

Datum: 3 juli 2018
Bijlagen: -

Uw kenmerk: IENM/BSK-2016/62263
Ons kenmerk: 1371940/ZD/dva/006-GG

E-mail: inf@gr.nl
Telefoon: 070 340 75 20

Onderwerp: advies *Rijgeschiktheid bij eenogigheid voor groep 2 rijbewijzen*

publicatienr. 2018/13

Geachte minister,

Op 16 april 2016 verzocht u mij te adviseren over de rijgeschiktheid van bestuurders in rijbewijsgroep 2 die het gezichtsvermogen aan één oog verliezen. Aanleiding voor uw adviesaanvraag was de constatering van een discrepantie tussen de Regeling Eisen Geschiktheid 2000 (REG2000) en de eisen in bijlage III van EU-richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (de Europese rijbewijsrichtlijn). De REG2000 stelt dat bestuurders met een rijbewijs in groep 2 die het gezichtsvermogen aan één oog verliezen onder voorwaarden weer geschikt kunnen worden verklaard voor een geografisch beperkt rijbewijs. De Europese rijbewijsrichtlijn kent een dergelijke uitzondering niet. Uw vraag is of het voor de verkeersveiligheid wenselijk is om de REG2000 in lijn te brengen met de strengere EU-regels en zo nee, of het wenselijk is om de regeling te versoepelen en bijvoorbeeld ook mensen die met één oog zijn geboren toegang te bieden tot groep 2 rijbewijzen. Dit advies is opgesteld door de vaste Commissie Rijgeschiktheid. Het expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen VISIO en de werkgroep Ergofoetalmologie van het Nederlands Oogheelkundig Gezelschap leverden commentaar op een conceptversie van het advies.

De huidige regelgeving nader belicht

Eisen in de REG2000

Bestuurders in rijbewijsgroep 2 (bus, vrachtwagen) gelden voor de REG2000 als 'eenogig' bij een gezichtsscherpte in het slechtste oog van minder dan 0,1. Daarbij is vereist dat het goede oog een gezichtsscherpte heeft van minimaal 0,8 en dat het horizontale gezichtsveld minimaal 160^o bedraagt. Bij acuut verlies van het gezichtsvermogen in één oog, zoals na (vuurwerk)letsel of een netvliesloslating, legt de REG2000 een minimale aanpassingsperiode op van drie maanden, waarin de bestuurder niet mag rijden. Het gezichtsvermogen in een oog kan overigens ook geleidelijker verloren gaan, bijvoorbeeld bij glaucoom (verhoogde oogbeldruk), hoornvliesbeschadigingen, maculadegeneratie of netvliesafwijkingen door diabetes.

De REG2000 stelt dat bestuurders die bij het verliezen van het gezichtsvermogen in één oog al in het bezit zijn van een rijbewijs in groep 2 na de aanpassingsperiode de mogelijkheid kunnen krijgen om in uitzonderingsgevallen weer geschikt te worden verklaard voor een geografisch beperkt rijbewijs van de categorieën C/CE of D/DE. Dit rijbewijs kan zich maximaal uitstrekken tot het grondgebied van Nederland. De voorwaarden hiervoor zijn:

- een positief oogartsrapport;
- een verklaring van de werkgever volgens een door het CBR opgesteld model;
- een positieve, dus gunstig afgelegde, rijtest.

De volgens de REG2000 vereiste rijtest wordt afgenomen door het CBR en is eenmalig. Wel wordt elke beroepschauffeur elke vijf jaar gekeurd, en als het keuringsresultaat daar aanleiding toe geeft kan de rijtest dan herhaald worden.

Discrepantie met Europese rijbewijsrichtlijn

Volgens de Europese rijbewijsrichtlijn zijn bestuurders in rijbewijsgroep 2 na het verlies van het gezichtsvermogen in één oog niet langer geschikt voor het betreffende rijbewijs. De huidige Nederlandse uitzonderingssituatie is in strijd met de Europese regelgeving, waarin bepaald is dat lidstaten wel strengere eisen mogen stellen aan rijbewijzen, maar geen minder strenge. De uitzonderingssituatie is in 1994 op advies van de Gezondheidsraad tot stand gekomen.¹

Aantal eenogige bestuurders in rijbewijsgroep 2

Uit cijfers van het CBR blijkt dat er momenteel ongeveer 800 tot 900 beroepschauffeurs zijn die het gezichtsvermogen in één oog zijn verloren.

Gegevens uit wetenschappelijk onderzoek

Gezichtsvermogen

In een Amerikaans onderzoek uit 1991 hadden 40 beroepschauffeurs met één functionerend oog een statistisch significant kleiner horizontaal gezichtsveld (gemiddeld respectievelijk 145 en 173^o) en statistisch significant minder diepte zien (de gemiddelde fout in schatting van een afstand op 6 m afstand is respectievelijk 3,5 en 1,7 cm) dan 40 beroepschauffeurs met twee functionerende ogen.² Deze bevinding wordt onderschreven in een beschouwend literatuuroverzicht.³

Rijvaardigheid

Zoals een Europese werkgroep in 2017 constateert, is er nauwelijks onderzoek gepubliceerd naar de invloed van een verminderd gezichtsvermogen op de rijvaardigheid.⁴ De eisen die voor rijgeschiktheid aan het gezichtsvermogen worden gesteld zijn voornamelijk gebaseerd op consensus.

Er is slechts één onderzoek beschikbaar waarin de rijvaardigheid van vrachtwagenchauffeurs met twee functionerende ogen werd vergeleken met vrachtwagenchauffeurs met één functionerend oog, namelijk het hierboven ook genoemde Amerikaanse onderzoek. In dat onderzoek werd in een testopstelling met twee groepen van beide 40 chauffeurs gevonden dat eenogige chauffeurs statistisch significant minder snel in staat waren verkeersborden te herkennen dan chauffeurs met twee functionerende ogen (overdag respectievelijk herkenning op 41,8 en 47,4 m en 's nachts respectievelijk op 25,5 en 28,5 m). Binnen de groepen bestonden grote verschillen. In een rijtest op straat presteerden beide groepen even goed bij het daadwerkelijk reageren op verkeersborden. Ook ten aanzien van andere vaardigheden waren er geen verschillen in de rijtest.² De kwaliteit van dit bewijs acht de commissie laag, vanwege de kleine aantallen, de grote verschillen tussen de verkeerssituatie in Nederland nu en die in de Verenigde Staten in 1991, en het ontbreken van nadere details over het gezichtsvermogen van de chauffeurs. In de Verenigde Staten geldt een beroepschauffeur al als eenogig bij een gezichtsscherpte in het slechtste oog van 0,5 of lager.²

Epidemiologische onderzoeken

Naast dit vergelijkende onderzoek zijn drie onderzoeken gepubliceerd waarin de betrokkenheid van eenogige beroepschauffeurs bij verkeersongevallen is onderzocht.⁵⁻⁷ In twee onderzoeken werd gevonden dat eenogige chauffeurs vaker betrokken waren bij ongevallen dan chauffeurs met twee functionerende ogen. In het derde onderzoek werd geen verschil gevonden. Er zijn grote twijfels aan de validiteit van de bevindingen uit de onderzoeken, vanwege niet-representatieve onderzoeksgroepen en ongelijke regelingen waardoor de ene groep sneller geneigd zal zijn geweest een ongeval te melden dan de andere groep. Daarnaast geldt dat al deze onderzoeken zijn uitgevoerd in de Verenigde Staten, waar de minimale eisen voor gezichtsscherpte, zoals in de vorige alinea ook opgemerkt, strenger zijn dan in Nederland.^{2,3} Het is dus niet mogelijk om valide conclusies te trekken op basis van deze onderzoeken.

Interpretatie door de commissie

De relevantie van de vastgestelde beperkingen in het gezichtsvermogen bij eenogige bestuurders in de praktijk lijkt beperkt. Het blijkt namelijk goed mogelijk om een kleiner gezichtsveld te vergroten door compenserende oogbewegingen.⁸ Het is daarnaast niet waarschijnlijk dat het kleine verschil in diepte zien in de praktijk beperkingen oplevert door chauffeurs. Als dat wel het geval is, kan de chauffeur hiervoor compenseren door te leren gebruikmaken van andere informatiebronnen, zoals de grootte van bekende voorwerpen.⁹ Het is dus vooral relevant om in de praktijk, tijdens een rijtest, te beoordelen of de chauffeur door middel van deze strategieën in staat is zijn beperkingen te compenseren.¹⁰

De commissie voelt zich bij deze overwegingen gesteund doordat ook in het eerder genoemde Amerikaanse onderzoek de beroepschauffeurs in testopstelling weliswaar beperkingen hadden, maar dit in de praktijk niet tot verschillen in rijvaardigheid leidde. Ook uit cijfers van het CBR blijkt dat alle 31 beroepschauffeurs die in 2017 een rijtest aflegden vanwege verlies van het gezichtsvermogen in één oog slaagden. Bij het CBR zijn er geen signalen dat de huidige uitzonderingssituatie in de praktijk problemen oplevert ten aanzien van de verkeersveiligheid. Als laatste speelt voor de commissie ook een rol dat de beroepschauffeurs op wie de uitzonderingssituatie van toepassing is ervaren chauffeurs zijn.

Advies

De commissie ziet geen aanleiding om chauffeurs in rijbewijsgroep 2 na het verlies van het gezichtsvermogen in één oog hun rijbewijs af te nemen. De commissie adviseert daarom om – gelet op de in het geding zijnde belangen – in EU-verband een voor de doelgroep gunstiger regeling te bepleiten. De commissie ziet geen aanleiding om de uitzonderingssituatie uit te breiden naar chauffeurs die voor het verlies van het gezichtsvermogen in één oog nog niet in het bezit waren van een rijbewijs in groep 2.

Ik onderschrijf de bevindingen en het advies van de commissie.

Met vriendelijke groet,

prof. dr. W.A. van Gool,
voorzitter

Literatuur

- 1 Gezondheidsraad. *Medische rijgeschiktheid*. Den Haag: Gezondheidsraad, 1994; publicatienr. 1994/04.
- 2 McKnight AJ, Shinar D, Hilburn B. *The visual and driving performance of monocular and binocular heavy-duty truck drivers*. *Accid Anal Prev* 1991; 23(4): 225-37.
- 3 Owsley C, McGwin G Jr. *Vision and driving*. *Vision Res* 2010; 50(23): 2348-61.
- 4 European Council of Optometry and Optics. *Visual standards for driving in Europe*. 2017.
- 5 Federal Highway Administration *Manual on uniform traffic control devices (2003 edition, Revision 1)*. Washington, DC: US Department of Transportation, 2003.
- 6 Roger PM, Ratz M, Janke MK. *Accident and conviction rates of visually impaired heavy-vehicle operators*. Sacramento, CA: State of California Department of Motor Vehicles, Research and Development Office, 1987.
- 7 Keeney AH, Garvey J. *The Dilemma of the Monocular Driver*. *American Journal of Ophthalmology* 1981; 91(6): 801-3.
- 8 Haan GA de, Melis-Dankers BJM, Brouwer WH, Tucha O, Heutink J. *The Effects of Compensatory Scanning Training on Mobility in Patients with Homonymous Visual Field Defects: A Randomized Controlled Trial*. *PLOS ONE* 2015; 10(8): e0134459.
- 9 SWOV. *Visuele beperkingen en hun invloed op de verkeersveiligheid*. 2014:
- 10 Haan GA de, Melis-Dankers BJ, Brouwer WH, Bredewoud RA, Tucha O, Heutink J. *Car driving performance in hemianopia: an on-road driving study*. *Invest Ophthalmol Vis Sci* 2014; 55(10): 6482-9.