

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
1 maart 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WenV/U.04.00826	2030407680
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over autorijden na een herseninfarct.

1. Wat is uw mening over het bericht 'Een gevaar op de weg tussen negen en vijf'?
1. Ik ben van mening dat het CBR de regelgeving, gebaseerd op een advies van de Gezondheidsraad betreffende "Rijkgeschiktheid van mensen met tumoren of doorbloedingsstoornissen van de hersenen", in de zaak Roelfs op de juiste wijze heeft toegepast. Wel blijkt uit het bericht dat de regelgeving hoe om te gaan met de rijgeschiktheid na een herseninfarct weliswaar de gezondheid van de rijbewijshouder en de verkeersveiligheid op het oog heeft, maar tegelijkertijd negatieve gevolgen kan hebben op andere vlakken, met name in de werksituatie van betrokkene. Dat is ook reden, zoals in het antwoord op vraag 7 aangegeven, het gehele medische bouwwerk te bezien.
2. Kunt u aangeven waarom iemand een half jaar na een herseninfarct onbeperkt privé mag rijden in een personenauto, maar in diezelfde personenauto niet zakelijk mag rijden? Kunt u dit helder toelichten, aangezien hierover veel onbegrip bestaat?
2. De regeling waar u in uw vraag impliciet naar verwijst, is gebaseerd op een advies van de Gezondheidsraad van 4 juli 2001. In paragraaf 4.1 van het advies betreffende 'Rijgeschiktheid van mensen met tumoren of doorbloedingsstoornissen van de hersenen' stelt de Gezondheidsraad het volgende:
"De commissie meent dat ook strenge eisen gesteld moeten worden aan houders

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

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

van een rijbewijs van groep 1 die dit rijbewijs beroepsmatig gebruiken (bijvoorbeeld taxichauffeurs, chauffeurs van busjes voor personenvervoer). Ook zij zitten velen uren achter het stuur en dragen grotere verantwoordelijkheden. De commissie is van oordeel dat aan hen in geval van tumoren of doorbloedingsstoornissen van de hersenen dezelfde eisen moeten worden gesteld als aan mensen met een groep 2-rijbewijs." Voor alle duidelijkheid onder groep 1 rijbewijs wordt verstaan personenauto en motor en onder groep 2 vrachtwagen en bus.

Het bovenstaande advies is toentertijd in de Regeling eisen geschiktheid 2000 overgenomen omdat de gezondheid van het individu en de verkeersveiligheid voorop staan. Na een herseninfarct is het volgens de Gezondheidsraad medisch gezien gedurende een periode van zes maanden onverantwoord om auto te rijden. Na deze zes maanden kan aan de hand van de uitkomsten van een medische keuring, in bepaalde gevallen aangevuld met een rijtest, worden vastgesteld of een - beperkte - geschiktheid voor het besturen van een personenauto (beperkt tot privé-gebruik) tot de mogelijkheden behoort.

Privé-gebruik van de personenauto wordt na een positieve resultaat van de keuring toegestaan omdat de rijbewijsbezitter in tegenstelling tot zakelijk gebruik, zelf kan bepalen of hij/zij de auto laat staan. Bij zakelijk gebruik is dit niet het geval, waardoor er ongewenste situaties voor de betrokkene en de verkeersveiligheid kunnen ontstaan. Na een periode van 5 jaar vindt wederom een medische keuring plaats, waarna besloten wordt of zakelijk gebruik van de personenauto is toegestaan. Voor een periode van vijf jaar is gekozen op advies van de Gezondheidsraad, omdat de kans op herhaling (zo blijkt uit wetenschappelijk onderzoek) gedurende de eerste vijf jaar nadat het zich heeft voorgedaan, het grootst is.

3. Deelt u de mening dat zowel de Europese als Nederlandse regelgeving over het opleggen van een Code 100 onduidelijk is, zoals ondertussen ook bij enkele rechtszaken hierover opgemerkt is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen om dit te verbeteren?
3. Neen, deze mening deel ik niet.
In de Europese regelgeving 'Minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig' is de beperking ten aanzien van privé-gebruik niet opgenomen. Wel stelt de Europese regelgeving dat in nationale wetgeving bepalingen kunnen worden omgenomen om de eisen voor rijbewijzen van groep 2 toe te passen ten aanzien van bestuurders die hun rijbewijs voor de personenauto gebruiken voor hun beroep. In de Nederlandse regelgeving bestaat geen onduidelijkheid over het opleggen van een code 100. Dit is inmiddels meermalen onderschreven door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, de hoogste rechter op dit gebied. Wel is er regelmatig discussie over de invulling van beroepsmatig gebruik van de personenauto (en is dan ook een van de redenen, zoals in het antwoord op vraag 7 verwoord, het hele medische bouwwerk nader te bezien).
4. Klopt het dat Nederland zich beijvert voor versoepeling van de regels rondom code 100, maar dat dit nog wel even kan duren? Kunt u aangeven op wat de problemen

voor snel versoepelen van deze regels zijn?

4. Daar in de Europese regelgeving niet wordt gesproken over een beperking tot privé-gebruik, kan Nederland zich ook niet beijveren voor een versoepeling van de regels rondom code 100.

Het citaat in genoemd bericht moet dan ook op een misverstand berusten. Mogelijk werd hierbij bedoeld op de situatie rond diabetici, waarvoor Nederland mede op advies van de Gezondheidsraad, een soepeler opstelling voorstond.

Ik ben mij ervan bewust dat de regelgeving in individuele gevallen een grofmazige uitkomst kan hebben, in die zin dat ook zeer beperkt zakelijk gebruik, grote gevolgen kan hebben voor de werksituatie van een individu. Op eerdere vragen van de Stichting ICD-dragers Nederland heb ik dan ook geantwoord dat ik open sta voor ieder voorstel dat een verbetering biedt ten opzichte van de huidige regel met als randvoorwaarden rechtsgelijkheid en effectiviteit. Verder wil ik u verwijzen naar mijn antwoord op vraag 7.

Voort wil ik nog aangeven dat de opmerking van de woordvoerder van het CBR in het artikel in het Rotterdams Dagblad berust op een misverstand. De betrokken journalist had aangegeven dat het hier om een geval vergelijkbaar met dat van de in het artikel genoemde heer Jansen gaat. De heer Jansen heeft echter diabetes en is tengevolge van strenge Europese normen op dit gebied het vrachtwagenrijbewijs geheel kwijtgeraakt. Op dit onderwerp is thans in Europa een discussie gaande waar ik het Nederlands standpunt dat de Europese regels te streng zijn heb ingebracht.

5. Kunt u aangeven waarom het niet mogelijk is om binnen 5 jaar na een herseninfarct toestemming te krijgen is om beroepsmatig auto te rijden, ook niet na positieve medische keuringen? Wat is dan de waarde van een dergelijke keuring en waarom dient zo'n keuring wel te geschieden nadat de periode van 5 jaar verstreken is? Kunt u uw antwoorden toelichten?
5. Zoals reeds blijkt uit mijn antwoord op vraag 2 biedt een positieve keuringsuitslag na zes maanden reeds een basis voor geschiktheid voor groep 1 voor zover het gebruik ervan wordt beperkt tot privé-gebruik. Na 5 jaar kan vervolgens iemand, onder bepaalde voorwaarden, zoals de afwezigheid van functiestoornissen die moeten worden vastgesteld in een keuring zonodig aangevuld met een rijtest, geschikt worden geacht voor alle rijbewijzen zonder beperking van de bevoegdheid. In de toelichting op artikel 102 en 103 van het Reglement rijbewijzen is reeds aangegeven dat de keurend specialist slechts een adviserende rol heeft richting het CBR. Het is het CBR dat het oordeel van de externe arts toetst aan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde eisen c.q. de Regeling eisen geschiktheid 2000.
6. Staat u nog achter de uitspraak dat personen na een herseninfarct 6 maanden ongeschikt zijn voor het besturen van de categorieën auto of motorfiets en 5 jaar voor het besturen van de categorieën vrachtwagen en bus? Zo ja, hoe verklaart u in dit licht dat personen na een herseninfarct 5 jaar lang geen personenauto voor zakelijk

gebruik (geen personenvervoer) mogen gebruiken?

6. Zoals staat in het antwoord op vraag 2 heb ik het advies van de Gezondheidsraad betreffende tumoren en doorbloedingsstoornissen van de hersenen overgenomen. Gedurende de eerste zes maanden na een doorbloedingsstoornis is veelal sprake van behandeling en zal blijken in hoeverre sprake is van herstel. Het is dan ook zinvol na deze periode van zes maanden te bezien of geschiktverklaring (zoals gezegd: beperkt tot privé-gebruik) reeds mogelijk is.
De Gezondheidsraad stelt in zijn advies beroepsmatig gebruik van de personenauto gelijk aan houders van een rijbewijs van groep 2 (C en D rijbewijzen). Kortom beroepsmatig gebruik van een rijbewijs groep 1 en gebruik van een rijbewijs groep 2 is voor minimaal 5 jaar na een herseninfarct niet toegestaan.
7. Bent u bereid om de wet aan te passen om de regels transparanter en begrijpelijker te maken? Zo ja, op welke termijn kunnen we dit verwachten? Zo neen, waarom niet?
7. Momenteel ben ik het gehele medische bouwwerk van de rijgeschiktheid aan het bezien. Daarbij schenk ik in het bijzonder aandacht aan de volgende onderwerpen: de handhaafbaarheid van de rijgeschiktheid, het medisch afwegingskader en de keuringsprocedure. Ik zal u, zodra de resultaten beschikbaar zijn, informeren.
8. Kunt u deze vragen gezien de urgentie voor bepaalde personen met spoed maar uiterlijk binnen de gestelde termijn van 3 weken beantwoorden?
8. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs