

Vergaderjaar 2003–2004

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2004

In het Algemeen Overleg met de Commissie voor Verkeer en Waterstaat van uw Kamer van 10 maart 2004 zegde ik toe u op zeer korte termijn een voorlopige lijn aan te geven rond de zogeheten code 100 in de Regeling eisen geschiktheid 2000. Dit doe ik vooruitlopend op een bredere herijking van de medische eisen aan rijbewijshouders die ik u voor de zomer zal toezenden. In deze bredere herijking zal speciaal aandacht worden besteed aan hoe om te gaan met de Regeling eisen geschiktheid 2000. In deze regeling staan de geschiktheidseisen geformuleerd waaraan de rijbewijshouder moet voldoen, wil hij aan het verkeer deel mogen nemen.

Tot 2000 was het voor rijbewijshouders van groep 1 (personenauto en motor) met een geïmplanteerde cardioverter-defibrillator (ICD, een soort pacemaker) verboden om te rijden. Rijbewijshouders van groep 1 met een hersentumor mochten tot 2002 niet rijden zolang zij niet waren geopereerd. Voor rijbewijshouders van groep 1 met doorbloedingsstoornissen van de hersenen gold tot 2002 een rijverbod van 1 jaar. Op basis van adviezen van de Gezondheidsraad betreffende de cardioverter-defibrillator (2000) en tumoren of doorbloedingsstoornissen van de hersenen (2001) is afgestapt van de bovenstaande verboden en is privé-gebruik toegestaan. De term «privé-gebruik» betekent in dit verband «niet-beroepsmatig». Woon-werkverkeer valt onder privé-gebruik. Zoals ik reeds in mijn antwoord van 1 maart 2004 op kamervragen van het lid Gerkens betreffende code 100 aangaf, vind ik het huidige onderscheid tussen privé- en zakelijk gebruik te grofmazig en verdient het dus aanpassing.

Ik heb in het overleg van 10 maart 2004 gewezen op het dilemma waar wij ons mee geconfronteerd zien. Enerzijds realiseer ik mij goed dat het in een aantal gevallen moeilijk is uit te leggen waarom iemand die weer hersteld is, toch niet aan het verkeer mag deelnemen. Anderzijds zou een uiterst pijnlijke situatie ontstaan in het geval een herhaling van de eerdere kwaal zich voordoet tijdens een autorit, met ernstige afloop, daar waar in medische termen deze herhaling mogelijk voorzienbaar was geweest.

Mede op basis van de twee adviezen van de Gezondheidsraad is, vanuit herkenbaarheid en handhaafbaarheid, de lijn zoals die mij voorlopig voor ogen staat als volgt:

1. in situaties waarbij op basis van het B-rijbewijs beroepsmatig andere personen worden vervoerd (zoals taxi's, ambulances) blijft de termijn voor gedeeltelijke rijgeschiktheid (code 100) 4,5 jaar. De verantwoordelijkheid naar inzittenden maakt dit noodzakelijk;
2. in alle andere situaties is de beantwoording van de vraag of en wanneer iemand weer rijgeschikt of gedeeltelijke rijgeschikt is (code 100) na de vaste periode van 6 maanden afhankelijk van een individueel medisch advies.

Deze verandering zie ik als onderdeel van de algehele herziening van het systeem van medische keuringen, waarvan ik u de eerste voorstellen nog voor het zomerreces wil aanbieden. Gezien de urgentie van het probleem in enkele individuele gevallen streef ik er naar op korte termijn de interpretatie van code 100 voor de rijbewijscategorie B zodanig te wijzigen, dat deze beperking alleen geldt voor beroepsmatig vervoer van andere personen. Hiermee verdwijnt het door betrokkenen als te grofmazig aangemerkte onderscheid tussen privé en zakelijk gebruik.

Ik verwacht u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs