

## Wijziging Regeling eisen geschiktheid 2000 en Regeling codering beperkingen rijbevoegdheid

*Wijziging van de Regeling eisen geschiktheid 2000 en de Regeling codering beperkingen rijbevoegdheid in verband met een nuancering van de gevallen waarin code 100 wordt toegekend, alsmede een enkele andere wijziging*

2 juni 2004/Nr. HDJZ/AWW/2004-1288  
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 111, vierde lid, 118, derde en vierde lid, 130, eerste lid, 131, zevende lid, 132, tweede lid, en 134, zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en op de artikelen 16, 17, 19, 19a, 24, 103, vierde tot en met zesde lid, 111 tot en met 116, 118, 145, onderdeel e, 191 en 193 van het Reglement rijbewijzen;

Besluit:

### Artikel I

De bij de Regeling eisen geschiktheid 2000<sup>1</sup> behorende bijlage wordt als volgt gewijzigd:

A

Punt 6.7.4 komt te luiden:

#### 6.7.4 Implanteerbare cardioverter-defibrillator

Voor personen bij wie een implanteerbare cardioverter-defibrillator (ICD) is ingebracht, is altijd een specialistisch rapport van een cardioloog met kennis en ervaring op dit gebied vereist. Deze personen zijn ongeschikt gedurende een observatieperiode van twee maanden na implantatie. Blijkt aan het einde van deze periode dat het apparaat geen elektroshocks heeft afgegeven, dan wel dat zich tijdens stimulatie door de ICD geen ernstige hemodynamische problemen hebben voorgedaan, dan kunnen bedoelde personen voor een beperkte termijn geschikt worden verklaard voor rijbewijzen van groep 1. De maximale geschiktheidstermijn is vijf jaar. Wanneer een ICD in of na bedoelde observatieperiode één of meer stroomstoten heeft afgegeven, geldt ongeschiktheid. Blijkt uit specialistisch onderzoek dat deze elektroshocks terecht zijn afgegeven, dan is de betrokkene ongeschikt gedurende minimaal twee maanden na de laatste shock. In geval van misplaatste shocks zijn ICD-dragers ongeschikt, totdat de kans op dergelijke shocks voldoende is gereduceerd door het opnieuw afstellen van de ICD. Het laatste moet blijken uit

een observatieperiode van minimaal twee maanden na herafstelling van de ICD. Personen met een ICD zijn in alle gevallen ongeschikt voor rijbewijzen van groep 2.

Strenge eisen moeten worden gesteld aan aanvragers van een rijbewijs van groep 1, die dit rijbewijs beroepsmatig gebruiken. Zij zitten vele uren achter het stuur en dragen grote verantwoordelijkheden. Draggers van een ICD kunnen daarom in beginsel alleen geschikt worden verklaard als het gebruik wordt beperkt tot privé-gebruik.

In individuele gevallen kan een uitzondering worden gemaakt op de beperking tot privé-gebruik voor een termijn van maximaal vijf jaren en kan het rijbewijs ook worden gebruikt voor bepaalde vormen van beroepsmatig gebruik. Voorwaarde is keuring door een specialist en een verklaring van de werkgever waaruit blijkt dat niet meer dan vier uren per dag beroepsmatig gebruik wordt gemaakt van het rijbewijs. Deze uitzondering is niet mogelijk indien het beroepsmatig gebruik betrekking heeft op het vervoeren van personen of het onder toezicht doen besturen van derden.

B

Punt 7.5.1, eerste alinea, komt te luiden: Strenge eisen moeten worden gesteld aan aanvragers van een rijbewijs van groep 1, die dit rijbewijs beroepsmatig gebruiken (bijvoorbeeld taxichauffeurs, chauffeurs van busjes voor personenvervoer, maar ook voor het onder toezicht doen besturen van een motorrijtuig door een derde). Zij zitten vele uren achter het stuur en dragen grote verantwoordelijkheden. Aan hen moeten daarom dezelfde eisen worden gesteld als aan personen met een groep 2-rijbewijs. Aanvragers van een groep 1-rijbewijs die niet tevens voldoen aan de eisen voor groep 2, kunnen daarom in beginsel alleen geschikt worden verklaard als het gebruik wordt beperkt tot privé-gebruik.

In individuele gevallen kan een uitzondering worden gemaakt op de beperking tot privé-gebruik voor een termijn van maximaal vijf jaren en kan het rijbewijs ook worden gebruikt voor bepaalde vormen van beroepsmatig gebruik. Voorwaarde is keuring door een specialist en een verklaring van de werkgever waaruit blijkt dat niet meer dan vier uren per dag beroepsmatig gebruik wordt gemaakt van het rijbewijs. Deze uitzondering is niet mogelijk indien het

beroepsmatig gebruik betrekking heeft op het vervoeren van personen of het onder toezicht doen besturen van derden.

C

Punt 7.6.1, eerste alinea, komt te luiden: Strenge eisen moeten worden gesteld aan aanvragers van een rijbewijs van groep 1, die dit rijbewijs beroepsmatig gebruiken (bijvoorbeeld taxichauffeurs, chauffeurs van busjes voor personenvervoer, maar ook voor het onder toezicht doen besturen van een motorrijtuig door een derde). Zij zitten vele uren achter het stuur en dragen grote verantwoordelijkheden. Aan hen moeten daarom dezelfde eisen worden gesteld als aan personen met een groep 2-rijbewijs. Aanvragers van een groep 1-rijbewijs die niet tevens voldoen aan de eisen voor groep 2, kunnen daarom in beginsel alleen geschikt worden verklaard als het gebruik wordt beperkt tot privé-gebruik.

In individuele gevallen kan een uitzondering worden gemaakt op de beperking tot privé-gebruik voor een termijn van maximaal vijf jaren en kan het rijbewijs ook worden gebruikt voor bepaalde vormen van beroepsmatig gebruik. Voorwaarde is keuring door een specialist en een verklaring van de werkgever waaruit blijkt dat niet meer dan vier uren per dag beroepsmatig gebruik wordt gemaakt van het rijbewijs. Deze uitzondering is niet mogelijk indien het beroepsmatig gebruik betrekking heeft op het vervoeren van personen of het onder toezicht doen besturen van derden.

### Artikel II

De bij de Regeling coderingen beperkingen rijbevoegdheid<sup>2</sup> behorende bijlage wordt als volgt gewijzigd:

Het onderdeel 'Nationale codes 100. Alleen tijdens privé-gebruik.' komt te luiden:

#### Nationale codes

100. Alleen tijdens privé-gebruik  
101. Tijdens privé-gebruik, en tijdens beroepsmatig gebruik, niet zijnde vervoer van personen of het onder toezicht doen besturen van derden, voor maximaal vier uren per dag.

### Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 juni 2004.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

<sup>1</sup> Stcrt. 2000, 99; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 2 maart 2004 (Stcrt. 50).

<sup>2</sup> Stcrt. 1996, 101; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 30 september 2003 (Stcrt. 188).

## Toelichting

### Inleiding

De onderhavige wijzigingen van de Regeling eisen geschiktheid 2000 en de Regeling codering beperkingen rijbevoegdheid hebben tot doel om, vooruitlopend op een bredere herijking van de medische eisen aan rijbewijshouders, een nadere nuancering aan te brengen in de toepassing van de zogenaamde code 100, het gebruik van het rijbewijs alleen voor privé-doeleinden. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat de tot nu toe bestaande regeling te grofmazig was. Om deze reden is besloten tot een herformulering van het begrip 'privé-gebruik' die beter aansluit bij de adviezen van de Gezondheidsraad op dit gebied<sup>1</sup>.

Met deze regeling is uitvoering gegeven aan de toezegging gedaan bij het Algemeen Overleg op 10 maart 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003/04, 29 398, 29 200 XII, nr. 3).

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om tevens uitvoering te geven aan een advies van een Commissie van Deskundigen van 19 mei 2004 over het gebruik van de cardioverter-defibrillator (ICD, een soort pacemaker).

### Voorgeschiedenis

Tot 2000 was het voor rijbewijshouders van groep 1 (personenauto en motor) met een geïmplanteerde ICD geheel verboden om te rijden. Rijbewijshouders van groep 1 met een hersentumor mochten tot 2002 in het geheel niet rijden zolang zij niet waren geopereerd en voor rijbewijshouders van groep 1 met doorbloedingsstoornissen van de hersenen gold tot 2002 een rijverbod van tenminste een jaar.

Op basis van adviezen van de Gezondheidsraad betreffende de hier bovengenoemde aandoeningen is afgestapt van de weergegeven verboden en is privé-gebruik toegestaan.

Het begrip 'privé-gebruik' werd strikt geïnterpreteerd en uitzonderingen waren niet mogelijk. Onder 'privé-gebruik' werd verstaan het 'niet-beroepsmatig gebruik'. Woon-werkvervoer werd aangemerkt als privé-gebruik.

Bij de toepassing bleek dit onderscheid zoals gezegd te grofmazig: zo kon de betrokken rijbewijshouder bij wijze van spreken urenlang privé achter het stuur

zitten, maar was het hem verboden om beroepsmatig een half uurtje te rijden om een paar pakjes af te leveren.

In een aantal kamervragen (voorbeelden) en laatstelijk bij het Algemeen Overleg van 10 maart 2004 heeft de Tweede Kamer voor dit probleem de aandacht gevraagd.

### Nieuwe regeling

De nieuwe regeling rond de 'code 100-zaken' heeft betrekking op houders van het groep 1-rijbewijs aan wie een verklaring van geschiktheid is afgegeven voor privé-gebruik, en die het rijbewijs willen gaan gebruiken voor beroepsmatig vervoer. Op grond van de nieuwe regeling kunnen deze rijbewijsbezitters het Hoofd Medische Zaken van het CBR verzoeken om afgifte van een verklaring van geschiktheid voor een periode van maximaal vijf jaren.

Voorwaarde is keuring door een specialist en een verklaring dat niet meer dan vier uren beroepsmatig gebruik wordt gemaakt van het rijbewijs. Deze verklaring dient te zijn afgegeven door de werkgever. De uitzondering geldt niet indien de aanvrager het rijbewijs beroepsmatig wil gaan gebruiken voor het vervoeren van personen of het doen besturen van een motorrijtuig door een derde. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat deze bestuurders in zijn algemeenheid lang achter het stuur zitten dan wel een grote verantwoordelijkheid dragen. Gekozen is voor deze scheidslijn van vier uur zakelijk vervoer per dag op basis van twee - reeds hierboven genoemde - adviezen van de Gezondheidsraad. In zijn advies van 26 januari 2000 over de ICD stelt de Gezondheidsraad namelijk zakelijk gebruik van een motorrijtuig niet toe te staan indien het belangrijkste deel van de dag het motorrijtuig zakelijk wordt gebruikt. In het advies van 4 juli 2001 betreffende tumoren en doorbloedingsstoornissen van de hersenen, adviseert de Gezondheidsraad vele uren zakelijk gebruik niet toe te staan. Gelet hierop is vooralsnog gekozen voor de tijdspanne van vier uur. Met de keuze voor deze periode wordt de kans op herhaling teruggebracht. Op deze wijze is ernaar gestreefd een balans te vinden tussen enerzijds de wens om een rijbewijsbezitter niet onnodig te beperken in zijn bewegingsvrijheid, en anderzijds het recht van de maatschappij om te worden beschermd tegen onaanvaardbare risico's. De tijdsbeperking is bij het privé-gebruik niet nodig geacht omdat in een dergelijke situatie betrokkene in de regel minder dan vier uren achter het stuur zal zitten dan bij beroepsmatig gebruik het geval is.

Het CBR geeft een verklaring van geschiktheid af indien de desbetreffende rijbewijsbezitter aan de gestelde medische eisen en voorwaarden gesteld aan de werksituatie voldoet. Om na verloop van de geldigheidsduur wederom in

aanmerking te komen voor een verklaring van geschiktheid voor een periode van maximaal vijf jaar, met een beperking tot privé-gebruik en beperkt beroepsmatig gebruik, zal wederom aan de gestelde eisen en voorwaarden moeten worden voldaan. Mits de medische situatie van betrokkene het toelaat zal voor de beoordeling van de werksituatie in alle gevallen waarin geen sprake is van beroepsmatig gebruik voor het vervoeren van personen of het onder toezicht doen besturen van een motorrijtuig door een derde als uitgangspunt worden gehanteerd dat dagelijks maximaal vier uren per dag zakelijk mag worden gereden.

### Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel I

##### Onderdeel A

Op 26 januari 2000 heeft de Gezondheidsraad op verzoek van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport een advies uitgebracht over de geschiktheid tot het deelnemen aan het gemotoriseerd verkeer van personen met een geïmplanteerde ICD<sup>2</sup>. De daarin gedane aanbevelingen om personen met een ICD onder strikte voorwaarden geschikt te verklaren voor de rijbewijzen van groep 1 zijn destijds overgenomen en dat leidde tot wijziging van de eisen aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van motorrijtuigen<sup>3</sup>.

Intussen is de stand van zaken in de medische wetenschap voortgeschreden en kwamen er meer en meer berichten dat de eisen rondom de geschiktheid bij een ICD bijstelling behoeften. Daarom is prof. dr. M.J. Schalijs, cardioloog, verzocht een commissie van deskundigen op dit gebied te vormen met als doel nader advies hierover uit te brengen. Op 19 mei 2004<sup>4</sup> heeft de commissie advies uitgebracht aan het CBR en de Minister van Verkeer en Waterstaat. De voorstellen van de commissie houden in dat de termijn van ongeschiktheid na implantatie van de ICD of na afgifte van een shock kan worden teruggebracht naar twee maanden en dat het onderscheid tussen de profylactische en therapeutische geïmplanteerde ICD kan komen te vervallen. Dit advies is overgenomen en in het gewijzigde artikel verwerkt.

#### Artikel II

Dit artikel voorziet in een wijziging van de Regeling codering beperkingen rijbevoegdheid en wel in een nadere uitsplitsing van het begrip privé-gebruik. Daartoe zijn thans onder het kopje privé-gebruik twee codes opgenomen. De eerste, code 100, is dezelfde als de oude code 100: het rijbewijs mag alleen worden gebruikt voor privé-gebruik, woon-werkverkeer daaronder begrepen. De tweede code, code 101, is de code voor

---

het 'privé-gebruik plus': het rijbewijs mag worden gebruikt voor privé-gebruik, alsmede voor beroepsmatig verkeer, niet zijnde vervoer van personen of het onder toezicht doen besturen van motorrijtuigen, voor de duur van maximaal vier uren per dag.

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

<sup>1</sup> Gezondheidsraad: Rijgeschiktheid van personen met een geïmplanteerde cardioverter-defibrillator, Nr. 2000/02, Den Haag, 26 januari 2000;

Gezondheidsraad: Rijgeschiktheid van mensen met tumoren of doorbloedingsstoornissen van de hersenen, Nr. 2001/18, Den Haag, 4 juli 2001.

<sup>2</sup> Gezondheidsraad: Rijgeschiktheid van personen met een geïmplanteerde cardioverter-defibrillator. Den Haag: Gezondheidsraad, 2000; publicatie nr. 2000/02 ([www.gr.nl](http://www.gr.nl)).

<sup>3</sup> Regeling eisen geschiktheid 2000 (Stcrt. 2000, 99).

<sup>4</sup> Commissie Schalijs: Rijgeschiktheid van personen met een ICD. Rijswijk: CBR, 2004 ([www.cbr.nl](http://www.cbr.nl)).