

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT/2013-2560

Uw kenmerk
29398-33/2012D48346

Datum 25 januari 2013
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen naar aanleiding van
de motie Bashir over de periodieke herkeuringen voor het
rijbewijs en het rapport "Vrachtwagenongevallen op
snelwegen"

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u aan de beantwoording van de schriftelijke vragen die door de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 18 december jl. zijn gesteld naar aanleiding van de motie Bashir (Kamerstuk 29398, nr. 330) over de periodieke herkeuringen voor het rijbewijs en het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over vrachtwagenongevallen op snelwegen van november 2012.

Periodieke herkeuringen voor het rijbewijs

De leden van de SP-fractie stellen een aantal vragen over de motie Bashir met betrekking tot de periodieke herkeuringen voor het rijbewijs (Kamerstuk 29398, nr. 330). De leden van de VVD-fractie plaatsen hierbij een algemene opmerking.

De leden van de VVD-fractie geven aan kritisch te blijven over het feit dat het experiment plaatsvindt zonder eerst het rapport van de Gezondheidsraad af te wachten. Met het experiment vervalt de periodieke herkeuring voor het rijbewijs voor een bepaalde groep mensen in geval van ADHD.

Ik ben mij ervan bewust dat het medische keuringsproces voor het rijbewijs voor individuele burgers ingrijpend kan zijn. Daarom ben ik op verschillende fronten bezig om te kijken waar we het systeem van medische keuringen kunnen verbeteren. Aan de ene kant om het systeem op wet- en regelgevingniveau aan te passen en tegelijkertijd ook om de uitvoering door het CBR op een hoger niveau te krijgen.

Allereerst heb ik de Gezondheidsraad gevraagd een vaste commissie voor rijgeschiktheid in te stellen om mij op structurele basis te adviseren over medische rijgeschiktheid. Maatschappelijke en wetenschappelijke inzichten kan ik op deze manier sneller en beter onderbouwd verwerken in wet- en regelgeving. Het eerste advies van deze commissie zal het advies zijn over de periodieke herkeuringseis in geval van ADHD. Ik had graag gewacht op de uitkomsten van de advisering door de Gezondheidsraad alvorens de keuringseis voor mensen met ADHD aan te passen. Echter de meerderheid van uw Kamer heeft mij verzocht de motie Bashir

met onmiddellijke ingang uit te voeren. Ik zal het experiment monitoren en de bevindingen van het experiment meenemen in de afweging over hoe het beleid op dit punt te verbeteren. De uitkomsten van de monitoring en de advisering van de Gezondheidsraad over de periodieke herkeuringseis in geval van ADHD verwacht ik in maart 2013. Dit betekent dat ik, indien nodig, medio 2013 nieuw beleid zal formuleren.

Een ander onderdeel van de wetgeving rondom medische keuringen is de seniorenkeuring. Het wetsvoorstel om de keuringsleeftijd te verhogen van 70 naar 75 jaar heb ik vorige zomer naar u toegestuurd (Tweede Kamer, nr. 33346). Ook laat ik momenteel onderzoek doen naar de effectiviteit van de seniorenkeuring en naar de eventuele alternatieven van deze keuring. Dit voorjaar verwacht ik de eerste resultaten van dit onderzoek.

De leden van de SP-fractie stellen vragen over de regelgeving van andere EU-lidstaten in relatie tot de Nederlandse regelgeving.

Mijn streven is dat we een transparant systeem hebben van medische keuringen bij het rijbewijs, waarbij we de burger niet onnodig belasten en geen strengere eisen stellen dan nodig is vanuit de verkeersveiligheid of dan Europa ons voorschrijft. In mijn beantwoording van 29 november 2012 (Kamerstuk 29398, nr. 344) van uw vragen over de motie Bashir heb ik reactie gegeven op een viertal onderwerpen waarbij Nederland mogelijk strenger zou zijn dan Europa ons voorschrijft. Voor psychische aandoeningen, diabetes en epilepsie heb ik de Gezondheidsraad gevraagd om te kijken naar onze nationale invulling van de Europese rijbewijsrichtlijn.

In deze richtlijn zijn de eisen ten aanzien van medische rijgeschiktheid opgenomen waar alle EU-lidstaten zich aan moeten conformeren. Het is aan de lidstaten om aan deze, vaak globale eisen, een nadere invulling te geven; zonder nadere invulling kan de richtlijn niet gevolgd worden. Hiervoor vraag ik advies van de Gezondheidsraad, die adviseert naar de stand van de wetenschap. Daarnaast heeft iedere EU-lidstaat een eigen systematiek daar waar het gaat om medische rijgeschiktheid die is ingepast in het medisch gezondheidssysteem dat in ieder land ook anders georganiseerd is.

Ook het CBR zet zich in om binnen de huidige kaders van de wet- en regelgeving de uitvoering te verbeteren. Het CBR richt zich hierbij op:

- het verbeteren van de klantinformatie, door bijvoorbeeld brieven en website te verbeteren;
- het vergroten van de digitale dienstverlening, zodat het voor burgers transparanter en gemakkelijker wordt en zij beter geïnformeerd zijn over de status van de afhandeling;
- het verbeteren van afspraken met medisch specialisten;
- verbeteren van ICT-systemen.

De leden van de SP- fractie stellen de vraag of de huisarts na het experiment ook een rol kan krijgen.

Het nu lopende experiment zie ik als een tijdelijke oplossing, vooruitlopend op de advisering van de Gezondheidsraad. Dit advies zal het uitgangspunt zijn voor het nieuw te formuleren beleid met betrekking tot de periodieke herkeuring in geval van ADHD. Hierin zal ik natuurlijk ook de ervaringen betrekken die met het experiment zijn opgedaan. Specifieke aandachtspunten bij het nieuw te formuleren beleid zijn onder andere de groep van mensen met ADHD die niet

(meer) onder behandeling staan en de rol van de huisartsen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

De leden van de SP vragen een toelichting op de veranderde inzichten voor epilepsie en stellen de vraag welke landen evenals Nederland mensen met epilepsie een beperking opleggen voor het beroepsmatig rijden. Ook vraagt deze fractie naar de achtergrond van het onderscheid tussen beroepsmatig en privé gebruik van het rijbewijs.

**Ons kenmerk
ILT/2013-2560**

Per 1 januari 2013 is de Regeling eisen geschiktheid 2000 aangepast voor wat betreft epilepsie. Globaal kan worden gesteld dat er sprake is van een versoepeling. Ik heb de Regeling op het punt van epilepsie aangepast naar aanleiding van advies van de Gezondheidsraad van mei 2012.

Ieder EU land heeft een eigen systematiek daar waar het gaat om medische rijgeschiktheid. Het beperken van beroepsmatig gebruik kan bijvoorbeeld in een aantal landen gewoon in de spreekkamer door een arts worden gegeven. Dit is bijvoorbeeld het geval in Tsjechië. In Zweden is men in geval van epilepsie voor een periode van 5 jaar niet bevoegd om beroepsmatig te rijden.

Voorafgaand aan de implementatie van de twee laatste richtlijnen uit 2009 en de 3e Rijbewijsrichtlijn werd er voor diabetes, epilepsie en MS geen onderscheid gemaakt tussen privé en beroepsmatig rijden in groep 1. Dit onderscheid werd destijds wel elders in de Regeling gebruikt zoals bijvoorbeeld bij doorbloedingstoornissen en ICD-dragers.

De reden waarom de Gezondheidsraad adviseert om onderscheid te maken voor beroepsmatig gebruik van groep 1 rijbewijzen heeft te maken met de risicoweging die ook de EU hanteert; hoe meer kilometers worden afgelegd, hoe meer mensen worden vervoerd en hoe groter het voertuig, des te groter is het risico voor de verkeersveiligheid.

De leden van de SP vragen naar de rol van het CBR in relatie tot de Commissie voor Rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad.

Het CBR is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Regeling eisen geschiktheid 2000 als uitwerking van de EU-richtlijn. In die hoedanigheid maakt het CBR deel uit van de commissie voor rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad, niet als deelnemer met stemrecht, maar als adviseur op het terrein van uitvoeringskwesties. Tevens kan het CBR onderwerpen en vragen vanuit de ervaringen van het werkveld aandragen.

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie wanneer er nieuwe regelgeving komt rondom de herkeuringen, en andere beperkingen ten aanzien van het rijbewijs.

Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd mij te adviseren over de periodieke herkeuringseis ingeval van stabiele aandoeningen zoals ADHD en autisme. De Gezondheidsraad heeft mij laten weten mij allereerst te zullen adviseren over ADHD. Naar verwachting komt dit advies in maart 2013. Mocht dit advies aanleiding geven tot het aanpassen van de Regeling, dan verwacht ik dit medio 2013 te kunnen doen. Daarna zal de Gezondheidsraad de komende jaren adviseren over andere aandoeningen, hetgeen tot verdere aanpassingen kan leiden.

Rapport "Vrachtwagenongevallen op snelwegen" van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Alvorens op de vragen van de commissie in te gaan, het volgende.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
ILT/2013-2560

Het rapport van de OVV geeft een goed inzicht in de belangrijkste oorzaken van ongevallen met vrachtwagens op snelwegen. Het biedt daardoor tevens kansen om tot verdere verbetering van de verkeersveiligheid te komen. Ik constateer ook dat de OVV aan de transportsector een belangrijke rol toedicht. Ik ondersteun dit van harte. De naleving van regelgeving en het verbeteren van de bewustwording van de risico's van vermoeidheid en verminderde alertheid is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van betrokken partijen in de sector zelf. Op korte termijn heb ik een afspraak met Transport en Logistiek Nederland om te bespreken op welke wijze zij hun verantwoordelijkheid denken te kunnen oppakken.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of ongelukken door (buitenlandse) vrachtwagenchauffeurs een grote veroorzaker zijn van files en daarmee van economische schade en ergernis. In aansluiting hierop vragen de leden van de VVD-fractie of ik bereid ben om in Europees verband naar oplossingen te zoeken naar dit probleem.

Uit de fileregistraties van Rijkswaterstaat blijkt dat minder dan 1 % van het aantal files op het hoofdwegennet een oorzaak heeft die is gerelateerd aan incidenten met vrachtverkeer, ongeacht de herkomst van de chauffeur. Ongeveer een kwart hiervan betreft ongevallen met betrokkenheid van vrachtverkeer. De overige incidenten betreffen bijvoorbeeld vrachtwagens die zijn gestrand vanwege pech of vanwege overschrijding van de maximumhoogte bij een tunnel.

Indien wordt gekeken naar de filezwaarte (dit is de lengte maal de duur van een file), dan bedraagt deze respectievelijk circa 2,5 % en 1 %. Files gerelateerd aan incidenten met vrachtwagens komen dus weinig voor, maar deze files zijn wel relatief lang en het duurt relatief lang voordat zij zijn opgelost.

De OVV concludeert dat de nationaliteit van de vrachtwagenchauffeur geen rol van betekenis speelt bij het ontstaan van vrachtwagenongevallen op snelwegen. Voorts heeft ook de SWOV aangegeven geen aanwijzingen te vinden voor de veronderstelling dat het met de rijvaardigheid van chauffeurs uit MOE-landen minder is gesteld dan met de rijvaardigheid van Nederlandse chauffeurs.

Nu de bron van files in verreweg de meeste situaties niet voortkomt uit ongevallen met vrachtwagens, zie ik op dit moment geen aanleiding om – zoals de VVD-fractie heeft gevraagd – in Europees verband nadere afspraken te maken.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of ik de conclusie uit het rapport deel dat de Automatische Incident Detectie (AID) niet altijd even goed werkt en dat dit de kans op ongelukken vergroot.

De AID is een systeem dat gericht is op het verbeteren van de veiligheid en de doorstroming van het verkeer. In het algemeen functioneert dit systeem naar behoren. Het is inherent aan het systeem dat een aantal passages nodig is, voordat een maatregel of waarschuwing kan worden ingezet. Het detectiesysteem is een belangrijk hulpmiddel om weggebruikers tijdig te informeren, maar u moet niet verwachten dat dergelijke technische systemen in staat zijn om alle risico's op het Nederlandse hoofdwegennet te beheersen. Uiteindelijk blijft de weggebruiker zelf altijd verantwoordelijk.

In het streven naar optimalisatie van het detectiesysteem voert RWS momenteel een onderzoek uit naar de mogelijkheden van een aanvullende stilstanddetectie, zoals door de OVV is bepleit. Vanuit de branche is aangegeven dat een dergelijke voorziening technisch mogelijk is. Indien uit dit onderzoek blijkt dat het invoeren van een stilstanddetectiesysteem grote voordelen biedt bij het verbeteren van de verkeersveiligheid ben ik bereid hiertoe technische maatregelen te overwegen. Een afweging van de kosten en het te verwachten voordeel zal onderdeel uitmaken van mijn overweging. Daarnaast steun ik internationale ontwikkelingen op het gebied van voertuigvoorzieningen die de veiligheid kunnen verhogen, ook in combinatie met GPS-systemen en reisinformatie.

De leden van de VVD-fractie hebben voorts gevraagd of ik de conclusie uit het rapport deel dat er bij spitsstroken sprake is van een omslagpunt, waarbij het minder veilig wordt om een spitsstrook open te zetten of dicht te laten. In het verlengde hiervan vragen de leden van de VVD-fractie of ik bereid ben dit principe in de praktijk toe te passen.

In de praktijk blijken er op trajecten waar spitsstroken zijn aangelegd minder kop-staartbotsingen plaats te vinden dan op trajecten waar geen spitsstroken zijn. Door de aanleg van spitsstroken lijkt de verkeersveiligheid dus verbeterd. Uit een evaluatie van het verruimen van de openingstijden van de spitsstroken lijkt het aantal ongelukken nog verder af te nemen.

Bovendien wordt de veiligheid op de spitsstroken voortdurend door Rijkswaterstaat gemonitord. Indien hieruit naar voren komt dat de veiligheid in het geding is, zal ik maatregelen in overweging nemen. Voorshands zie ik echter geen aanleiding om een dergelijk omslagpunt vast te stellen.

De leden van de SP-fractie vragen om een reactie op het rapport.

Zoals ik in de aanhef bij de beantwoording heb aangegeven ben ik blij met dit rapport, want het biedt inzicht in de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens op snelwegen. Indien hierdoor in de toekomst ongevallen kunnen worden voorkomen, is dat een belangrijk winstpunt. Momenteel worden de aanbevelingen bestudeerd en de komende tijd zullen er nog gesprekken volgen met de OVV en de transportsector. Zoals u weet is de reactietermijn zes maanden. Ik zal u een afschrift toesturen van mijn reactie aan de OVV.

De leden van de SP-fractie vragen of ik een noodzaak zie om extra maatregelen te nemen om het aantal ongevallen met vrachtwagen te verminderen.

Mijn streven is om het aantal ongevallen zo klein mogelijk te laten zijn, ongeacht of dit personen- of vrachtwagens betreft. De snelwegen in Nederland zijn overigens al zeer veilig, in verhouding tot het aantal voertuigkilometers vinden hier minder ongevallen plaats dan op andere soorten wegen.

Daarnaast is er voor wat betreft het aantal vrachtwagenongevallen op snelwegen een dalende trend: in de periode 2001-2010 is het aantal ernstige slachtoffers op het autosnelwegennet bij ongevallen met betrokkenheid van tenminste één vrachtauto gedaald met 22%. Hierbij is rekening gehouden met de ontwikkeling van de dalende registratiegraad (de afname van het geregistreerde aantal slachtoffers is 58%). Of er extra maatregelen wenselijk zijn zal ik de komende maanden bezien. In mijn reactie naar de OVV zal ik hier nader op ingaan.

De leden van de SP-fractie vragen voorts of ik van mening ben dat er in verband

met verminderde alertheid op de wegen meer controle nodig is op het naleven van de rust- en rijtijdenwet.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

In de Europese Verordening voor de rij-en rusttijden worden algemene handhaafbare normen geformuleerd die een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Deze normen alleen bieden echter geen garantie tegen verminderde alertheid.

**Ons kenmerk
ILT/2013-2560**

Daarom vind ik het vooral belangrijk dat de sector zelf aanvullende maatregelen treft die deze garantie wel bieden en waarbij rekening gehouden wordt met het individu. In eerste instantie zijn de bedrijven in de transportsector zelf verantwoordelijk voor de naleving van de regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het veel belangrijker dat de sector maatregelen neemt ter verbetering van de naleving van de rij- en rusttijden dan dat de inspectie de controles intensiveert. Uit het rapport valt af te leiden dat een grotere bewustwording op dit punt gewenst en mogelijk is. In mijn gesprek met de branche zal ik dit aspect zeker onder de aandacht brengen.

Verder heeft de sector aangegeven Koers op Veilig verder op te pakken. Hiermee worden ondernemers gestimuleerd om veiligheidsmaatregelen te nemen en deze worden tevens gefaciliteerd. Vermoeidheid is hier een belangrijk onderdeel van. Daarnaast ben ik bezig om samen met mijn ambtgenoot van Sociale Zaken en Welzijn een pilot op te zetten, waarbij arbeidsveiligheid en verkeersveiligheid aan elkaar gekoppeld worden. Bij beide disciplines is vermoeidheid een belangrijke factor.

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie of ik de constatering deel dat een chauffeur soms moeite heeft om de wet na te leven, omdat deze niet tijdig een rustplek kan vinden. Dit zou leiden tot extra stress bij chauffeurs.

Ik acht het mogelijk dat chauffeurs onder druk komen te staan indien zij als gevolg van onvoorziene omstandigheden, zoals een verkeersongeval, niet tijdig de verplichte rust kunnen nemen. Ik merk hierover op, dat chauffeurs in een dergelijke situatie wel de mogelijkheid hebben om hiervan aantekening te maken op hun ritstaten. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) houdt daar bij haar controles rekening mee. Het is mij bekend dat handhavende instanties in het buitenland daar anders mee omgaan. Hoewel de handhaving een bevoegdheid is van de lidstaten zelf is, is er vanuit Nederland al voor gepleit om meer eenduidigheid in de handhaving te bewerkstelligen. Het is dan ook een positieve ontwikkeling dat er in EU-verband een opleiding is ontwikkeld voor inspecteurs, waarin Nederland een grote inbreng heeft gehad.

De leden van de SP-fractie vragen voorts of ik bereid ben om een plan op stellen om het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen versneld op te lossen en binnen welke termijn ik een dergelijk plan naar de Tweede Kamer kan sturen.

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 25 november 2011 (kenmerk 33000 A nr. 20) heb ik reeds aangekondigd dat ik € 25 miljoen beschikbaar stel voor onder meer het uitbreiden van de capaciteit van parkeer- en rustplaatsen op verzorgingsplaatsen langs een aantal internationale corridors. Dit is uitgewerkt in een maatregelenpakket dat in 2013 en 2014 door Rijkswaterstaat zal worden uitgevoerd.

Daarnaast zal met marktpartijen en decentrale overheden in met name de grensgebieden in overleg worden getreden om te bezien welke rol zij kunnen

spelen bij het oplossen van de nog resterende capaciteitsknelpunten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
ILT/2013-2560

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen