

The logo for CBR, consisting of the lowercase letters 'cbr' in a white, sans-serif font, centered within a solid blue rectangular background.

Position Paper 4^e Rijbewijs Richtlijn

CBR

3 mei 2023

Op 1 maart jongstleden is het voorstel voor de 4^e Rijbewijsrichtlijn gepubliceerd door de Europese Commissie, deze zal de 3^e Rijbewijsrichtlijn uit 2006 op termijn vervangen. Binnen de herziening van de Rijbewijsrichtlijn is gekeken naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergemakkelijken van het vrije personenverkeer. Daarnaast is er bij de herziening ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, met name op digitaal vlak, en gekeken hoe deze bij kunnen dragen aan de realisatie van de EU-doelstellingen die zijn vastgelegd in de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit van 2020.

Het CBR is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op verschillende momenten gevraagd om input te leveren voor de Nederlandse reactie op het voorstel. De door het CBR aangeleverde input is grotendeels door het ministerie overgenomen in het BNC-fiche van 6 april jongstleden. Daarnaast zijn de verhelderende vragen die het CBR bij bepaalde artikelen had doorgeleid naar de Europese Commissie. We hebben de samenwerking met het departement op dit onderwerp als zeer prettig en constructief ervaren.

Het voorstel bevat een aantal gewijzigde artikelen en annexen die, wanneer deze doorgevoerd worden, mogelijk verstrekende gevolgen kunnen hebben voor burgers en professionals en voor de dienstverlening en bedrijfsvoering van het CBR. Hoewel wij hier ook over gesproken hebben met het ministerie willen wij hieronder graag specifiek op een aantal van deze wijzigingen ingaan en aangeven welke impact deze wijzigingen mogelijk kunnen hebben.

Verplichte gezondheidsverklaring

In artikel 10 en in Annex III wordt het voorstel gedaan dat zowel bij een aanvraag van een nieuw rijbewijs als bij de verlenging van een bestaand rijbewijs (in de categorie A en B) de aanvrager een 'self-assessment' op de fysieke en mentale gezondheid uitvoert. Wanneer er in dit 'self-assessment' specifieke punten of problemen naar voren komen, zal de aanvrager een medische keuring moeten ondergaan. De beschrijving van de 'self assessment' doet vermoeden dat het vergelijkbaar is met de gezondheidsverklaring zoals die nu door het CBR wordt gehanteerd. Het CBR is van mening dat een gezondheidsverklaring bij elke verlenging van het rijbewijs te verstrekkend is. In het recente nationale optimalisatietraject van het medisch stelsel is een medische beoordeling bij elke verlenging juist afgevallen als een mogelijke verbetering van het stelsel. Invoering daarvan levert zeker op jongere leeftijd geen verkeersveiligheidswinst op. Daarom is geconcludeerd dat deze aanpassing disproportioneel is en onvoldoende risico gestuurd. Daarnaast levert het een ongewenste belasting van de gezondheidszorg op door een mogelijk sterke toename van het aantal benodigde rijbewijskeuringen. Tot slot heeft deze wijziging ook grote impact op de bedrijfsvoering van het CBR. Invoering van een 'self-assessment' in de vorm van een gezondheidsverklaring bij elke vernieuwing van het rijbewijs levert bij een geldigheidstermijn van het rijbewijs van 10 jaar circa 600.000 extra medische beoordelingen op. Bij een geldigheidstermijn van 15 jaar zijn dit 400.000 extra medische beoordelingen per jaar. Naast de impact op de bedrijfsvoering van het CBR vormt de invoering van de 'self-assessment' ook een lastenverzwaring voor de burger.

Verlenging geldigheid rijbewijzen naar 15 jaar

In het voorstel wordt in artikel 10 de geldigheidsduur van het reguliere rijbewijs opgehoogd van 10 naar 15 jaar. Gezien het feit dat het rijbewijs in Nederland ook geldig is als identiteitsbewijs, vraagt het CBR zich af of het verstandig is om de geldigheidsduur met 5 jaar te verlengen. Voor identiteitsbewijzen is 10 jaar de maximale geldigheidsduur. Na deze periode is de biometrie minder betrouwbaar en komt de foto op het rijbewijs niet meer overeen met de houder van het rijbewijs. Ook met het oog op examenfraude bij het CBR (en daarmee onrechtmatig in het bezit komen van een rijbewijs en identiteitsbewijs) heeft het CBR vraagtekens bij deze verruiming van de geldigheid van het rijbewijs.

Daarnaast schrijft artikel 10 ook voor dat het verkorten van de geldigheidsduur van het rijbewijs pas vanaf 70 jaar mag plaatsvinden. In theorie zou dit kunnen betekenen dat men op 69-jarige leeftijd het rijbewijs met de normale periode zou kunnen laten verlengen en, met deze nieuwe geldigheidsduur, pas op 84-jarige leeftijd voor het eerst een leeftijdskeuring moet ondergaan (de zogenaamde 75+-keuring). Dit is niet in het belang van de verkeersveiligheid en om die reden onwenselijk.

Zichtveldonderzoek

In artikel 6 van Annex III wordt naast het bestaande testen van het zicht van de examenkandidaat ook het testen van het gezichtsveld toegevoegd. Dit wordt door het CBR als zeer disproportioneel beschouwd. Het vraagt van elke examenkandidaat om een arts of optometrist te bezoeken voor een oogmeting. Een grote belasting en weinig risico gestuurd wegens het minimaal voorkomen van gezichtsvelddefecten op jonge leeftijd. Het CBR is dan ook van mening dat dit voor onnodige financiële en administratieve lasten gaat zorgen voor zowel de burger als het CBR.

Verplicht gebruik simulatoren bij praktijkexamens

In artikel 6, 7 en 8 van Annex II van de nieuwe richtlijn is voor de rijbewijscategorieën A, B, C en D het verplichte onderdeel *reacting and anticipating to hazardous situations using simulators* toegevoegd aan de exameneisen voor het praktijkexamen.

Het werken met simulatoren zou voor alle rijbewijscategorieën opgenomen kunnen worden als een mogelijk verplicht onderdeel binnen de rijopleiding. Het wordt door het CBR echter niet onderschreven als een logische optie om dit als verplicht onderdeel op te nemen voor het praktijkexamen. Het is nog onvoldoende duidelijk of gevaarpredictie en gevaarherkenning valide en betrouwbaar getoetst kunnen worden met een simulator.

Daarnaast levert de uitwerking van de verplichting van het gebruik van simulatoren ook een organisatorisch vraagstuk op: dienen de simulatoren op elke praktijklocatie geïnstalleerd te worden of komt er bijvoorbeeld een verplichting bij voor de opleiders? En is de genoemde termijn voor de invoering van simulatoren wel uitvoerbaar en financieel haalbaar?

Eisen begeleider 2todrive C

Naast de reeds bestaande 2todrive constructie voor het B-rijbewijs, wordt in de nieuwe richtlijn ook voorgesteld om rijbewijscategorie C hieraan toe te voegen. Het CBR steunt dit voorstel van harte, maar heeft wel een aantal vragen rondom de eisen die gesteld zullen worden aan de begeleider van de chauffeur.

De kandidaat heeft met een positief resultaat het examen voor het C rijbewijs afgerond en heeft dus al laten zien zelfstandig, veilig en vlot met het grote voertuig door het verkeer te kunnen bewegen. Deze chauffeur zal echter wel begeleid moeten worden door een ervaren vrachtwagenchauffeur. Deze kan door de aard van de begeleiding niet als tweede chauffeur voor de rit worden aangemerkt, omdat hij of zij continu scherp moet letten op de minderjarige chauffeur. Hiermee zou het geen oplossing zijn voor het chauffeurstekort die voor deze invoering wordt aangedragen.

Mocht 2todrive uitgebreid worden met het C-rijbewijs, dan dienen er volgens het CBR wel nog aanvullende eisen voor de begeleider opgesteld te worden. Deze aanvullende eisen voor de begeleidende chauffeur zouden in ieder geval moeten bevatten dat er geen alcohol genuttigd mag worden door de begeleidende chauffeur en de begeleidingstijd niet gebruikt mag worden als rusttijd.

Tot slot

De vierde rijbewijsrichtlijn stelt wijzigingen voor die moeten leiden tot verbeteringen en verdere harmonisatie van de regelgeving op het gebied van rijbewijzen en verkeersveiligheid in Europa. Tegelijkertijd is het CBR van mening dat de nationale uitwerking van de huidige richtlijn en de toepassing daarvan nog grote verschillen laat zien tussen lidstaten, bijvoorbeeld als het gaat om de wijze waarop het rijonderwijs wordt vormgegeven of de examinering plaatsvindt. Dit leidt in de optiek van het CBR ook tot kwaliteitsverschillen en verschillen in het niveau van rijvaardigheid en verkeersinzicht die als drempelwaardes worden gehanteerd om op een veilige manier aan het verkeer deel te mogen nemen.