

Vergaderjaar 2012–2013

33 346

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten en de verhoging van de keuringsleeftijd voor oudere rijbewijshouders

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 8 februari 2013

Algemeen

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over dit wetsvoorstel. Het verheugt ons dat de aan het woord zijnde fracties een positieve grondhouding hebben ten opzichte van dit wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie stemmen in met de voorgestelde wijziging. Zij geven aan dat drugsgebruik, evenals gebruik van alcohol, niet samengaan met deelname aan het verkeer. Ook de leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het wetsvoorstel. Naar het oordeel van deze leden moet het doel van het wetsvoorstel zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren en ouderen rechtvaardig te behandelen met betrekking tot hun herkeuring. Het wetsvoorstel voorziet hierin.

De leden van de fracties van de SP, PVV en D66 hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Ook de leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en ondersteunen het voorstel volledig.

Door de fracties is een aantal vragen gesteld en zijn opmerkingen gemaakt. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om deze vragen te beantwoorden en in te gaan op de gemaakte opmerkingen. Alvorens wij dat doen, vinden wij het wenselijk een toelichting te geven op de tegelijk met deze nota naar aanleiding van het verslag ingediende nota van wijziging waarin wij voorstellen het onderdeel van dit wetsvoorstel dat betrekking heeft op de verhoging van de keuringsleeftijd voor oudere rijbewijshouders te laten vervallen. De reden hiervoor is dat de wet van 26 januari 2012 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (Stb. 39), die op 19 januari 2013 in werking is getreden (Stb. 2012, 161), artikel 122 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de WVV 1994) op een zodanige wijze heeft aangepast dat de geldigheidsduur van het rijbewijs niet meer in dat artikel wordt geregeld, maar bij algemene maatregel van bestuur. In die algemene maatregel van

bestuur – het Reglement rijbewijzen – zal ook worden geregeld dat de leeftijd waarop een oudere bestuurder moet worden gekeurd van 70 jaar naar 75 jaar wordt verhoogd. Om die reden is met de inwerkingtreding van de hiervoor aangehaalde wet van 26 januari 2012 op 19 januari 2013 de noodzaak om bij het onderhavige wetsvoorstel de keuringsleeftijd in artikel 122 te verhogen, komen te vervallen en wordt in de bijgevoegde nota van wijziging voorgesteld die wijziging ongedaan te maken. Het streven is erop gericht het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen, waarin de verhoging van de keuringsleeftijd voor oudere rijbewijshouders zal worden geregeld, in het voorjaar van 2013 in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de WVV 1994 aan beide kamers der Staten-Generaal voor te leggen. Het laten vervallen van de verhoging van de keuringsleeftijd voor oudere rijbewijshouders laat onverlet dat de vragen die door de Kamer in het verslag zijn gesteld over dit onderdeel wel zullen beantwoord in deze nota naar aanleiding van het verslag.

Inleiding

De leden van de PVV-fractie vragen op welke manier de regering zal omgaan met drugs die niet waarneembaar zijn, maar wel degelijk hun uitwerking kunnen hebben op de rijvaardigheid van de bestuurder. Indien een bestuurder een drug heeft gebruikt, terwijl het gebruik van die drug uiterlijk niet bij hem waarneembaar is, maar wel invloed heeft op zijn rijvaardigheid, kan hij op grond van artikel 8 van de WVV 1994 strafrechtelijk worden aangepakt. Zodra het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het verbeteren van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs (Kamerstukken II 2011/12, 32 859, nr. 2) tot wet is verheven en in werking is getreden, kan met behulp van een onderzoek van het speeksel door middel van een speekseltester of een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties worden vastgesteld of de bestuurder drugs heeft gebruikt. Indien dat onderzoek uitwijst dat hij drugs heeft gebruikt, kan vervolgens de analyse van zijn bloed helderheid geven over de hoeveelheid drugs die hij heeft gebruikt.

Voor deze gevallen, waarin uit onderzoek niet is gebleken van het gebruik van een de rijvaardigheid beïnvloedende stof, maar er toch sprake is van gevaarlijk rijgedrag waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, of waardoor het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd, kan wel een proces-verbaal worden opgemaakt ter zake van overtreding van artikel 5 van de WVV 1994.

De voorgestelde uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering nog nader onderzoek doet naar het te verwachten aantal waarschuwingsbrieven en de consequenties hiervan voor de werklast van het openbaar ministerie (OM) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en of die brieven met het oog op mogelijke samenloop tussen bestuursrecht en strafrecht nog zouden moeten worden aangevuld. Is dit, zo vragen deze leden zich af, wel de juiste volgorde, aangezien het wetsvoorstel nu wordt behandeld en de leden consequenties van het wetsvoorstel moeten kunnen overzien. Wanneer informeert de regering de Kamer hierover en waarom doet de regering dit niet alvorens het wetsvoorstel ter behandeling aan de Tweede Kamer te sturen?

Wij stellen voorop dat het doen uitgaan van een waarschuwing bij het eerste punt niet nodig is voor de inwerkingtreding van de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling. Evenmin is hiervoor wetswijziging nodig. In dit verband wijzen wij erop dat ook bij de recidiveregeling in de

huidige vorm geen waarschuwingen, in welke vorm dan ook, worden verzonden bij het eerste punt. Niettemin kan in zijn algemeenheid worden aangenomen dat het doen uitgaan van een waarschuwing het gedrag van een bestuurder zal beïnvloeden. Bij het tweede punt wordt zijn rijbewijs immers ongeldig. Vanwege dit verwachte effect van een waarschuwing bezien wij thans op welke wijze zo'n waarschuwing zou kunnen worden vormgegeven en welke consequenties verbonden zijn aan de verschillende opties. Dit onderzoek blijkt echter ingewikkelder en tijdrovender te zijn dan aanvankelijk was ingeschat. Op basis van de bevindingen zullen wij besluiten of en op welke wijze tot het uitbrengen van zo'n waarschuwing na het behalen van het eerste punt zal worden overgegaan. Wij verwachten voor de zomer van 2013 hierover een beslissing te kunnen nemen.

Omdat vanuit de Tweede Kamer herhaaldelijk is verzocht om uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling en het al dan niet verzenden van een waarschuwing geen voorwaarde is voor de inwerkingtreding van de regeling die daarin voorziet, hebben wij ervoor gekozen niet de resultaten van het onderzoek af te wachten, maar voortuitlopend daarop aan het verzoek van de Tweede Kamer te voldoen en dit wetsvoorstel in procedure gebracht.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de mogelijkheden van een zwaardere straf voor rijden onder invloed van een combinatie alcohol en drugs.

Wij willen voorop stellen dat het gebruik van een combinatie van drugs en van alcohol en drugs procentueel veel lager ligt dan het enkelvoudig gebruik van die stoffen. De resultaten van het Europese DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines)-onderzoek die eind september 2011 openbaar zijn gemaakt, laten zien dat in Nederland in de periode 2007–2009 het enkelvoudig drugsgebruik in het verkeer op 2,2% en het enkelvoudig alcoholgebruik op 2,5% lag, terwijl voor het gecombineerd gebruik van drugs en alcohol een percentage van 0,4% gold en het gecombineerde gebruik van drugs met andere drugs of geneesmiddelen 0,2% bedroeg. Omdat het gelijktijdig gebruik van alcohol en drugs of van een combinatie van drugs tot een sterkere negatieve beïnvloeding van de rijvaardigheid leidt dan het enkelvoudig gebruik van alcohol of een drug, is het van belang dat het gecombineerde gebruik van deze psychoactieve stoffen strenger wordt bestraft dan het enkelvoudig gebruik en dat de officier van justitie op basis van de strafvorderingsrichtlijnen van het openbaar ministerie tegen de bestuurder die verdacht wordt van gecombineerd gebruik van een aantal psychoactieve stoffen een hogere straf kan eisen. De strafvorderingsrichtlijnen zullen met het oog daarop worden aangepast. Indien een bestuurder alcohol in combinatie met één of meer drugs heeft gebruikt en het gebruik van die stoffen afzonderlijk boven de wettelijke limiet uitkomt, kan de rechter daarmee bij het bepalen van de straf rekening houden en dit multigebruik strenger bestraffen dan hij zou hebben gedaan ingeval er sprake zou zijn geweest van enkelvoudig drugsgebruik.

Tevens vragen de leden van de PvdA-fractie of een bestuurder bij het nuttigen van lage promillages alcohol of bij weinig gebruik van drugs, dus onder invloed van een combinatie van middelen, onder de recidiveregeling uitkomt of, zoals deze leden dat wensen, worden bestraft. Voor de beantwoording van deze vraag zijn wij ervan uitgegaan dat het in de vraag gaat om een combinatie van stoffen, waarbij het gebruik van iedere stof afzonderlijk niet boven de afzonderlijke grenswaarde uitstijgt. Wetenschappelijk is niet aangetoond dat de bestuurder die onder invloed van een combinatie van drugs of van drugs en alcohol aan het verkeer deelneemt, een gevaar voor de verkeersveiligheid heeft gevormd, indien het gebruik van iedere stof afzonderlijk niet boven de afzonderlijke

grenswaarde uitstijgt. Om die reden is het in beginsel niet gerechtvaardigd om die bestuurder op grond van artikel 8 van de WVV 1994 te vervolgen en te straffen. Het strafrecht is daarvoor niet bedoeld. De bestuurder heeft dan namelijk een zodanige hoeveelheid van een de rijvaardigheid beïnvloedende stof gebruikt, zonder dat daarvan op grond van de rapportage van het NFI kan worden gezegd dat deze aangetroffen hoeveelheid van een stof bij een gemiddelde niet gewende gebruiker de rijvaardigheid kan verminderen en dat hij niet tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht (in de zin van artikel 8, eerste lid, van de WVV1994). In dat geval is de bestuurder namelijk niet zodanig onder invloed dat veroordeling ter zake artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994 kansvol is. Wanneer de bestuurder daarentegen wel heeft voldaan aan de delictsbestanddelen van artikel 5 van de WVV 1994 en daarvoor op grond van de bewijsmiddelen een bewezenverklaring door de rechter mogelijk lijkt, kan hij wegens overtreding van dat artikel strafrechtelijk worden vervolgd. Dat artikel verbiedt onder meer het zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt. Verder geldt dat de gedragsgerelateerde grenswaarden voor drugs op een dusdanig laag niveau gesteld zijn dat in geval van een gecombineerd gebruik van drugs of van drugs en alcohol in de meeste gevallen van de hoeveelheid van één drug wettelijk gezien teveel is gebruikt, op grond waarvan de betrokken bestuurder strafrechtelijk kan worden aangepakt. Zoals uit het bovenstaande kan worden afgeleid, zal in die gevallen waarin sprake is van het nuttigen van een kleinere hoeveelheid alcohol en drugs en de verkeersveiligheid in het geding is, strafrechtelijk kunnen worden opgetreden. Indien er sprake is van onherroepelijke afdoening op grond van artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994 vallen overtreeders onder de recidiveregeling.

De leden van de PvdA-fractie constateren met instemming dat de regering artikel 8, eerste lid, van de wet onder de werking van de recidiveregeling wil brengen. Zij vragen of de wet ook op het gebruik van nieuwe drugs betrekking heeft en op slecht of niet meetbaar gebruik van drugs.

Artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994 is van toepassing op nieuwe drugs, maar niet op slecht of niet meetbaar gebruik van drugs. Dat artikellid vereist namelijk dat de betrokken bestuurder onder zodanige invloed van een drug of drugs dient te verkeren, waarvan hij weet of redelijkerwijs moet weten dat het gebruik daarvan, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, de rijvaardigheid kan verminderen, dat hij niet tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht. Indien dat niet kan worden aangetoond, kan ook geen veroordeling op grond van dat artikellid worden uitgesproken. Wel kan tegen hem worden opgetreden wegens overtreding van artikel 5 van de WVV 1994, indien de bestuurder zich zodanig heeft gedragen dat gevaar op de weg is veroorzaakt of kon worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt werd gehinderd of kon worden gehinderd.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat bestuurders ook een gevaar voor de verkeersveiligheid vormen wanneer deze een kleinere hoeveelheid alcohol of drugs hebben genuttigd en er sprake is van een lager promillage. Deze leden vragen welke lijn de regering hier van plan is te volgen? Kiest de regering voor een lijn van zerotolerance en zet de regering daarmee zo veel mogelijk in op een rijontzegging?

