar zal worden geregeld op welke wijze betrokkene weer in het bezit kan komen van een rijbewijs. Deze procedure zal worden opgenomen in het Reglement rijbewijzen, een algemene maatregel van bestuur op basis van de WVV 1994. Deze wijziging heeft mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat thans in voorbereiding. Op hoofdlijnen komt deze wijziging er als volgt uit te zien. Als betrokkene weer de beschikking wil krijgen over een nieuw rijbewijs, zal hij opnieuw zijn rijvaardigheid en geschiktheid moeten bewijzen. Dat eerste zal hij moeten doen door opnieuw theorie- en praktijkexamen af te leggen, en het tweede door een verklaring van geschiktheid aan te vragen door middel van de eigen verklaringsprocedure. Strikt genomen zou dit betekenen dat betrokkene voor alle categorieën, te beginnen bij B, zijn rijvaardigheid en geschiktheid zou moeten aantonen. Zoals ook is aangegeven in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstukken II 2005/06, 30 324, nr. 3, blz. 17) is er evenwel aanleiding voor een aanpassing. Betrokkene zal de gelegenheid worden geboden om voor de zwaarste categorie waarvoor zijn rijbewijs geldig was zijn geschiktheid en zijn rijvaardigheid aan te tonen. Slaagt hij daarin, dan krijgt hij een rijbewijs dat geldig is voor de categorieën waarvoor zijn ongeldig geworden rijbewijs geldig was als zijn aanvraag daarop betrekking had. Het staat betrokkene in dit geval vrij om dit meer dan éénmaal te doen: als hij bijvoorbeeld niet slaagt voor zijn praktijkexamen, dan staat het hem vrij om dat nog een keer af te leggen. Betrokkene is hiertoe echter niet verplicht. Hij kan er ook voor kiezen zijn rijvaardigheid of geschiktheid aan te tonen voor bijvoorbeeld alleen categorie B. Maar vanaf het moment dat ten aanzien van hem een verklaring van rijvaardigheid is geregistreerd in het rijbewijzenregister voor de categorie of categorieën waarop de aanvraag betrekking had, zal hij voor alle overige categorieën waarvoor het ongeldig geworden rijbewijs geldig was, telkens afzonderlijk zijn geschiktheid en rijvaardigheid moeten aantonen. Dit laatste betekent dat iemand die beschikte over een rijbewijs voor de categorieën B, C en D, ervoor kan kiezen alleen zijn rijvaardigheid en geschiktheid aan te tonen voor de categorie B. Als hij dan toch een rijbewijs voor de categorie C of D wil krijgen, zal hij apart voor die categorieën zijn rijvaardigheid en geschiktheid moeten aantonen.

Het kan echter voorkomen dat ten aanzien van betrokkene in het rijbewijzenregister ook nog «slapende» categorieën zijn opgenomen. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan categorieën die door het verstrijken van de geldigheidsduur ongeldig zijn geworden doordat betrokkene ze niet heeft verlengd, of die ongeldig zijn of zijn geworden omdat uit onderzoek is gebleken dat betrokkene niet voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde geschiktheidseisen. Deze categorieën zijn niet op het (ongeldig geworden) rijbewijs opgenomen. Betrokkene zou op

grond van de huidige regelgeving deze categorieën kunnen doen herleven door het alsnog aantonen van de geschiktheid, terwijl hij als deze categorieën nog actief op het rijbewijs zouden hebben gestaan, tevens zijn rijvaardigheid zou hebben moeten aantonen. Om rechtsongelijkheid op dit punt te voorkomen, zal er in het Reglement rijbewijzen in worden voorzien dat de wijze van het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs zich mede zal uitstrekken tot deze «slapende» categorieën.

Wellicht ten overvloede wijs ik erop dat het ontwerpbesluit waarin de zojuist beschreven wijzigingen in het Reglement rijbewijzen zullen worden doorgevoerd in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b WVV 1994 zal worden voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal.

De leden van de **SGP**-fractie en die van de **CU**-fractie vroegen of rijbewijshouders zich veel zullen aantrekken van de voorgestelde recidiveregeling. Zij vroegen of het kabinet zich geen zorgen maakt over mogelijke neveneffecten zoals het rijden zonder rijbewijs en het doorrijden na een ongeval. Ik erken dat de recidiveregeling weinig soelaas zal bieden bij rijbewijshouders die ongevoelig zijn voor de dreiging van rijbewijssancties. Bij deze categorie van rijbewijshouders, die geneigd zullen zijn ook na het ongeldig worden van hun rijbewijs als gevolg van de recidiveregeling gewoon te blijven rijden, maar dan zonder geldig rijbewijs, ligt het vorderen van bijvoorbeeld een vrijheidsstraf meer in de rede. Dat ligt eveneens in de rede bij rijbewijshouders die wel gevoelig zijn voor rijbewijssancties en die om die reden doorrijden na het veroorzaken van een verkeersongeval. Gaarne zeg ik deze leden toe om bij de evaluatie van de recidiveregeling te bezien of de mogelijke neveneffecten die deze leden noemden daadwerkelijk zijn opgetreden.

De minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin