

Vergaderjaar 2011–2012

32 859

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het verbeteren van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs

Nr.7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 februari 2012

1. Inleiding

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie over dit wetsvoorstel. Het verheugt mij dat het merendeel van de aan het woord zijnde fracties een positieve grondhouding heeft ten opzichte van dit wetsvoorstel. De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. Deze leden delen de wens en de noodzaak om het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van rijden onder invloed van drugs terug te dringen en zien in dit voorstel een goede basis daartoe. Ook de leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggend wetsvoorstel. Deze leden ondersteunen het doel om door middel van het aanpakken van drugs in het verkeer de verkeersveiligheid te verbeteren.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben, evenals de andere aan het woord zijnde fracties, vragen en opmerkingen daarover. De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de in dit wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994. Deze leden betreuren het dat de regering in dit wetsvoorstel niet de keuze heeft gemaakt voor een zerotolerance-aanpak van drugs in het verkeer. Zij achten maatregelen om tot een betere aanpak van drugsgebruik in het verkeer te komen onmisbaar en noodzakelijk en memoreren dat zij daartoe al lange tijd oproepen. Een betere en effectievere handhaving om verkeersovertreders aan te pakken moet er toe leiden dat nodeloos verkeersleed voorkomen wordt en dat overtredders niet langer de dans ontspringen.

De leden van de SP-fractie hebben eveneens met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Zij steunen het verbeteren van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat stoffen die de rijvaardigheid negatief beïnvloeden niet thuishoren in het verkeer. Dat geldt voor alcohol, maar ook voor drugs.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij steunen de doelstelling van het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie hebben met waardering kennisgenomen van de voorgenomen aanscherping van de Wegenverkeerswet 1994 en de extra inspanningen om rijden onder invloed van drugs aan te pakken. Wel vragen zij of de voorgenomen strafbaarstelling voldoende is, gezien het feit dat het gaat om drugs die in principe verboden middelen zijn.

De overwegend positieve bejegening van dit wetsvoorstel neemt echter niet weg dat de leden van de aan het woord zijnde fracties op een aantal onderdelen de behoefte hebben gevoeld om ons een aantal vragen voor te leggen en een aantal opmerkingen te maken. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om hierna de gestelde vragen te beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen te reageren.

De leden van de PvdA-fractie missen in de memorie van toelichting een duidelijke analyse van het probleem. Zij vragen zich af hoe het probleem van drugs in het verkeer zich verhoudt tot de problematiek van alcohol in het verkeer.

Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat drugs de rijvaardigheid van een bestuurder negatief beïnvloeden¹. Het effect van het gebruik van een drug op de rijvaardigheid van een bestuurder is afhankelijk van de drug verschillend – is hij bijvoorbeeld stimulerend of onderdrukkend – en binnen een type drug kan het effect ook weer verschillend zijn. Echter, het negatieve effect kan afhankelijk van de drug geringer zijn als betrokkene zich bewust is van zijn verminderde rijvaardigheden en zijn rijgedrag aanpast. Deze situatie kan zich voordoen bij gebruikers van cannabis, dat is in Nederland de meest voorkomende drug in het verkeer. Indien drugs in combinatie met alcohol of een combinatie van verschillende drugs worden gebruikt, neemt het risico dat de bestuurder oplevert, voor de verkeersveiligheid toe.

In het najaar van 1997 en 1998 heeft de SWOV onderzoek uitgevoerd naar het drugs-, medicijn- en alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. Uit dit onderzoek bleek 1,3% van de bestuurders positief te zijn bevonden voor de combinatie van alcohol en drugs. Daarnaast heeft de SWOV tussen 2000 en 2004 een grootschalig onderzoek uitgevoerd in Tilburg en omgeving naar het gebruik en de risico's van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen. Uit dit onderzoek bleek dat het combinatiegebruik van alcohol en drugs over alle dagen en tijdstippen van de week 0,3% was. Voor weekendnachten (inclusief de zondagnacht) was dit 2,0%. Het aandeel automobilisten dat uitsluitend onder invloed van alcohol in de weekendnachten aan het verkeer deelneemt, bedroeg volgens onderzoek van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat in 2007 rond de 3%.

De resultaten van het Europese DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines)-onderzoek die eind september 2011 openbaar zijn gemaakt, bevestigen dat rijden onder invloed van drugs gevaar kan opleveren voor de verkeersveiligheid. Die resultaten plaatsen het drugsgebruik tegelijkertijd ook in het juiste perspectief. 94,5% van de in Nederland onderzochte bestuurders nam in de periode 2007–2009 zonder bewustzijnsbeïnvloedende middelen aan het verkeer deel en bij de 5,5% van de bestuurders die dat wel deden, was alcoholgebruik een iets grotere boosdoener dan drugsgebruik. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat in die periode naar schatting ongeveer bij 4% van de automobilisten in Europa drugs en/of geneesmiddelen in het lichaam zijn aangetroffen. In Nederland lag dit aandeel op 3,4%, dus iets lager dan het Europese gemiddelde. Het enkelvoudige drugsgebruik in het verkeer ligt hier op 2,2%, het enkelvoudige alcoholgebruik op 2,5% en het enkelvoudige geneesmiddelengebruik op 0,6%. Voor het gecombineerde gebruik van drugs en alcohol geldt een percentage van 0,4% en het gecombineerde gebruik van drugs met andere drugs of geneesmiddelen bedraagt 0,2%. Deze percentages liggen iets lager dan de percentages

¹ De hierna volgende informatie is ontleend aan de factsheet van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) over rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen, Leidschendam, november 2011, en de factsheet van de SWOV over rijden onder invloed van alcohol, Leidschendam, juli 2009.

onder invloed rijdende automobilisten dat is vastgesteld in het hierboven beschreven onderzoek van de SWOV in de periode 2000–2004. Alhoewel volgens de resultaten van het DRUID-onderzoek alcohol- en drugsgebruik procentueel gezien niet veel van elkaar verschillen, vallen volgens de factsheet «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen» van de SWOV van november 2011 veel meer verkeersslachtoffers als gevolg van alcoholgebruik dan als gevolg van drugsgebruik. Voor de aantallen slachtoffers verwijzen wij de leden van de PvdA-fractie graag naar het antwoord dat wij in paragraaf 4 zullen geven op een vraag van de leden van de CDA-fractie over nullimieten.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het opnemen van de bevoegdheid voor een opsporingsambtenaar om psychomotorische functies te mogen onderzoeken, een codificatie van de bestaande praktijk is. Deze leden vragen zich af op grond van welke grondslag opsporingsambtenaren een dergelijk onderzoek nu al mogen doen en waarom het nodig is om deze bevoegdheid expliciet in de wet vast te leggen. Verder vragen zij zich af of het wettelijk vastleggen van deze bevoegdheid ook een beperking van de huidige praktijk met zich kan brengen en wat de toegevoegde waarde daarvan voor de handhaving is.

Indien een opsporingsambtenaar, die met de handhaving van de Wegenverkeerswet 1994 is belast, op dit moment ten aanzien van een bestuurder van een voertuig een vermoeden van gebruik van bewustzijnsbeïnvloedende stoffen als drugs en geneesmiddelen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van die wet heeft, kan hij die bestuurder slechts vragen om aan een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties mee te werken. Het ontbreekt die opsporingsambtenaar naar huidig recht aan de bevoegdheid om die bestuurder te bevelen zijn medewerking aan het onderzoek te verlenen en aan de verplichting voor die bestuurder om aan dat onderzoek mee te doen. In de praktijk doen bestuurders doorgaans gelukkig vrijwillig aan het onderzoek mee of is het onderzoek niet nodig omdat overduidelijk is dat zij onder invloed van een bewustzijnsbeïnvloedende stof zijn – zij vallen bijvoorbeeld bij het openen van de portier om – en kunnen zij direct als verdachte worden meegenomen naar het politiebureau, alwaar zij op grond van artikel 163, vierde en vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 vrijwillig bloed kunnen afstaan of daartoe kunnen worden gedwongen.

Om ervoor te zorgen dat de opsporingsambtenaar niet afhankelijk is van de vrijwillige medewerking van een bestuurder, voorziet dit wetsvoorstel in het aangepaste artikel 160, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 in de verplichting voor een ieder die een voertuig bestuurt of als bestuurder doet besturen, om op eerste vordering van de opsporingsambtenaar mee te werken aan het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties en de aanwijzingen die de opsporingsambtenaar in dat kader geeft, op te volgen. Die wettelijke meewerkverplichting is ook nodig omdat dit wetsvoorstel in het aangepaste artikel 160, vijfde lid, de nieuwe verplichting voor een bestuurder bevat om mee te werken aan het afnemen van speeksel door middel van een speekseltester om de verdenking van overtreding van het verbod op het rijden onder invloed van drugs, bedoeld in artikel 8, eerste of vijfde lid, te doen ontstaan. Omdat de huidige generatie speekseltesters niet het gebruik van alle drugs kan meten, is het van belang dat de bestuurder bij wie niet met behulp van de speekseltester het gebruik van drugs kan worden aangetoond, kan worden verplicht een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties te ondergaan om de verdenking van het gebruik van die drugs te verkrijgen. De opsporingsambtenaar dient in die situatie, net zoals in geval van de afname van speeksel met behulp van de speekseltester, niet afhankelijk te zijn van de vrijwillige medewerking van de bestuurder.

Omdat de bestuurder tijdens het onderzoek bijvoorbeeld zijn ogen moet openhouden en moet ondergaan dat de opsporingsambtenaar met een lampje daarin schijnt om de grootte van de pupil van zijn ogen en de reflex van de pupil op licht te kunnen beoordelen, levert het onderzoek een beperking van het recht op onaantastbaarheid van het lichaam van de bestuurder op. Ingevolge artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) en artikel 11 van de Grondwet dient in een beperking van dat grondrecht bij of krachtens de wet te zijn voorzien («in accordance with the law»). Het aangepaste artikel 160, vijfde lid, zorgt ervoor dat aan dit vereiste is voldaan.

Het voordeel van de uitbreiding van dat artikellid met de verplichting om mee te werken aan het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties, is tot slot dat de bestuurder die deze verplichting niet nakomt, strafrechtelijk kan worden aangepakt. Overtreding van artikel 160 levert op grond van artikel 177, eerste lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994 een strafbaar feit op. Indien een bestuurder in de huidige situatie geen medewerking wil verlenen aan het onderzoek, ontbreekt de mogelijkheid om strafrechtelijk tegen hem op te treden.

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in het voorstel om ook recidiverende verkeersdelinquenten, die onder invloed van drugs hun delicten begaan, strenger te bestraffen. Deze leden nemen aan dat het voor de verkeersdelicten die nu al onder de recidiveregeling vallen, niet uitmaakt of het ene delict onder invloed van alcohol is gepleegd en het volgende delict onder invloed van drugs.

De recidiveregeling, die in artikel 123b van de Wegenverkeerswet 1994 is neergelegd, is op dit moment beperkt tot de in het eerste lid van dat artikel opgesomde alcoholgerelateerde verkeersdelicten. Indien de rijbewijshouder binnen vijf jaar na een eerdere onherroepelijke veroordeling opnieuw een van de delicten uit dat artikellid begaat en daarvoor onherroepelijk strafrechtelijk veroordeeld wordt, wordt het rijbewijs van rechtswege ongeldig. Omdat een onherroepelijke veroordeling voor een drugsgelateerd verkeersdelict nu niet onder deze regeling valt, kan een dergelijke veroordeling dus ook niet leiden tot het automatisch ongeldig worden van zijn rijbewijs. Dit gevolg van de recidiveregeling zal in de toekomst wel aan een onherroepelijke veroordeling voor een drugsgelateerd verkeersdelict worden verbonden, indien het voorstel van wet tot 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 dat eind december 2011 voor advies aan de afdeling Advisering van de Raad van State is aangeboden, tot wet is verheven en in werking is getreden.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer naar verwachting het wetsvoorstel dat tot doel heeft drugsgelateerde delicten onder de recidiveregeling te brengen naar de Kamer kan worden gestuurd. Het komt deze leden als moeilijk handhaafbaar voor dat er wel al alcoholgerelateerde verkeersdelicten onder de recidiveregeling vallen, terwijl dat voor drugsgelateerde delicten nog niet het geval zou zijn.

Hierboven gaven wij al aan dat het door deze leden bedoelde wetsvoorstel, onlangs voor advies aan de afdeling Advisering van de Raad van State is aangeboden. We verwachten dat het wetsvoorstel in het voorjaar van 2012 aan de Tweede Kamer zal kunnen worden aangeboden. Dat wetsvoorstel voorziet erin dat de werkingssfeer van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten die in artikel 123b van de Wegenverkeerswet 1994 is vervat, wordt uitgebreid met de volgende drugsgelateerde delicten: het rijden onder invloed van drugs, het weigeren mee te werken aan een speekselonderzoek of een onderzoek van de psychomoto-

rische functies en de oog- en spraakfuncties en het door schuld veroorzaken van een verkeersongeval met lichamelijk letsel of de dood van een ander als gevolg, waarbij de rijbewijshouder onder invloed van drugs heeft gereden, of na het verkeersongeval heeft geweigerd mee te werken aan een van de twee hiervoor genoemde onderzoeken. Deze delicten zijn dezelfde type ernstige delicten als de alcoholgerelateerde verkeersdelicten waarop de recidiveregeling sinds 1 juni 2011 van toepassing is. Anders dan de leden van de PvdA-fractie veronderstellen, maakt het voor de handhaving geen verschil dat deze delicten op een later moment onder de recidiveregeling vallen dan de alcoholgerelateerde verkeersdelicten. Wel heeft dat tot gevolg dat naar huidig recht voor een rijbewijshouder die voor een van de drugsgelateerde delicten onherroepelijk worden veroordeeld, die veroordeling niet meetelt in het kader van de recidiveregeling en dus ook niet kan leiden tot het automatisch ongeldig worden van zijn rijbewijs. Daar brengt het hiervoor aangehaalde wetsvoorstel verandering in.

De leden van de CDA-fractie pleitten er eerder voor de reikwijdte van de recidiveregeling uit te breiden met drugsgelateerde delicten. Deze leden verwelkomen dan ook de positieve reactie van de regering om hiertoe nu ook feitelijk over te gaan. Zij vragen wanneer de Kamer een concreet voorstel tegemoet kan zien. Verder vragen zij of amendering van het voorliggende wetsvoorstel met de voorgestane uitbreiding van die regeling kan bijdragen aan een versnelling van de concretisering van dat voornemen.

Zoals wij hiervoor in reactie op vragen van de leden van de PvdA-fractie hebben opgemerkt, verwachten wij dat het wetsvoorstel dat de reikwijdte van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten zal uitbreiden, nog in het voorjaar van 2012 aan de Tweede Kamer zal kunnen worden aangeboden. Tegen aanvulling van het onderhavige wetsvoorstel met de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling met drugsgelateerde verkeersdelicten pleit het feit dat die uitbreiding om een zorgvuldige procedure vraagt. De Afdeling advisering van de Raad van State dient volgens de voorgeschreven procedure de gelegenheid te hebben over die wijziging te adviseren. Dat geldt des te meer omdat het hier om een ingrijpende wijziging gaat die indringende gevolgen kan hebben voor rijbewijshouders. Zij kunnen immers automatisch hun rijbewijs kwijtraken. Wij hechten er daarom aan dat ten aanzien van die wijziging niet één stap in de procedure wordt overgeslagen, maar het advies van de afdeling Advisering over het wetsvoorstel wordt afgewacht, alvorens de Tweede Kamer zich daarover zal uitspreken.

De leden van de SP-fractie constateren dat in de Wegenverkeerswet 1994 momenteel het onder invloed van drugs deelnemen aan het verkeer ook al strafbaar is. Deze leden ontvangen graag een reactie op de vraag in hoeverre de voorgestelde wijzigingen in die wet kunnen worden beschouwd als een codificatie of een explicitering van de strafbaarstelling met als doel de handhaving te vergemakkelijken.

Voor het bewijs van overtreding van artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is volgens vaste jurisprudentie van de Hoge Raad¹ van belang dat aangetoond is dat de betrokken bestuurder in zijn bloed een stof aanwezig had die de rijvaardigheid kon verminderen en vaststond dat hij voorafgaand aan de overtreding op de hoogte was dat het gebruik van die stof de rijvaardigheid negatief kon beïnvloeden. Het bij dit wetsvoorstel voorgestelde vijfde lid van artikel 8 brengt met zich dat voor de drugs waarvan op basis van dat artikellid de grenswaarden bij algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd, in de toekomst niet langer hoeft te worden bewezen dat betrokkene bekend kon of moest zijn met het effect van de gebruikte drug op zijn rijvaardigheid. Die wetenschap wordt in dat nieuwe artikellid verondersteld. Bovendien kan

¹ Vgl. HR 1 juni 2004, NJ 2004, 438 en HR 21 december 2004, NJ 2005, 83.

overtreding van artikel 8, vijfde lid, gemakkelijker worden aangetoond dan overtreding van artikel 8, eerste lid. Indien de deskundige, die het van de bestuurder afgenomen bloed op de aanwezigheid van drugs heeft onderzocht, heeft vastgesteld dat zich in het bloed van de bestuurder een hogere concentratie van de meetbare stof bevindt dan de in de algemene maatregel van bestuur vermelde grenswaarde, is het bewijs geleverd van overtreding van artikel 8, vijfde lid. Boven de grenswaarde levert het gebruik van de drug een negatief effect op de verkeersveiligheid op en is het besturen of doen besturen van een voertuig onder invloed van die drug strafbaar. Daarin verschilt het nieuwe artikellid van artikel 8, eerste lid, op basis waarvan de rechter het gebruik van drugs alleen bestraft indien uit de bewijsmiddelen, waaronder het rapport van de deskundige die de bloedanalyse heeft uitgevoerd, de relatie kan worden aangetoond tussen de concentratie van de meetbare stof van een bepaalde drug in het bloed van de bestuurder en de nadelige effecten die deze drug heeft op de verkeersveiligheid. Met artikel 8, vijfde lid, wordt wel aangesloten bij artikel 8, eerste lid, en de rechtspraak die op basis daarvan is ontstaan. De grenswaarden die op basis van artikel 8, vijfde lid, worden vastgelegd, zijn als het ware de vertaling van de relatie tussen de concentratie van de meetbare stof van een bepaalde drug in het bloed van de bestuurder en de negatieve effecten daarvan op de rijvaardigheid die op grond van artikel 8, eerste lid, moet worden aangetoond.

Uit het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat de handhaving van het verbod op het rijden onder invloed van drugs wordt vergemakkelijkt met het nieuwe artikel 8, vijfde lid. Verder zorgt de introductie van de speekseltester als voorselectiemiddel ervoor dat de opsporingsambtenaren het verbod op het rijden onder invloed van drugs op straat gemakkelijker kunnen handhaven. Als deze tester aangeeft dat de bestuurder drugs heeft gebruikt, is dat voldoende om hem te bevelen bloed af te staan. Deze manier van vaststelling van drugsgebruik is eenvoudiger dan het uitvoeren van een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties die de opsporingsambtenaren op dit moment inzetten voor het vaststellen van strafbaar drugsgebruik.

De leden van de SP-fractie constateren dat de regering stelt dat bepaalde drugs de rijvaardigheid in meer of mindere mate negatief beïnvloeden. Zij vragen zich af of er nu met dit wetsvoorstel voor gekozen is alleen die drugs die een negatieve invloed op de rijvaardigheid hebben te verbieden in het verkeer en of alleen deze bepaalde drugs in de algemene maatregel van bestuur worden opgenomen. In dat verband vragen zij zich ook af door wie en op welke wijze dit wordt vastgesteld.

Het onder invloed rijden van drugs levert gevaar voor de verkeersveiligheid op indien de hoeveelheid van de gebruikte drugs boven een bepaalde grens uitkomt. De mate waarin van een dergelijk gevaar sprake is, verschilt echter per drug en hoeveelheid van die gebruikte drug. Dit wetsvoorstel houdt met dat feit rekening door in het voorgestelde artikel 8, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 erin te voorzien dat per drug bij algemene maatregel van bestuur de grenswaarde wordt bepaald waarboven door het gebruik van die drug de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Omdat het Nederlands Forensisch Instituut de afgelopen jaren vooral amfetamine, methamfetamine, MDEA, MDMA, MDA, THC, cocaïne, morfine en GHB in het bloed van verdachte bestuurders heeft aangetroffen, is het de bedoeling dat alleen voor die drugs bij algemene maatregel van bestuur de grenswaarden zullen worden vastgesteld. Boven die grenswaarden is het besturen of doen besturen van een voertuig onder invloed van die drugs strafbaar. Overeenkomstig de gebruikelijke procedure voor het opstellen van een algemene maatregel van bestuur, zullen wij het voorstel voor de algemene maatregel van bestuur op basis van artikel 8, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994

doen, maar de Tweede Kamer en Eerste Kamer kunnen via dit wetsvoorstel en de voorhangprocedure die artikel 2b, tweede lid, van die wet voor het ontwerp van deze algemene maatregel van bestuur voorschrijft, hun invloed uitoefenen op de aan te wijzen drugs en hun grenswaarden.

Voor het rijden onder invloed van nieuwe of tot nog toe niet in Nederland in het verkeer voorkomende drugs blijft het huidige artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 als vangnet gelden. Het onder invloed rijden van die drugs kan dus – overeenkomstig de huidige situatie –, totdat de algemene maatregel van bestuur met de grenswaarden voor die drugs is aangevuld, met behulp van dat artikellid strafrechtelijk worden aangepakt.

De leden van de SGP-fractie vragen of de voorgenomen strafbaarstelling voldoende is, gezien het feit dat het gaat om drugs die in principe verboden middelen zijn. Deze leden merken op dat wij in de memorie van toelichting steeds een relatie leggen tussen het aanpakken van drugsgebruik en alcoholgebruik in het verkeer en van mening zijn dat de normen voor drugsgebruik niet strenger mogen zijn dan de normen voor alcohol. Deze leden vragen aandacht voor het feit dat het bij drugs om ten hoogste gedoogde middelen gaat, terwijl het bij alcohol gaat om in principe legale middelen. Zij vragen of de regering hun opvatting deelt dat het belangrijk is om daarom toch verschil te maken in de mate waarin het gebruik in het verkeer geaccepteerd wordt.

De Opiumwet stelt in de artikelen 2 en 3 een scala van handelingen strafbaar die ten aanzien van de drugs, die in de bij die wet behorende lijsten I en II zijn opgenomen of krachtens artikel 3a, vijfde lid, van die wet zijn aangewezen, kunnen worden uitgevoerd. Het gebruiken van die drugs, voor zover dat impliceert het aanwezig hebben van drugs, valt binnen het bereik van deze verboden handelingen, maar het gebruikt hebben van die drugs valt volgens vaste jurisprudentie¹ daarbuiten. Met andere woorden: een joint roken is strafbaar, maar als de joint eenmaal opgerookt is, is er geen sprake meer van een strafbare handeling. De Wegenverkeerswet 1994, en ook haar voorganger uit 1935, bouwt voort op deze lijn. Deze wet stelt in het huidige artikel 8, eerste lid, niet ieder gebruik van drugs in het verkeer strafbaar. Dat artikellid stelt alleen strafbaar het besturen van een voertuig of het als bestuurder doen besturen van een voertuig onder invloed van drugs indien betrokkene onder invloed van een of meer drugs verkeert dat hij niet tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht, terwijl hij weet of redelijkerwijs moet weten dat het gebruik van die drug of drugs – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de rijvaardigheid kan verminderen. Niet ieder gebruik van een drug door een bestuurder is dus strafbaar, maar alleen als de bestuurder door de hoeveelheid van de drug die hij heeft gebruikt, gevaar voor andere verkeersdeelnemers vormt. Indien in de Wegenverkeerswet 1994 nu van deze inhoudelijke lijn zou worden afgestapt en in die wet ieder gebruik van drugs in het verkeer strafbaar zou worden gesteld, zou zij niet alleen verder gaan dan de Opiumwet, maar ook verder gaan dan waartoe de verkeersveiligheid noopt en waarvan artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 thans uitgaat. Dat is naar onze mening niet rechtvaardig en proportioneel. Om die reden en omdat het gebruikt hebben van drugs op grond van de Opiumwet niet strafbaar is en de andere redenen die wij in deze nota naar aanleiding van het verslag noemen, delen wij de opvatting van de leden van de SGP-fractie niet dat het belangrijk is om een verschil te maken tussen drugs- en alcoholgebruik in het verkeer en drugsgebruik strafrechtelijk harder aan te pakken dan alcoholgebruik. Wij hechten eraan de huidige systematiek van artikel 8 te handhaven en daarbij in het nieuwe vijfde lid van artikel 8 aan te sluiten. Dit artikel 8, vijfde lid, dat, evenals artikel 8, tweede en derde lid, dat ziet op het rijden onder invloed van

¹ Vgl. HR 14 december 2004, LJN AR4923.

alcohol, een verbijzondering van artikel 8, eerste lid is, geeft de bevoegdheid om strafrechtelijk op te treden in geval iemand een voertuig bestuurt of doet besturen, terwijl de waarde van de drug of drugs die hij heeft gebruikt boven de vastgestelde grenswaarde uitkomt. Strafrechtelijk optreden op grond van de Wegenverkeerswet 1994 is slechts in die situatie van belang omdat de bestuurder in die situatie volgens wetenschappelijk onderzoek gevaar voor het verkeer oplevert.

De leden van de SGP-fractie ondersteunen het voornemen van de regering om in het kader van de recidiveregeling herhaaldelijk gebruik van drugs in het verkeer strenger te straffen. Deze leden vragen of het niet mogelijk is om de aanpassing van de recidiveregeling in dit wetsvoorstel mee te nemen.

In onze reactie op een eerdere soortgelijke vraag van de leden van de CDA-fractie hebben wij aangegeven waarom wij het niet wenselijk vinden de twee wetgevingstrajecten samen te voegen. Voor onze argumenten verwijzen wij korthedshalve naar die reactie.

De leden van de SGP-fractie vragen verder of er in het kader van de recidiveregeling ook rekening mee wordt gehouden dat er bij drugsgebruik eerder al een overtreding op het terrein van alcohol heeft plaatsgevonden of andersom en of er bij recidive gekeken wordt naar het gebruik van het afzonderlijke middel of naar de combinatie ervan.

Het eerder genoemde voorstel van wet tot 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 gaat ervan uit dat de recidiveregeling uit artikel 123b van de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing is als het eerste delict een alcoholgerelateerd verkeersdelict is en het tweede delict een van de in dat wetsvoorstel aangewezen druggerelateerde verkeersdelicten of vice versa. Omdat het bij gecombineerd gebruik van alcohol en drugs om één gebeurtenis gaat die weliswaar twee overtredingen van artikel 8 van die wet inhoudt, zal de rechter voor dat gecombineerde gebruik één straf opleggen. Als gevolg daarvan zal een onherroepelijke strafrechtelijke afdoening voor gecombineerd gebruik als één delict in de zin van de recidiveregeling gelden. Met andere woorden als een bestuurder van een motorrijtuig voor de eerste keer onherroepelijk veroordeeld is voor gecombineerd gebruik, wordt zijn rijbewijs na die veroordeling niet van rechtswege ongeldig. Dat wordt pas ongeldig als hij binnen vijf jaar na de eerste onherroepelijke veroordeling opnieuw een van de alcoholgerelateerde of druggerelateerde verkeersdelicten, al dan niet gecombineerd, begaat en daarvoor onherroepelijk strafrechtelijk veroordeeld is.

2. Samenvatting van de adviezen over het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering de mening deelt van de Nederlandse Orde van Advocaten dat het voorliggende wetsvoorstel weinig nieuws bevat en dat de meerwaarde er alleen in zit dat voor verschillende categorieën drugs grenswaarden worden vastgelegd en zo nee, waarom niet.

Het wetsvoorstel biedt in vijf opzichten meerwaarde ten opzichte van de huidige Wegenverkeerswet 1994. In de eerste plaats is de winst van dit wetsvoorstel inderdaad, zoals de leden van de PvdA-fractie opmerken, dat aan de hand van de algemene maatregel van bestuur die op grond van het nieuwe vijfde lid van artikel 8 dient te worden opgesteld, voor een ieder zonder meer duidelijk is boven welke waarden het gebruik van de aangewezen drugs risico's voor de verkeersveiligheid oplevert en dus strafbaar is. Voor die drugs behoeft – anders dan in de thans geldende

situatie waarin voor strafbaar rijden onder invloed van drugs het algemene verbod van artikel 8, eerste lid, geldt – niet langer te worden bewezen dat de betrokken bestuurder bekend kon of moest zijn met het effect van de gebruikte drug op zijn rijvaardigheid en behoeft tevens niet langer de relatie te worden aangetoond tussen de concentratie van de meetbare stof van een bepaalde drug in het bloed van de bestuurder en de nadelige effecten die deze drug heeft op de verkeersveiligheid. Voor meer achtergrondinformatie over dit punt verwijzen wij deze leden naar paragraaf 4.1 van de memorie van toelichting.

Drie andere punten ten aanzien waarvan dit wetsvoorstel een verbetering vormt ten opzichte van de huidige regeling van artikel 8, eerste lid, hebben wij in paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag opgesomd. Die opsomming vond plaats in reactie op vragen van dezelfde leden over de bevoegdheid die in dit wetsvoorstel aan een opsporingsambtenaar is toegekend om psychomotorische functies te mogen onderzoeken. Kort samengevat gaat het hier om de volgende drie winstpunten:

- toekenning van de bevoegdheid aan de opsporingsambtenaar om bestuurders die onder invloed van drugs rijden, te bevelen speeksel af te staan door middel van een zogenaamde speekseltester en de verplichting voor de bestuurder om op eerste vordering daaraan mee te werken;
- toekenning van de bevoegdheid aan de opsporingsambtenaar om bestuurders die onder invloed van drugs rijden waarvan het gebruik niet met behulp van de speekseltester kan worden vastgesteld, en van andere bewustzijnsbeïnvloedende stoffen dan alcohol, zoals geneesmiddelen, het bevel te geven mee te werken aan een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties, en de verplichting voor de bestuurder om op eerste vordering aan dat onderzoek mee te werken;
- de mogelijkheid om strafrechtelijk op te treden tegen de bestuurder die niet zijn speeksel wil afstaan of niet meewerkt aan het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties.

Daaraan kan tot slot nog een vijfde winstpunt worden toegevoegd. Door de wijzigingen die dit wetsvoorstel in de Wegenverkeerswet 1994 aanbrengt, kan de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten die in artikel 123b van die wet is vervat, (herhaling van) drugsgebruik in het verkeer straks op dezelfde strenge wijze worden aangepakt als het rijden onder invloed van alcohol. Als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel kunnen in het eerder aangehaalde voorstel van wet tot 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 namelijk dezelfde delicten, maar dan gerelateerd aan drugs, als de alcoholgerelateerde delicten onder de werkingssfeer van de recidiveregeling worden gebracht. Ter verduidelijking daarvan noemen wij het volgende voorbeeld. De huidige Wegenverkeerswet 1994 kent geen verplichting voor een bestuurder van een motorrijtuig om mee te werken aan een speekselonderzoek of een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties. Doordat deze verplichting in het onderhavige wetsvoorstel in die wet wordt opgenomen, kan de weigering om mee te werken aan een of beide onderzoeken, net zoals dat nu al geldt voor het niet meewerken aan een alcoholonderzoek, onder het bereik van de recidiveregeling worden gebracht. Zonder dit wetsvoorstel zou dat niet mogelijk zijn geweest.

3. Achtergrond van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom de lijst van drugs en de daarbij behorende grenswaarden bij algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd, terwijl de grenswaarden voor alcohol in de wet zelf zijn opgenomen. Zij vragen zich af of dit verschil het gevolg is van het feit dat de grenswaarden voor alcohol definitiever zijn dan die voor bijvoorbeeld amfetamine, cocaïne of THC of GHB.

De verklaring voor dit verschil is dat ten aanzien van alcohol slechts één grenswaarde geldt (voor ervaren bestuurders 0,5 promille en voor beginnende bestuurders 0,2 promille), terwijl in het geval van drugs voor de ene drug een andere grenswaarde zal worden vastgesteld dan voor de andere drug, omdat de grenswaarde waarboven het drugsgebruik de verkeersveiligheid ten nadele komt, per type drug kan verschillen. Zoals in paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting is vermeld, zal in geval van de drugs «amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA en MDA» de som van de meetbare stoffen «amfetamine, metamfetamine, MDMA, MDEA respectievelijk MDA» in het bloed van de bestuurder niet hoger mogen zijn dan 50 microgram per liter bloed. Daarentegen zal bijvoorbeeld bij cannabis de meetbare stof THC niet hoger mogen zijn dan 3,0 microgram per liter bloed. Anders dan bij alcohol kan zich ten aanzien van drugs bovendien de situatie voordoen dat voor nieuwe of tot nog toe niet of nauwelijks in Nederland in het verkeer gebruikte drugs, grenswaarden moeten worden bepaald. Deze twee omstandigheden pleiten er naar onze mening sterk voor de grenswaarden bij algemene maatregel van bestuur, en niet, zoals ten aanzien van alcohol is gebeurd, op het niveau van de Wegenverkeerswet 1994 vast te stellen.

Een dergelijke wetgevingssystematiek is niet alleen overzichtelijk en duidelijk voor de burgers en de mensen uit de opsporings- en rechtspraktijk, maar biedt vooral voldoende flexibiliteit om relatief snel de lijst met drugs aan te vullen. De andere wetssystematiek die in dit wetsvoorstel is gekozen voor het bepalen van de grenswaarden voor drugs, heeft dus niet, zoals de leden van de PvdA-fractie zich afvragen, te maken met het feit dat die grenswaarden niet net zo definitief zijn als die voor alcohol. De grenswaarden zijn beide naar de huidige wetenschappelijke inzichten even definitief.

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat een lijst met nader genoemde drugssoorten wordt opgenomen in een algemene maatregel van bestuur. Deze leden vragen de regering toe te zeggen dat nieuwe soorten drugs spoedig aan de lijst worden toegevoegd als blijkt dat ook deze enige vorm van risico kunnen vormen voor de verkeersdeelname. Deze vraag kunnen wij positief beantwoorden. Zodra een nieuwe drug in het verkeer wordt gebruikt, zullen deskundigen van het Nederlands Forensisch Instituut in samenwerking met andere deskundigen uit binnen- en buitenland de grenswaarde voor die drug bepalen. Tegelijkertijd zal worden bevorderd dat die grenswaarde in de op artikel 8, vijfde lid, gebaseerde algemene maatregel van bestuur wordt neergelegd. In de tussentijd kan worden teruggevallen op artikel 8, eerste lid, op basis waarvan tegen het gebruik van drugs waarvan de grenswaarde nog niet is vastgelegd, strafrechtelijk kan worden opgetreden. De huidige rechtspraktijk laat zien dat de rechter zich bij zijn oordeel of een overtreding van dit artikellid bewezen en strafbaar is, laat leiden door de – nog niet-wettelijke – grenswaarden die in het deskundigenrapport is aangegeven. Bovendien is het de bedoeling dat – zo merken wij op in reactie op de vraag van de leden van de CDA-fractie op welke wijze de regering de vinger aan de pols houdt dat de grenswaarden voor nieuwe soorten drugs in de algemene maatregel van bestuur worden opgenomen – diezelfde deskundigen van het Nederlands Forensisch Instituut in samenwerking met andere deskundigen uit binnen- en buitenland één

keer per jaar bezien of de grenswaarden aangevuld dienen te worden met nieuwe grenswaarden. Het aantal keren dat teruggevallen zal moeten worden op artikel 8, eerste lid, zal naar verwachting om die reden beperkt zijn.

De leden van de CDA-fractie lezen dat, met uitzondering van GHB, de meest voorkomende drugssoorten door middel van een speekseltester kunnen worden aangetoond. Deze leden spreken hun grote zorg uit over het gebruik van GHB in het verkeer. Volgens deskundigen zijn verkeersdeelnemers van GHB de hele dag dronken. Zij vragen of de regering nadere informatie kan geven over de effecten en het gebruik van GHB in het verkeer.

De effecten van GHB zijn te vergelijken met die van alcohol. GHB geeft de gebruiker een ontspannen en euforisch gevoel en zorgt ervoor dat hij zijn remmingen kwijtraakt. Omdat GHB feitelijk een slaapmiddel is, veroorzaakt het ook versuffing en in hogere dosis slaap. Een zeer hoge dosis kan zelfs coma of de dood tot gevolg hebben. De effecten van GHB treden, afhankelijk van de gebruikte dosis, na ongeveer 10 à 20 minuten op en duren ongeveer 2 tot 5 uur. In 2010 is 21% van de bestuurders ten aanzien van wie een vermoeden van rijden onder invloed bestond, en van wie het Nederlands Forensisch Instituut het bloed op drugs heeft onderzocht, positief op GHB bevonden.

Met de leden van de CDA-fractie betreuren wij het dat de huidige speekseltesters niet in staat zijn om het gebruik van GHB te detecteren. Voor het vaststellen van het gebruik van die drug, en van andere drugs die niet met behulp van de speekseltester kunnen worden gedetecteerd en van geneesmiddelen, creëert dit wetsvoorstel daarom de grondslag om een bestuurder te kunnen bevelen mee te werken aan een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties, alsmede de verplichting voor die bestuurder om op eerste vordering aan dat onderzoek mee te werken. Met behulp van dat onderzoek of op basis van zijn rijgedrag of uiterlijke kenmerken die het gebruik van een psychotrope stof verraden, kan, net zoals met de speekseltester, aannemelijk worden gemaakt dat hij onder invloed van een psychotrope stof moet zijn en kan hij als verdachte worden aangemerkt. Dat neemt niet weg dat handhaving van het verbod op het rijden onder invloed van drugs met de speekseltester voor de politie eenvoudiger is. Wij hopen dan ook dat partijen in de nabije toekomst een speekseltester op de markt zullen brengen die in staat is om nog meer drugs te detecteren en zullen de ontwikkelingen op dat terrein nauwlettend volgen. Wij verwachten wij dat, gelet op het financiële belang van de introductie van een betrouwbare speekseltester voor het detecteren van GHB, de marktpartijen er alles aan gelegen is om zon tester te ontwikkelen en als eerste op de markt te brengen.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe het gebruik van GHB zal worden opgespoord nu deze stof niet door middel van een speekseltester kan worden aangetoond. Voor het antwoord op hun vraag verwijzen wij deze leden naar het hierboven gegeven antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de CDA-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen verder of het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties in de praktijk voldoende betrouwbaar en hanteerbaar is.

Het uitvoeren van dit onderzoek is op dit moment de manier waarop een opsporingsambtenaar ten aanzien van een voertuigbestuurder het redelijk vermoeden van overtreding van het verbod op het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 verkrijgt. In de praktijk zal een bestuurder in de toekomst pas aan dit onderzoek worden onderworpen als het onderzoek

van het speeksel dat hij heeft afgestaan, een negatief resultaat heeft opgeleverd en zijn rijgedrag en/of zijn uiterlijke kenmerken wel aanleiding geven om te veronderstellen dat hij onder invloed is van een psychotrope stof, dat wil zeggen een andere drug dan de speekseltester kan meten of een geneesmiddel. In die situatie is het onderzoek voor de opsporingsambtenaar goed hanteerbaar, zij het dat het in de praktijk wel minder eenvoudig uit te voeren is dan het onderzoek met de speekseltester. Van een speekseltester hoeft de opsporingsambtenaar namelijk alleen maar af te lezen of de bestuurder wel of niet heeft gebruikt, terwijl hij bij het verrichten van het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties op zijn waarnemingen en de interpretatie daarvan moet afgaan. Over de betrouwbaarheid van dit onderzoek is geen harde informatie voorhanden.

De leden van de SP-fractie vragen tot slot aandacht voor het feit dat in Nederland vooral de combinatie van verdovende middelen (drank en één of meer soorten drugs) een groot probleem is. Zij vragen zich af of en zo ja, op welke wijze dergelijk combinatiegebruik kan worden opgespoord en of ten aanzien van de aanpak van dit gebruik geen gat in de handhaving is.

Het gebruik van een combinatie van drugs en van alcohol en drugs ligt procentueel veel lager dan het enkelvoudig gebruik van die stoffen, zoals uit het door ons in paragraaf 1 gegeven antwoord op een vraag van de leden van de PvdA-fractie over de verhouding tussen drugs- en alcoholgebruik in het verkeer blijkt. Voor zover het gecombineerde gebruik van drugs en van alcohol en drugs zich voordoet, wordt dit op dezelfde wijze gehandhaafd als het enkelvoudig gebruik van die stoffen. Wij kunnen de leden van de SP-fractie dan ook geruststellen dat voor wat betreft het gecombineerde gebruik van die stoffen van een hiaat in de handhaving geen sprake is. Het redelijk vermoeden van strafbaar gebruik van drugs wordt, zoals wij hierboven in reactie op vragen van deze leden en van de leden van de CDA-fractie hebben aangegeven, in beginsel primair vastgesteld met behulp van een onderzoek van het speeksel en secundair met behulp van een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties. Deze onderzoeken kunnen alleen maar helderheid geven of de bestuurder heeft gebruikt, maar niet over de hoeveelheid drugs die hij heeft gebruikt of over het feit dat hij tijdens het rijden onder invloed van verschillende drugs of van drugs en geneesmiddelen verkeerde. Daarover kan de analyse van zijn bloed pas helderheid geven. Die bloedanalyse kan ook duidelijk maken of de bestuurder drugs in combinatie met alcohol heeft gebruikt. Datzelfde resultaat kan ook worden bereikt door de resultaten van de bloedanalyse en die van het ademonderzoek dat is gedaan in het kader van een alcoholcontrole, naast elkaar te leggen. Die gezamenlijke resultaten kunnen het bewijs vormen van gecombineerd gebruik van drugs en alcohol.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er ook voor morfine gedragsgerelateerde grenswaarden zullen worden gesteld. Zij vragen wat hiervan de consequenties zijn voor patiënten met structurele ernstige pijnklachten die voor hun functioneren afhankelijk zijn van morfine of morfineachtige pijnstillers.

Het wetsvoorstel maakt geen onderscheid tussen bestuurders die morfine als geneesmiddel ter bestrijding van lichamelijke pijn gebruiken en bestuurders die om andere reden morfine tot zich nemen. Artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 – de huidige strafbaarstelling van het rijden onder invloed van drugs – geldt nu ook al voor iedere onder invloed van drugs verkerende bestuurder, ongeacht de reden van zijn gebruik. Met het nieuwe artikel 8, vijfde lid, dat voorziet in een afzonderlijk verbod op het rijden onder invloed van drugs, is bij die huidige regeling aangesloten.

Overeenkomstig de huidige regeling bevat deze nieuwe bepaling geen uitzondering voor bestuurders die deze stoffen medicinaal gebruiken.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er een verschil is in de invloed op de rijvaardigheid in de eerste twee weken van het gebruik van morfine en in de periode daarna waarin de meeste mensen gewend raken aan deze bijwerkingen. Deze leden vragen of in dit wetsvoorstel en bij de op grond van dit voorstel vast te stellen grenswaarden hiermee rekening is gehouden.

De grenswaarden die de adviescommissie in het Advies grenswaarden voor drugs van 31 maart 2010, dat als bijlage bij de memorie van toelichting was gevoegd, heeft voorgesteld, zijn bepaald op basis van effecten bij een gemiddelde, niet-gewende persoon. Onder een niet-gewende persoon wordt verstaan: een incidentele gebruiker of een persoon die weliswaar door meermalen gebruik gedurende maanden of jaren vertrouwd is met de werking van de drug, maar niet door regelmatig gebruik (van wekelijks tot dagelijks) gewenning voor het effect heeft ontwikkeld. De voorgestelde grenswaarden houden geen rekening met mogelijke gewenning aan effecten bij regelmatig gebruik, omdat dit van persoon tot persoon kan verschillen. Dat geldt niet alleen voor diegenen die regelmatig drugs als geneesmiddel gebruiken, maar ook voor diegenen die drugs recreatief gebruiken. Het wetsvoorstel hanteert het uitgangspunt dat ingeval het drugsgebruik van een bestuurder boven de bij algemene maatregel vast te stellen grenswaarde voor die drug uitkomt, hij een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert en strafrechtelijk tegen hem dient te worden opgetreden.

Verder vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of dit wetsvoorstel is voorgelegd aan medische deskundigen, vooral om inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen voor patiëntengroepen die afhankelijk zijn van morfine of morfineachtige pijnstillers. Het wetsvoorstel is uiteraard tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, maar niet specifiek aan medische deskundigen voor advies voorgelegd. Dat hebben wij niet nodig geoordeeld omdat in dit wetsvoorstel de verkeersveiligheid centraal staat en niet het welzijn van een bepaalde categorie mensen, hoe belangrijk hun welzijn ook is. Het welzijn van die mensen kan, indien voor hen een uitzondering in dit wetsvoorstel zou worden gemaakt, ten koste gaan van het welzijn van anderen indien zij als gevolg van hun medicinaal drugsgebruik een ongeval veroorzaken. Bovendien is voor diegenen die betrokken raken bij een verkeersongeval, de wetenschap dat het ongeval is veroorzaakt door een bestuurder die drugs op medisch advies heeft gebruikt, niet verzachtend en uitlegbaar. Om deze redenen en de redenen, die wij hebben genoemd in de hiervoor gegeven reactie op een vraag van deze leden over dit onderwerp, willen wij, zoals deze leden ons hebben gevraagd te overwegen, geen uitzondering maken voor mensen die op medische indicatie morfine gebruiken, ook al hebben zij daarvoor een medische verklaring.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om de gekozen grenswaarden voor morfine te onderbouwen, gelet op het feit dat mensen morfine ook medicinaal tot zich nemen. Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij deze leden naar ons antwoord op hun vraag of in dit wetsvoorstel en bij het bepalen van de grenswaarden rekening is gehouden met het feit dat de meeste mensen na langdurig gebruik van morfine gewend raken aan de bijwerkingen van dat middel.

4. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

Afzonderlijk verbod op het rijden onder invloed van drugs

De leden van de VVD-fractie vragen of het hanteren van nullimieten niet een veel duidelijker signaal zou zijn dat drugsgebruik en het besturen van een voertuig niet samengaan. Van het hanteren van grenswaarden zal naar onze mening eenzelfde afschrikkende werking uitgaan als van nullimieten. Volgens ons maakt het voor de duidelijkheid en de afschrikkende werking van de voorgestelde regeling niet uit of voor gedragsgerelateerde limieten of voor nullimieten wordt gekozen. Een verbod werkt afschrikwekkend indien burgers weten dat zij in geval van overtreding van dat verbod grote kans lopen door de politie gepakt te worden en vervolgens vervolgd en bestraft te worden. De regeling voor alcohol in het verkeer werkt naar onze mening ook niet minder afschrikwekkend doordat daar geen nullimieten worden gehanteerd. Ook voor het voorkomen van het rijden onder invloed van alcohol geldt dat het van belang is dat regelmatig controles op alcoholmisbruik worden gehouden en dat in geval van misbruik strafrechtelijk wordt opgetreden. Deze stelregel geldt ook voor het rijden onder invloed van drugs in het verkeer. Verder is bij drugsgebruik, zoals dat evenzeer geldt voor alcoholgebruik, van belang dat burgers via voorlichting worden gewezen op de effecten van hun gebruik op hun eigen veiligheid en de veiligheid van andere verkeersdeelnemers. Vanwege die voor het verkeer ongewenste effecten van drugsgebruik is het de bedoeling dat in de voorlichting naar het publiek, net zoals dat gebeurt in voorlichtingscampagnes over alcoholgebruik in het verkeer, de boodschap zal worden uitgedragen dat drugs en verkeer niet samengaan en dat het zaak is dat iemand geen drugs gebruikt als hij van plan is om later aan het verkeer deel te nemen. In dit verband verwijzen wij ook naar het antwoord dat wij verderop in deze paragraaf geven in reactie op de opmerking van deze leden dat het toegestane alcoholgebruik – bijvoorbeeld met twee glazen rijden mag – in tegenstelling tot het toegestane drugsgebruik eenvoudig in hoeveelheden te duiden is.

De leden van de VVD-fractie vragen of het hanteren van een grenswaarde bij alcohol voor beginnende bestuurders in plaats van een nullimiet niet noodzakelijk is omdat er in een lichaam altijd alcohol in geringe mate in het bloed aanwezig is, waardoor een nullimiet in feite onredelijk en niet handhaafbaar is.

Lichaamseigen alcohol geeft aanleiding tot slechts een zeer lage alcoholconcentratie in bloed (minder dan 0,02 promille). Een absolute nullimiet voor alcoholgebruik is dus niet mogelijk. Hetzelfde geldt voor GHB. GHB is een lichaameigen stof en kan in lage concentraties in bloed en urine worden aangetoond, ook als er geen sprake is van GHB-gebruik. In bloed is de natuurlijke concentratie ongeveer 1 mg/l. Concentraties boven 5 mg/l in bloed (mits geconserveerd) wijzen op inname of toediening van GHB. Een echte nullimiet voor GHB is dus niet mogelijk. De overige stoffen waarvoor een grenswaarde wordt geadviseerd (amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA, MDA, THC, cocaïne, morfine) komen van nature niet voor in het lichaam. De laagst meetbare concentratie van deze stoffen is afhankelijk van de gevoeligheid van de gebruikte meetmethode. Deze laagst meetbare concentratie is altijd hoger dan nul. Ook voor deze stoffen geldt dus dat een echte nullimiet niet mogelijk is.

De leden van de VVD-fractie vragen of het niet verstandig zou zijn om op basis van het advies van de Raad van Korpsschefs en de mening van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), dat grenswaarden voor de invloed van drugs op het rijden niet wetenschappelijk kunnen worden vastgesteld, beter is om nullimieten te hanteren.

Zoals in het wetsvoorstel tot uitdrukking komt, delen wij de opvatting van de Raad van Korpschefs niet dat grenswaarden voor drugsgebruik niet wetenschappelijk kunnen worden vastgesteld. Volgens de Raad zou Dr. Douglas Beirness van het Canadian Centre on Substance Abuse tijdens de ICADTS-conferentie in augustus 2010 in Oslo hebben gesteld dat op basis van breed gedragen wetenschappelijk onderzoek vastgesteld is dat voor illegale drugs, anders dan voor alcohol, geen wettelijke limieten kunnen worden vastgesteld en dat alleen door nullimieten te hanteren drugsgebruik in het verkeer adequaat kan worden aangepakt. Het eerder aangehaalde Advies grenswaarden voor drugs van 31 maart 2010 bewijst het tegendeel. De adviescommissie die dit advies heeft opgesteld en bestond uit acht deskundigen uit Nederland, België en Duitsland op het onderzoeksgebied van rijden onder invloed, heeft op basis van wetenschappelijk onderzoek gedragsgerelateerde grenswaarden opgesteld voor die drugs onder invloed waarvan in Nederland aan het verkeer wordt deelgenomen. Deze commissie heeft bij de totstandkoming van het advies de internationale onderzoeken en ontwikkelingen op het onderzoeksgebied van rijden onder invloed meegewogen in het eindoordeel. Het onderzoek waarnaar volgens de Raad van Korpschefs de heer Beirness in zijn lezing refereerde, is het Nederlands Forensisch Instituut niet bekend. Uit de samenvatting die van de lezing van de heer Beirness op de website van de ICADTS-conferentie is geplaatst, blijkt evenmin dat volgens hem wetenschappelijke inzichten het vaststellen van gedragsgerelateerde grenswaarden onmogelijk maken en daarom dwingen tot het stellen van nullimieten¹. De suggestie van de Raad dat andere limieten dan nullimieten niet wetenschappelijk kunnen worden onderbouwd, is volgens ons dan ook niet feitelijk onderbouwd.

Inmiddels is niet alleen in Nederland, maar ook in Noorwegen en Denemarken wetgeving voor rijden onder invloed van drugs voorgesteld, die uitgaat van gedragsgerelateerde grenswaarden. Anders dan de leden van de VVD-fractie veronderstellen, bestrijdt de SWOV deze gedragsgerelateerde grenswaarden en hun wetenschappelijke grondslag niet. Dat de SWOV de wetenschappelijke basis van de voorgestelde grenswaarden en dit wetsvoorstel omarmt, blijkt ook uit de positieve houding die de SWOV ten aanzien van deze grenswaarden en dit wetsvoorstel inneemt in haar nieuwe factsheet «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen»². Wel is het juist dat, zoals de SWOV ook in zijn advies over het concept-wetsvoorstel en in de hiervoor genoemde factsheet heeft opgemerkt, op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten geen risicogerelateerde grenswaarden³ kunnen worden vastgesteld. Voor de redenen waarom die grenswaarden momenteel niet kunnen worden bepaald, wordt verwezen naar de factsheet van de SWOV «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen»⁴. Die opvatting van de SWOV onderschrijft ook de adviescommissie in zijn advies. Dat betekent niet dat de gedragsgerelateerde grenswaarden wetenschappelijk niet verantwoord zijn, dat zijn ze, zoals hiervoor is aangegeven, wel. Bovendien mag aangenomen worden dat er een relatie bestaat tussen gedragsgerelateerde grenswaarden en risicogerelateerde grenswaarden, want als het gebruik van drugs een negatief effect heeft op het rijgedrag van de bestuurder en hij niet meer tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht, ligt het in de rede dat hij als gevolg daarvan ook een groter risico vormt voor de verkeersveiligheid en het veroorzaken van ongevallen met doden en gewonden. Van die veronderstelling lijkt de Hoge Raad ook uit te gaan, nu dit rechtscollege sinds 2004 blijkens vaste jurisprudentie het niet noodzakelijk acht dat voor het bewijs van overtreding van artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, dat thans het verbod op het rijden onder invloed van drugs bevat, is aangetoond dat de betrokken bestuurder daadwerkelijk het verkeer in gevaar heeft gebracht. De Hoge Raad gaat blijkbaar ervan uit dat de bestuurder bij een bepaalde concentratie van de meetbare stof van een drug in zijn bloed, het verkeer (verder) in gevaar

¹ Zie <http://www.t2010.org/abstractview.cfm?Mode=AbstractView&pAbstractId=16495>.

² Zie voor meer informatie over deze factsheet noot 1.

³ Risicogerelateerde grenswaarden zijn gebaseerd op het verhoogd risico dat het gebruik van de drugs door de bestuurder voor de verkeersveiligheid vormt, terwijl gedragsgerelateerde grenswaarden gebaseerd zijn op het effect dat het gebruik van de drugs op de rijvaardigheid van de bestuurder heeft.

⁴ Zie blz. 6 van de factsheet.

zou hebben gebracht, als hij ongehinderd zou zijn doorgereden. Onze conclusie is dan ook dat, zoals ook de SWOV onderschrijft, de voorgestelde grenswaarden wetenschappelijk gefundeerd zijn en dat het wetsvoorstel een waardevolle bijdrage zal leveren aan het vergroten van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van drugsgebruik.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of een nullimiet voor de duidelijkheid voor verkeersdeelnemers niet beter is dan grenswaarden, omdat het toegestane gebruik in tegenstelling tot het toegestane alcoholgebruik – bijvoorbeeld met twee glazen rijden is verantwoord – niet eenvoudig is aan te geven.

Anders dan de leden van de VVD-fractie veronderstellen, kan zowel voor alcohol als voor drugs van tevoren geen zekerheid worden gegeven wat het effect van de stof op het gedrag van betrokkene zal zijn. Afhankelijk van het geslacht van de bestuurder, zijn gewicht en het feit of hij een ervaren gebruiker of een gelegenhedengebruiker is, kan de ene bestuurder een groter gevaar voor de verkeersveiligheid vormen dan de andere bestuurder, indien zij beiden dezelfde stof en dezelfde hoeveelheid van die stof hebben genuttigd. Bovendien geldt zowel bij alcohol als bij drugs dat een bepaalde hoeveelheid niet bij iedereen aanleiding geeft tot dezelfde concentratie in bloed. Tot slot is ook de hoeveelheid drugs (zit is er daadwerkelijk zoveel gram van de werkzame stof in de drug? is het materiaal versneden?) of alcohol (hoe groot is een glas? hoe sterk is de drank?) niet exact te schatten door de gebruiker. Vandaar dat de overheid niet de stelregel hanteert dat met twee glazen alcohol deelnemen aan het verkeer verantwoord is, zoals wij verderop in deze paragraaf ook in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie aangegeven hebben. In de Bob-campagnes is dan ook de boodschap richting het publiek dat de voertuigbestuurder, de Bob van de avond, geen enkel glas alcohol drinkt. Die boodschap draagt de overheid nu ook al uit ten aanzien van drugsgebruik in het verkeer en zij zal in het kader van de voorlichting over dit wetsvoorstel die boodschap eveneens verkondigen. Want ook drugs gaan, net zoals alcohol, niet samen met het verkeer. Het is voor de duidelijkheid over de toegestane hoeveelheid drugs – of alcohol – waarmee maximaal mag worden gereden, dus niet nodig, zoals de leden van de VVD-fractie zich afvragen, nullimieten te stellen. Voor meer informatie op dit punt verwijzen wij deze leden ook naar ons hierna nog te geven antwoord op de vraag van de leden van de SGP-fractie of de voorlichting niet nodeloos ingewikkeld wordt als een laag gebruik niet tegen de wet ingaat, maar wel wordt afgeraden.

Met instemming lezen wij dat de leden van de PvdA-fractie zich kunnen vinden in de uitgebreide toelichting in het wetsvoorstel om niet tot nullimieten te komen voor drugs. Naar de mening van deze leden gelden gelijksoortige argumenten ook om voor alcohol af te zien van een nullimiet. Toch vragen de aan het woord zijnde leden waarom er wel een lagere grenswaarde voor alcohol voor jonge rijders is, maar niet voor drugs. De reden daarvoor is dat het, zo merken wij in reactie op die vraag op, niet gerechtvaardigd is de grenswaarden voor drugsgebruik voor beginnende bestuurders op een lager niveau te stellen dan voor ervaren bestuurders. De voorgestelde grenswaarden zijn, anders dan het geval is ten aanzien van alcoholgebruik, namelijk op een dusdanig laag niveau gesteld dat indien voor beginnende bestuurders nog lagere grenswaarden zouden worden gesteld, deze uitkomen op nullimieten. Vanwege de argumenten die wij eerder in paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting hebben genoemd en de deels aanvullende argumenten die wij verderop in deze paragraaf in reactie op vragen van de leden van de CDA-fractie geven, zijn wij geen voorstanders van het invoeren van deze limieten, ook niet voor beginnende bestuurders.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de regering er niet voor kiest om voor geneesmiddelen grenswaarden vast te leggen. Dat gebeurt voor drugs wel, onder andere omdat er volgens hen bij drugs geen bijsluiter wordt meegeleverd waarin gewezen wordt op de risico's voor de rijvaardigheid. Deze leden vragen zich af of dit betekent dat indien er voor drugs ook bijsluiters zouden worden verstrekt dat die grenswaarden dan niet meer in de wet hoeven te worden vastgelegd.

Het feit dat voor drugs wel en voor geneesmiddelen in dit wetsvoorstel geen grenswaarden worden voorgesteld, houdt geen verband met het feit dat bij drugs niet en bij geneesmiddelen wel een bijsluiter geleverd wordt waarin de gebruiker gewezen wordt op de gevaren van de inname van de desbetreffende geneesmiddelen voor de verkeersveiligheid. Voor zover de passage aan het einde van paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting een andere indruk bij de leden van de PvdA-fractie mocht hebben achtergelaten, willen wij die hier graag wegnemen. Voor drugsgebruik in het verkeer wordt voorgesteld de grenswaarden in de op het nieuwe artikel 8, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 gebaseerde algemene maatregel van bestuur te bepalen omdat, zoals wij hiervoor in antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie uiteengezet hebben, wetenschappelijk gefundeerde grenswaarden beschikbaar zijn. Daarentegen kunnen voor te weinig geneesmiddelen, bijvoorbeeld niet voor alle benzodiazepinen, grenswaarden worden vastgesteld, en is het bovendien lastig om voor het geneesmiddelengebruik in het verkeer eenduidige grenswaarden te bepalen omdat de invloed van het gebruik van een geneesmiddel op de verkeersveiligheid teveel afhankelijk is van persoonlijke factoren, zoals het onderliggende ziektebeeld van betrokkene en de duur van het gebruik van het geneesmiddel. In dit wetsvoorstel hebben wij er daarom voor gekozen af te zien van een afzonderlijke strafbaarstelling voor het rijden onder invloed van geneesmiddelen en besloten voor de strafrechtelijke aanpak van deze middelen het huidige artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 te blijven benutten.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het streven van de regering om in het kader van de Opiumwet voor THC in cannabis grenswaarden vast te leggen, betekent dat er voor cannabisproducten die in het kader van de Opiumwet niet tot harddrugs worden bestempeld, bijsluiters kunnen worden verstrekt.

Het streven van de regering om cannabisproducten, die meer dan 15 % van de werkzame THC bevatten, over te hevelen van lijst II naar lijst I van de Opiumwet – dat is de lijst waarop de zogeheten harddrugs staan –, betekent niet dat voor de lichtere cannabisproducten die op lijst II blijven staan, een bijsluiter kan worden verstrekt. Cannabisproducten zijn, anders dan toegelaten geneesmiddelen, ongeacht of het middelen zijn die op lijst I of lijst II van de Opiumwet staan vermeld, illegale middelen. Daarom is het niet mogelijk deze middelen van een bijsluiter te voorzien want dan zou de schijn worden gewekt alsof het om een legaal middel gaat en de bijwerkingen van dat middel zijn getoetst. Op deze regel bestaat één uitzondering. Indien een cannabisproduct op doktersvoorschrift wordt verstrekt, wordt er voor de gebruiker soms wel een bijsluiter, maar in het merendeel van de gevallen de patiëntenfolder van het Bureau Medicinale Cannabis van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bijgevoegd. De meeste apotheken plakken bovendien een gele sticker op de verpakking van de medicinale cannabis om de gebruiker te waarschuwen dat het geneesmiddel een versuffende werking kan hebben.

De leden van de PVV-fractie merken op dat verschillende drugs in verschillende combinaties een groot risico voor de verkeersveiligheid zijn. Wij willen voorop stellen dat het gebruik van een combinatie van drugs, en ook van alcohol en drugs, procentueel veel lager ligt dan het enkelvoudig gebruik van die stoffen, zoals uit het door ons in paragraaf 1

gegeven antwoord op een vraag van de leden van de PvdA-fractie over de verhouding tussen drugs- en alcoholgebruik in het verkeer blijkt. Voor zover het gecombineerde gebruik van die stoffen zich voordoet, is het van belang dat tegen de betrokken bestuurder strafrechtelijk wordt opgetreden. Daarom biedt het huidige artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 nu al de mogelijkheid om ieder gecombineerd gebruik van psychoactieve stoffen waarbij de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, strafrechtelijk aan te pakken. Daarin brengt het wetsvoorstel geen verandering. Voor meer uitleg daarover verwijzen wij deze leden naar het antwoord op hun hierna gestelde vraag over polydrugsgebruik. Wel kan door de nieuwe bevoegdheden en verplichtingen die dit wetsvoorstel voorstelt, nog adequater tegen gebruik van meer drugs of van drugs en alcohol worden opgetreden, bijvoorbeeld doordat de politie met behulp van de speekseltester gemakkelijker kan constateren dat een bestuurder drugs heeft gebruikt en de bestuurder verplicht is zijn speeksel af te staan.

Volgens de leden van de PVV-fractie zou er veel kostbare tijd verloren kunnen gaan bij het opzetten van een limietenstelsel voor polydrugsgebruik. Deze leden vragen hoe het zit met de norm voor polydrugsgebruik en of de regering voornemens is te komen met een norm van cumulatief totaalgebruik.

De voorgestelde grenswaarden voor drugs en de wetenschappelijke onderbouwing van die waarden zijn gebaseerd op enkelvoudig gebruik. Dat geldt ook ten aanzien van de grenswaarden die artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 ten aanzien van het gebruik van alcohol in het verkeer stelt. Die grenswaarde geldt alleen voor het gebruik van alcohol en niet indien alcohol in combinatie met één of meer drugs is gebruikt. De ene drug is veel krachtiger dan de andere en zal daarom bij een lagere concentratie in het bloed werkzaam zijn dan de andere. Bovendien hebben stoffen verschillende effecten. Het is dus niet de bedoeling dat er een grenswaarde voor multidrugsgebruik komt, zoals de leden van de PVV-fractie vragen. Hierop bestaat één uitzondering. Voor de amfetamineachtige stoffen (amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA en MDA) zal wel een grenswaarde worden bepaald die geldt ingeval verschillende van die stoffen gelijktijdig zijn gebruikt. Bij deze stoffen kunnen de concentraties wel worden opgeteld, omdat de werking van die stoffen goed vergelijkbaar is.

Het feit dat er geen grenswaarde voor gecombineerd drugsgebruik zal worden vastgesteld, neemt niet weg dat er wel adequaat tegen een dergelijk gebruik kan worden opgetreden. Het voorgestelde artikel 8, vijfde lid, maakt het niet alleen mogelijk strafrechtelijk op te treden indien de bestuurder onder invloed is van één van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen drugs, maar ook indien een combinatie van die drugs is gebruikt. Indien ten aanzien van twee of meer soorten drugs de grenswaarden zijn overschreden, 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.

Indien een drug is gebruikt die nog niet wordt genoemd in die algemene maatregel van bestuur, omdat hij nieuw is en de grenswaarde daarvoor nog moet worden vastgesteld, en die drug wordt gebruikt in combinatie met een op basis van artikel 8, vijfde lid, wel al aangewezen drug, is de grondslag voor de aanpak van dit gecombineerde gebruik, zowel artikel 8, eerste lid, als artikel 8, vijfde lid. Indien alcohol en drugs in combinatie zijn gebruikt, gelden voor het strafbaar gebruik van alcohol de limieten uit artikel 8, tweede en derde lid, en voor de drugs de limieten uit de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 8, vijfde lid. Indien alcohol of drugs in combinatie met geneesmiddelen zijn gebruikt, gelden voor het strafbaar gebruik van alcohol of drugs de genoemde limieten en voor het geneesmiddel zal, conform de huidige praktijk op basis van

artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 worden beoordeeld welk effect het geneesmiddel heeft op het gedrag van de gebruiker in het verkeer. Indien een drug echter medicinaal is gebruikt, zal daarvoor niet artikel 8, eerste lid, maar de grenswaarde uit artikel 8, vijfde lid, gelden.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af of de ingewikkelde berekeningsgrondslagen van de grenswaarden de handhaafbaarheid niet in het gedrang zouden kunnen brengen.

De grenswaarden die in de algemene maatregel van bestuur op basis van het nieuwe vijfde lid van artikel 8 voor drugsgebruik in het verkeer zullen worden vastgelegd, zijn niet van invloed op de handhaafbaarheid van artikel 8 voor de opsporingsambtenaar. De speekseltester geeft namelijk alleen maar aan dat de bestuurder drugs heeft gebruikt, maar niet welke specifieke drug hij heeft gebruikt en evenmin de hoeveelheid die hij van een drug heeft gebruikt en of hij één of meer drugs tot zich heeft genomen. Het antwoord op die zaken zal pas kunnen worden gegeven op basis van de analyse van het bloed die een deskundige in het laboratorium uitvoert. Die deskundige is straks wel heel erg geholpen met de lijst van grenswaarden omdat hij op basis van artikel 8, vijfde lid, niet meer, zoals hij nu gebruikelijk is te doen op basis van artikel 8, eerste lid, de relatie hoeft aan te tonen tussen de concentratie van de meetbare stof van een bepaalde drug in het bloed van de bestuurder en de nadelige effecten die deze drug heeft op de verkeersveiligheid, maar slechts aan de hand van de lijst met grenswaarden hoeft te bepalen of de concentratie van de meetbare stof in die drug(s) boven de grenswaarde die voor die drug geldt, uitkomt en daarvan in zijn deskundigenrapport kond hoeft te doen. Van het voordeel van de lijst met grenswaarden zal ook de rechterlijke macht straks profijt hebben. De officier van justitie kan eenvoudig uit het deskundigenrapport aflezen of het drugsgebruik van de verdachte bestuurder één of meer grenswaarden uit die lijst heeft overschreden en aan de hand daarvan beoordelen of het zinvol is hem te vervolgen wegens overtreding van artikel 8, vijfde lid. Dit geldt mutatis mutandis voor de rechter. Hij kan op de terechtzitting in het rapport eenvoudig het antwoord vinden op de vraag of het strafbare feit bewezen en strafbaar is.

De leden van de PVV-fractie merken op dat de verkeersveiligheid te allen tijde voorop dient te staan. Het hanteren van grenswaarden zou mogelijk afbreuk kunnen doen aan de boodschap dat drugs en verkeer nimmer samen dienen te gaan. De regering stelt dat het op dit moment algemeen bekend is bij het publiek dat alcohol en verkeer nooit samen gaan. De leden van de PVV-fractie vragen zich af waarop de regering dit baseert. Verder vragen zij zich af of de regering vindt dat twee glazen alcohol in het verkeer zijn toegestaan. Onze reactie op deze vragen is de volgende. Sinds 2001 worden de Bob-campagnes gehouden. Uitgangspunt en norm van deze campagnes is dat alcohol en verkeer niet samengaan en dat de voertuigbestuurder, de Bob, dus niet drinkt. Deze boodschap wordt door alle overheden en publieke instanties gedragen. Uit de jaarlijkse evaluatie van de Bob-campagne blijkt dat de notie dat alcohol en verkeer niet samen gaan, bij de overgrote meerderheid van de Nederlandse automobilisten bekend is.

In de communicatie naar buiten wordt bewust niet de boodschap uitgedragen dat de voertuigbestuurder een of een paar alcoholische dranken mag nuttigen, want alcohol kan in verschillende hoeveelheden een verschillende impact bij verschillende mensen hebben. Geen (enkele) drank in het verkeer is dus de maatschappelijke norm ofwel «10% Bob, % op». Die norm zal ook gelden voor drugsgebruik in het verkeer. Het hanteren van gedragserelateerde grenswaarden verhoudt zich dan ook goed met de boodschap dat drugs en het verkeer niet samengaan, zoals de leden van de PVV-fractie zich afvragen. Voor meer informatie op dit

punt verwijzen wij deze leden ook naar ons antwoord op de later in deze paragraaf gestelde vraag van de leden van de SGP-fractie of de voorlichting niet nodeloos ingewikkeld wordt als een laag gebruik niet tegen de wet ingaat, maar wel wordt afgeraden.

De leden van de PVV-fractie lezen in de memorie van toelichting dat een loutere aanwezigheid van drugs niet per se hoeft te betekenen dat men ook ongeschikt is om aan het verkeer deel te nemen. Daarnaast vindt de regering dat alcohol en drugs niet verschillend behandeld moeten worden, tenzij wetenschappelijk onderzoek aantoon dat ieder gebruik van drugs een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Deze leden vinden deze argumentatie voor het hanteren van grenswaarden nogal summier en vragen zich af of de regering nog andere argumenten voor het toepassen van grenswaarden heeft.

De twee argumenten die de leden van de PVV-fractie noemen, zijn twee van de acht argumenten die wij in paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting hebben aangedragen tegen introductie van gedragsgerelateerde grenswaarden voor drugsgebruik. Uit de hierna volgende opsomming kan worden geconcludeerd dat deze argumentatie niet summier is, zoals deze leden stellen.

- (1) Een belangrijk eerste argument dat vóór gedragsgerelateerde grenswaarden pleit, is dat in het huidige artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 ook een verband wordt gelegd tussen het gebruik van een bepaalde drug en de invloed daarvan op de verkeersveiligheid. Zoals hiervoor aangegeven is, ontbreekt de wetenschappelijke onderbouwing om van die lijn af te stappen en om voor andere limieten dan voor gedragsgerelateerde grenswaarden, te weten nullimieten, te kiezen. De loutere aanwezigheid van een drug in het bloed van een bestuurder betekent niet dat hij ook ongeschikt is om aan het verkeer deel te nemen en kan dan ook volgens ons geen reden zijn tegen hem strafrechtelijk op te treden. Om die reden stelt artikel 8 ook niet ieder gebruik van alcohol of geneesmiddelen strafbaar.
- (2) Het tweede argument om voor gedragsgerelateerde grenswaarden te kiezen – en dit argument ligt in het verlengde van het vorige argument – is dat hiermee wordt aangesloten bij de wettelijke regeling, die in artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 is neergelegd voor het gebruik van alcohol en geneesmiddelen in het verkeer. Van strafbaar gebruik van alcohol is sprake indien een bestuurder meer alcohol heeft genuttigd dan toegestaan is volgens de in artikel 8, tweede en derde lid, verankerde grenswaarden. Het gebruik van geneesmiddelen is, zoals thans ingevolge artikel 8, eerste lid, ook geldt voor drugs, strafbaar indien dat een negatief effect heeft op het rijgedrag van de bestuurder. Op basis van artikel 8 is dus niet het enkele gebruik van een psychotrope stof strafbaar, zoals bij zero tolerance het geval is, maar alleen als de hoeveelheid van de gebruikte stof de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Voor deze systematiek is gekozen omdat deze aansluit bij de doelstelling van de Wegenverkeerswet 1994 en het doel waarvoor strafbaarstelling van het gebruik van bewustzijnsbeïnvloedende stoffen in het verkeer destijds in het leven geroepen is, te weten het bevorderen van de verkeersveiligheid. Wij hechten er zeer aan dat deze lijn voor drugsgebruik in het verkeer wordt vastgehouden. Indien voor drugs van deze lijn zou worden afgeweken en bestuurders onder invloed van drugs anders zouden worden behandeld dan bestuurders onder invloed van alcohol, is dat alleen maar gerechtvaardigd indien wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat bij ieder gebruik van drugs de verkeersveiligheid altijd in het gedrang komt, dus ongeacht de hoeveelheid drugs die de bestuurder heeft ingenomen, en om die reden, anders dan bij alcohol, geen grenswaarden kunnen worden gesteld. Het eerder aangehaalde Advies grenswaarden voor drugs heeft aangetoond dat niet bij ieder gebruik van drugs de

verkeersveiligheid altijd in het gedrang komt en dat die grenswaarden wel kunnen worden bepaald. Een andere behandeling van drugsgebruikers in het verkeer dan alcoholgebruikers ligt ook niet in de rede nu door alcoholgebruik veel meer verkeersslachtoffers vallen dan als gevolg van drugsgebruik. Hiervoor verwijzen wij naar de eerder genoemde factsheet «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen» van de SWOV¹ en de aantallen verkeersslachtoffers die wij in reactie op een vraag van de leden van de CDA-fractie over de voorgestelde grenswaarden hebben genoemd.

- (3) In de derde plaats heeft ook het feit dat overtreding van het verbod op het rijden onder invloed van drugs een misdrijf is, veel gewicht in de schaal gelegd om gedragogerelateerde grenswaarden voor drugsgebruik in te voeren. Door uit te gaan van gedragogerelateerde grenswaarden wordt voorkomen dat mensen worden bestraft die geen gevaar voor de verkeersveiligheid vormen. Gebleken is dat mensen bijvoorbeeld ook na vele uren sporen van afbraakproducten van THC in hun bloed kunnen hebben indien zij eerder cannabis hebben gebruikt, of van benzoylecgonine indien zij eerder cocaïne tot zich hebben genomen, en toch niet onder een zodanige invloed van die stoffen zijn dat dit een nadelig effect heeft op hun gedrag in het verkeer. Het zou onrechtvaardig zijn indien deze mensen in die gevallen zouden worden bestraft, omdat zij geen gevaar voor de verkeersveiligheid hebben gevormd. Dat zou ook onrechtvaardig zijn voor mensen die zelf geen cannabis hebben gebruikt, maar alleen langdurig aan cannabisrook zijn blootgesteld (zie voor meer achtergrondinformatie over dit onderwerp de antwoorden die wij verderop in deze paragraaf geven op vragen van de leden van de SP-fractie). Het gaat er dus niet alleen om dat, zoals de leden van de PVV-fractie opmerken, «een loutere aanwezigheid van drugs niet per se hoeft te betekenen dat men ook ongeschikt is om aan het verkeer deel te nemen», maar ook om de strafrechtelijke consequentie die aan de aanwezigheid van een geringe, niet rijgevaarlijke concentratie van bijvoorbeeld THC bij het hanteren van nullimieten zou worden verbonden.
- (4) Bovendien zouden bestuurders, die veroordeeld worden vanwege cannabisgebruik, terwijl de hoeveelheid THC in hun bloed lager is dan de voorgestelde grenswaarde, als gevolg van hun veroordeling, – en dat is een belangrijk vierde argument voor de introductie van gedragogerelateerde grenswaarden –, ingeval van het hanteren van nullimieten, een ontzegging van de rijbevoegdheid kunnen krijgen en daardoor in hun mobiliteit worden beperkt, terwijl de veroordeling een feit betreft waardoor zij de veiligheid van het verkeer helemaal niet in gevaar hebben gebracht, zoals hiervoor is betoogd. Ook kan hun rijbewijs straks op basis van die veroordeling, als de drugsgerelateerde delicten onder de recidiveregeling vallen, van rechtswege zijn geldigheid verliezen. Dat vinden wij disproportioneel. De verkeersveiligheid wordt niet met een dergelijke maatregel gediend en de betrokken persoon zou ten onrechte in zijn bewegingsvrijheid worden geschaad. Dat is des te schrijnender indien de veroordeelde cannabisgebruiker iemand is die medicinale cannabis gebruikt.
- (5) Introductie van andere limieten dan de voorgestelde limieten voor drugs – en dat is een vijfde argument dat pleit voor gedragogerelateerde grenswaarden in plaats van nullimieten – zou vanwege de hiervoor gegeven argumenten een ongerechtvaardigde ongelijkheid opleveren ten opzichte van bestuurders onder invloed van alcohol of geneesmiddelen en om die reden strijd kunnen opleveren met artikel 1 van de Grondwet dat voorschrijft dat iedereen die zich op Nederlands grondgebied bevindt, in gelijke gevallen gelijk dient te worden behandeld.

¹ Zie blz. 7 van de factsheet.

- (6) Het zesde argument dat in het voordeel spreekt van gedragsgerelateerde grenswaarden, is dat, zoals ook de SWOV in haar advies heeft verwoord, nullimieten ertoe kunnen leiden dat zware drugsgebruikers niet vervolgd en bestraft worden. Dit argument heeft een belangrijke rol gespeeld om af te zien van een algehele verlaging van de geldende limieten voor strafbaar besturen onder invloed van alcohol. Door een algehele verlaging van die limieten naar 0,2 promille zouden politie en justitie de beschikbare capaciteit moeten verdelen over de mensen wier alcoholgehalte in hun bloed tussen de 0,2 promille en de 0,5 promille ligt en de mensen die een hoger alcoholgehalte hebben. Daardoor is de kans niet ondenkbeeldig dat de ernstige alcoholgebruikers minder snel opgespoord, vervolgd en berecht zullen worden, terwijl juist die een risico op ongevallen leveren. Een vergelijkbare kans is aanwezig indien gekozen zou worden voor nullimieten ten aanzien van het gebruik van drugs. De zware drugsgebruikers lopen dan minder kans vervolgd en bestraft te worden. Gedragsgerelateerde limieten zorgen ervoor dat die kans minder aanwezig is. Voor meer achtergrondinformatie over dit onderwerp verwijzen naar het antwoord op de vraag van de leden van de SGP-fractie waarom een lage norm negatief zou werken op de handhaving.
- (7) In de situaties waarin drugsgebruik geen gevaar voor andere verkeersdeelnemers oplevert, zou in geval van het hanteren van nullimieten – en dat is een zevende argument voor gedragsgerelateerde grenswaarden – de beschikbare schaarse capaciteit van de politie en de staande en zittende magistratuur ingezet worden voor het vervolgen en berechten van mensen voor wie de toepassing van het strafrecht niet bedoeld is. Dat is niet verantwoord, zeker niet nu er vanwege de financiële crisis druk op de overheidsfinanciën bestaat.
- (8) Een achtste en bijkomend argument dat voor het stellen van grenswaarden pleit, is dat bij de burger grenswaarden voor drugs, gelet op de wetenschappelijke inzichten, goed uitlegbaar zijn. Indien voor drugs voor een andere, hardere koers zou worden gekozen dan voor alcohol, zonder dat die koerswijziging met wetenschappelijk onderzoek kan worden gestaafd en de onderzoeksresultaten bovendien in een andere richting wijzen, zou naar onze verwachting de kans bestaan dat die grens aan acceptatie inboet wegens ongerechtvaardigde rechtsongelijkheid.

De leden van de PVV-fractie merken op dat door middel van grenswaarden opnieuw de «designerdrugs» buiten de boot kunnen vallen. Wij erkennen deze problematiek ook, maar kiezen ervoor om voor een beperkt aantal middelen grenswaarden te stellen en niet alle middelen op de lijsten mee te nemen.

Designerdrugs, die ook wel partydrugs genoemd worden, staan erom bekend dat hun samenstelling en werking snel verandert. Omdat er honderden van die drugs in omloop zijn die het ene moment een hype zijn, het andere moment alweer uit de markt verdwenen zijn, zijn er voor het vaststellen van gedragsgerelateerde grenswaarden te weinig referentiewaarden beschikbaar. Met betrekking tot de analytische grenswaarden (dat zijn de laagst meetbare grenswaarden die weliswaar altijd hoger zijn dan nul, maar zo laag zijn dat deze grenswaarden daarom nullimieten worden genoemd) geldt dat het voor laboratoria een onevenredige belasting zou vormen om voor het meten van alle mogelijke designerdrugs apparatuur aan te schaffen, referentiemonsters samen te stellen, analytische grenswaarden te bepalen en hun expertise voortdurend op peil te houden. In Nederland wordt, evenals in de andere EU-landen, bloed van bestuurders die van rijden onder invloed van een psychotrope stof worden verdacht, daarom niet routinematig op deze drugs onderzocht. Voor de verkeersveiligheid levert dat naar onze mening niet of nauwelijks gevaar op, omdat deze middelen maar een gering

aandeel van de drugsmarkt uitmaken¹. Bovendien bestaat de indruk dat de producten waarin deze middelen zitten, dikwijls zijn samengesteld uit één of meer werkzame stoffen die tot de op basis van artikel 8, vijfde lid, aan te wijzen drugs behoren, waarop het bloedonderzoek wel gericht zal zijn, of tegelijkertijd worden gebruikt met één of meer van die werkzame stoffen.

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering een ander systeem overwogen heeft en wat de beweegredenen waren om niet voor dat systeem te kiezen. Een voorbeeld dat volgens deze leden overwogen zou kunnen worden is de bepaling op basis waarvan het willens en wetens risico nemen om onder invloed van een stof aan het verkeer deel te nemen, strafbaar wordt.

Wij hebben niet overwogen een andere systematiek te kiezen dan de huidige systematiek van artikel 8. Wij vinden dat een goede systematiek omdat die een relatie eist tussen het effect of het risico van het gebruik van een bewustzijnsbeïnvloedende stof op de verkeersveiligheid. Bij het opstellen van het voorgestelde vijfde lid van artikel 8 is dan ook van die systematiek uitgegaan en alleen afgewogen welke grenswaarden vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid en wetenschappelijke inzichten voor drugsgebruik nodig zijn te stellen. Na weging van de argumenten die vóór en tegen het hanteren van gedragsgerelateerde grenswaarden of nullimieten pleiten, hebben wij besloten vast te houden aan de huidige opzet van de Wegenverkeerswet 1994 en in artikel 8 een nieuw vijfde lid te introduceren dat bestuurders bij wie de hoeveelheid drugs in het bloed hoger is dan de gedragsgerelateerde grenswaarden, die bij algemene maatregel van bestuur zullen worden vastgelegd, strafbaar stelt.

Bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel hebben wij niet overwogen een bepaling als de voorbeeldbepaling die de leden van de PVV-fractie noemen, in artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 op te nemen. Een dergelijke bepaling is veel minder eenduidig dan het voorgestelde artikel 8, vijfde lid. Aan de hand van de bepaling die de leden van de PVV in overweging geven, moet de rechter bewijzen dat een bestuurder willens en wetens het risico heeft genomen onder invloed van een drug aan het verkeer deel te nemen – dat zal in de praktijk soms lastig te bewijzen zijn –, terwijl op grond van artikel 8, vijfde lid, de rechter aan de hand van het deskundigenrapport en de lijst met grenswaarden eenvoudig kan bewijzen dat hij dat artikellid heeft overtreden en hem daarvoor bestraffen. De bepaling die deze leden in overweging geven, zou bovendien onnodig geweld doen aan de hiervoor beschreven systematiek van artikel 8 en te onbepaald en onbegrensd zijn. Het begrip «een stof» dat in die bepaling wordt gehanteerd, is bijvoorbeeld te ongedefinieerd. Onder een stof kan zowel alcohol, drugs, geneesmiddelen als geheel andere stoffen vallen. Bovendien wordt er in de voorbeeldbepaling geen relatie gelegd tussen het rijden onder invloed van de stof en het gevaar dat het rijden met die stof voor de verkeersveiligheid vormt. Op basis van die bepaling zou nagenoeg iedere bestuurder strafbaar worden. Daarmee zou die bepaling verder gaan dan uit een oogpunt van de verkeersveiligheid nodig is en daarmee zou die bepaling zich buiten de reikwijdte van de Wegenverkeerswet 1994 als verwoord in artikel 2 van die wet, begeven. Om de eerder in de memorie van toelichting en ook in deze nota naar aanleiding van het verslag aangevoerde argumenten vinden wij een dergelijke ongeclausuleerde strafbaarstelling ook bij nadere overweging geen goede gedachte.

De leden van de PVV-fractie merken verder op dat het nogal scheef is om (gedragsgerelateerde) grenswaarden voor producten als cocaïne te gaan stellen, aangezien het bezitten van een geringe hoeveelheid voor eigen gebruik al direct een misdrijf vormt. Het bezitten van de producten is illegaal, het gebruik ervan vormt op sommige gebieden op grond van de

¹ Dit blijkt uit cijfers van DIMS/Trimbos; zie www.trimbos.nl.

algemene plaatselijke verordening (APV) een overtreding, terwijl er wel een geringe hoeveelheid in het verkeer mag worden geconsumeerd. Hoe staat de regering hier tegenover?

Al sinds jaar en dag geldt dat de Wegenverkeerswet 1994, evenals haar voorloper uit 1935, niet uitgaat van een totaalverbod op drugsgebruik in het verkeer. In het huidige artikel 8, eerste lid, wordt namelijk een verband gelegd tussen de hoeveelheid drugs die een bestuurder heeft gebruikt en de negatieve invloed van dat gebruik op de verkeersveiligheid. Dat is ook logisch omdat de Wegenverkeerswet 1994 tot doel heeft de verkeersveiligheid te bevorderen en niet er in zijn algemeenheid toe strekt het gebruik hebben van drugs totaal te verbieden. Indien door dit wetsvoorstel wel ieder drugsgebruik strafbaar zou worden gesteld, zou dat vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid disproportioneel zijn omdat niet iedere bestuurder die drugs heeft gebruikt, zoals wij in deze paragraaf in antwoord op eerdere vragen van de leden van de PVV-fractie uiteengezet hebben, volgens wetenschappelijke onderzoeken een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid.

Indien de Wegenverkeerswet 1994 ieder gebruik van drugs in het verkeer strafbaar zou stellen, zou zij niet alleen verder gaan dan waartoe de verkeersveiligheid noodzaakt, maar ook verder gaan dan de Opiumwet. Zoals wij hierboven in paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag in reactie op een soortgelijke vraag van de leden van de SGP-fractie hebben opgemerkt, stelt die wet het gebruik hebben van drugs niet strafbaar, wel een scala van andere handelingen die ten aanzien van drugs kunnen worden uitgevoerd. Het feit dat in sommige gemeenten op grond van hun APV in de openbare ruimte een blowverbod is ingevoerd om overlastgevend gedrag dat samenhangt met drugsgebruik te voorkomen, doet hieraan niets af. Overigens heeft de Raad van State in juli van dit jaar¹ vastgesteld dat een dergelijk blowverbod onverenigbaar is met het krachtens de Opiumwet al geldende verbod op het aanwezig hebben van drugs.

Tegen deze achtergrond kunnen wij de opvatting van de leden van de PVV-fractie, dat het scheef zou zijn om gedragsgerelateerde grenswaarden in plaats van nullimieten vast te stellen, niet onderschrijven.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering er niet voor gekozen heeft om aansluiting te zoeken bij onze buurlanden. In Duitsland stelt paragraaf 316 van het Strafgesetzbuch alleen al het besturen van een voertuig onder invloed van een verdovend middel, zonder concreet gevaar, strafbaar. De Duitse wetgeving kent volgens deze leden geen grenswaarden. In België geldt verder ook een nultolerantie op het gebied van rijden en drugsgebruik.

Tegenover de twee landen die volgens de leden van de PVV-fractie uitgaan van nullimieten, kunnen ook landen worden gesteld die in hun wetgeving uitgaan van grenswaarden, zoals wij voorstellen. Wij noemen hier bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk en Italië. In Noorwegen en Denemarken wordt op dit moment het Nederlandse voorbeeld gevolgd door in de wetgeving van die landen gedragsgerelateerde grenswaarden op te nemen. Uiteraard vinden wij het met deze leden van belang dat voordat een beslissing wordt genomen om een afzonderlijk verbod op drugs in het verkeer te introduceren, we ons oriënteren op de wetgeving van andere landen, maar dat betekent niet dat we ons daardoor moeten laten leiden. We moeten onze eigen nationale afwegingen maken en een eigen beslissing nemen, ook als andere landen een andere afweging maken en anders besluiten, zoals we dat in Nederland bijvoorbeeld ook hebben gedaan ten aanzien van de maximale toegestane alcoholpromillages. Ook daarvoor geldt dat niet alle landen van dezelfde promillages uitgaan. Het systeem dat wij in Nederland voor de aanpak van alcoholgebruik in het verkeer hebben gekozen, functioneert naar tevredenheid. Vanwege de argumenten die we zojuist in reactie op eerdere vragen van

¹ Zie de uitspraak van 13 juli 2011, nr. 201009884/1/H3.

de leden van de PVV-fractie hebben aangevoerd voor het stellen van gedragsgerelateerde grenswaarden en de argumenten die in het nadeel van nullimieten pleiten – voor deze argumenten verwijzen wij naar paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting en de aanvullende argumenten die wij op de hierna volgende opmerking van de leden van de CDA-fractie aanvoeren –, hopen wij dat wij deze leden overtuigd hebben van het belang van het stellen van gedragsgerelateerde grenswaarden en dat zij de introductie van die grenswaarden kunnen steunen.

De leden van de CDA-fractie betreuren de keuze van de regering om niet te kiezen voor zerotolerancebeleid. Het hoge aantal slachtoffers, duidelijke onderzoeken met betrekking tot de grote risico's en het feit dat Nederland behoort tot de landen met de meeste drugsgerelateerde verkeersdeelnemers rechtvaardigt in de ogen van deze leden een duidelijke en veilige zerotolerancebenadering. In dat kader hekelen voornoemde leden dan ook de gekozen benadering van minimumnormen.

Wij betreuren het dat de leden van de CDA-fractie onze keuze voor gedragsgerelateerde grenswaarden vooralsnog niet kunnen onderschrijven. Uiteraard vinden wij het met deze leden van belang dat drugsgebruik in het verkeer streng wordt aangepakt. Dat staat buiten kijf en blijkt ook uit dit wetsvoorstel en de maatregelen die het bevat. Wij verschillen alleen van mening over de koers van die aanpak. Zoals wij ook in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie naar de argumenten voor het stellen van gedragsgerelateerde grenswaarden hebben betoogd, achten wij het disproportioneel om ieder gebruik van drugs, hoe gering ook, strafbaar te stellen. Belangrijke redenen hiervoor zijn dat niet ieder drugsgebruik een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft en dus niet tot de harde lijn van zerotolerance noodzaakt en dat de wetenschappelijke onderbouwing voor die lijn ontbreekt, terwijl die wel gegeven kan worden voor het hanteren van gedragsgerelateerde grenswaarden. Het nieuwe artikel 8, vijfde lid van de Wegenverkeerswet 1994 voorziet er dan ook in dat bestuurders die drugs hebben gebruikt waarvan de gebruikte hoeveelheid uitstijgt boven de bij algemene maatregel van bestuur bepaalde gedragsgerelateerde grenswaarden, strafbaar zijn. Want boven de gestelde grenswaarden levert het drugsgebruik, naar analogie van de grenswaarden die in artikel 8, tweede en derde lid ten aanzien van alcoholgebruik in het verkeer zijn gesteld, een negatief effect op de rijvaardigheid van een bestuurder op en zal zijn rijgedrag naar verwachting het risico op een verkeersongeval vergroten, en onder die grenswaarden niet.

Noch het aantal mensen dat in het verkeer slachtoffer is van drugsgebruik, noch de onderzoeken waarin de ongevalsrisico's van drugsgebruik onder de loep zijn genomen, noch het percentage bestuurders dat in Nederland onder invloed van drugs aan het verkeer deelneemt, rechtvaardigen, zoals de leden van de CDA-fractie van mening zijn, de invoering van een zerotolerancebeleid voor drugsgebruik in het verkeer. De resultaten van het eind september openbaar gemaakt Europese DRUID-onderzoek die wij in hoofdlijnen al in paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag hebben beschreven, laten zien dat in Nederland veruit het grootste deel van de onderzochte bestuurders – 94,5% – in de periode 2007–2009 met geen enkele bewustzijnsbeïnvloedende stof aan het verkeer deelnam. Verder bevestigen die resultaten dat rijden onder invloed van drugs gevaar kan opleveren voor de verkeersveiligheid, vooral in combinatie met alcohol. Echter, de indruk die de leden van de CDA-fractie blijkbaar aan de hand van de resultaten hebben gekregen, dat dat onderzoek pleit voor het hanteren van nullimieten, verdient naar onze mening enige nuancering en bijstelling. Volgens die resultaten ligt het gebruik van cannabis en amfetamine door automobilisten in Nederland iets hoger dan in de andere EU-landen (1,67% bij cannabis, terwijl het EU-gemiddelde 1,32% is, en 0,19% bij amfetamine, terwijl het

EU-gemiddelde 0,08% is)¹. Bij het percentage cannabisgebruikers past de kanttekening dat de SWOV, die het onderzoek voor Nederland heeft gehouden, bij het meten van het aantal cannabisgebruikers voor de resultaten ieder restant van THC dat in het bloed van de onderzochte bestuurders werd gemeten, heeft meegeteld. Echter, dat betekent niet dat iedereen, die deel uitmaakte van de 1,67% cannabisgebruikers, ook daadwerkelijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormde op het moment dat zij aan het verkeer deelnamen. Gebleken is dat, zoals eerder opgemerkt is, mensen bijvoorbeeld ook na vele uren sporen van afbraakproducten van THC in hun bloed kunnen hebben indien zij eerder cannabis hebben gebruikt, terwijl dit geen nadelig effect heeft op hun gedrag in het verkeer. Het werkelijke percentage onder invloed van cannabis verkerende automobilisten dat in Nederland een gevaar vormt voor de andere verkeersdeelnemers, ligt daarom vrijwel zeker veel lager dan 1,67%.

Ook bestuurders die sporen van benzoylecgonine in hun bloed hebben doordat zij eerder cocaïne tot zich hebben genomen, vormen indien de concentratie cocaïne onder de gedragsgerelateerde grenswaarde blijft, net zoals cannabisgebruikers, geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Daarom zou het onrechtvaardig zijn indien deze mensen door het stellen van nullimieten in die gevallen zouden worden bestraft, omdat dat vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid ten onrechte is. Bij het stellen van gedragsgerelateerde limieten kan een dergelijke onrechtvaardigheid zich niet voordoen, omdat bij die limieten bestuurders met een lage, ongevaarlijke concentratie THC of benzoylecgonine – terecht – niet gestraft wordt. Indien uitgegaan zou worden van nullimieten zou iemand met voor de verkeersveiligheid ongevaarlijke restanten THC of benzoylecgonine in zijn bloed niet alleen worden gestraft, maar ook lange tijd moeten wachten alvorens hij kan gaan rijden en in zijn mobiliteit worden beperkt. Dat zou ook gelden voor mensen die zelf geen cannabis hebben gebruikt, maar alleen langdurig aan cannabisrook zijn blootgesteld (zie voor meer achtergrondinformatie over dit onderwerp de antwoorden die wij verderop in deze paragraaf geven op vragen van de leden van de SP-fractie). Dat vinden wij, zoals wij in antwoord op een vraag van de leden van de PVV-fractie hebben aangegeven, disproportioneel en onrechtvaardig. Voor de verkeersveiligheid is een dergelijke harde maatregel onnodig en de betrokken persoon wordt ten onrechte in zijn bewegingsvrijheid geschaad. Dat is naar onze mening des te schrijnender indien iemand cannabis op doktersrecept gebruikt ter bestrijding van fysieke pijn.

De cijfers laten dus wel zien dat drugsgebruik in het verkeer stevig moet worden aangepakt, maar volgens ons niet dat een algeheel verbod op drugsgebruik in het verkeer moet worden ingevoerd. Voor een dergelijke harde aanpak ontbreekt, zoals wij hiervoor hebben betoogd, de wetenschappelijke onderbouwing. Die harde lijn verhoudt zich ook niet tot de mildere grenzen die in artikel 8 zijn gesteld voor het rijden onder invloed van alcohol in het verkeer. Alcoholgebruik veroorzaakt jaarlijks veel meer slachtoffers dan drugsgebruik. Volgens de factsheet «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen» van de SWOV vallen veel meer verkeersslachtoffers als gevolg van alcoholgebruik dan als gevolg van drugs- en geneesmiddelengebruik². Op basis van de DRUID-studie schat de SWOV dat ongeveer 20% van de verkeersdoden het gevolg is van rijden onder invloed van alcohol, waarvan 17% alleen alcohol en 3% alcohol en drugs heeft gebruikt. Dit zijn dus in totaal ongeveer 130 verkeersdoden. Voor de ziekenhuisgewonden is geen schatting gedaan. Bij een studie onder ernstig gewonde automobilisten in drie Nederlandse ziekenhuizen³ is wel naar voren gekomen dat 25% van de ernstig gewonde automobilisten positief was voor alcohol, 4% positief was voor de combinatie alcohol-drugs en nog eens 4% positief was voor een of meer drugs⁴.

¹ Zie Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic, part I: General results, deliverable D2.2.3 of DRUID, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011, blz. 9.

² Zie ook het rapport «Ranking van drugs; Een vergelijking van de schadelijkheid van drugs, RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) 2009, rapport nr. 340001001/2009 waaruit blijkt dat alcohol qua toxiciteit, verslavingspotentie en sociale schade (dat ook gevaar voor het verkeer omvat) als schadelijker wordt beoordeeld dan veel van de andere drugs, met uitzondering van heroïne en crack.

³ C. Isalberti, T. van der Linden T, S.-A. Legrand, A. Verstraete, I.M. Bernhoft, T. Hels, M.N. Olesen, S. Houwing, M. Houtenbos en R. Mathijssen, Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers: DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011.

⁴ In de ziekenhuisstudie zijn echter slechts 186 automobilisten gecontroleerd, hierdoor zijn de betrouwbaarheidsintervallen op de cijfers groot en moeten de cijfers als indicatief beschouwd worden.

Het argument dat drugsgebruik in het verkeer voor hoge aantallen slachtoffers zorgt, zoals de leden van de CDA-fractie beweren, wordt door deze cijfers niet gestaafd. Dit kan dus niet als argument gelden voor de introductie van zerotolerancebeleid voor drugsgebruik in het verkeer en het afstappen van de sinds jaar en dag geldende lijn dat er een verband moet zijn tussen het gebruik van een bewustzijnsbeïnvloedende stof en de verkeersveiligheid.

Eerder in deze paragraaf hebben wij in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie naar de argumenten voor het stellen van gedragsgelateerde grenswaarden naast de hiervoor aangevoerde argumenten nog zes argumenten genoemd die vóór gedragsgelateerde grenswaarden en die spiegelbeeldig tegen nullimieten pleiten. Voor een uitgebreide beschrijving van die argumenten verwijzen wij de leden van de CDA-fractie naar die reactie. Hieronder geven wij de belangrijkste argumenten kort samengevat weer:

- Introductie van nullimieten voor drugs zou een breuk betekenen met de huidige strafbaarstelling van het gebruik van drugs in het verkeer in artikel 8, eerste lid, terwijl voor die koerswijziging een wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt en de ongevalscijfers niet in die richting wijzen. Die regeling gaat, zoals is aangegeven, uit van een relatie tussen de hoeveelheid drugs die een bestuurder gebruikt heeft en de invloed daarvan op zijn rijgedrag en het effect daarvan op de verkeersveiligheid.
- Door de invoering van nullimieten voor drugsgebruik in het verkeer zou in artikel 8 voor het rijden onder invloed van deze stoffen een andere inhoudelijke lijn worden gevolgd dan in datzelfde artikel geldt voor het rijden onder invloed van alcohol en geneesmiddelen. In de wetenschappelijke onderzoeken en het aantal verkeersslachtoffers kan geen rechtvaardiging worden gevonden voor deze koerswijziging.
- Indien niettemin nullimieten voor bestuurders onder invloed van drugs zouden worden geïntroduceerd zou dat een ongerechtvaardigde ongelijkheid opleveren ten opzichte van bestuurders onder invloed van alcohol of geneesmiddelen. Er is geen wetenschappelijke onderbouwing om de ene bestuurder onder invloed van een psychotrope stof anders te behandelen dan de bestuurder onder invloed van een andere psychotrope stof. Gebeurt dat wel, dan kan dat strijd opleveren met artikel 1 van de Grondwet.
- In geval van het hanteren van nullimieten ontstaat het risico dat zwaardere drugsgebruikers de strafrechtelijke dans ontspringen, terwijl de lichtere drugsgebruikers wel worden berecht, ook in situaties waarin zij door de lage concentraties van de werkzame stof van de gebruikte drug geen enkel risico voor de verkeersveiligheid vormen. Dat vinden wij uiteraard zeer ongewenst.

Wij hopen dat we met de argumenten die we hiervoor hebben gegeven, de leden van de CDA-fractie hebben kunnen overtuigen af te zien van hun pleidooi voor de introductie van nullimieten, ons voorstel te ondersteunen drugsgebruik in het verkeer op dezelfde manier als alcoholgebruik te bestrijden en in te stemmen met de systematiek van de voorgestelde gedragsgelateerde grenswaarden. Want de zwaarwegende nadelen die verbonden zijn aan de nullimieten, kleven niet aan de gedragsgelateerde grenswaarden, zoals ook de Raad van State, de SWOV en de rechterlijke macht onderkennen. De Raad van Korpschefs neemt in dat opzicht een uitzonderingspositie in die naar onze mening ook niet door overtuigende argumenten wordt gestaafd. De gedragsgelateerde grenswaarden zijn bovendien, zoals eerder in deze nota naar aanleiding van het verslag uiteengezet is en zoals ook de leden van de CDA-fractie wensen, voor een ieder duidelijk en komen de veiligheid van het verkeer ten goede. Voor meer informatie over de duidelijkheid van de gedragsgelateerde grenswaarden voor de handhaving en de verkeersdeelnemers verwijzen wij graag naar ons antwoord op de later in deze paragraaf gemaakte

opmerking van de leden van de SGP-fractie dat door uit te gaan van die grenswaarden volgens hen veel onduidelijkheid wordt gecreëerd.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de regering nader uiteen kan zetten wat het verschil is tussen gedragsgerelateerde grenswaarden en risicogerelateerde grenswaarden en of de bewering klopt dat voor beide waarden geen goede limieten zijn vast te leggen in relatie tot de verkeersveiligheid. Zij vragen tot slot aan te geven waarom de regering toch voor deze benadering kiest.

Risicogerelateerde grenswaarden zijn grenswaarden die een relatie leggen tussen de concentratie van de gebruikte drug en de kans dat door het drugsgebruik het risico op een ongeval significant toeneemt. Gedragsgerelateerde grenswaarden zijn grenswaarden die een relatie leggen tussen de concentratie van de gebruikte drug en het effect daarvan op de rijvaardigheid van de bestuurder. Nullimieten, ook wel aangeduid als limits of quantitation (LOQ's) of zerotolerancewaarden, zijn grenswaarden waarbij er geen enkele relatie is tussen de concentratie van de gebruikte drug en het effect of het risico daarvan op de verkeersveiligheid. Anders dan de naam van nullimieten doet veronderstellen gaan ook deze limieten niet uit van nul, maar van de laagst meetbare grenswaarden. De reden daarvoor is dat de apparatuur waarmee gemeten wordt geen nul kan meten en ook omdat van GHB bekend is dat het een lichaamseigen stof is die, zoals in reactie op een vraag van de leden van de VVD-fractie is vermeld, in lage concentratie in bloed en urine kan worden gemeten. Ten aanzien van risicogerelateerde grenswaarden klopt de bewering dat voor drugs deze waarden niet goed zijn te bepalen. De reden daarvoor is dat er onvoldoende informatie uit wetenschappelijk onderzoek is over het moment waarop het gebruik van een bepaalde dosis van iedere drug afzonderlijk een risico voor het veroorzaken van verkeersslachtoffers oplevert. Voor het vaststellen van gedragsgerelateerde grenswaarden is die informatie wel voorhanden. Het effect van de verschillende drugs op iemands psychomotore functies en rijgedrag is wetenschappelijk onderzocht. Daarover kunnen dus ook wetenschappelijke uitspraken worden gedaan. Het is, ondanks dat daarover geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken kunnen worden gedaan, wel logisch te veronderstellen dat er een relatie bestaat tussen het effect dat drugsgebruik op iemands rijgedrag heeft en het risico dat het drugsgebruik als gevolg daarvan vormt voor de verkeersveiligheid. De Hoge Raad lijkt daarvan in zijn jurisprudentie ook uit te gaan, zoals wij in deze paragraaf hebben aangegeven.

De bewering dat gedragsgerelateerde grenswaarden niet goed zijn vast te stellen, is dan ook onjuist, zoals ook de SWOV onderkent¹. Het eerder genoemde Advies grenswaarden voor drugs van 31 maart 2010, dat aan de basis heeft gestaan van dit wetsvoorstel, is daarvan het tastbare bewijs. Om die reden heeft de regering, zoals de leden van de CDA-fractie zich afvragen, ook voor die grenswaarden gekozen en wordt momenteel in Noorwegen en Denemarken het Nederlandse voorbeeld gevolgd en wordt in die landen wetgeving voorbereid waarin van gedragsgerelateerde grenswaarden wordt uitgegaan. Afgezien van de wetenschappelijke onderbouwing van deze grenswaarden hebben de vele argumenten die verder voor invoering van deze grenswaarden pleiten, zoals eerder in deze paragraaf in reactie op vragen van de leden van de CDA-fractie en PVV-fractie uiteengezet is, ertoe geleid dat de regering deze grenswaarden als uitgangspunt van dit wetsvoorstel heeft genomen.

De leden van de SP-fractie vragen of zij het goed begrijpen dat er niet voldoende wetenschappelijk onderzoek voorhanden is om vast te stellen bij welke concentratie van een bepaalde drug het risico op een verkeersongeval toeneemt, maar dat het wel mogelijk is om gedragsgerelateerde grenswaarden vast te stellen. Zij vragen om meer uitleg op dat punt.

¹ Voor meer informatie verwijzen wij naar de reactie die wij in deze paragraaf hebben gegeven op de vraag van de leden van de VVD-fractie of het niet verstandig zou zijn om nullimieten te hanteren nu (gedragsgerelateerde) grenswaarden, zoals deze leden – ten onrechte – hadden begrepen niet wetenschappelijk kunnen worden vastgesteld.

De leden van de SP-fractie hebben het inderdaad goed begrepen dat er wel voldoende wetenschappelijke onderzoeksresultaten voorhanden zijn voor het bepalen van gedragserelateerde grenswaarden, maar niet voor het vaststellen van risicogerelateerde grenswaarden. Er is op dit moment onvoldoende informatie uit wetenschappelijk onderzoek beschikbaar om voor het gebruik van iedere drug het risico op verkeersslachtoffers te bepalen, terwijl die informatie wel voorhanden is om het effect van iedere drug op iemands rijgedrag ten aanzien van de verkeersveiligheid vast te stellen. Ondanks dat daarover geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken kunnen worden gedaan, is het wel logisch te veronderstellen dat er een relatie bestaat tussen het effect van drugsgebruik op iemands rijgedrag en het risico dat dat rijgedrag als gevolg van dat drugsgebruik vervolgens heeft op de verkeersveiligheid. Voor meer uitleg hierover verwijzen wij de leden van de SP-fractie graag naar de eerder in deze paragraaf gegeven antwoorden op soortgelijke vragen van de leden van de CDA- en de VVD-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen of enige toelichting kan worden gegeven op de op pagina 8 van de memorie van toelichting genoemde waarden. Zij vragen zich af op basis van welke onderzoeken deze conclusies getrokken zijn en of deze onderzoeken naar de Kamer kunnen worden gestuurd.

Voor de onderzoeken die ter onderbouwing van de voorgestelde grenswaarden zijn geraadpleegd, verwijzen wij naar blz. 16 en 17 van het eerder genoemde Advies grenswaarden voor drugs van 31 maart 2010.

De leden van de SP-fractie hebben begrip voor het feit dat het per joint of pilletje zal verschillen welke concentratie er in zit. Zij vragen of hier toch enige toelichting gegeven kan worden wanneer de genoemde grenswaarde bij gebruik van de meest voorkomende drugs bij een gemiddeld persoon is bereikt.

Naar verwachting wordt de voorgestelde grenswaarde van de meetbare stoffen in de drugs bij inname of toediening van een eenmalige werkzame dosis van het bijbehorende middel in vrijwel alle gevallen bereikt. Het is de bedoeling dat er in het kader van het implementatietraject, dat verbonden is aan dit wetsvoorstel, bekeken wordt of er vuistregels beschikbaar kunnen komen ten aanzien van de periode dat iemand na drugsgebruik niet moet rijden, wil hij onder de grenswaarde voor de drug blijven. Indien vuistregels kunnen worden gegeven, zal het concept van die regels worden voorgelegd aan de Adviescommissie grenswaarden dat ook het Advies grenswaarden voor drugs heeft opgesteld. Naar verwachting zal de minimale periode dat iemand na drugsgebruik zeker niet moet rijden, ten minste 4 à 5 uren bedragen.

Verder vragen de leden van de SP-fractie of de regering het wel of niet wenselijk en/of onvermijdelijk acht dat er in de praktijk informeel een soort vuistregel voor drugsgebruik zal ontstaan qua toegestane hoeveelheid, zoals bijvoorbeeld ook bij alcohol bij veel mensen het idee leeft dat één glaasje bier of wijn is toegestaan. Zij vragen of de regering hiermee rekening houdt en zo ja, op welke wijze.

Zoals wij in reactie op soortgelijke vragen van de leden van de VVD- en de PVV-fractie hebben opgemerkt, vinden wij een dergelijke vuistregel voor zowel alcohol als drugs niet wenselijk. In voorlichtingscampagnes is daarom de boodschap voor alcoholgebruik in het verkeer dat alcohol en verkeer niet samengaan. De Bob van de avond drinkt niet één glas alcohol. Een soortgelijke boodschap zal straks ook worden uitgedragen ten aanzien van drugsgebruik in het verkeer.

De leden van de SP-fractie steunen het uitgangspunt dat het doel van de Wegenverkeerswet 1994 het bevorderen van de verkeersveiligheid is. Het is dan ook goed te begrijpen dat niet is gekozen voor nullimieten maar voor wettelijk vastgelegde gedragsgerelateerde grenswaarden, net als bij alcoholgebruik. Wij zijn verheugd dat deze leden de gegeven argumentatie voor gedragsgerelateerde grenswaarden overtuigend vinden en de introductie van deze grenswaarden onderschrijven.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of, indien wel gekozen zou worden voor nullimieten, er dan geen problemen zouden ontstaan met de handhaving. Bijvoorbeeld dat iemand op basis van zerotolerancebeleid wordt gepakt die niet zelf een joint heeft gerookt maar naast blowende mensen heeft gezeten? Of iemand die een tijd geleden drugs heeft gebruikt, waarvan nog sporen worden aangetroffen?

In antwoord op deze vragen merken wij het volgende op. THC kan zich zowel in (al dan niet geïnhaleerde) rook van een joint bevinden als in uitgeademde rook. Passieve blootstelling aan cannabinoïden zoals THC is dus in principe mogelijk. Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt echter, dat slechts na extreme passieve blootstelling aan cannabisrook meetbare concentraties van THC in bloed, serum of plasma worden gemeten, gedurende een beperkte tijd (hooguit twee uren). Bij 5 vrijwilligers die waren blootgesteld aan cannabisrook van meer sigaretten in een zeer kleine ruimte (een auto), werd direct na de blootstelling THC in bloed gemeten¹ in concentraties van 1,3 tot 6,3 microgram per liter (mcg/l). In deze studie was THC tot 2 uur na blootstelling aantoonbaar in bloed. In een andere studie waarbij vrijwilligers waren blootgesteld aan cannabisrook van één sigaret in een kleine ongeventileerde kamer, werden geen aan cannabis gerelateerde stoffen in bloed aangetoond.² Bij een vrijwilliger die werd blootgesteld aan de rook van vier cannabissigaretten, nam de concentratie van THC in bloed toe, totdat na 20 minuten een plateauwaarde (maximum) werd bereikt van 2,2 mcg/l in plasma.³ Een dergelijke lage concentratie van THC is bij niet-regelmatige gebruikers binnen 2 uur na blootstelling gedaald tot minder dan 1 mcg/l. In de praktijk zal er tussen het gebruik en een bloedafname altijd een zekere tijdsperiode liggen. Gezien de snelle afname van de THC-concentratie in bloed en de naar verwachting lage THC-concentratie als gevolg van passief roken (ofwel meeroken), is het niet waarschijnlijk dat passief roken zal leiden tot een overschrijding van de voorgestelde gedragsgerelateerde grenswaarde in bloed. Om echter te voorkomen dat mensen aangehouden worden voor drugsgebruik, terwijl zij geen cannabis hebben gebruikt, maar alleen langdurig aan cannabisrook zijn blootgesteld, zal in de voorlichting over dit wetsvoorstel aan het aspect van de risico's van passief roken aandacht worden besteed.

De leden van de SP-fractie lezen in de toelichting dat de grenswaarde zodanig is vastgesteld dat wanneer in het bloed een hogere concentratie van de meetbare stof wordt aangetroffen dan die grenswaarde, er sprake is van recent gebruik en een reële beïnvloeding van de betrokken bestuurder als gevolg waarvan zijn rijvaardigheid kan verminderen. Deze leden vragen zich af hoe zeker het is dat de persoon met een te hoge concentratie van de verboden stof in het bloed ook daadwerkelijk recent en zelf heeft gebruikt. Verder vragen zij zich af of bij alle genoemde stoffen uit te sluiten is dat de sporen ook nog zijn te detecteren één of meer dagen na gebruik, waarbij het gedragseffect al lang is uitgewerkt. In antwoord op de vraag van deze leden of vast te stellen is of een drug recent gebruikt is en of sporen van de werkzame stoffen van drugs ook nog één of meer dagen na gebruik zijn te traceren, merken wij het volgende op. Het is mogelijk dat iemand positief wordt getest op THC, terwijl deze persoon niet recent cannabis heeft gebruikt. Dit kan wanneer er restwaarden van stoffen uit cannabis in het bloed aanwezig zijn,

¹ J. Mørland, A. Bugge, B. Skuterud, A. Steen, G.H. Wethe, T. Kjeldsen, Cannabinoids in blood and urine after passive inhalation of Cannabis smoke. J Forensic Sci. 30(4), 1985, blz. 997–1002.

² B. Law, P.A. Mason, A.C. Moffat, U. King, V. Marks, Passive inhalation of cannabis smoke. Pharm Pharmacol 36(9), 1984, blz. 578–81; alleen abstract geëvalueerd.

³ A.P. Mason, M. Perez-Reyes, A.J. McBay, R.L. Foltz, Cannabinoid concentrations in plasma after passive inhalation of marijuana smoke. J Anal Toxicol. 7(4), 1983, blz. 172–174; alleen abstract geëvalueerd.

afkomstig van eerder gebruik. Dit geldt echter alleen voor personen die dagelijks meer dan één joint gebruiken. Bij deze personen kan men soms na vierentwintig uur nog concentraties van THC in het bloed terugvinden boven de grenswaarde van 3 microgram per liter (mcg/l).¹ In een studie uit 2009 vond men in het plasma van personen die langdurig veel cannabis rookten, vierentwintig uur na het stoppen van het cannabisgebruik, concentraties overeenkomend met gemiddeld ongeveer 1 mcg/l THC in bloed (gemeten werden concentraties in plasma overeenkomend met 0,3 tot 5 mcg/l in bloed).² Het is niet mogelijk om met bloedonderzoek vast te stellen of een persoon een chronisch dagelijkse gebruiker is of niet. Om die reden heeft de Adviescommissie grenswaarden als uitgangspunt genomen dat de grenswaarden betrekking moeten hebben op een gemiddelde niet-gewende gebruiker. Ook van cocaïne is bekend dat er bij chronische gebruikers nog geruime tijd na het gebruik restwaarden cocaïne in het bloed aantoonbaar zijn. Dat betreft echter concentraties lager dan de voorgestelde grenswaarde van cocaïne. Voor het antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie of ook kan worden vastgesteld of betrokkene zelf heeft gebruikt of heeft meegerookt, verwijzen wij naar de hiervoor gegeven reactie op soortgelijke vraag van deze leden.

De leden van de SP-fractie vragen eveneens of bij alle genoemde stoffen uit te sluiten is dat de stof wordt gedetecteerd terwijl er alleen sprake was van meeroken en hoe wordt voorkomen dat iemand die net uit de coffeeshop komt, maar daar zelf geen cannabis heeft gerookt, ten onrechte wordt gepakt.

Voor het antwoord op deze vragen verwijzen wij deze leden naar onze reactie op de vergelijkbare vraag die zij hiervoor hebben gesteld. Dat geldt ook voor de reactie die zij willen ontvangen op het artikel «Speekseltest drugs slaat soms ook uit bij de Bob» dat in de Volkskrant van 27 september 2011³ is verschenen. Volgens dat artikel zou uit een proef die Nederlandse en Amerikaanse wetenschappers in Groningen hebben uitgevoerd, blijken dat van de vijf studenten die urenlang in een drukke coffeeshop hadden gezeten, er twee na afloop met een gevoelige speekseltest positief waren bevonden voor cannabis. THC zat in hun speeksel zonder dat ze zelf hadden geblowd. Ook bij de andere studenten vonden de onderzoekers THC in het speeksel, maar in te lage concentratie om door een speekseltester te worden gedetecteerd.

De leden van de SP-fractie vragen of per type drugs kan worden aangegeven hoeveel uren/dagen de stof nog in speeksel en/of bloed aan te tonen is.

De periode waarin de werkzame stof van een drug in het speeksel en/of bloed kan worden aangetoond, is mede afhankelijk van de dosis, de gevoeligheid van de gebruikte meetmethode, de wijze van toediening, de blootstelling aan de stof (eenmalig of chronisch), de chemische eigenschappen van de stof en de stofwisseling van de individuele persoon. Vele drugs zijn 1 of 2 dagen na inname of toediening nog aantoonbaar in zeer lage concentraties (enkele mcg/l).⁴

De leden van de SGP-fractie constateren dat wij het voorstel van de Raad van Korpschefs om uit te gaan van nulwaarden niet hebben overgenomen. In reactie daarop brengen wij de leden van de SGP-fractie graag onder de aandacht dat de Raad van Korpschefs in zijn advies om voor de aanpak van drugs in het verkeer uit te gaan van nullimieten, alleen staat. De Raad van State en de andere adviesinstanties delen dit advies van de Raad van Korpschefs niet. Ook de SWOV staat blijkens haar meermalen aangehaalde factsheet «Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen» positief tegenover de door ons voorgestelde gedragsgerelateerde grenswaarden. Naar onze mening heeft de Raad van Korpschefs voor de

¹ G. Skopp, L. Pötsch et al, Partition coefficient, blood to plasma ratio, protein binding and short-term stability of 11-nor- Δ^9 -carboxy tetrahydrocannabinol glucuronide. Forensic Science International 126, 2002, blz. 17–23.

² El. Karschner, E.W. Schwilke et al, Implications of plasma Δ^9 -tetrahydrocannabinol, 11-hydroxy-THC, and 11-nor-9-carboxy-THC concentrations in chronic cannabis smokers. J Anal Toxicol 33, 2009, blz. 469–477.

³ <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/2929000/2011/09/27/Speekseltest-drugs-slaat-soms-ook-uit-bij-de-Bob.dhtml>.

⁴ A.B. Verstraete, Detection Times of Drugs of Abuse in Blood, Urine, and Oral Fluid. Ther Drug Monit 26, 2004, blz. 200–205.

invoering van nullimieten en het afstappen van de huidige systematiek van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 op grond waarvan momenteel niet ieder gebruik van een bewustzijnsbeïnvloedende stof, zoals drugs en alcohol strafbaar is, geen overtuigende argumenten aangedragen. Ook is de Raad voorbij gegaan aan de nadelen die kleven aan nullimieten. Bovendien is de suggestie van de Raad dat andere limieten dan nullimieten niet wetenschappelijk kunnen worden onderbouwd, niet op feiten gebaseerd, zoals wij eerder in deze nota naar aanleiding van het verslag in reactie op een vraag van de leden van de VVD-fractie uiteengezet hebben. Ook hebben wij eerder in deze nota uitgebreid de argumenten die pleiten tegen nullimieten beschreven. De zwaarwegende nadelen, die aan nullimieten verbonden zijn, kleven niet aan gedragsgerelateerde grenswaarden. Vandaar dat wij voorstander zijn van de invoering van die grenswaarden en niet van nullimieten. Wij hopen dat voor de leden van de SGP-fractie door al hetgeen we in deze nota naar aanleiding van het verslag in aanvulling op de memorie van toelichting naar voren hebben gebracht, helderheid is geboden over het gegeven dat gedragsgerelateerde grenswaarden niet tot onduidelijkheid zullen leiden, ook niet voor de verkeersdeelnemers. Dat hebben we in deze paragraaf en ook in paragraaf 6, in reactie op vragen van de leden van de VVD- en PVV-fractie die ook hun zorgen hebben geuit over de duidelijkheid van gedragsgerelateerde grenswaarden voor drugsgebruik in het verkeer, aangegeven. Die grenswaarden zijn net zo duidelijk als de grenswaarden die op dit moment voor alcoholgebruik in het verkeer gelden. Over de wijze van omgang met die grenswaarden laat de overheid in zijn campagnes geen misverstand bestaan. De Bob van de avond drinkt geen één glas alcohol. De grenswaarden die voor alcoholgebruik worden gehanteerd – boven die waarden is volgens wetenschappelijk onderzoek bij de gemiddelde gebruiker pas de verkeersveiligheid in het geding –, vertalen zich in de heldere boodschap van de overheid dat alcohol en verkeer niet samengaan. Omdat onder meer van tevoren geen zekerheid kan worden gegeven wat het effect van alcohol op de individuele gebruiker is, wordt ondanks de geldende grenswaarden de voertuigbestuurder afgeraden te drinken voordat hij aan het verkeer gaat deelnemen. Het vorenstaande geldt mutatis mutandis ten aanzien van drugsgebruik in het verkeer. De gedragsgerelateerde grenswaarden voor drugs zullen dezelfde vertaling krijgen: drugs en verkeer gaan niet samen. Die vertaling geeft de overheid nu ook al aan artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, de huidige strafbaarstelling van drugs in het verkeer. Voor meer informatie op dit punt verwijzen wij de leden van de SGP-fractie naar ons antwoord op hun later in deze paragraaf gestelde vraag of de voorlichting niet nodeloos ingewikkeld wordt als een laag gebruik niet tegen de wet ingaat, maar wel wordt afgeraden.

De gedragsgerelateerde grenswaarden zijn ook voor de handhaving even duidelijk als nullimieten, zoals we in antwoord op een vraag van de leden van de PVV hebben verhelderd. Zij kunnen bij de politie niet tot onduidelijkheid leiden omdat de speekseltester alleen maar aangeeft dat de onderzochte bestuurder drugs heeft gebruikt, maar niet welke drug(s) hij heeft gebruikt en ook niet de hoeveelheid drug (s) die hij tot zich heeft genomen. Het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties geeft daar evenmin uitsluitsel over. Nullimieten zouden in dat opzicht niet meer duidelijkheid creëren. Helderheid over het type drug dat en de hoeveelheid drug die de aangehouden bestuurder heeft gebruikt kan pas worden gegeven op basis van de analyse van het bloed die een deskundige in het laboratorium uitvoert. Zoals wij in antwoord op een vraag van de leden van de PVV-fractie al hebben aangegeven, is die deskundige straks heel erg geholpen met de lijst van grenswaarden omdat hij op basis van artikel 8, vijfde lid, niet meer, zoals hij nu gebruikelijk is te doen op basis van artikel 8, eerste lid, de relatie hoeft aan te tonen tussen de concentratie van de meetbare stof van een bepaalde drug

in het bloed van de bestuurder en de nadelige effecten die deze drug heeft op de verkeersveiligheid, maar slechts aan de hand van de lijst met grenswaarden hoeft te bepalen of de concentratie van de meetbare stof in die drug(s) boven de grenswaarde die voor die drug geldt, uitkomt en daarvan in zijn deskundigenrapport kond hoeft te doen. Van het voordeel van de lijst met grenswaarden zal ook de rechterlijke macht straks profijt hebben.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af waarom een lage norm negatief zou werken op de handhaving. Een lagere norm dan gedragsgerelateerde grenswaarden zou negatief werken op de handhaving omdat dan iedere drugsgebruiker onder de reikwijdte van die norm zou komen, ook degenen die uren geleden drugs hebben gebruikt waarvan de concentratie van de meetbare stof volgens wetenschappelijke inzichten geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid heeft. Als gevolg hiervan moeten officieren van justitie en rechters hun kostbare tijd en capaciteit ook besteden aan mensen voor wie het strafrecht niet bedoeld is en hebben ze minder of geen tijd voor het behandelen van zaken van mensen die wel door hun drugsgebruik andere verkeersdeelnemers in gevaar hebben gebracht.

De leden van de SGP-fractie vragen ook of het mogelijk is om bij zwaarder middelengebruik sneller over te gaan tot nader onderzoek dan bij gering middelengebruik. Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij deze leden naar het antwoord op hun twee vorige vragen. Uit dat antwoord blijkt dat de opsporingsambtenaar op straat dat onderscheid niet kan maken omdat de speekseltester of het onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties niet aangeeft of de onderzochte bestuurder een geringe of een grote hoeveelheid drugs heeft gebruikt. Wel kan de officier van justitie aan de hand van het rapport van de deskundige die het bloed van de bestuurder heeft onderzocht, bepalen of hij onder de vastgestelde grenswaarde of (ver) daarboven heeft gebruikt. Op basis daarvan zal hij degene die met zijn drugsgebruik onder de norm is gebleven niet vervolgen en degene die daarboven is uitgekomen, wel. Bovendien kan hij met het formuleren van zijn strafeis rekening houden met het feit dat betrokkene bijvoorbeeld meer drugs of een grote hoeveelheid van één drug heeft gebruikt.

De leden van de SGP-fractie begrijpen uit de memorie van toelichting dat gebruik van meer middelen tegelijk niet op basis van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 kan worden aangepakt, wanneer de middelen afzonderlijk onder de grenswaarden blijven. Zij vragen waarom de regering hiervoor heeft gekozen.

Zoals wij in paragraaf 5.1 van de memorie van toelichting hebben aangegeven, vinden we het vanwege drie redenen niet gerechtvaardigd en disproportioneel om gecombineerd gebruik van drugs of van drugs en alcohol op grond van artikel 8 strafrechtelijk aan te pakken, indien het gebruik van iedere stof afzonderlijk niet boven de afzonderlijke grenswaarde uitstijgt. De eerste reden die we daarvoor hebben, is dat wetenschappelijk niet is aangetoond dat de bestuurder die onder invloed van een dergelijke combinatie psychotrope stoffen heeft gereden, een gevaar voor de verkeersveiligheid heeft gevormd. Indien iedere stof onder de wettelijk vastgelegde limiet ligt, kan niet worden aangetoond dat de bestuurder de verkeersveiligheid in gevaar heeft gebracht en is het dus ook niet gerechtvaardigd en niet proportioneel die bestuurder te vervolgen en straffen. Het strafrecht is daarvoor niet bedoeld. In de tweede plaats worden de gedragsgerelateerde grenswaarden voor drugs op een dusdanig laag niveau gesteld dat in geval van een gecombineerd gebruik van drugs of van drugs en alcohol in de meeste gevallen van de hoeveelheid van één drug of van de alcohol wettelijk gezien teveel is

gebruikt, op grond waarvan de betrokken bestuurder strafrechtelijk kan worden aangepakt. In de derde plaats blijkt uit informatie van het Nederlands Forensisch Instituut dat in de periode van 1 januari 2009 tot eind juli 2010 maar in 3,7 procent van de gevallen waarbij sprake was van gecombineerd gebruik van hetzij twee of meer drugs hetzij alcohol en drugs, het gebruik van beide stoffen onder de grenswaarden lag. Dat vinden wij een verwaarloosbaar percentage¹, zeker nu in die gevallen niet kan worden aangetoond dat de gebruiker de verkeersveiligheid in gevaar heeft gebracht.

De leden van de SGP-fractie vragen verder of een combinatie van stoffen die samen boven de grenswaarden uitkomen wel aanvaardbaar is, terwijl het gebruik van één middel dat niet is en of er in dat geval niet eveneens sprake van rechtsongelijkheid is.

Uit de vraagstelling van deze leden leiden wij af dat zij ervan uitgaan dat in geval van een gecombineerd gebruik van drugs de totale hoeveelheid van die drugs bij elkaar opgeteld wordt en vervolgens wordt gezien of dat totaal boven de grenswaarden uitkomt. Dat is niet het geval. Van iedere drug wordt afzonderlijk bekeken of de hoeveelheid van die drug boven de voor die drug vastgestelde grenswaarde uitkomt². Alleen indien de hoeveelheid boven de voor die drug geldende grenswaarde uitstijgt, wordt tegen de bestuurder die met die hoeveelheid aan het verkeer heeft deelgenomen, strafrechtelijk opgetreden, omdat dan pas de verkeersveiligheid negatief in het geding is geweest. Indien in geval van gecombineerd gebruik de hoeveelheid van de ene drug onder de grenswaarde blijft en de hoeveelheid van de andere drug boven de grenswaarde uitkomt, wordt de betrokken bestuurder niet vanwege de combinatie van die twee drugs vervolgd, maar alleen vanwege het gebruik van de drug waarvan het percentage hoger was dan de toegestane grenswaarde. Deze bestuurder wordt dus op dezelfde wijze behandeld als de bestuurder van wie het gebruik van beide drugs afzonderlijk onder de voor die afzonderlijke drugs vastgestelde grenswaarden blijft. Beide bestuurders worden niet vervolgd voor het onder de limiet liggende drugsgebruik. Van rechtsongelijkheid is dus geen sprake.

De leden van de SGP-fractie merken op dat de regering in de voorlichting naar het publiek wil communiceren dat drugs en verkeer in het geheel niet samen kunnen gaan. Zij vragen waarom dan met de normstelling niet aangesloten wordt bij dit uitgangspunt en of de voorlichting niet nodeloos ingewikkeld wordt als een laag gebruik niet tegen de wet ingaat, maar wel wordt afgeraden.

In reactie op een hiervoor gemaakte opmerking van deze leden over nullimieten hebben wij aangegeven dat de voorgestelde normstelling voor drugsgebruik in het verkeer en de daaraan verbonden voorlichting overeenkomt met de normstelling en de voorlichting die geldt voor alcoholgebruik en die nu ook al ten aanzien van het gebruik van drugs wordt gehanteerd op basis van het huidige artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. De boodschap van straks zal niet anders zijn dan de huidige boodschap: iemand moet niet gaan rijden onder invloed van drugs, alcohol of andere rijgevaarlijke middelen. Degene die rijdt, heeft geen één drug of geen enkel glas alcohol gebruikt, omdat betrokkene niet van tevoren kan inschatten welk effect de stof op hem heeft en of hij door zijn gebruik onder de norm blijft (zo is het ene glas het andere niet of de ene joint de andere niet). Dat neemt niet weg dat als iemand deze boodschap negeert, en toch gebruikt, hij niet voor ieder gebruik vervolgd en bestraft moet worden, maar alleen voor zover dat gebruik boven de voor die stof vastgestelde grenswaarde uitkomt omdat pas boven die grenswaarde door zijn gebruik de andere verkeersdeelnemers gevaar hebben gelopen. Indien bij de strafbaarstelling van drugs (en van alcohol) zou worden uitgegaan van de boodschap die bij de voorlichting wordt

¹ Volgens de resultaten van het DRUID-onderzoek is het percentage gecombineerd gebruik van drugs en alcohol in Nederland 0,4% en bedraagt het gecombineerde gebruik van drugs met andere drugs of geneesmiddelen 0,2%.

² Hierop bestaat één uitzondering. Voor de amfetamine-achtige stoffen zal, zoals eerder in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie over polydrugsgebruik is aangegeven, wel een grenswaarde wordt bepaald die geldt ingeval verschillende van die stoffen gelijktijdig zijn gebruikt.

uitgedragen, zoals de leden van de SGP-fractie zich afvragen, zou dat tot onrechtvaardige situaties leiden, zoals wij in deze paragraaf uitgebreid betoogd hebben en zouden wij verder gaan dan de verkeersveiligheid noopt. De thans geldende normstelling voor alcoholgebruik en de voorgestelde normstelling voor drugsgebruik zijn daarentegen rechtvaardig en proportioneel, terwijl de voorlichting helder is.

De leden van de SGP-fractie constateren dat in het wetsvoorstel geen onderscheid wordt gemaakt tussen beginnende en ervaren bestuurders van motorrijtuigen voor het gebruik van drugs. Deze leden vragen waarom de regering hiervoor kiest en of niet evenals bij alcohol bij jongere bestuurders nog meer rekening dient te worden gehouden met de mogelijke effecten van een weliswaar gering drugsgebruik, dan bij ervaren bestuurders. Zij vragen ook waarom een dergelijk onderscheid wel gewenst is bij de limieten voor alcohol en niet bij de limieten voor drugs.

In antwoord op een in deze paragraaf vergelijkbare gestelde vraag van de leden van de PvdA-fractie hebben wij aangegeven waarom het voor beginnende bestuurders, anders dan in het geval waarin zij onder invloed van alcohol aan het verkeer deelnemen, niet gerechtvaardigd is de grenswaarden voor drugsgebruik op een lager niveau te stellen dan voor ervaren bestuurders. Graag verwijzen wij de leden van de SGP-fractie naar dat antwoord.

Verplichte medewerking aan het verrichten van een onderzoek van speeksel of een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering ter onderbouwing van de voorgestelde maatregelen onderzoek hanteert uit het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw. Deze leden twijfelen niet aan de, toen al, zorgelijke uitkomsten, maar vragen de regering of ook kennis is genomen van recentere onderzoeken. Zij vragen in het bijzonder aandacht voor een uitgebreide reactie van de regering op het Europese onderzoek DRUID uit 2011 waaruit blijkt dat cannabis- en amfetaminegebruik onder automobilisten in Nederland tot de hoogste in Europa behoort. Zij vragen ook of de regering hun opvatting deelt dat dit onderzoek des te meer aantoont dat stevige maatregelen nodig zijn. Tot slot vragen zij of het waar is dat de uitkomsten van dit recente onderzoek naar drugsgebruik en effecten daarvan in het verkeer geen deel hebben uitgemaakt bij de afweging van de regering tot het overgaan van maatregelen.

Tijdens de totstandkoming van het wetsvoorstel is zowel gekeken naar de resultaten van een onderzoek naar de effecten van drugsgebruik uit het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw, als naar recentere onderzoeken op dat gebied. De resultaten van het DRUID-onderzoek zijn daarbij niet betrokken, omdat het wetsvoorstel eind augustus 2011 bij de Tweede Kamer aanhangig is gemaakt en de resultaten van het DRUID-onderzoek pas een maand later bekend werden gemaakt. In paragraaf 1 van deze nota naar aanleiding van het verslag zijn wij in reactie op vraag van de leden van de PvdA-fractie ingegaan op de onderzoeken van de SWOV die aan het DRUID-onderzoek vooraf zijn gegaan en hoe de resultaten van die onderzoeken zich verhouden tot de resultaten van het DRUID-onderzoek. Daaruit blijkt dat de laatste onderzoeksresultaten een bevestiging vormen van eerdere onderzoeksresultaten. Wel lag het percentage automobilisten, dat onder invloed van cannabis (1,67% in Nederland, in de rest van Europa gemiddeld 1,32%) verkeerden, in het DRUID-onderzoek wat hoger dan in de eerdere onderzoeken van het SWOV. De SWOV die voor Nederland het DRUID-onderzoek heeft gedaan, stelt dat het lastig is aan te geven of in dat onderzoek het percentage

cannabisgebruikers daadwerkelijk hoger lag omdat de meetmethoden van beide onderzoeken op een aantal wezenlijk punten van elkaar verschilden. Bovendien past bij het percentage onder invloed van cannabis verkerende automobilisten de kanttekening, die ook eerder in reactie op opmerkingen van de CDA-fractie over de in dit wetsvoorstel gekozen systematiek van grenswaarden is gemaakt, dat de SWOV, die het Nederlandse deel van het DRUID-onderzoek voor haar rekening heeft genomen, bij het meten van het aantal automobilisten dat cannabis had gebruikt, ook de automobilisten heeft meegeteld die maar heel weinig THC in hun bloed hadden. Omdat mensen bijvoorbeeld ook na vele uren sporen van afbraakproducten van THC in hun bloed kunnen hebben indien zij eerder cannabis hebben gebruikt, terwijl dit geen nadelig effect heeft op hun gedrag in het verkeer, betekent het niet dat iedereen, die deel uitmaakte van de 1,67% cannabisgebruikers, ook daadwerkelijk een gevaar voor de verkeersveiligheid vormde op het moment dat zij aan het verkeer deelnamen. De onderzoeksresultaten van het DRUID-project vormen voor ons een bevestiging dat rijden onder invloed van drugs gevaar kan opleveren voor de verkeersveiligheid. Die resultaten plaatsen het drugsgebruik tegelijkertijd ook in het juiste perspectief. 94,5% van de onderzochte bestuurders neemt zonder bewustzijnsbeïnvloedende middelen aan het verkeer deel en bij de 5,5% van de bestuurders die dat wel doen, is alcoholgebruik een grotere boosdoener dan drugsgebruik. Mensen nemen vaker onder invloed van alcohol aan het verkeer deel dan onder invloed van drugs of geneesmiddelen en alcoholgebruik veroorzaakt in het verkeer meer slachtoffers dan drugs- en geneesmiddelengebruik. Als de resultaten van het DRUID-onderzoek tijdens de totstandkoming van het wetsvoorstel bekend zouden zijn geweest, zou dit wetsvoorstel inhoudelijk dan ook niet anders geluid hebben. De in dit wetsvoorstel voorgestelde instrumenten om tegen drugsgebruik op te treden vormen tezamen met de instrumenten die de Wegenverkeerswet 1994 al kent voor de aanpak van alcohol- en geneesmiddelengebruik, een toereikend en afgewogen pakket om middelengebruik in het verkeer te voorkomen en bestrijden.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de handhaving. Dit wetsvoorstel introduceert de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren om bestuurders die onder invloed van drugs zijn te bevelen speeksel af te staan door middel van een zogenaamde speekseltester. Uit de memorie van toelichting kunnen de leden van de SP-fractie niet helemaal duidelijk opmaken voor welke speekseltester er precies is gekozen. Zij vragen zich af of zij het goed begrijpen dat de definitieve keuze voor het type speekseltester nog gemaakt moet worden. Zo niet, welke keuze is gemaakt. Zo ja, wanneer verwacht de regering de definitieve keuze te maken en op basis van welke criteria wordt deze keuze gemaakt. Zij vragen zich af welke eisen de regering bijvoorbeeld aan de betrouwbaarheid stelt en welke foutmarge voor de regering acceptabel is. Zoals de leden van de SP-fractie terecht hebben geconstateerd, is in de memorie van toelichting alleen maar algemene informatie over de speekseltester gegeven. De definitieve keuze voor de speekseltester moet namelijk nog worden gemaakt. Het NFI heeft een eerste concept van een leidraad opgesteld waarin de technische eisen en betrouwbaarheidseisen zijn geformuleerd waaraan de te selecteren speekseltester dient te voldoen. Bij het opstellen van dat concept is gebruik gemaakt van de expertise van het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie te Brussel, dat eerder een selectie heeft gemaakt voor een speekseltester in het kader van de Belgische wetgeving. De conceptleidraad is inmiddels aan externe deskundigen waaronder de politie, de SWOV en het Nederlands Meetinstituut voorgelegd. Op basis van het programma van eisen uit de definitieve leidraad zal uiteindelijk een speekseltester worden gekozen. De vraag welk foutmarge acceptabel is ten aanzien van de speekseltester, beantwoorden wij hierna in reactie op de vraag van deze

leden die zij hebben gesteld naar aanleiding van het advies van de Raad voor de rechtspraak.

Hoewel de speekseltester alleen zal worden ingezet als voorselectiemiddel, achten de leden van de SP-fractie het van groot belang dat de speekseltester voldoende betrouwbaar is. Hier is veel onderzoek naar verricht. In het verleden was de conclusie dat nog geen enkele speekseltester voldoende betrouwbaar zou zijn. Deze leden vragen of dit volgens de regering inmiddels wel het geval is en of de regering dit kan toelichten. Zoals in paragraaf 5.2 van de memorie van toelichting is beschreven, zijn er inmiddels speekseltesters die aan de technische eisen en betrouwbaarheidseisen voldoen waaraan een dergelijke tester dient te beantwoorden. De resultaten van het Europese DRUID-onderzoek bevestigen dat¹.

De leden van de SP-fractie merken op dat de Raad voor de rechtspraak erop wijst dat de efficiëntie van de test kwestieus is en er aanzienlijke foutmarges zijn. Het betreft 16 procent valspositieven en 19 procent valsnegatieven. Dat zijn zorgwekkende cijfers. Zij vragen hoe de regering deze cijfers beoordeelt en welke foutmarge voor de regering acceptabel is. De percentages valspositieven en valsnegatieven waarop de Raad voor de rechtspraak heeft gewezen, hebben betrekking op een Frans onderzoek. Bij een vals negatief resultaat wordt een gebruiker niet gedetecteerd en bij een vals positief resultaat een niet-gebruiker ten onrechte wel. Zoals in antwoord op een eerdere vraag van de leden van de SP-fractie is aangegeven, dient de keuze voor de speekseltester die voor de handhaving van de Wegenverkeerswet 1994 zal worden ingezet, nog te worden gemaakt. Om te voorkomen dat onnodig een dwangmiddel wordt ingezet tegen bestuurders en om te voorkomen dat bestuurders ten onrechte de strafrechtelijke dans ontspringen, zal bij het maken van die keuze erop worden gelet dat het aantal valspositieven en valsnegatieven dat de in te zetten speekseltester kent, zo gering mogelijk is. Valspositieven en valsnegatieven zijn helaas onlosmakelijk verbonden aan de inzet van de speekseltester. Omdat dit apparaat niet voor de volle 100 procent nauwkeurig is, regelt dit wetsvoorstel dan ook dat de speekseltester alleen als voorselectiemiddel wordt gebruikt en niet als bewijsmiddel. Het aantal valspositieven en valsnegatieven zal in de praktijk verder kunnen worden geneutraliseerd doordat de opsporingsambtenaar bij de beoordeling van de uitslag van de speekseltester tevens zal afgaan op de waarnemingen die hij doet bij de betrokken bestuurder.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat voorkomen moet worden dat teveel burgers ten onrechte aan het ingrijpende dwangmiddel van de bloedafname worden onderworpen en dat dus een te hoog aantal valspositieven bezwaarlijk is. Aan de andere kant moet het wetsvoorstel na inwerkingtreding wel gehandhaafd kunnen worden, dus een te hoog aantal bestuurders dat ten onrechte vrijuit gaat is ook een slechte zaak. Zij vragen zich in dit verband af welke initiatieven de regering neemt om de betrouwbaarheid van de speekseltester te bevorderen. Met de leden van de SP-fractie zijn wij van mening dat voorkomen moet worden dat burgers ten onrechte bloed moeten afstaan. In het antwoord op de vorige vraag van deze leden hebben we aangegeven wat er aan gedaan zal worden dat die situatie zich niet zal worden voordoen.

De leden van de SGP-fractie lezen dat de regering aangeeft dat niet wetenschappelijk is aan te tonen dat gecombineerd gebruik van stoffen die onder de grenswaarden blijven nadelige effecten op de rijvaardigheid heeft. Zij vragen of de regering kan aangeven waarom dit niet wetenschappelijk aan te tonen is en of hiernaar wel onderzoek wordt gedaan. Zij vragen verder of bij lagere hoeveelheden van stoffen dan niet het

¹ Zie Evaluation of oral fluid Screening devices by TISPOL to Harmonise European police Requirements, deliverable 3.1.1 of DRUID, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2009.

uitgangspunt geldt dat gecombineerd gebruik een sterke negatieve invloed heeft op de rijvaardigheid.

Zoals we in antwoord op een eerdere vraag van de leden van de SGP-fractie hebben opgemerkt, is het wetenschappelijk niet aangetoond dat de bestuurder die onder invloed van een geringe hoeveelheid van een aantal psychotrope stoffen heeft gereden, altijd de verkeersveiligheid in gevaar heeft gebracht. Indien iedere stof onder de wettelijk vastgelegde limiet ligt, kan niet worden aangetoond dat de bestuurder de verkeersveiligheid in het gevaar heeft gebracht en is het dus ook niet gerechtvaardigd en niet proportioneel die bestuurder te vervolgen en straffen. De optelsom van de geringe concentraties van de geconstateerde stoffen geeft namelijk geen uitsluitsel over het effect of het risico van die stoffen op de verkeersveiligheid. Hierop bestaat één uitzondering. Voor de amfetamine-achtige stoffen zal, zoals eerder in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie over polydrugsgebruik is aangegeven, wel een grenswaarde wordt bepaald die geldt ingeval verschillende van die stoffen gelijktijdig zijn gebruikt. Bij deze stoffen kunnen de concentraties wel worden opgeteld, omdat de werking van die stoffen goed vergelijkbaar is.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen het recente Europese onderzoek DRUID waaruit blijkt dat gecombineerd drugsgebruik met een andere drug of met alcohol de kans op een ernstig ongeval tot wel 200 keer vergroot.

Uit het DRUID-onderzoek blijkt dat bij gecombineerd gebruik van verschillende drugs, psychoactieve geneesmiddelen en/of alcohol het risico op ernstig of dodelijk letsel ten opzichte van nuchtere bestuurders zeer sterk toeneemt. De risicoverhoging bij meervoudig drugsgebruik is 5 tot 30 keer en bij gecombineerd gebruik van alcohol en drugs 20 tot 200 keer¹. De resultaten van dit onderzoek bevestigen de noodzaak van een stevige aanpak van het rijden onder invloed van gecombineerd gebruik van drugs en van alcohol en drugs. Zoals in reactie op een vraag van de leden van de PVV-fractie over gecombineerd gebruik van deze psychotrope stoffen is opgemerkt, maakt dit wetsvoorstel, door de nieuwe bevoegdheden en verplichtingen die het voorstelt, de aanpak van dergelijk gebruik eenvoudiger.

Handhaving van het verbod

De leden van de SGP-fractie lezen in de memorie van toelichting dat niet de verwachting bestaat dat de politie de huidige handhavingspraktijk drastisch zal veranderen. Deze leden vragen daarom of de regering ook actief gaat bevorderen dat er gecontroleerd wordt op drugsgebruik in plaats van primair op alcoholgebruik. Zij vragen zich af of de aanpak in Twente ook elders wordt overgenomen. De aanpak in Twente bestaat er uit dat in de weekendnachten expliciet wordt gecontroleerd op drugsgebruik. Of de politie dat voorbeeld ook elders in Nederland zal navolgen, is aan de politie. Die zal de keuze voor een te houden drugscontrole in de praktijk maken op basis van informatie dat op bepaalde wegen veel druggebruikers rijden of dat in de buurt veel uitgaansgelegenheden zijn waarvan bekend is dat daar drugs worden gebruikt. De landelijke prioriteiten voor de politie in de jaren 2011 tot en met 2014 zijn al vastgesteld en bij brief van 2 mei 2011² aan de Tweede Kamer gemeld. De aanpak van rijden onder invloed van drugs maakt geen onderdeel uit van die prioriteiten. Dat wil echter niet zeggen dat niet actief bevorderd zal worden dat er gecontroleerd wordt op rijden onder invloed van drugs. De vorming van de nationale politie biedt mogelijkheden om dat wel te doen, zowel op landelijk als op regionaal niveau. Het beleidsplan van de regionale eenheden wordt mede gebaseerd op de lokale prioriteiten, die door de burgemeesters en de hoofdofficier van justitie zijn vastgesteld. Een van deze prioriteiten kan de aanpak van rijden onder invloed van drugs zijn.

¹ Zie de eerder genoemde factsheet van de SWOV, blz. 4.

² Kamerstukken II 2010/11, 29 628, nr. 256.

5. Financiële en organisatorische consequenties

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er is gekozen voor een maximum bij het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) van 5200 bloedmonsters per jaar. Zij vragen zich af of dat te maken heeft met een strikt financiële beperking of met ook andere capaciteitsproblemen. Zij zijn van oordeel dat bij nieuwe wet- en regelgeving de eerste aanpak essentieel is en vragen zich dan ook af of het niet beter zou zijn direct voldoende capaciteit beschikbaar te hebben waarna op basis van de eerste ervaringen en evaluatie kan worden bepaald wat de noodzakelijke capaciteit is.

Het is lastig om voorafgaand aan de implementatie van dit wetsvoorstel al volledige duidelijkheid te krijgen over de exacte noodzakelijke capaciteit. Het feit dat dit bij aanvang moeilijk in te schatten valt, maakt dat ervoor is gekozen om bij de start vooralsnog te voorzien in een substantiële capaciteit bij het NFI van 5200 bloedanalyses per jaar. Bij het aantal van 5200 bloedanalyses ligt voor het NFI het omslagpunt om over te gaan van het handmatig uitvoeren van de bloedanalyses naar het geautomatiseerd afdoen daarvan. Voor dat laatste is een eenmalige investering in apparatuur van ongeveer € 2 miljoen nodig en bedragen de kosten van het beheer en het onderhoud ongeveer € 700 000 per jaar. Bij handmatige verwerking bedraagt de eenmalige investering in apparatuur ongeveer € 1 miljoen en bedragen de kosten van het beheer en het onderhoud per jaar ongeveer € 300 000 tot € 325 000. Het aantal bloedanalyses wordt dus niet, zoals de leden van de VVD-fractie zich afvragen, beperkt vanwege capaciteitsproblemen of om financiële redenen, maar primair omdat het in dit stadium niet mogelijk is om exacte voorspellingen te doen over de benodigde capaciteit en op basis daarvan nu al verdergaande beslissingen te nemen over de inzet van mensen en middelen en daarmee gepaard gaande kosten.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het denkbaar is om voor het onderzoek van bloedmonsters naast het NFI ook de overige aanbieders op forensisch gebied te betrekken, zodat wellicht meer onderzoeken kunnen plaatsvinden tegen dezelfde kosten. Dat is inderdaad denkbaar, maar wij gaan er alsnog vanuit dat het NFI in staat is om de benodigde onderzoeken zelf uit te voeren. Andere aanbieders op forensisch gebied zullen straks wel een tegenonderzoek kunnen doen indien een bestuurder op wie een verdenking rust van drugsgebruik, het niet eens is met de resultaten van de door het NFI uitgevoerde bloedanalyse.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de handhaving van dit wetsvoorstel binnen de bestaande politiesterkte moet plaatsvinden. Dat kan naar de mening van deze leden niets anders betekenen dan dat dit een extra belasting van het bestaande politieapparaat met zich brengt. Zij vragen zich af waarom de regering niet besloten heeft om extra capaciteit voor de handhaving van dit wetsvoorstel in te zetten en of de regering aan het voorkomen van verkeersdoden een geringere prioriteit toekent dan aan het voorkomen van dierenleed, waarvoor wel extra capaciteit wordt vrijgemaakt.

Wij willen voorop stellen dat er geen sprake is van een nieuwe taak voor de politie. Het controleren of voertuigbestuurders onder invloed van drugs rijden is nu ook al een taak van de politie. Die taak wordt doordat dit wetsvoorstel de speekseltester introduceert, voor de politie alleen maar beter ondersteund. De speekseltester stelt de politie immers in staat drugsgebruik op een eenvoudigere wijze vast te stellen dan nu mogelijk is. Alle taken, dus ook die van de dierenpolitie, worden door de politie uitgevoerd binnen de afgesproken sterkte van 49 500 fte. Daartoe behoren zowel het handhaven van de verkeersregels als het optreden tegen dierenmishandeling.

Verder vragen de leden van de PvdA-fractie naar de financiële lasten die de invoering van dit wetsvoorstel met zich brengt. Als deze leden het goed begrijpen zal dit bedrag jaarlijks rond de 4 miljoen euro bedragen. Zij vragen of dit bedrag klopt en zo ja, of de politie, rechters, NFI en anderen extra budget voor de handhaving van deze wet krijgen. Indien dat bedrag niet klopt, willen zij weten wat het bedrag wel is.

Aan de invoering van het wetsvoorstel is een implementatieproject gekoppeld, waarbij alle organisaties in de strafrechtssketen betrokken zijn. Een van de opdrachten van dit project is het inzichtelijk maken van de financiële lasten die de invoering van dit wetsvoorstel voor de betrokken partijen met zich brengen en de bekostiging daarvan. In paragraaf 6 van de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel is per organisatie een overzicht gegeven van deze lasten. Op dit moment worden deze lasten verder gepreciseerd en staat dus nog niet exact vast welk totaalbedrag de invoering van dit wetsvoorstel kost. Uitgangspunt is dat de betrokken organisaties in de strafrechtssketen de kosten binnen hun eigen begroting moeten opvangen. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan moet door middel van herprioritering binnen de begroting van het Ministerie van Veiligheid en Justitie gezocht worden naar financiële ruimte.

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat er maximaal 100 bloedanalyses per week afgenomen worden. Hierdoor wordt in de praktijk weliswaar de opsporing uitgebreid, maar ontstaat ook de mogelijke, zeer ongewenste situatie, dat bij een groot aantal negatieve tests er onvoldoende capaciteit is. Zij vragen of de regering kan garanderen dat elke bestuurder die gepakt wordt, ook daadwerkelijk onderworpen zal worden aan een bloedtest.

In het hiervoor gegeven antwoord op de vraag van de VVD-fractie hebben wij beschreven wat de reden is van het maximale aantal van 5200 bloedanalyses per jaar en van gemiddeld 100 bloedanalyses per week. In aanvulling daarop merken wij op dat indien het nodig blijkt te zijn dat er wekelijks en jaarlijks meer analyses worden uitgevoerd, een robot kan worden aangeschaft die behulpzaam kan zijn bij die analyses. Het duurt ongeveer negen maanden voordat de geautomatiseerde verwerking van de bloedanalyses operationeel is, nadat de opdracht tot de aanschaf van de robot is gegeven. In de tussentijd kunnen de extra benodigde analyses, net zoals de 5200 geplande analyses, tijdelijk handmatig worden gedaan. Op die manier kan worden gegarandeerd dat van elke bestuurder die gepakt wordt op het rijden onder invloed van drugs het bloed wordt geanalyseerd, zoals de leden van de CDA-fractie vragen.

De leden van de SP-fractie vragen de regering naar de financiële en organisatorische consequenties. In de toelichting zijn diverse scenario's opgenomen qua intensiteit van het gebruik van dit nieuwe controlemiddel en de politiecapaciteit die daarvoor nodig is. Deze leden vragen hoe flexibel de gemaakte keuze en het gekozen scenario van maximaal 100 bloedanalyses per week bij het NFI zijn. Verder vragen zij of door die keuze nog voldoende ingespeeld kan worden op veranderende omstandigheden.

De leden van VVD-fractie en van de CDA-fractie hebben vergelijkbare vragen gesteld. De leden van de SP-fractie verwijzen wij daarom naar de antwoorden op die vragen.

Meer principieel stellen de leden van de SP-fractie de vraag wat nu leidend is: het (tekort aan) geld bij het NFI en politie of de noodzaak van controle op drugsgebruik in het verkeer en het belang van de verkeersveiligheid.

Wij vinden het van belang dat gebruik van drugs in het verkeer steviger worden aangepakt dan thans het geval is. Het belang van de verkeersveiligheid is dus leidend. De capaciteit en de tijd van de politie en andere

partijen als het NFI, kunnen echter niet onbeperkt voor de aanpak van het rijden onder invloed van drugs worden ingezet. Deze organisaties dienen, met de beschikbare financiële middelen, ook capaciteit en tijd in te zetten voor andere (rechtshandavings)taken.

De leden van de SP-fractie constateren dat de handhaving van dit wetsvoorstel binnen de bestaande politiesterkte zal plaatsvinden. Graag vernemen zij ten koste van welke andere politietaken dit dan zal gaan. Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij deze leden naar onze hiervoor gegeven reactie op een soortgelijke vraag van de leden van de PvdA-fractie.

6. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1, onder A

De leden van de PVV-fractie lezen dat in het onderhavige wetsvoorstel de Wegenverkeerswet 1994 wordt uitgebreid met een extra lid in artikel 8. Dit nieuwe vijfde lid maakt een afzonderlijke strafbaarstelling voor rijden onder invloed van drugs mogelijk, naar analogie van artikel 8, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, te weten rijden onder invloed van alcohol. De genuttigde hoeveelheid alcohol per glas is volgens hen controleerbaar op het percentage, bij drugs ligt dit heel anders. Deze leden vragen zich af of de vergelijking met alcohol een handige vergelijking is. Deze normering is volgens de leden van de PVV-fractie niet één op één vergelijkbaar met alcohol. Zij vragen zich af of alcohol en drugs niet twee totaal verschillende entiteiten zijn.

Alcohol wordt in de wetenschap gerangschikt onder drugs¹. Dus, alleen al om die reden kan niet worden gesteld dat alcohol en drugs twee totaal verschillende entiteiten zijn, zoals de leden van de PVV-fractie zich afvragen. De vergelijking van drugsgebruik met alcoholgebruik in het verkeer vinden wij ook los daarvan een goede vergelijking, want voor beide stoffen geldt dat van tevoren geen zekerheid kan worden gegeven wat het effect van de stof op het gedrag van betrokkene zal zijn. Afhankelijk van het geslacht van de bestuurder, zijn gewicht en het feit of hij een ervaren gebruiker of een gelegenhedengebruiker is, kan de ene bestuurder een groter gevaar voor de verkeersveiligheid vormen dan de andere bestuurder, indien zij beiden dezelfde stof en dezelfde hoeveelheid van die stof hebben genuttigd. Vandaar ook dat wij hebben aangegeven dat, zoals wij eveneens in reactie op een eerdere vraag van de leden van de PVV-fractie en een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie hebben opgemerkt, ten aanzien van alcoholgebruik de boodschap richting het publiek moet zijn en ook is dat de Bob van de avond geen enkel glas alcohol drinkt en dat die boodschap nu ook al en straks evenzeer wordt uitgedragen ten aanzien van drugsgebruik in het verkeer. Want ook drugs gaan, net zoals alcohol, niet samen met het verkeer.

De leden van de CDA-fractie merken op dat nu in de wet nadere bepalingen worden opgenomen voor het drugsgebruik in het verkeer, het deze leden consequent en noodzakelijk lijkt een gelijke lijn te trekken voor de luchtvaart en scheepvaart, zoals ook gebeurd is voor alcoholgebruik. Zij vragen of de regering, in overeenstemming met onder andere het advies van het College van procureurs-generaal en de Raad van Korpschefs, bereid is hiertoe over te gaan.

Ten aanzien van de binnenvaart zijn er op dit moment onvoldoende signalen om te kunnen concluderen dat drugsgebruik in die sector een probleem vormt. Als gevolg daarvan bestaan er vooralsnog onvoldoende aanleiding en mogelijkheid voor de Minister van Infrastructuur en Milieu om op dit punt zelf een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet te entameren. Overigens biedt die wet wel al de mogelijkheid om strafrech-

¹ Zie het in 2009 verschenen onderzoeksrapport «Ranking van drugs; Een vergelijking van de schadelijkheid van drugs» van het RIVM, nr. 340001001/2009, bijvoorbeeld blz. 25.

telijk tegen het varen onder invloed van drugs op te treden indien in een concreet geval het vermoeden bestaat dat drugs zijn gebruikt. Voor de luchtvaartsector zijn geen concrete gegevens over de omvang van drugsgebruik voorhanden. Volgens informatie van de politie komt in de luchtvaart drugsgebruik nauwelijks voor. De Wet luchtvaart kent op dit moment al een regeling om in die gevallen, waarin toch een vermoeden van vliegen onder invloed van drugs is, strafrechtelijk te kunnen optreden. Voor zover de aanpak van drugs onder de competentie van het Europees Agentschap voor de veiligheid in de luchtvaart (EASA) valt, zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg treden met het agentschap over de instrumenten, die dit wetsvoorstel voor de aanpak van drugs in het verkeer introduceert. Afhankelijk van dat overleg zal de daartoe strekkende wetgeving worden voorbereid.

De leden van de SGP-fractie lezen dat de regering in het wetsvoorstel niet wil verwijzen naar de lijsten uit de Opiumwet, omdat bepaalde stoffen daar niet op staan, terwijl ze wel in de algemene maatregel van bestuur die ter uitwerking van artikel 8, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 zal worden opgesteld, opgenomen moeten kunnen worden. Deze leden vragen of er niet toch een verband met de Opiumwet gelegd moet worden. Waarom zou een stof die in de amvb opgenomen wordt, niet tevens onderdeel uit dienen te maken van één van de lijsten uit de Opiumwet, zo vragen zij zich af.

In de memorie van toelichting hebben wij op blz. 23 opgemerkt dat er middelen zijn die niet in lijst I of II van de Opiumwet zijn opgenomen, terwijl deze middelen een vergelijkbare werking hebben als de middelen die onder die wet vallen, zoals synthetische cannabis, ook wel bekend als «spice». Indien geconstateerd zou worden dat met een dergelijk middel aan het verkeer wordt deelgenomen en besloten zou worden dat middel met grenswaarde in de algemene maatregel van bestuur op basis van artikel 8, vijfde lid, op te nemen, zou dat middel wel in die algemene maatregel van bestuur voorkomen, maar niet onder de lijst I of II van de Opiumwet vallen. Daarmee is overigens niet gezegd dat een dergelijk middel niet op een later tijdstip ook onder de werking van de Opiumwet zou kunnen worden gebracht.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af waarop de stelling van de regering is gebaseerd dat niet alle stoffen die op de lijsten van de Opiumwet staan, ook in het verkeer gebruikt worden. Die stelling is gebaseerd op de jarenlange uitvoeringspraktijk van de toxicologen van het Nederlands Forensisch Instituut. De afgelopen jaren hebben zij slechts van een beperkt aantal middelen, dat op die lijsten staat, werkzame stoffen gevonden in het bloed van bestuurders die van overtreding van artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 werden verdacht. Het gaat hier om de middelen waarvan wij van plan zijn te bevorderen dat zij in de hiervoor besproken op te stellen algemene maatregel van bestuur worden opgenomen en waarvoor is voorgesteld de grenswaarden te hanteren zoals in het bij de memorie van toelichting gevoegde Advies grenswaarden voor drugs is gesuggereerd.

Tot slot vragen de leden van de SGP-fractie zich af of van het niet opnemen in de algemene maatregel van bestuur van alle stoffen die in de lijsten uit de Opiumwet zijn vermeld, niet het signaal zou uitgaan dat de niet opgenomen stof die niet op grond van de Opiumwet is toegestaan, niet zo gevaarlijk is. Dat verwachten wij niet omdat in de voorlichtingscampagne zal worden uitgedragen dat een bestuurder niet vrijuit gaat indien bij hem in zijn bloed een drug is geconstateerd die nog niet met grenswaarde in de algemene maatregel van bestuur op basis van artikel 8, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is vermeld en de meetbare stof van die drug volgens de deskundige een nadelig effect heeft op de

verkeersveiligheid. In die campagne zal worden benadrukt dat tegen een drugsgebruikende bestuurder altijd strafrechtelijk zal worden opgetreden, hetzij op basis van artikel 8, vijfde lid, hetzij op basis van artikel 8, eerste lid, ingeval de drug nog niet in de algemene maatregel van bestuur is opgenomen. Drugs en verkeer gaan linksom of rechtsom niet samen, net zoals alcohol of rijgevaarlijke geneesmiddelen en verkeer dat niet doen.

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

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