Zoals uit het antwoord op de eerste vraag van deze leden blijkt, vormen bestuurders die met een combinatie van drugs of van drugs en alcohol deelnemen aan het verkeer, wetenschappelijk gezien in beginsel geen gevaar voor de verkeersveiligheid indien het gebruik van iedere stof afzonderlijk niet boven de afzonderlijke grenswaarde uitstijgt. In die situaties zou het disproportioneel en niet gerechtvaardigd zijn om een zerotolerancebeleid te voeren en de betrokken bestuurder een rijontzegging op te leggen. In de gevallen waarin de bestuurders bij zeer lage

concentraties van die gebruikte stoffen wel een gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of in de gevallen waarin het gebruik van een van de stoffen boven de toegestane dosering uitkomt, zal, zoals wij hiervoor hebben opgemerkt, wel strafrechtelijk worden opgetreden.

De leden van de PvdA-fractie zijn het eens met de regering dat bestuurders na registratie van het eerste punt moeten worden ingelicht over de gevolgen van het tweede punt. Zij vragen wel wat de meerwaarde is van een brief. Zoals genoemd leidt het produceren van een waarschuwingsbrief tot meer werklust en nieuwe automatisering, terwijl bestuurders bij aanhouding ook een folder zouden kunnen krijgen. Ziet de regering alternatieven voor een brief?

Een waarschuwing kan op verschillende wijzen worden vormgegeven. Wij zijn voornemens om in ieder geval bij verkeerscontroles aan alle gecontroleerde bestuurders een folder te laten uitreiken, waarin ook in zijn algemeenheid uitleg wordt gegeven over de werking van de recidiveregeling. Daarnaast bezien wij, zoals ook in antwoord op een vraag van de VVD-fractie is aangegeven, thans de verschillende opties voor het doen uitgaan van een waarschuwing bij het eerste punt en de consequenties van die opties. Het doen uitzenden van een aparte brief is een van die opties. Een andere optie is om de waarschuwing op te nemen in het proces-verbaal.

De leden van de SP-fractie vragen of het alcoholslotprogramma (asp) met de aanscherping van de recidiveregeling voor alcoholovertredingen nog wel noodzakelijk is.

Deze vraag beantwoorden wij bevestigend. De recidiveregeling en het alcoholslotprogramma dienen namelijk twee geheel verschillende doelen. De ongeldigheid van rechtswege in het kader van de recidiveregeling is aan te merken als een straf, een sanctie voor de betrokken bestuurder omdat hij zich heeft schuldig gemaakt aan een strafbaar feit. Daarnaast heeft deze sanctie vanzelfsprekend ook een preventief doel. De oplegging van de verplichting tot deelname aan het asp maakt deel uit van de vorderingsprocedure op grond van de artikelen 130 en volgende van de WVV 1994. Deze procedure betreft de beoordeling dan wel de verbetering van de rijvaardigheid of de geschiktheid van de betrokken rijbewijsbestuurder tot het besturen van motorrijtuigen, indien daarover twijfel is ontstaan. Het asp heeft uitdrukkelijk het doel om de betrokken bestuurder, ten aanzien van wie twijfel bestaat over zijn geschiktheid, weer geschikt te maken. Het beoogt de deelnemer te leren een scheiding aan te brengen tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorrijtuig. Andere maatregelen in het kader van deze procedure zijn de verschillende educatieve maatregelen en de onderzoeken naar de rijvaardigheid of geschiktheid. Zowel het strafrecht als de bestuursrechtelijke procedure zijn nodig en bestaan naast elkaar: het strafrecht om betrokkene te bestraffen voor het begane delict en het bestuursrecht om de geschiktheid (of de rijvaardigheid) van de betrokken rijbewijshouder te beoordelen en in de daarvoor in aanmerking komende gevallen maatregelen op te leggen om de geschiktheid of de rijvaardigheid te verbeteren. Het onderhavige wetsvoorstel verandert niets aan dit uitgangspunt. Wel zal er in de uitwerking nadrukkelijk aandacht zijn voor mogelijk samenloop tussen beide trajecten in de vorm van tussen de verschillende uitvoeringsinstanties goed afgestemde voorlichting.

Voor de beantwoording van de vraag van de leden van de SP-fractie welke gevolgen de uitbreiding van de recidiveregeling heeft voor iemand die gepakt wordt met een te hoog promillage bij het besturen van een fiets of een bromfiets en of dit ook kan leiden tot het verplicht inbouwen van een alcoholslot in de auto wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds het strafrecht en anderzijds het bestuursrecht. Wat het strafrecht betreft geldt

dat het eenieder verboden is een voertuig te besturen onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of andere de rijvaardigheid beïnvloedende stoffen. Fietsen en bromfietsen vallen onder het begrip voertuigen. Dit betekent dat iemand die onder invloed van een of meer van de hierboven genoemde stoffen een fiets of een bromfiets bestuurt, ook strafrechtelijk kan worden aangepakt wegens overtreding van artikel 8 van de WVV 1994. Het asp is een maatregel die in het kader van de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure wordt opgelegd. Deze procedure, die is gebaseerd op de artikelen 130 e.v. van de WVV 1994 heeft niet tot doel de betrokken rijbewijshouder te bestraffen, maar betreft de beoordeling dan wel de verbetering van de rijvaardigheid of de geschiktheid van de betrokken rijbewijshouder, indien daarover twijfel is ontstaan. Op grond van artikel 130 van de wet brengt de politie een mededeling uit aan het CBR indien zij twijfelt of een houder van een rijbewijs nog wel beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Dit betekent dat de bestuurders van fietsen niet vallen onder deze procedure en dat ten aanzien van deze bestuurders geen mededeling op grond van artikel 130 kan worden uitgebracht (voor bestuurders van fietsen is immers geen rijbewijs vereist) en dat aan hen ook dus geen asp kan worden opgelegd. Dit is anders voor bestuurders van bromfietsen, waartoe overigens ook brommobielen en snorfietsen behoren. Het betreft hier immers rijbewijsplichtige motorrijtuigen. Omdat ten aanzien van bestuurders van bromfietsen geen geschiktheidseisen gelden, kan geen mededeling wegens twijfel over de geschiktheid worden uitgebracht ten aanzien van bestuurders van bromfietsen die uitsluitend over een bromfietsrijbewijs beschikken (rijbewijs AM). Indien bestuurders van een bromfiets, naast het rijbewijs AM, ook beschikken over een rijbewijs voor een andere rijbewijscategorie en die worden betrapt op rijden onder invloed als bestuurder van een bromfiets, dan is het uitbrengen van een mededeling wegens twijfel aan de geschiktheid wel mogelijk. Alleen zal in deze gevallen geen asp worden opgelegd, maar een educatieve maatregel alcohol en verkeer of, in geval van recidive, een onderzoek naar de geschiktheid.

De opmerking van de leden van de SP-fractie dat de Afdeling advisering van de Raad van State in zijn advies heeft aangegeven dat iemand die wordt gepakt met een promillage boven de wettelijke limiet van 1,3 promille, niet valt onder de recidiveregeling, berust waarschijnlijk op een misverstand. De Afdeling advisering heeft gevraagd of het wetsvoorstel niet tot gevolg zou hebben dat er twee toetsingscriteria komen te gelden bij de toepassing van de recidiveregeling: bij een alcoholgehalte boven de grenswaarde zou het toetsingscriterium gelden dat er bij de tweede onherroepelijke veroordeling sprake moet zijn van een promillage van meer dan 1,3, terwijl bij een alcoholgehalte onder de grenswaarde het toetsingscriterium zou zijn of de betrokken bestuurder wel tot behoorlijk besturen in staat was, alvorens de geldigheid van het rijbewijs van rechtswege vervalst. Dit is niet het geval. De aanleiding voor het ongeldig worden van het rijbewijs in geval van recidive is en blijft het gevaar voor de verkeersveiligheid, ook indien het onderhavige wetsvoorstel tot wet zou zijn verheven en inwerking zou zijn getreden. Van een gevaar voor de verkeersveiligheid is allereerst sprake bij de tweede onherroepelijke afdoening wegens rijden onder invloed van alcohol met een concreet promillage van meer dan 1,3. Uit wetenschappelijk onderzoek kan worden afgeleid dat het rijden onder invloed van een dergelijk promillage een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is ook sprake van gevaar voor de verkeersveiligheid, als de tweede onherroepelijke afdoening een afdoening betreft wegens overtreding van artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994. De rechtvaardiging voor het ontbreken van een concreet promillage in dit geval ligt in het feit dat een veroordeling op grond van dit artikellid alleen plaatsvindt als concreet is bewezen dat de betrokken bestuurder niet meer tot behoorlijk besturen in staat was.

Iemand die op grond van artikel 8, eerste lid, is veroordeeld, vormt per definitie een gevaar voor de verkeersveiligheid.

De leden van de CDA-fractie lezen in de toelichting dat het CJIB de bevoegdheid krijgt om na een onherroepelijke veroordeling de punten op het rijbewijs te registreren. Zij vragen waarom hiervoor is gekozen en of het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) niet een meer geschikte instantie is.

Voorop gesteld wordt dat er geen registratie zal plaatsvinden van punten op het rijbewijs, ook niet door het CJIB. Punten worden wel door de daartoe bevoegde strafrechtelijke autoriteiten geregistreerd in het justitieel documentatiesysteem (JDS). Daarnaast wordt de ongeldigheid van rechtswege, in feite dus het tweede punt, geregistreerd in het rijbewijzenregister dat in beheer is bij de Dienst Wegverkeer (RDW). In het rijbewijzenregister worden namelijk gegevens geregistreerd met betrekking tot rijbewijzen, zoals de ongeldigheid van rechtswege. Uitgangspunt van de daarin verwoorde systematiek is van registratie is dat elke instantie de «eigen» gegevens verwerkt, dat wil zeggen de gegevens die voortvloeien uit de taken die de desbetreffende instantie heeft. Zo verwerkt bijvoorbeeld het CBR gegevens met betrekking tot verklaringen van rijvaardigheid of geschiktheid, ongeldigverklaringen van rijbewijzen of de oplegging van een asp. De officier van justitie verwerkt in het rijbewijzenregister bijvoorbeeld gegevens omtrent de strafrechtelijke inhoudingen van het rijbewijs, de ontzeggingen van de rijbevoegdheid of de ongeldigheid van het rijbewijs in het kader van de recidiveregeling. Het CBR is niet de instantie die dat zou moeten registreren, omdat het tijdstip wanneer een afdoening onherroepelijk wordt, niet bij het CBR bekend is. Indien er wel voor zou worden gekozen om deze instantie daarmee te belasten, zou het CJIB of het OM aan het CBR dat tijdstip moeten doorgeven, welke melding vervolgens door die instantie in het rijbewijzenregister zou moeten worden geregistreerd. Deze extra schakel heeft naar ons oordeel geen toegevoegde waarde, maar leidt wel tot extra informatiestromen en extra kosten.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom in de justitiële documentatie niet wordt geregistreerd of een veroordeling op basis van artikel 8, eerste lid, van de wet betrekking heeft op alcohol, drugs, geneesmiddelen of andere stoffen.

In het JDS worden alle misdrijven en een deel van de overtredingen geregistreerd. Het Besluit justitiële gegevens verplicht dat ten aanzien van deze strafbare feiten onder meer de strafbepalingen en de kwalificatie in het JDS worden vastgelegd. Omdat in het merendeel van de zaken waarin uitspraak wordt gedaan wegens verdenking van overtreding van artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994 mondeling vonnis wordt gewezen en een dergelijk vonnis ingevolge het Wetboek van Strafvordering minder aantekeningen behoeft te bevatten dan een schriftelijk vonnis, is, indien een veroordeling in die zaken is uitgesproken, slechts het strafbare feit bekend dat het bewezenverklaarde heeft opgeleverd en niet ook de aard van psychoactieve stof waarop dat strafbare feit betrekking had. Het gevolg daarvan is dat ook in het JDS niet de aard van de stof die in het spel was, wordt geregistreerd.

Deze leden constateren dat overtredingen met een alcoholpromillage onder de 1,3 niet worden meegeteld in het kader van de recidiveregeling. Zij vragen of er wel sprake is van enige cumulatieve werking. Kan een groot aantal minder ernstige delicten niet uiteindelijk ook leiden tot ongeldigheid van rechtswege?

In het kader van de huidige recidiveregeling tellen voor het eerste punt alle onherroepelijk afgedane alcoholovertredingen mee, met uitzondering van de alcoholovertredingen die zijn gebaseerd op artikel 8, eerste lid, van

de wet. Dit betekent dat ook onherroepelijke afdoeningen van alcoholovertredingen met een laag promillage (van bijvoorbeeld 0,8 ‰ voor ervaren bestuurders of bijvoorbeeld 0,5 ‰ voor een beginnende bestuurder) leiden tot een eerste punt en derhalve worden meegeteld. Omdat een ongeldigheid van rechtswege van het rijbewijs verstrekken gevolgen kan hebben voor de betrokken bestuurder, heeft de regering er voor gekozen om dit rechtsgevolg, het tweede punt, te koppelen aan een promillage boven de 1,3 (of een weigering mee te werken aan een alcoholonderzoek). Dit betekent uitdrukkelijk niet dat er niets gebeurt met de lichtere alcoholovertredingen. Een tweede en volgende lichte alcoholovertreding onder de grens van 1,3 ‰, maar boven de in artikel 8 toegestane limiet, zal in ieder geval strafrechtelijk worden afgedaan, waarbij de officier van justitie op basis van het strafvorderingsbeleid telkens een hogere sanctie zal eisen naarmate het alcoholpromillage hoger is of indien er sprake is van recidive. Bovendien zal het OM, wanneer betrokkene zich binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het eerste feit schuldig maakt aan een puntwaardig feit dat evenwel niet zal leiden tot een tweede punt, na de onherroepelijke afdoening van dat tweede feit een zogenaamd nieuw eerste punt registreren. Vanaf de onherroepelijkheidsdatum van dat tweede feit gaat een nieuwe termijn van vijf jaar lopen, waarbinnen men dus het risico loopt dat het rijbewijs ongeldig wordt. Daarnaast moet in de daarvoor in aanmerking komende gevallen op grond van artikel 130, eerste lid, van de WvW 1994 een mededeling worden uitgebracht aan het CBR in het kader van de bestuursrechtelijke vorderingsprocedure. Afhankelijk van de concrete omstandigheden van het geval legt het CBR de dan passende maatregel op. Een mededeling zal moeten worden uitgebracht, als ten aanzien van de betrokken rijbewijshouder binnen een periode van vijf jaar ten minste twee maal proces-verbaal is opgemaakt op verdenking van overtreding van artikel 8, tweede, derde of vierde lid, waarbij bij één van die verdeningen een adem- of bloedalcoholgehalte moet zijn geconstateerd dat hoger is dan 0,5 ‰ (of hoger dan 0,2 ‰ indien een van de feiten is begaan als beginnende bestuurder). Op de hierboven beschreven wijze kan naar ons oordeel adequaat worden opgetreden tegen bestuurders die herhaaldelijk lichte alcoholovertredingen begaan. Zij worden dan, kort samengevat, enerzijds bestraft voor het door hen begane delict, terwijl zij anderzijds een passende maatregel opgelegd krijgen ter verbetering van hun geschiktheid.

De leden van de fractie van D66 vragen verder of, en waarom, bij toepassing van de recidiveregeling voor beginnende bestuurders dezelfde grenswaarden gelden als voor meer ervaren bestuurders. Voor beginnende bestuurders gelden voor de drugsdelicten inderdaad dezelfde grenswaarden als voor de meer ervaren bestuurders. Het is, zo zijn wij van mening, niet gerechtvaardigd om voor beginnende bestuurders uit te gaan van lagere grenswaarden dan voor ervaren bestuurders. De voorgestelde waarden zijn, anders dan het geval is ten aanzien van alcoholgebruik, op een dusdanig laag niveau gesteld dat, indien voor beginnende bestuurders nog lagere grenswaarden zouden worden vastgesteld, deze zouden uitkomen op nullimieten. De regering is geen voorstander van de invoering van nullimieten. Verwezen wordt daarvoor naar de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de verbetering van de aanpak van rijden onder invloed van drugs¹.

De leden van de fractie van D66 lezen dat, indien een bestuurder tijdens de looptijd van het asp onherroepelijk wordt veroordeeld voor een drugsdelict, het asp wordt beëindigd. Betekent dit, zo vragen deze leden,

¹ Kamerstukken II 2011/12, 32 859, nr. 7. blz. 20 tot en met 22 en 25 tot en met 28

dat als het rijbewijs van een deelnemer van rechtswege ongeldig wordt en hij op zeer korte termijn zijn geschiktheid opnieuw aantoot, hij dan mag rijden zonder alcoholslot.

In het door deze leden bedoelde geval wordt het asp beëindigd en wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Op grond van de regelgeving wordt een onherroepelijke rijontzegging tijdens het asp aangemerkt als het niet meewerken op grond waarvan het rijbewijs ongeldig wordt verklaard. Indien betrokkene weer de beschikking wil krijgen over een rijbewijs, zal hij door middel van het indienen van een eigen verklaring een verklaring van geschiktheid moeten aanvragen. Doet hij dit binnen vijf jaar na de ongeldigverklaring van het rijbewijs wegens niet meewerken, dan zal alleen een verklaring van geschiktheid worden geregistreerd, indien hij alsnog meedoet aan het asp. Hij zal eerst aan de in artikel 132c, eerste lid, van de wet genoemde voorwaarden moeten hebben voldaan, die ook gelden voor degenen die naar aanleiding van een mededeling op grond van artikel 130 van de wet een verplichting opgelegd hebben tot deelname aan het asp. Pas daarna zal een verklaring van geschiktheid worden geregistreerd en kan hij een nieuw rijbewijs aanvragen met de daarop voor het asp vastgestelde codering.

Verhoging van de keuringsleeftijd voor oudere rijbewijshouders

De leden van de fractie van de VVD volgen, kort samengevat, de regering in de afweging dat de keuringsleeftijd kan worden verhoogd tot 75 jaar. De regering ziet deze verhoging als een eerste stap naar versoepeling van de keuringsleeftijden en naar eventuele afschaffing daarvan en kondigt daarom een vervolgonderzoek aan. Deze leden vragen wanneer dit onderzoek wordt gestart en wanneer de Tweede Kamer de resultaten daarvan tegemoet kan zien.

De eerste ondergetekende van deze nota ziet deze verhoging als een eerste stap naar versoepeling van de keuringsleeftijd en naar eventuele afschaffing daarvan. Het aangekondigde vervolgonderzoek naar de mogelijke afschaffing van de keuringsleeftijd is inmiddels gestart. Een beslissing hierover vraagt een zorgvuldige afweging tussen de vermindering van de lasten voor de burgers enerzijds en de effecten op de verkeersveiligheid anderzijds. De eerste ondergetekende van deze nota zal naar verwachting in het voorjaar van 2013 uw Kamer informeren over de eerste resultaten van het onderzoek.

Tevens vragen deze leden of bij dit onderzoek de zogenoemde eigen verklaring zal worden meegewogen en de eventuele misverstanden die kunnen ontstaan bij het gebruik van die verklaring. Zij constateren dat het eventuele opheffen van de keuringsleeftijd en het toepassen van de eigen verklaring eventueel kan leiden tot meer verkeersonveiligheid.

De eerste ondergetekende heeft de Gezondheidsraad verzocht om advies uit te brengen over de vraag hoe de efficiëntie van de eigen verklaringsprocedure kan worden vergroot door de concretisering van de vragen op dat formulier. De Gezondheidsraad heeft bericht dat dit advies naar verwachting voor de zomer 2013 gereed zal zijn. Verder wordt verwezen naar de brief van 22 mei 2012, waarin de Tweede Kamer informatie is verstrekt over het onderzoek naar het systeem van de medische beoordelingen ten aanzien van rijvaardigheid en geschiktheid ten behoeve van de aanvraag van een rijbewijs².

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen het standpunt van de SWOV dat het oplopen van de prevalentie met de leeftijd een reden is om te twijfelen aan de toenemende vitaliteit van ouderen en daarom het verhogen van de keuringsleeftijd.

² Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 325, blz. 5

De SWOV heeft onderzoek verricht naar het effect op de verkeersveiligheid van de verhoging van de keuringsleeftijd. Haar veronderstelling ten aanzien van de vitaliteit van de ouderen heeft de SWOV hierin meegewogen. Op basis van de bevindingen van de SWOV is de eerste ondergetekende van mening dat de voorgestelde verhoging van de keuringsleeftijd verantwoord is.

Daarnaast vragen deze leden of de regering kan instemmen met hun wens dat een arts bij een keuring kan aangeven of een patiënt zich toch vanaf 70 jaar jaarlijks zal moeten laten keuren.

Het CBR beslist over de geschiktheid van rijbewijshouders op basis van de Regeling eisen geschiktheid 2000. Het CBR doet dit, in de gevallen waarin het gaat om een oudere rijbewijshouder, op basis van de eigen verklaring en de seniorenkeuring door een huisarts. Afhankelijk van de concrete situatie kan nog een aanvullende keuring van een specialist nodig zijn. De Regeling eisen geschiktheid 2000 is daarbij bepalend. Hierin is bepaald in hoeverre bestuurders geschikt worden geacht in geval van bepaalde aandoeningen of medicijngebruik. Ook is hierin bepaald voor welke termijn de verklaring van geschiktheid mag worden afgegeven. Kortom, indien er aanleiding toe is een verklaring van geschiktheid met een beperkte tijdsduur af te geven, is dat thans al mogelijk, ongeacht de leeftijd van de rijbewijshouder.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat een bestuurder die is gekeurd op 74-jarige leeftijd pas een volgende keuring krijgt wanneer hij 79 jaar is. Is de regering het niet met deze leden eens dat dit niet de bedoeling is en dat de keuring vanaf 75 jaar jaarlijks moet plaatsvinden? De situatie dat de keuring van een oudere houder van een rijbewijs pas na een aantal jaren na de keuringsleeftijd plaatsvindt, is niet nieuw. Ook nu kan zich de situatie voordoen dat iemand vanwege het verlopen van zijn rijbewijs een jaar voor de keuringsleeftijd van 70 jaar een nieuw rijbewijs aanvraagt en verkrijgt. In dat geval wordt hij pas op het moment dat hij weer een nieuw rijbewijs aanvraagt, dat is op 74-jarige leeftijd, gekeurd. Die situatie komt overeen met de situatie waarin iemand na de verhoging van de keuringsleeftijd van 70 naar 75 jaar worden gekeurd, op 74-jarige leeftijd wegens het verlopen van zijn rijbewijs een nieuw rijbewijs aanvraagt. Die persoon wordt naar analogie van de huidige systematiek van keuren straks pas op 79-jarige leeftijd gekeurd. In het eerder genoemde onderzoek van de SWOV is dit effect meegewogen. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan om, indien de keuring aan de hand van de eisen in de Regeling eisen geschiktheid 2000 daar aanleiding toe geeft, een verklaring van geschiktheid met een beperkte tijdsduur af te geven. Een verplichte jaarlijkse keuring vanaf 75 jaar is daarom naar onze mening niet nodig, terwijl die bovendien zou leiden tot een verzwarende van de lasten voor de burger ten opzicht van het onderhavige voorstel.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de regering onderzoek doet naar de mogelijkheid de keuringsleeftijd in de toekomst geheel af te schaffen, eventueel in combinatie met een meldplicht voor artsen. De leden wachten het onderzoek af en worden graag van de uitkomsten ervan op de hoogte gesteld. Door het CBR wordt gesproken over een meldplicht voor de rijbewijshouder zelf. De leden van de PvdA-fractie verwachten dat hierdoor veel bestuurders zich niet zullen onderwerpen aan een herkeuring en vinden dit een slecht idee en hopen dat de regering hiervan afstand neemt.

Zoals reeds eerder is geantwoord op een vraag van de leden van de fractie van de VVD zal de eerste ondergetekende uw Kamer naar verwachting in het voorjaar van 2013 informeren over de eerste resultaten van het onderzoek naar de mogelijke afschaffing van de keuringsleeftijd. In dit onderzoek zal ook worden gekeken naar de voorwaarden voor een

eventuele afschaffing van deze seniorenkeuring. Daarnaast heeft eerste ondergetekende gevraagd mogelijke alternatieven in beeld te brengen voor de afschaffing van de huidige leeftijdskeuring. Een meldplicht zou hier onderdeel van kunnen uitmaken. Bij het nemen van een beslissing over een eventuele afschaffing van de seniorenkeuring en de eventuele voorwaarden hiervoor zal de eerste ondergetekende een zorgvuldige afweging maken tussen enerzijds de vermindering van de administratieve lasten voor de burgers en anderzijds de effecten op de verkeersveiligheid.

Verder vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering mogelijkheden ziet om de aanvraag van een rijbewijs te vergemakkelijken. In de eerdergenoemde brief van 22 mei jl. heeft eerste ondergetekende de Tweede Kamer geïnformeerd over het onderzoek naar het systeem van de medische beoordelingen ten aanzien van rijvaardigheid en geschiktheid ten behoeve van de aanvraag van een rijbewijs. Hieruit kwam onder andere naar voren dat de informatievoorziening over wat mensen te wachten staat bij de eigen verklaringsprocedure kan worden verbeterd. Het CBR heeft inmiddels stappen gezet om de informatievoorziening te verbeteren. Zo krijgen bestuurders een folder over hoe dit proces verloopt en is het vanaf januari 2013 mogelijk om digitaal een eigen verklaring aan te vragen bij het CBR. Dit betekent dat de bestuurder hiervoor niet meer naar het gemeentehuis hoeft te gaan.

In antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie of de regering het percentage afgekeurde oudere bestuurders kan noemen, merk ik op dat uit het onderzoek waarover de Tweede Kamer bij eerdergenoemde brief van 22 mei jl. is geïnformeerd, is gebleken dat 1 à 2% wordt afgekeurd.

De leden van de SP-fractie constateren dat de regering aangeeft dat uit onderzoek in verschillende Europese landen niet is gebleken dat in landen met een verplichte keuring op basis van leeftijd het beter is gesteld met de verkeersveiligheid van oudere bestuurders dan in landen die deze verplichting niet kennen. Waarom, zo vragen deze leden, stelt de regering dan toch voor om te keuren op basis van leeftijd en nader onderzoek in te stellen of men de keuring geheel kan laten vervallen? Kan dit niet in één keer worden geregeld?

Zoals ook in de memorie van toelichting³ bij dit wetsvoorstel is aangegeven, kan uit het daar aangehaalde onderzoek van de SWOV⁴ worden geconcludeerd dat het op latere leeftijd afkeuren van bestuurders door de beoogde verhoging van de keuringsleeftijd geen grote gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid. Daar staat tegenover een aanzienlijke kosten- en tijdbesparing voor de burgers. Tegen deze achtergrond hebben wij uitvoering gegeven aan de wens van de Tweede Kamer om de keuringsleeftijd te verhogen van 70 naar 75 jaar. Voor wat betreft de vergelijking met andere landen merken wij op dat de effecten van de afschaffing van de seniorenkeuring onder andere afhangen van de wijze waarop het systeem van de beoordeling van de medische geschiktheid als geheel is ingericht. Dit verschilt per land. Een beslissing over een eventuele afschaffing van de seniorenkeuring verdient, zoals eerder is aangegeven, een zorgvuldige afweging tussen de vermindering van de lasten voor de burgers enerzijds en de effecten op verkeersveiligheid anderzijds. Zoals hierboven is aangegeven, zal eerste ondergetekende uw Kamer naar verwachting in het voorjaar van 2013 informeren over de eerste resultaten van het onderzoek.

³ Kamerstukken II vergaderjaar 2011/12, 33 346, nr. 3, blz. 8–9

⁴ Effect van verhoging van de keuringsleeftijd op de verkeersveiligheid, drs. W.P. Vlakveld en dr. R.J. Davidse, R-2011–6

De leden van de SP-fractie staan positief tegenover het idee van een meldplicht. Kan de regering dit in verder onderzoek meenemen? De leden van de SP-fractie vragen zich af of het raadzaam is als familieleden ook gebruik kunnen maken van deze meldplicht?

Zoals hierboven reeds is aangegeven op vragen van de leden van de PvdA-fractie zal in het thans lopende onderzoek naar een eventuele afschaffing van de seniorenkeuring ook worden gekeken naar de voorwaarden waaronder deze zou kunnen worden afgeschaft. Ook is gevraagd mogelijke alternatieven in beeld te brengen voor de leeftijdskeuring. Een meldplicht zou hiervan deel kunnen uitmaken.

De leden van de CDA-fractie vragen hoeveel bestuurders na een keuring een hulpmiddel of beperking voorgeschreven krijgen. Zij willen tevens weten wat de gevolgen zijn als deze bestuurders niet op 70-jarige maar op 75-jarige leeftijd een hulpmiddel of beperking voorgeschreven krijgen. Ziet de regering een andere manier om de bewustwording voor de gevaren van rijden zonder goede bril onder oudere bestuurders te vergroten?

Circa 30% van de gekeurden krijgt een verklaring met een beperking, bijvoorbeeld in de vorm van een beperking van de geldigheidsduur van een rijbewijs of in de vorm van een aanpassing in de auto of het verplicht dragen van een bril tijdens het rijden. Wat de tweede vraag betreft heeft de eerste ondergetekende van deze nota naar aanleiding van het verslag in het kader van Blijf Veilig Mobiel met de maatschappelijke partners, zoals de ouderenbonden en VVN, afgesproken senioren meer bewust te maken van de risico's en hen handvatten te bieden deze te verkleinen, zodat ze zo lang mogelijk veilig mobiel kunnen zijn. Een concreet voorbeeld hierin is de oogtest die ouderen via de website van Blijf Veilig Mobiel kunnen doen.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regering er nu voor kiest de wet te wijzigen om de keuringsleeftijd met vijf jaar te verhogen, terwijl zij onderzoek laat doen naar het afschaffen van de keuringsleeftijd. Kan de regering aangeven wanneer dat onderzoek is afgerond?

Voor het antwoord op deze vragen van de leden van de CDA-fractie verwijzen wij naar het eerder gegeven antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de SP-fractie.

De leden van D66 vragen of bij het onderzoek naar het effect van de verhoging van de keuringsleeftijd rekening is gehouden met het feit dat hulpmiddelen en beperkingen meestal ook op latere leeftijd zullen worden voorgeschreven?

De SWOV heeft hier in het onderzoek inderdaad rekening mee gehouden. Op basis van de bevindingen van de SWOV is eerste ondergetekende van mening dat de voorgestelde verhoging van de keuringsleeftijd verantwoord is.

De leden van de fractie van D66 vinden het goed monitoren van de effecten van het wetsvoorstel van groot belang, omdat de verkeersveiligheid bij hen voorop staat. Zij vragen de regering daarom hoe deze monitoring in zijn werk zal gaan en wanneer de Tweede Kamer over de resultaten hiervan wordt geïnformeerd.

In antwoord hierop zegt eerste ondergetekende toe de effecten op de verkeersveiligheid voor wat betreft het onderdeel leeftijdverhoging te zullen monitoren. De eerste ondergetekende zal de Tweede Kamer hierover vijf jaar na de inwerkingtreding van de leeftijdsverhoging informeren, tenzij naar aanleiding van het onderzoek naar eventuele afschaffing van de seniorenkeuring deze keuring anders wordt ingericht. Mocht dit aan de orde zijn, dan wordt u voortijdig geïnformeerd over de verkeersveiligheidseffecten.

Voorlichting

De leden van de PvdA-fractie ondersteunen het idee om betrokken organisaties en burgers over de beslissing over de recidiveregeling voor te lichten. Deze leden verzoeken de regering hier echter niet te veel geld en energie in te steken, omdat zij verwachten dat veel burgers al in de veronderstelling zijn dat voor alcohol en drugs dezelfde regels gelden bij verkeersdelicten.

Uitgangspunt voor de voorlichting is een zo groot mogelijk effect van de voorlichting tegen zo laag mogelijke kosten. Daarom zijn wij van mening dat burgers in de eerste plaats het beste gericht kunnen worden geïnformeerd over de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling door het uitdelen van folders door de politie aan alle betrokken bestuurders bij verkeerscontroles. Verder kunnen de betrokken uitvoeringsinstanties zoals het OM, CJIB, CBR en RDW via hun eigen communicatiewegen aandacht besteden aan de nieuwe regelgeving. Ten slotte wordt informatie verstrekt via de website www.rijksoverheid.nl. Daarnaast bezien wij, zoals ook eerder aangegeven, thans de verschillende opties voor het doen uitgaan van een waarschuwing bij het eerste punt en de consequenties van die opties.

Administratieve lasten

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering in de memorie van toelichting stelt dat de recidiveregeling leidt tot een verlaging van de lasten voor de burgers en het bedrijfsleven. Zij vragen naar de verwachte extra kosten van de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling voor de rijksoverheid en betrokken overheidsinstanties.

Allereerst merken wij op dat het wetsvoorstel, voor zover het het onderdeel uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling betreft, niet leidt tot een verlaging van de administratieve lasten, zoals de leden van de VVD-fractie lijken te veronderstellen, maar evenmin tot een verhoging. De voorgestelde verhoging van de keuringsleeftijd leidt wel tot een verlaging van de administratieve lasten voor de burger.

Wat de beantwoording van de vraag van de leden van de VVD-fractie betreft naar de kosten van de uitbreiding van de recidiveregeling voor de betrokken instanties moet onderscheid worden gemaakt tussen de kosten voor de verschillende betrokken instanties als gevolg van de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling enerzijds en de kosten voor het verzenden dan wel uitreiken van een waarschuwing anderzijds. Zoals in het antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie is aangegeven, is het eventueel doen uitgaan van een waarschuwing bij het eerste punt op zichzelf niet nodig voor de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling. Het onderzoek naar de mogelijke vormgeving en de consequenties hiervan is, zoals eerder is aangegeven, nog niet afgerond.

De uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling zal naar verwachting consequenties hebben voor het OM en het CJIB en het CBR. Wat het OM en het CJIB betreft zal rekening moeten worden gehouden met het feit dat er door de voorgestelde uitbreiding van de reikwijdte in meer gevallen dan tot nu toe het rijbewijs van rechtswege ongeldig wordt. Dit kan ertoe leiden dat vaker een rechtsmiddel zal worden ingesteld om dit rechtsgevolg te voorkomen, of in ieder geval uit te stellen. Ook zal in meer gevallen tot nu toe een onherroepelijke afdoening onder de werking van de recidiveregeling vallen, met als gevolg de ongeldigheid van rechtswege van het rijbewijs. Deze ongeldigheid zal in het rijbewijsregister moeten worden geregistreerd. Ten slotte bestaat de mogelijkheid dat vaker dan tot nu toe het geval is, mensen zullen blijven rijden, hoewel ze weten dat hun rijbewijs ongeldig is geworden. Dit kan leiden tot een

toename van het aantal zaken op basis van artikel 9, tweede lid, van de wet. Een precieze inschatting van de aantallen, en daarmee van de daarmee gepaard gaande kosten, kan niet worden gegeven, omdat pas na inwerkingtreding duidelijk wordt hoe vaak zich de hierboven beschreven situaties zullen voordoen.

Het CBR krijgt op verschillende manieren te maken met kosten als gevolg van de voorgestelde uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling. Allereerst kan het te maken krijgen met kosten door een toename van het aantal personen dat na een ongeldigheid van het rijbewijs van rechtswege opnieuw een theorie- en een praktijkexamen zal afleggen. Een inschatting hiervan is vooraf niet goed te maken, omdat de ongeldigheid het gevolg kan zijn van verschillende combinaties van onherroepelijke afdoeningen: het kan immers gaan om twee onherroepelijke afdoeningen wegens rijden onder invloed van alcohol, om twee onherroepelijke afdoeningen wegens rijden onder invloed van drugs, of om een combinatie daarvan. Verder zullen voor het CBR kosten voortvloeien uit de toename van het aantal aanvragen voor een verklaring van geschiktheid ten behoeve van het verkrijgen van een nieuw rijbewijs.

De RDW verwacht geen grote gevolgen en impact op de bedrijfsvoering en gaat er vanuit dat er geen extra kosten zijn. Door de politie, Nederlandse Vereniging voor rechtspraak, de Raad voor de rechtspraak en de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken is aangegeven dat het onderhavige wetsvoorstel naar hun verwachting niet zal leiden tot noemenswaardige extra kosten.

De kosten voor het aanvullen van bestaande folders over rijden onder invloed met informatie over de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling zijn ongeveer € 5000,-. Aan de informatievoorziening via www.rijksoverheid.nl zijn verder geen kosten verbonden.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten