

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2020/219121

Datum 9 november 2020  
Betreft Stand van zaken CBR

Geachte voorzitter,

In relatie tot het SO CBR op 1 oktober geef ik u met deze brief antwoord op de door uw Kamer gestelde vragen. Allereerst zal ik de vragen beantwoorden die COVID-19-gerelateerd zijn, vervolgens zal ik ingaan op de vragen over de werkvoorraad rijgeschiktheid en de verlopen rijbewijzen. Daarna komen aan de orde de antwoorden op vragen over de AMvB, het stelsel rijgeschiktheid, het eindrapport-Eringa en de motie over de rol van het ministerie bij de problematiek van het CBR. Vervolgens sta ik stil bij de keuringen en de specifieke casus van een vrachtwagenchauffeur. Tot slot informeer ik u over de rijsschoolbranche en enkele specifieke punten rondom rijbewijzen.

*COVID-19 en reserveringstermijnen examens*

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister hoe het CBR kan stellen dat de coronamaatregelen effect hebben en daarmee het werk veilig kan worden uitgevoerd, als het CBR de eigen medewerkers niet test.**

Het CBR heeft uitvoerige protocollen om de veiligheid van klanten en medewerkers zo goed als mogelijk te waarborgen. Sinds het begin van de herstart van de dienstverlening worden bijvoorbeeld, naast uiteraard het stellen van de triagevragen, alleen examens afgenomen als zowel examiner als kandidaat een mondkapje dragen. Daarnaast hebben examinatoren de ruimte om een examen geen doorgang te laten vinden als zij de situatie rond de gezondheid niet vertrouwen. Kandidaten van wie het examen vanwege coronarisico's geen doorgang kan vinden, kunnen dit bij het CBR kosteloos inhalen. Sinds eind september jongstleden zijn de maatregelen nog verder aangescherpt en wordt ook van bezoekers gevraagd een mondkapje te dragen in de publieksruimtes van de CBR-locaties.

Met de afkondiging door het kabinet van de nieuwe maatregelen per 19 oktober heeft het CBR verdere aanvullende maatregelen genomen ter bescherming van medewerkers, kandidaten en opleiders. Een daarvan betreft de voorwaarde bij het afnemen van een praktijkexamen dat ook tijdens de rijlessen (sinds 19 oktober) kandidaat en opleider een mondkapje hebben gedragen. Is dat niet het geval dan wordt het examen (kosteloos) uitgesteld.

Een examinator kan zich in alle gevallen laten testen, zoals dat voor elke Nederlandse burger geldt. Als het CBR weet dat een examinator in contact is geweest met een positief geteste kandidaat of collega, dan gelden de regels van quarantaine en wordt de examinator verzocht zich te laten testen als daar aanleiding toe is.

**De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gaat met de achterstanden met betrekking tot de theorie-examens en de praktijkexamens voor het rijbewijs. Deze leden ontvangen berichten dat mensen soms tot vijftien weken moeten wachten op het theorie-examen. Is de minister het met deze leden eens dat dit te lang is? Ook duurt het nu gemiddeld vier tot vijf maanden, voordat het praktijkexamen afgenomen wordt. Wat wordt eraan gedaan om deze wachttijden te beperken? Welke garantie is er dat in Q1 2021 de achterstanden zijn ingelopen?**

**De leden van de SP-fractie constateren dat de wachttijden voor theorie-examens de laatste tijd ook fors aan het oplopen zijn, met soms meer dan drie maanden tussen het moment van aanvraag en het daadwerkelijke examen. Kan de minister toelichten of dit samenhangt met de uiterst rommelige verlopen herstart van het CBR enkele maanden geleden? Zo nee, wat is hier dan wel aan de hand? En wanneer gaat dit op orde zijn?**

Vanwege COVID-19 zijn de wachttijden voor de theorie-examens gemiddeld 10,4 weken, met een maximale reserveringstermijn van 14 weken (stand eind oktober). Dat is ruim boven de reserveringstermijnen die klanten gewend waren vóór COVID-19 (minder dan 4 weken) en boven de afgesproken kpi (< 4 weken).

Het CBR geeft aan dat het oplopen van de reserveringstermijnen niet te maken heeft met de opstart, maar met het gegeven dat de dienstverlening van 16 maart tot 18 mei heeft stilgelegen waardoor er in totaal 300.000 theorie- en praktijkexamens geen doorgang hebben kunnen vinden en ingehaald moesten worden na de herstart. Daarnaast speelt in belangrijke mate mee dat in de zalen waar de theorie-examens worden afgenomen de 1,5 meter in acht genomen moet worden. Dit leidt ertoe dat slechts de helft van de examenplaatsen kan worden gebruikt. Bij de inzet van theorie-examens geeft het CRB daarnaast prioriteit aan de beroepsexamens, wat gevolgen heeft voor het inplannen van de theorie-examens voor het B-rijbewijs.

