

Vergaderjaar 2015–2016

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 482**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2015

Ik informeer u hierbij over een aantal dossiers met betrekking tot het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Over het aantal ernstige verkeersgewonden in 2014 en de verkenning van SWOV naar het aantal doden en gewonden in het verkeer in 2020 en 2030 ontvangt u, zoals elk jaar gebruikelijk is, een separate brief.

#### **Medische rijgeschiktheid**

Zoals ik reeds in mijn brief van 9 februari 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 448) heb aangegeven vind ik het van belang om met betrekking tot de rijgeschiktheid geen strengere eisen te stellen dan nodig is voor de verkeersveiligheid.

#### *Rijbewijskeuringen*

In de hiervoor genoemde brief heb ik u reeds geïnformeerd dat ik een aantal wijzingen zou doorvoeren op advies van de Gezondheidsraad. Per 1 april 2015 is de regeling eisen geschiktheid 2000 (hierna: de regeling) aangepast. Ik heb, op advies van de Gezondheidsraad, het mogelijk gemaakt dat het CBR in specifieke gevallen, ook een beslissing over de rijgeschiktheid mag nemen op basis van een feitelijke rapportage van de eigen behandelend arts. Dit betekent dat de betreffende rijbewijshouders niet meer bij een andere specialist een keuringsrapport hoeven laten opstellen. Hiermee besparen ze kosten en wordt de procedure versneld. Verder is de regeling aangepast voor personen met epilepsie. Voor rijbewijsgroep 1 (motoren, personenauto's en tractoren) is de keuring door de specialist komen te vervallen zodra sprake is van een aanvalsvrije periode van meer dan vijf jaar. Tot slot is de regeling aangepast zodat geen keuring door een neuroloog meer is vereist voor restloos genezen beroertes en TIA's. Er kan worden volstaan met een door een (huis)arts geplaatste aantekening omtrent de aard en ernst van de aandoening op de Eigen Verklaring of een ingevulde beroertevragenlijst.

In september 2014 is het CBR een pilot gestart met het openbaar maken van een lijst met specialisten op het gebied van ADHD en autisme die kunnen adviseren over rijgeschiktheid. Deze pilot is succesvol verlopen. Daarom is deze werkwijze in juli 2015 definitief ingevoerd. Kandidaten voor een rijexamen motorfiets, auto of trekker met deze aandoeningen kunnen voortaan zelf hun keurend specialist (psychiater) kiezen uit de lijst die beschikbaar wordt gesteld door het CBR op internet. Na de keuring stuurt de psychiater de Eigen Verklaring met het rapport erbij naar het CBR, wat de doorlooptijd tot het besluit van het CBR verkort.

#### *Recente adviezen Gezondheidsraad*

De Gezondheidsraad heeft op mijn verzoek op 20 en 21 juli 2015 over twee onderwerpen een advies uitgebracht ([www.gr.nl](http://www.gr.nl)). Het betreft de rijgeschiktheid van personen met een steunhart en de rijgeschiktheid bij stemmingsstoornissen, ADHD, schizofrenie en psychosen.

Een steunhart is een pomp die de pompfunctie van een zeer slecht werkende hartkamer overneemt. In Nederland is er op dit moment geen regelgeving voor de rijgeschiktheid van mensen met een steunhart. Dit geeft onduidelijkheid bij patiënten en kan leiden tot willekeur in de beoordeling van rijgeschiktheid. De Gezondheidsraad is van mening dat het verantwoord is iemand met een steunhart na beoordeling door de behandelend specialist rijgeschikt te verklaren voor privé gebruik van motoren, personenauto's en tractoren. Deze personen mogen op speciaal verzoek geschikt worden verklaard voor beperkt beroepsmatig vervoer, niet zijnde vervoer van personen of het onder toezicht doen besturen van derden, voor maximaal vier uren per dag. In overleg met het CBR zie ik hoe ik dit advies kan overnemen. Ik streef ernaar dat de aangepaste regeling nog dit jaar in werking treedt. Het uitgebrachte briefadvies van de Gezondheidsraad over rijden met een steunhart krijgt nog een vervolg met een overkoepelend advies over de rijgeschiktheid van mensen met hartaandoeningen. Dit advies verwacht ik in het eerste kwartaal van 2016 te ontvangen.

De wetenschap omtrent risico's voor het verkeer en de behandelmogelijkheden voor mensen met psychische aandoeningen heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld. Bij ADHD adviseert de Gezondheidsraad de regels voor rijgeschiktheid niet aan te passen na de doorgevoerde versoepeling in 2014. Bij stemmingsstoornissen, schizofrenie en psychosen adviseert de Gezondheidsraad de regels te versoepelen. Bij stemmingsstoornissen gaat het dan om het niet meer altijd vereist zijn van een keuring door een specialist en een kortere termijn van ongeschiktheid in bepaalde gevallen. Bij schizofrenie en psychose gaat het om een verkorting van de benodigde hersteltermijn tot een halfjaar voor bestuurders van motoren, personenauto's en tractoren. Ook adviseert de Gezondheidsraad de mogelijkheid te openen dat iemand die een eenmalige psychose heeft doorgemaakt na twee recidiefvrije jaren gekeurd kan worden voor het besturen van een vrachtauto of bus of het professioneel gebruik van een motor, personenauto of tractor. In overleg met de Gezondheidsraad en het CBR bekijk ik hoe dit advies moet worden vertaald naar de uitvoeringspraktijk. Ik verwacht dat dit in de eerste helft van 2016 tot een aanpassing van de regeling zal leiden.

#### *Onderzoek*

Zoals aangegeven in mijn brief van 1 oktober 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 420) aan uw Kamer heb ik slaap- en waakcentrum SEIN opdracht gegeven om in samenwerking met het Leids Universitair Medisch Centrum onderzoek te doen naar een goedkopere testmethoden in de keuringspro-

cedure voor mensen met ernstige slaapziekten. Ik verwacht eind 2016 het eindrapport te ontvangen. Op basis van het onderzoek zal ik bezien of de goedkopere methode valide genoeg is om de huidige methode te vervangen.

Op advies van de Gezondheidsraad heb ik onderzoek laten uitvoeren naar off-label gebruik van psychostimulantia (waaronder modafinil) met betrekking tot rijgeschiktheid. Off-label gebruik betekent het gebruik van een medicijn voor een indicatie die niet op een officiële bijsluiter staat vermeld. De Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie (KNMP) heeft op mijn verzoek een rapport opgesteld over rijgeschiktheid bij off-label gebruik van psychostimulantia. In overleg met de Gezondheidsraad en het CBR zal ik bezien of dit onderzoek aanleiding geeft tot aanpassing van de regeling. Als dit het geval is zal ik eerst de Gezondheidsraad vragen hierover nader te adviseren.

Op dit moment mogen mensen bij gebruik van geneesmiddelen met een ernstige negatieve invloed op de rijvaardigheid, zogenoemde categorie III medicijnen, in bijna alle gevallen niet rijden. Ik heb de Universiteit Utrecht opdracht verleend onderzoek uit te voeren naar de effecten op het rijgedrag bij langdurig gebruik van deze geneesmiddelen. Het is namelijk mogelijk dat gewenning optreedt voor de ongewenste bijwerkingen. Dit onderzoek zal naar verwachting in 2016 worden afgerond. Op basis hiervan zal ik Gezondheidsraad vragen mij te adviseren over een eventuele aanpassing van de regeling.

### **Tarieven tachograafkaarten**

De motie Bisschop (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 45) verzoekt de regering voor de tachograafkaarten zo veel mogelijk de kostprijs te berekenen. Dit, omdat de transporteurs voor de verplichte tachograafkaarten meer dan de kostprijs moeten betalen en de prijs in andere Europese landen lager ligt. In mijn brief aan uw Kamer van 21 april jl. (Kamerstuk 29 362, nr. 242) heb ik toegezegd u over het onderzoek naar de tarieven van de tachograafkaarten na overleg met de sector nader te informeren.

Het onderzoek naar de tarieven van de tachograafkaarten is onderdeel van een breed herzieningsproces van de tariefstructuur voor vergunningen van mijn Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa. Het streven in deze herziening is om zoveel mogelijk kostendekkende tarieven te hanteren. Zo heeft de ILT Kiwa verzocht om met behulp van een verbeterd kostprijsmodel de kosten van alle vergunningen in beeld te brengen. De ILT heeft een vergelijkbare actie uitgevoerd voor zijn eigen tarieven. De sector wordt bij dit proces nauw betrokken en in verschillende rondes geconsulteerd.

Op dit moment worden de kostenberekeningen van ILT en Kiwa getoetst door middel van een onafhankelijke audit. Het rapport van deze onafhankelijke audit verwacht ik eind 2015, waarna verdere consultatie en besluitvorming kan plaatsvinden. Ik vind het van groot belang dat het herzieningsproces zorgvuldig wordt doorlopen. Naar verwachting zullen in de loop van 2016 de nieuwe tarievenstelsels ingevoerd kunnen worden. De tarieven worden per 1 januari 2016 nog aangepast volgens de gebruikelijke procedure.

### **Schorsing tenaamstelling kentekenregister**

Indien een voertuigeigenaar langere tijd geen gebruik maakt van een voertuig, kan hij de tenaamstelling in het kentekenregister laten schorsen. Dit houdt in dat de verplichtingen van de WA-verzekering, de motorrijtui-

genbelasting en APK (indien van toepassing) tijdelijk worden stopgezet. Op dit moment is een verhoogd tarief van toepassing bij eerste aanvraag van de schorsing en als iemand binnen het jaar na aanvang van de schorsing en opheffing daarvan, opnieuw schorst. Het gaat hier, juist vanwege de relatie met de voertuig-verplichtingen, om zogenoemde drempeltarieven om te voorkomen dat «te makkelijk» wordt geschorst. De motie Madlener (29 oktober 2015, Kamerstuk 34 300 XII, nr. 53) verzoekt mij om te onderzoeken op welke wijze de kosten van het schorsen van een kenteken fors in prijs kan worden verlaagd. Samen met de RDW en het Ministerie van Financiën zal ik komende tijd onderzoeken of en hoe een verlaging van deze tarieven mogelijk is. Daarbij zal ik tevens ingaan op de vraag of de schorsingstermijn van een jaar aangepast wordt ter verlaging van de administratieve lasten van schorsing, zodat ik u het totale overzicht kan geven van de aspecten van dit dossier. Ik verwacht u hierover in het volgende najaar te informeren, op het moment dat de RDW de tarieven voor het volgende jaar bij mij indient.

### **Alcoholslotprogramma**

Tijdens het Algemeen Overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 28 mei jongstleden heeft mijn collega van Veiligheid en Justitie aangegeven bereid te zijn te bekijken of het alcoholslotprogramma in het strafrecht kan worden ondergebracht. Op het moment worden verschillende alternatieven onderzocht. Eind dit jaar zullen wij in een brief nader ingaan op de hoofdlijnen van het alcoholslotprogramma. Voor de huidige groep deelnemers heb ik enkele aanpassingen gedaan om deelname aan het programma in overeenstemming te brengen met de laatste bevindingen.

Zo kunnen vanaf 1 september jongstleden deelnemers aan het alcoholslot-programma weer de beschikking krijgen over de categorie E bij B, opdat zij met zware aanhangwagens kunnen rijden. Er zijn deelnemers aan het alcoholslotprogramma die hierdoor hun werkzaamheden weer kunnen uitoefenen. Naar aanleiding van de resultaten van het vervolgonderzoek van Rikilt Wageningen uitgevoerd in mijn opdracht naar de effecten van bepaalde stoffen op de uitkomst van de blaastesten van het alcoholslot heeft het CBR zijn werkprocessen aangepast. Uit het onderzoek blijkt dat slechts enkele producten een vals-positieve uitslag kunnen geven, maar dat in al deze gevallen binnen enkele minuten de waarde weer onder de vastgestelde limiet daalt. Om geen onduidelijkheden te laten bestaan over de vraag of een positieve uitslag door etenswaren wordt veroorzaakt zal het CBR in het vervolg de afbouwcurve (de reeks van meetwaarden van de blaastesten na een foutieve blaastest) bestuderen. Hieruit kan met grote zekerheid worden opgemaakt of de foutieve blaastest te wijten is aan consumptie van alcohol of door een andere oorzaak komt. Dit ontslaat de deelnemer aan het alcoholslotprogramma niet van zijn verantwoordelijkheid voorzichtig om te gaan met eten en drinken voor het blazen. Bij de inbouw van het alcoholslot en de begeleidende cursus van het alcoholslotprogramma is altijd geweest op de risico's en zijn ook handvatten aangereikt hoe daarmee om te gaan. De mogelijkheid die het CBR nu heeft door de resultaten van het RIKILT-onderzoek om foutieve testen te beoordelen (en dan eventueel niet aan te rekenen) is een aanvulling op het bestaande systeem, waarbij het CBR in bepaalde gevallen al kon besluiten foutieve blaastesten niet aan te rekenen als deze evident niet te wijten waren aan de deelnemer van het alcoholslotprogramma.

Ten gevolge van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan het alcoholslotprogramma niet langer worden opgelegd. Hierdoor neemt het aantal deelnemers geleidelijk af. Ik ben

daarom genoodzaakt de eis voor landelijke dekking voor het aantal werkplaatsen voor inbouw, uitlezen en uitbouw van het alcoholslotprogramma aan te passen; anders zou de leverancier van alcoholsloten niet meer voldoen aan de eisen die aan zijn erkenning worden gesteld. In de loop van 2016 kan dit het gevolg hebben dat minder werkplaatsen beschikbaar zijn, waarbij er wel voor wordt gezorgd dat een werkplaats binnen redelijke afstand is voor de deelnemers.

Tot slot wil ik uw Kamer informeren dat het Gerechtshof van Den Haag op 3 november jongstleden een tweetal arresten heeft gewezen over het alcoholslotprogramma. In de zaak van 98 deelnemers aan het alcoholslotprogramma versus de Staat en het CBR heeft het Hof het vonnis van de voorzieningenrecht bekrachtigd. Dit betekent dat deze personen het alcoholslotprogramma moeten afmaken. In de zaak van twee personen aan wie het alcoholslotprogramma is opgelegd (maar niet deelnemen) versus het CBR heeft het Hof geoordeeld dat zij hun rijbewijs zonder oplegging van het alcoholslotprogramma terug moeten krijgen. Het CBR heeft besloten in cassatie te gaan tegen deze uitspraak.

### **Stand van zaken wijziging Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM)**

Naar aanleiding van de evaluatie van de WRM in 2013 heb ik op 31 maart 2015 een voorstel tot wijziging van deze wet aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 34 182, nr. 2). Op 20 mei 2015 heeft uw Kamer het verslag uitgebracht en een groot aantal nadere vragen gesteld. Vanwege het noodzakelijke overleg met de uitvoeringsinstanties zal de nota naar het verslag naar verwachting eind dit jaar worden verzonden.

Vorig jaar (Kamerstuk 29 398, nr. 421) heb ik u aangegeven dat de gewijzigde WRM naar verwachting medio 2016 in werking kon treden. De beantwoording van de vragen en de afstemming tijdens de zomerperiode heeft meer tijd gekost dan voorzien. Rekening houdend met het kabinetsbeleid voor de vaste verandermomenten van wetgeving, is de planning bijgesteld naar 1 januari 2017.

### **Campagnes verkeersveiligheid**

In 2015 voer ik een drietal massamediale campagnes uit. Het gaat om Bob, Aandacht in het verkeer en verbeteren van de naleving van snelheidslimieten binnen de bebouwde kom. Voor Bob en Aandacht zijn nieuwe materialen ontwikkeld. De campagne Aandacht bestaat uit een deel dat zich richt op de automobilist en een deel dat zich richt op jonge fietsers. Voor bestuurders is de boodschap nu dat zij zich niet laten afleiden door social media tijdens het rijden. Voor jonge fietsers heb ik, in samenwerking met de grote telecomproviders, de Fietsmodus weer ingezet. Dit is een app waarmee jongeren kans maken op prijzen als zij fietsen zonder hun telefoon te gebruiken. Tot slot heb ik dit jaar onderzoek gedaan naar het gebruik van fietsverlichting door verschillende doelgroepen en een toolkit ontwikkeld waar de campagnepartners zoals provincies, ANWB, VVN, Politie, Team Alert, Fietsersbond, Bovag en RAI gebruik van konden maken voor hun acties gericht op fietsverlichting.

In 2016 ben ik voornemens om de campagnes Bob en Aandacht weer massamediaal in te zetten. Voor het naleven van snelheidslimieten binnen de bebouwde kom ga ik met de decentrale wegbeheerders en maatschappelijke partners inventariseren of er behoefte is aan een toolkit ter ondersteuning van hun acties. Als hier voldoende vraag naar is zal ik deze toolkit in 2016 ontwikkelen.

## **Snelheidsverhoging A20**

Naar aanleiding van de ingediende ziens wijze op het ontwerpverkeersbesluit om de snelheid te verhogen op de A20 tussen Prins-Alexander en Moordrecht v.v. heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid op dit weggedeelte. Het wegprofiel is opgemeten en anders dan gemeld in mijn antwoorden op de Kamervragen van het lid Bisschop (SGP), is gebleken dat er ontwerpbeperkingen zijn waardoor ik afzie van een snelheidsverhoging op dit traject. Mijn beleid is om alleen de snelheid te verhogen wanneer dit veilig kan en past binnen de regelgeving van milieu en natuur. De ingediende zienswijze heeft hieraan bijgedragen.

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