

Het CBR van Pechtold zorgt voor eenzaamheid en voor extra doden

Posted on 25 juli 2020 by Adjiedj Bakas

De mensen lijken klaar met het corona virus, maar het virus is nog lang niet klaar met ons. Volle stranden en terrassen te over, want de mensen laten zichzelf weer uit. Maar uiteindelijk wordt het nieuwste normaal dat we leren te leven van lockdown naar lockdown. Toekomstige lockdowns kunnen korter of langer duren, ze zullen vaker lokaal of regionaal zijn. Daartussendoor mogen we onszelf uitlaten. In onderstaand filmpje laat ik zien hoe de post-corona-wereld er uit gaat zien.

https://www.youtube.com/watch?v=spn-J7Mrk0U

Zelf houd ik gewoon vakantie in eigen huis en tuin. Tussen ziekenhuisopnames door, want een onverwachte galblaasoperatie, met daarna een brmo-ziekenhuisbacterie, was geen feest. Een dubbele longontsteking completeerde het feest, dus ik lig rustig te chillen in mijn Oosterse paleisje in Almere Overgooi, relaxt in het groen, aan de rand van het bos, toegezongen door vele vogeltjes in de bomen.

De trends die ik in het filmpje laat zien, geef ik weer zonder waardeoordeel. De

coronacrisis heeft geleid tot een wereldwijde staatsgreep: de overheid is groter en machtiger geworden. Maar wie controleert de almachtige overheid? De pers, burgerij, het parlement?

Dezer dagen merk ik weer dat sommige overheidsinstanties de burgers simpelweg haten. Neem nu het CBR, tegenwoordig onder leiding van Alexander Pechtold (D66). Je zou denken dat het CBR de mobiliteit van burgers in coronatijden zou willen bevorderen. Niets is echter minder waar.

Waarom het CBR concurrentie moet krijgen

De Digitale Transformatie, die door de coronacrisis en de komst van 5G en straks 6G versneld wordt, heeft in de meeste branches geleid tot forse kostenverlagingen voor de burgers. Maar overheidsdiensten worden jaarlijks duurder, doordat de overheid de digitalisering en daaruit voortvloeiende decentralisering niet benut. De kosten van steeds duurdere overheidsdiensten worden afgewenteld op de burgers.

De belastingdruk in ons land hoort nu al tot de hoogste in de EU. En overheidsdiensten zijn niet vergrijzings-'proof' terwijl de vergrijzing in ons land nu pas echt gaat beginnen. Een voorbeeld daarvan is het CBR, een zelfstandig bestuursorgaan, dat valt onder het ministerie van IenW van minister Cora van Nieuwenhuizen (VVD).

Van alle EU-landen hoort Nederland tot de moeilijksten waar het gaan om burgers hun rijbewijs te laten behalen en te behouden. Spil daarin is het slecht functionerende CBR, dat inmiddels onder verscherpt toezicht is gesteld van het ministerie van IenW.

Maar er is meer loos bij het CBR en het is oplosbaar. Ook Amerika en Japan zijn relaxter inzake rijbewijzen. Het CBR is mijns inziens vooral bezig met de eigen werkgelegenheid veilig stellen en niet met dienstverlening aan de mensen in het land. Het Chinese woord voor "crisis" bestaat uit twee karakters: "kans" en "bedreiging".

De huidige crisis binnen het CBR vormt een uitgelezen kans om deze bureaucratische moloch terug te brengen tot normale proporties met een taakstelling en werkwijze die meer in overeenstemming is met andere industrielanden, zoals de VS, Japan en verschillende andere EU-landen.



De 75-plussers

Het verlengen van je rijbewijs na je 75e is te gecompliceerd. Nu moet je door een langdurig traject bij het CBR. Laat mensen voortaan aan hun huisarts vragen of die vindt dat ze een gevaar op de weg zijn of niet. Als je huisarts zegt: 'Als u achter het stuur kruipt is dat een euthanasieprojectje. Niet doen!' Dan weet je al genoeg.

Met een verklaring van je huisarts moet je op het gemeentehuis dan als 75-plusser je rijbewijs kunnen verlengen. Of niet. Veel simpeler en de verkeersveiligheid lijdt er niet onder. Zo gaat het ook in vergrijzend Amerika en Japan en in de meeste EU-landen.

Verzekeraars melden dat ze door de lange wachttijden bij het CBR nu al gedogen dat 75-plussers met een huisartsverklaring rijden, ook al heeft het CBR hun rijbewijs nog niet verlengd.

75-plussers gaan vaak fysiek winkelen en zorgen daardoor voor reuring in winkel- en dorpscentra, die er anders verlaten bij liggen. Ook blijven 75-plussers steeds vaker parttime door werken, onder andere als postbezorger. En ze verlenen mantelzorg aan elkaar en zorgen voor (klein)kinderen, waardoor werkende ouders makkelijker kunnen werken en zorgkosten dalen en eenzaamheid wordt voorkomen.

Mobiliteit tegen eenzaamheid

Eenzaamheid is volgens het blad *The Economist* een enorm maatschappelijk probleem, en niet alleen voor senioren. Mensen die eenzaam zijn overlijden doorgaans 5 jaar eerder. Een afweging kan zijn **:** *hoeveel eenzaamheidsdoden accepteren we om te blijven behoren tot de landen met de minste verkeersdoden?*

Uit een recent ambtelijk overleg tussen de ministeries van VWS en IenW blijkt dat het CBR het 75-plussers nog moeilijker wil maken om auto te rijden. Het ministerie van IenW wil dat het daaronder ressorterende zelfstandige bestuursorgaan CBR voortaan ook 75-plussers een rijtest gaat afnemen, zoals het CBR nu al doet bij mensen die ernstig ziek zijn geweest.

Wimke Schuurmans, programmamanager van het Programma Eén tegen Eenzaamheid op het ministerie van VWS, vindt dat er een oplossing moet komen voor senioren en mensen die vanwege ziekte of andere gebreken niet meer mogen autorijden. Zij mogen niet vereenzamen hierdoor.

IenW kijkt vanuit het perspectief van veiligheid in het verkeer. VWS daarentegen stimuleert en helpt senioren om eigen regie te houden, ook over hun sociaal leven. Dat de eerste gesprekken plaats vinden om hier één gezamenlijke visie en acties op te hebben is een mooie eerste stap. Het is zeker ook in het belang van het MKB dat 75-plussers mobiel blijven, niet vereenzamen en dus makkelijker hun rijbewijs kunnen verlengen, zonder het CBR.

Degenen die ernstig ziek zijn geweest

Futuroloog prof dr Wim de Ridder stelt dat autotechnologie zo snel vooruitgaat dat auto's straks een eigen rijbewijs meekrijgen uit de fabriek. 'Auto's kunnen over 5 jaar al volledig zelf rijden en het CBR is dan niet meer nodig, terwijl de desinteresse bij de CBR-top voor autotechnologie verbijsterend is. De CBR-directie leeft nog in 1950'.

Ook de onkunde bij het CBR over de huidige autotechnologie is problematisch. Het CBR wil niet dat mensen die ernstig ziek zijn geweest autorijden. Maar moderne auto's corrigeren alles wat een bestuurder fout doet.

Carlo Brantsen, hoofdredacteur van automagazine Carros, zegt: 'Al met al is de

opstelling van het CBR natuurlijk om te janken. En dat CBR-artsen het werk van reguliere artsen gaan overdoen is ook niet van deze tijd. En dan het excuus gebruiken dat dit komt door de groei van het aantal 50-plussers (al dan niet met een medisch vlekje) dat aan het verkeer wil deelnemen. Wat zitten ze daar te doen bij het CBR, te slapen?'

Brantsen vervolgt: 'In het topsegment zijn auto's nu al razend intelligent. Word je onwel achter het stuur, dan rijdt je auto zelf rustig naar de vluchtstrook en belt hij zelf een ambulance voor je. Geen centje pijn. De huidige auto's die uitgerust zijn met artificiële intelligentie houden zelf in de gaten of je teveel naar links of rechts stuurt, en corrigeren dat zelf. Ze zorgen ook voor voldoende afstand tussen jouw auto en anderen. Wil je met teveel drank op, gaan rijden? Er zijn nu al auto's die dan weigeren te starten. "



Als je ziek bent geweest kan jij of je arts dat via een Eigen Verklaring (EV) melden bij het CBR. Hoewel het CBR het naar burgers en artsen toe doet voorkomen dat dit verplicht is, is dat niet het geval.

Manfred Rosenboom, voormalig divisiemanager Rijgeschiktheid van het CBR schrijft: 'De BV Nederland heeft er echter voor gekozen geen meldplicht in te stellen. Het is de verantwoordelijkheid van de burger om verantwoord met zijn al of niet rijgeschikt zijn om te gaan. Overigens zou een meldplicht ook weer niet te

handhaven zijn. Want wie zou dat moeten doen? Dat mensen met een gevaarlijke beperking ervoor kiezen om niets te melden lijkt vanuit procedureel/ bureaucratie voorkomend oogpunt misschien slim maar het is natuurlijk oliedom als je dan vervolgens iemand iets aandoet met je vervoermiddel. De EV is dus niet verplicht, maar je kan wel in de problemen komen met je verzekeraar'.

Huisarts Eric Boerop uit Almere zegt: 'Ik kan prima beoordelen of mijn patiënten medisch gezien in staat zijn om auto te rijden of niet. Ik hoor van patiënten in mijn praktijk veel verhalen over hun negatieve ervaringen in het CBR-moeras: je komt er nooit meer uit als het CBR vindt dat je een vlekje hebt. De overheid kan deze taken het beste van het CBR overhevelen naar huisartsen. De Amsterdamse huisarts Joost Leferink is het daarmee eens.' Mobiliteit bevordert het herstel, de revalidatie en re-integratie van mensen die ziek zijn geweest.

Huisarts Andre Steketee uit Amsterdam zegt: 'Eenzaamheid is een enorm issue onder mijn patiënten die gerevalideerd zijn na een ernstige ziekte, maar ook onder 75-plussers. Van de helft van de mensen die kanker of een hersenbloeding heeft gekregen, loopt de partner weg. Om te voorkomen dat ze vereenzamen, moeten ze dus zichzelf uitlaten, vrienden opzoeken, het uitgaansleven in, gaan daten, noem maar op. Als je ze als overheid dan hun rijbewijs afpakt, terwijl iedere huisarts echt wel kan beoordelen of ze veilig kunnen autorijden of niet, draagt de overheid bij aan een forse toename van eenzaamheid in de samenleving. Dat vind ik niet verantwoord en niet verstandig.'

Een monopolist is niet klantvriendelijk

Steketee: 'Ik vind de monopoliepositie van het CBR problematisch. Als je eenmaal je rijbewijs kwijt bent, krijg je het nooit meer terug, is mijn ervaring. Het CBR stelt een optimale verkeersveiligheid na te streven, maar dat heb je pas als je iedereen verbiedt te rijden. Laten we wel wezen: je hoeft helemaal niet zoveel te kunnen om auto te rijden. Mensen met een hernia hebben meer uitvalsverschijnselen dan mensen met een niet-aangeboren hersenletsel en die mogen van het CBR gewoon autorijden. Ook mensen met één been of een glazen oog kunnen prima autorijden. Dat gebeurt allemaal buiten de scope van het CBR om. Maar als je bij het CBR in de verkeerde kaartenbak komt (bijvoorbeeld na hersenschade) dan kom je daar nooit meer vanaf.'



Steketee vervolgt: 'Ze hebben nul flexibiliteit en blijven als robots herhalen: regels zijn regels. Maar daarmee veroorzaken ze veel eenzaamheid. En eenzame mensen overlijden binnen 5 jaar aan die eenzaamheid, eerder dan aan hun eventuele ziekte'.

Daarmee veroorzaakt het CBR (i.c. het ministerie van IenW) dodelijke slachtoffers, onder het mom van het willen voorkomen van verkeersdoden. 3,8 miljoen Nederlanders lijden aan een hersenaandoening. Eenzaamheid is onder deze groep een groot issue**.** Deze mensen mobieler maken kan hun vereenzaming, en daarmee hun versnelde dood, voorkomen.

Joram Grunfeld, geograaf en als strategisch adviseur verbonden aan de gemeente Hilversum, stelt dat we nu leven in het tijdperk van de polycentrische stedeling, die zijn leven in meer centra tegelijk heeft en die dus optimaal mobiel moet zijn.

'Het CBR jaagt de samenleving op kosten'

Eenzaamheidsambassadeur Marianne van den Anker zegt: 'De kosten van vergrijzing en zorg rijzen de komende tijd de pan uit. Alles wat mensen aan zelfzorg, mantelzorg, buurtzorg etc. kunnen doen, moeten we dus ook daar laten plaatsvinden. Dat kan alleen als zoveel mogelijk mensen die 75+ zijn en/of die ziek zijn geweest en nu re-integreren, zo mobiel als mogelijk zijn en blijven, natuurlijk

zonder dat ze de verkeersveiligheid in gevaar brengen.'

Van den Anker: 'Het CBR is dus totaal verkeerd bezig en jaagt de samenleving op enorme kosten. Bovendien vereenzamen mensen die niet mobiel zijn, enorm, en daarop aansluitend vervallen ze in depressies. In de Economie van het Geluk die nu in postmateriële tijden steeds belangrijker wordt, moet de overheid de mensen gewoon laten tuffen naar elkaar toe. Uit internationaal onderzoek blijkt dat *visiting family and friends* de belangrijkste reden is waarom mensen uit huis gaan.'

Het CBR is alsmaar aan het uitbreiden en neemt steeds meer artsen en examinatoren aan. Nergens voor nodig en zonde van het belastinggeld, vind ik. Zo creëer je een steeds verder uitdijend bureaucratisch moloch, en raakt vergrijzend Nederland minder mobiel. We worden steeds ouder in steeds betere conditie.

Maar met ouder worden nemen ook ziektes toe. Als steeds meer mensen van het CBR niet mogen rijden, kost dat een vermogen aan (zorg)taxi's en verloren arbeidsproductiviteit. Slecht voor de BV Nederland. En onzinnig ook want er tuffen jaarlijks veel mensen uit andere EU-landen in ons land, die op gezondheidsgebied niet voldoen aan de strenge CBR-eisen, dus het CBR creëert schijnveiligheid.

Brantsen: 'Mijn auto is onlangs in Nederland *total loss* gereden door een Roemeense automobilist met Roemeens rijbewijs, een man die totaal niet aan de CBR-normering voldoet maar hier wel vrolijk mag rondtuffen.'

Het CBR blijft zich in bochten wringen om het rijvaardigheidsmonopolie en werkgelegenheid veilig te stellen. Onlangs werd bekend dat het CBR het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet op de hoogte heeft gesteld van de torenhoge kosten van het ICT-project Rijgeschiktheid aan het stuur. Daardoor is ook de Tweede Kamer onvolledig geïnformeerd. Het project werd begroot op 7 miljoen euro, maar de kosten zijn al opgelopen tot 34 miljoen euro. Dat blijkt uit onderzoek van het tv-programma Zembla.



Rijbewijzen uit andere EU-landen

In andere EU-landen is de overheid relaxter over rijbevoegdheid. Je mag in Nederland rijden met een rijbewijs uit elk EU-land. Als je langer dan zes maanden per jaar in Nederland woont, moet je dat omzetten naar een Nederlands rijbewijs maar in de praktijk doet vrijwel niemand dat en verzekeraars noch politie doen daar moeilijk over.

De Italiaan Renato Nonis woont en werkt al acht jaar in Nederland. Hij zegt: 'Ik tuf hier rond met mijn Italiaans rijbewijs. In Italië geldt dat je rijbewijs levenslang geldig blijft, ook als je een gezondheidsissue als bijvoorbeeld een hersenbloeding of hartinfarct hebt gehad. Dat is in alle Zuid-Europese landen het geval. Ik heb nog een huis in Turijn en ben daar regelmatig voor familiebezoek. Ik rijd met mijn Italiaanse rijbewijs en mijn Nederlandse verzekeraar gedoogt het, want we zijn een EU.'

Risico-opslag bij verzekeringen

Cruciaal is de opvatting van de verzekeraars. Ik heb een idee voor hen. Geef mensen die medisch gezien een vlekje hebben (zoals bijvoorbeeld een hart- of herseninfarct of een hersenbloeding), maar waarvan hun huisarts het OK vindt als

ze autorijden, toestemming om te rijden in een intelligente semi-zelfsturende auto , maar met een hoger eigen risicobedrag of een risico-opslag in de vorm van een hogere verzekeringspremie.

Dan draag je als verzekeraar bij aan een gelukkig, mobiel, vergrijzend, veilig Nederland, terwijl je je risico's hebt afgedekt. Ik heb het er met verzekeraars over gehad. Jongeren veroorzaken meer auto-ongevallen dan ouderen en daarom laten verzekeraars jongeren een hogere verzekeringspremie betalen dan ouderen.

Ik kan me voorstellen dat verzekeraars met premiedifferentiatie gaan werken in het geval van mensen die een gevaarlijke ziekte hebben overwonnen. Ik hoor vanuit verzekeraars dat dit eigenlijk aansluit op het bestaand beleid aangaande andere risicogroepen zoals jongeren. De overheid is nu eerst aan zet waar het gaat om het kortwieken van het CBR. Verzekeraars volgen de overheid.



Ook met het ministerie van VWS heb ik mijn voorstellen besproken. Een ambtenaar die anoniem wil blijven, zegt: 'Ik zie dat we nu veel geld uitgeven aan zorgtaxi's e.d. om mensen te vervoeren, die van hun huisarts wel zouden mogen rijden. Je moet iedere keer goed nadenken of we als overheid de juiste afwegingen maken. Immers je kunt iedere euro maar een keer uitgeven en meedoen in de samenleving is ook een grote waarde voor mensen. Daar hoort jezelf kunnen verplaatsen soms met de eigen auto ook bij, ook als je oud bent of als je ziek bent (geweest).'

De ambtenaar: ‘Het is wat mij betreft heel goed denkbaar om de huisarts een belangrijkere rol te geven bij de rijgeschiktheidsbeoordeling van mensen met hersenletsel, 75+ers en mensen die ziek zijn geweest. Huisartsen hebben het op dit moment wel erg druk. Dus of ze dit erbij willen/kunnen doen, moeten we dan nog wel goed met ze bespreken.’

De eerste huisartsen die ik hier intussen over heb gesproken, staan positief tegenover de voorstellen in deze notitie. Ze willen dit graag gaan doen.

Het CBR heeft de afgelopen jaren het rijbewijs van duizenden ondernemers en hun medewerkers geblokkeerd, om ‘medische redenen’. Soms is dat terecht, maar in veel gevallen mogen betrokkenen van hun eigen arts of de bedrijfsarts wel rijden, maar het CBR houdt voet bij stuk. Als je eenmaal in het moeras van de CBR-bureaucratie zit, kom je er niet meer uit. Daardoor zijn duizenden ondernemers en werknemers nu ten onrechte beperkt in hun mobiliteit. Dit kost de BV Nederland veel geld.

Nog een oplossingsrichting:

Van alle Nederlanders onder de 67 jaar van wie het CBR de afgelopen 5 jaar om gezondheidsredenen het rijbewijs heeft geblokkeerd, wordt hun rijbewijs per direct gedeblokkeerd, onder de voorwaarde dat zij met een rijvaardigheidsverklaring van hun bedrijfsarts of huisarts naar de afdeling burgerzaken van de gemeente gaan.

Zo krijgen duizenden mensen hun rijbevoegdheid terug, zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Voor de nabije toekomst moet gelden dat, als mensen na ziekte weer willen gaan autorijden, ze dit met een verklaring van hun eigen arts bij hun gemeente moeten regelen. Met een risico-opslag, zoals ik voorstel, moeten ook verzekeraars goed kunnen leven.

Geef de ANWB en de huisartsen dezelfde bevoegdheid over rijvaardigheidsbeoordeling als het CBR

Om aan de CBR-ellende, waar met name de Telegraaf de afgelopen maanden al veel over schreef, een einde te maken, zijn twee spelers cruciaal: de overheid (i.c. de ministeries van IenW en VWS) en de verzekeraars. Als die mijn voorstellen

omarmen, ligt dit het leed snel achter ons.



Maar geen enkele monopolist is klantvriendelijk. Het CBR zal pas veranderen als het concurrentie krijgt. Door de ANWB en de huisartsen dezelfde bevoegdheden te geven als het gaat om rijvaardigheidsbeoordeling, als het CBR, ontstaat concurrentie. Maar er ontstaat ook meer beoordelingscapaciteit.

Tienduizenden door het CBR unfair behandelde Nederlanders kunnen dan zichzelf weer uitlaten en worden daardoor minder eenzaam en minder geïsoleerd. Met al deze maatregelen wordt ondernemend Nederland mobieler, productiever, minder eenzaam en veel gelukkiger.

Zetten Pieter Omtzigt (CDA) en Renske Leijten (SP), hun pitbull-tanden nu in het CBR? Pakt CDA-leider Hugo de Jonge, die over eenzaamheidsbestrijding gaat, dit op? Gaat Alexander Pechtold dit realiseren en laat hij een mooie erfenis na, voor hij burgemeester van Utrecht wordt?

Pakt de VVD dit op en gaat minister Van Nieuwenhuizen zich inspannen voor de burgers die door het CBR eenzaam worden gemaakt en voortijdig de dood in worden gejaagd? Ze zouden hun populariteit er enorm mee zien toenemen. En het is verkiezingstijd. Dus, een ieder die deze handschoen wil oppakken, pakke hem nu op!