Het CBR geeft aan dat het de door de leden van de VVD-fractie genoemde wachttijden voor praktijkexamens niet herkent. De gemiddelde reserveringstermijn voor een B-examen is 7,3 weken, met een maximale reserveringstermijn van 9 weken (stand eind oktober).

Het CBR heeft diverse maatregelen genomen om de reserveringstermijnen zo snel mogelijk weer binnen de normen te krijgen. Bij de praktijkexamens wordt zoveel mogelijk overwerk ingezet en de opleidingen voor bijscholing van examinatoren zijn tijdelijk stilgelegd om meer examencapaciteit te creëren. Ook bij de theorie-examens wordt overwerk ingezet en worden sinds de herstart circa 25% meer medewerkers ingezet dan in de reguliere situatie. Ook zijn de theorielocaties op meer dagen geopend (inclusief avond- en weekendopenstelling) en is een extra examenlocatie in Rijswijk in gebruik genomen. Door deze maatregelen is de totale capaciteit aan examenplaatsen 140% vergeleken met oktober 2019 (stand eind

oktober 2020). Vanaf begin oktober zijn nagenoeg alle 21 theorie-examenlocaties 6 dagen per week geopend. Vanwege noodzakelijk onderhoud aan de locaties en uitval van medewerkers is dit overigens niet altijd mogelijk. In totaal geeft dat circa 120 openingsdagen per week. In de reguliere situatie zijn er circa 50 openingsdagen per week.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/219121

Met het oplopen van het aantal COVID-19-besmettingen in Nederland wordt ook het CBR daar in toenemende mate mee geconfronteerd. Dan gaat het om kandidaten die verstek moeten laten gaan bij een examen omdat ze klachten hebben, maar ook medewerkers die vanwege een besmetting in de omgeving in quarantaine moeten of vanwege klachten uit voorzorg thuis moeten blijven. Hiermee wordt het een steeds grotere uitdaging om de dienstverlening volledig te kunnen continueren, alle geplande examens ook af te kunnen nemen en alle theorie-examenlocaties 6 dagen per week open te houden. In de tweede helft van oktober hebben hierdoor op een aantal dagen niet alle praktijkexamens doorgang kunnen vinden. De kandidaten die het betreft krijgen kosteloos een uitstelexamen.

Als de dienstverlening niet verder gehinderd wordt door de verdere verspreiding van het virus, is de verwachting van het CBR dat met de ingezette maatregelen de reserveringstermijnen zullen gaan dalen. Wanneer de termijnen weer binnen de afgesproken kpi liggen, is moeilijk te voorspellen en is in sterke mate afhankelijk van de ontwikkeling van COVID-19 en het moment dat de beperkende maatregelen kunnen worden afgeschaald. Het CBR kan dan ook op dit onzekere moment geen uitspraak doen wanneer de reserveringstermijnen weer binnen de kpi zijn. Voor wat betreft de werkvoorraad rijgeschiktheid medisch heeft het CBR mij bevestigd dat de prognose van Q1 2021 op orde nog steeds actueel is.

**De leden van de PvdA-fractie constateren dat als gevolg van COVID-19 en het stilleggen van examens de wachttijden zijn opgelopen. In de brief worden de wachttijden voor theorie- en praktijkexamens door de minister gemeld. Deze leden horen graag van de minister hoelang de wachttijden momenteel zijn voor de tussentijdse toets en BNOR-examens. Kan de minister aangeven of de verschillen in reserveringstermijn voor het theorie-examen tussen verschillende examenlocaties voor COVID-19 ook al zo groot waren? Is de minister het eens met deze leden dat grote verschillen in reserveringstermijn voor het theorie-examen snel structureel moeten worden opgelost?**

De reserveringstermijn voor de tussentijdse toets is gelijk aan die van het reguliere B-examen en op dit moment (eind oktober) gemiddeld 7,3 weken (minimaal 1 week, maximaal 9 weken, kpi < 7 weken). De reserveringstermijn voor de nader-onderzoek-examens is op dit moment (eind oktober) gemiddeld 6,4 weken (minimaal 1 week, maximaal 11 weken, kpi ≤ 5 weken). Het CBR geeft aan dat vóór COVID-19 de verschillen in reserveringstermijnen voor een theorie-examen tussen de locaties minder groot waren. Alle locaties zaten ruim binnen de kpi van maximaal 4 weken reserveringstermijn. Er was geen sprake van grote verschillen tussen de locaties. Het CBR doet er alles aan om de reserveringstermijnen zo snel mogelijk omlaag te krijgen.

**De leden van de PvdA-fractie constateren dat vanaf 1 oktober alle 21 locaties voor theorie-examens zes dagen in de week geopend zullen zijn om de achterstanden weg te werken. Deze leden vragen de minister**

**waarom niet veel eerder is besloten om de 21 locaties voor theorie-examens zes dagen per week te openen. Deze leden horen graag op welke manier er afgelopen voorjaar al door het CBR is geanticipeerd op een hoog aantal aanvragen voor theorie- en praktijkexamens. Deze leden vragen de minister of leerlingen actief geïnformeerd worden over de wachttijden en de mogelijkheid om op een andere locatie theorie-examen af te leggen. Zo ja, hoe?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

Stapsgewijs is sinds de herstart de capaciteit voor het afnemen van theorie-examens bij het CBR uitgebreid. Er zijn vanaf de herstart van de werkzaamheden in mei jongstleden steeds meer openingsdagen bij gekomen. Dit is tijdens de intelligente lockdown door het CBR voorbereid.

Het openstellen van nagenoeg alle locaties 6 dagen per week (in totaal circa 120 openingsdagen per week) is een forse toename van capaciteit vergeleken met de reguliere situatie (circa 50 openingsdagen per week). Het CBR geeft aan dat het een uitdaging is om daar voldoende medewerkers voor in te kunnen zetten. Er is een groot aantal extra medewerkers aangetrokken die ook opgeleid moeten worden. Daarnaast wordt maximaal overgewerkt. Het vergt tijd om de openingsdagen met 150% uit te breiden.

Met het oplopen van het aantal COVID-19-besmettingen in Nederland wordt ook het CBR daar in toenemende mate mee geconfronteerd. Dit heeft tot gevolg dat er een toename is van het aantal medewerkers dat vanwege een besmetting in de omgeving in quarantaine moet of vanwege klachten uit voorzorg thuis moet blijven. Hiermee wordt het een steeds grotere uitdaging om de dienstverlening volledig te kunnen continueren en alle theorie-examenlocaties 6 dagen per week open te houden. In de tweede helft van oktober hebben hierdoor op een aantal dagen niet alle praktijkexamens doorgang kunnen vinden. De kandidaten die het betreft krijgen kosteloos een uitstelexamen.

De actuele reserveringstermijnen worden gecommuniceerd op de website van het CBR. Bij het reserveren van een examen wordt de kandidaat geadviseerd ook bij andere locaties naar mogelijkheden te kijken. Op de website is ook informatie te vinden over het wijzigen van een theorie-examen naar een mogelijk eerder examenmoment.

**De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de CBR-maandrapportage over augustus 2020. Deze leden constateren dat de instroom van gezondheidsverklaringen in augustus afnam. Deze leden vragen welke gevolgen COVID-19 heeft op de prognoses van het CBR, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal examenaanvragen. Deze leden vragen of de minister bijvoorbeeld een stijging van het aantal examenaanvragen verwacht, omdat het besmettingsrisico in de auto lager is dan in het openbaar vervoer. Of verwacht zij juist een daling van het aantal examenaanvragen vanwege de economische gevolgen van COVID-19 en een stijgende werkloosheid?**

De verwachting is dat de examenaantallen stijgen ten opzichte van eerdere inschattingen voor 2021. Dit komt vanwege het stilleggen van de dienstverlening van half maart tot half mei 2020 en het daarna voorzichtig weer opstarten. Dit betekent dat ruim 154.000 minder praktijkexamens B in de periode half maart tot

en met eind juni zijn afgenomen. Het overgrote deel van de kandidaten die een autopraktijkexamen wil doen wordt nu later dan gepland verwacht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Tegelijkertijd verwacht het CBR dat door de economische gevolgen van COVID-19 en de stijgende werkloosheid er een daling zal zijn van het aantal examens. De exacte omvang is op dit moment nog moeilijk in te schatten en zal ook afhankelijk zijn van de duur van de pandemie of er nog verdere maatregelen komen om de verspreiding van het virus in te dammen en de duur van deze maatregelen.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over eventuele vertragingen, nu Nederland te maken krijgt met een tweede golf van het virus. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de achterstanden dit keer niet weer verder oplopen? Welke acties worden hierin genomen? Mocht het oplopen van de wachttijd onvermijdelijk zijn, is de minister dan bereid ervoor te zorgen dat men daar zo min mogelijk last van heeft door bijvoorbeeld het verlengen van de coulanceregelingen?**

Indien verminderde beschikbaarheid van keuringsartsen leidt tot het verlopen van rijbewijzen, dan wordt dit ondervangen door de Corona AMvB, die voorziet in een verlenging van 9 maanden indien het rijbewijs voor 1 december verloopt en een verlenging van 1 jaar voor 75-plussers waarvan het rijbewijs voor 1 juni 2021 verloopt. Ik ga er op dit moment vanuit dat dit voldoende is. Het aantal verlopen rijbewijzen wordt gemonitord door het CBR, zoals u via de maandelijkse rapportages kunt volgen. Een verlenging van de geldigheidstermijn van examens zal overwogen worden indien duidelijk wordt dat de laatste verlenging van de geldigheid van theorie- en praktijkexamens voor rijvaardigheid en deexamens voor code 95 onvoldoende soelaas biedt.

*Werkvoorraad rijgeschiktheid en verlopen rijbewijzen*

**De leden van de CDA-fractie willen beginnen met een compliment voor de medewerkers van het CBR. Deze leden merken dat hun mailbox eerst alleen maar volstroomde met klachten, terwijl nu ook e-mails binnenkomen van mensen die mailen dat ze goed geholpen zijn door het CBR. Deze personen geven aan dat ze zonder al te veel problemen tijdig hun rijbewijs hebben gekregen en zijn daar blij mee. Deze leden beginnen dit ook terug te zien in de cijfers. Wat vindt de minister het meest opvallend als zij kijkt naar de cijfers?**

Zoals u in de afgelopen maanden in de maandrapportages ook hebt kunnen zien lopen de wachttijden en de werkvoorraad terug. Verder valt op dat het aantal verlopen rijbewijzen afneemt en de reactietermijnen vrijwel binnen de kpi liggen. Op 30 september jl. heb ik bij een (digitaal) werkbezoek aan medewerkers van het CBR gehoord hoe hard er bij het CBR nog steeds gewerkt wordt om de achterstanden in te lopen. Ik heb hiervoor veel waardering.

**De leden van de CDA-fractie constateren dat het probleem nog zeker niet geheel is opgelost. Deze leden hebben zorgen als het gaat om het aantal passieve dossiers dat nog steeds hoger ligt dan voorheen. Als twee meest voorkomende redenen worden in de rapportage van augustus wachttijd bij de specialist en het uitstellen in verband met COVID-19 aangegeven. Juist in de coronatijd vinden deze leden het belangrijk dat mensen zich veilig kunnen bewegen. Bijvoorbeeld naar het winkelcentrum om**

**boodschappen te doen, of om even eropuit te gaan om een frisse neus te halen. De auto is daarin een belangrijk en veilig vervoermiddel, zeker voor 70-plussers of voor mensen die in de risicogroep vallen. Is de minister/CBR bereid om met de medisch specialisten in gesprek te gaan om te kijken hoe deze achterstand kan worden weggewerkt?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de CDA-fractie constateren dat uit de stukken van juli ook naar voren komt dat er een schaarste is in keuringscapaciteit (bij de keuringsartsen). Is dat nog steeds zo? Deze leden lezen dat de minister aangeeft dat de schaarste pas in het eerste kwartaal van 2021 zou worden ingelopen. Is deze prognose nog steeds hetzelfde? Is het nog steeds zo dat er minder keuringsverslagen worden ingediend dan men zou verwachten, als men het afzet tegen het aantal keuringen dat zou moeten plaatsvinden?**

De belangrijkste reden voor het aantal verlopen rijbewijzen passieve dossiers is gelegen in het feit dat de gezondheidsverklaring niet op tijd wordt ingediend. Van de 8.790 passieve verlopen rijbewijzen eind augustus was 42% (3.657) pas na de verloopdatum door de burger ingediend. Deze waren dus bij voorbaat verlopen. 32% (2.817) werd ergens tussen 0-3 maanden voor de verloopdatum ingediend. Het CBR adviseert de gezondheidsverklaring nog steeds 3-4 maanden voor de verloopdatum in te dienen, zodat er voldoende tijd is om het gehele proces te doorlopen. Het gehele proces bestaat uit: verwijzen, maken van een afspraak met keuringsarts en/of specialist, de keuring ondergaan, maken van het keuringsverslag, beoordeling door het CBR en het nemen van het uiteindelijke besluit.

In 26% (2.316) van de passieve verlopen rijbewijzen was de gezondheidsverklaring 3 maanden of meer voor de verloopdatum ingediend. Bij deze groep gaf ongeveer een kwart aan te wachten op een afspraak bij de specialist en 10% stelde de keuring zelf uit. In 12% van de gevallen is de reden van uitstellen COVID-19. De meerderheid van de genoemde redenen is persoonlijk van aard. Mensen geven aan de procedure te willen stoppen omdat ze toch afzien van een rijbewijs, inmiddels geen auto meer hebben, ziek zijn geworden, zijn opgenomen in een verzorgingstehuis etc.

Nadat de intelligente lockdown uit het voorjaar werd opgeheven zag het CBR het aantal keuringen geleidelijk oplopen. In september schommelde het aantal rapporten dat het CBR wekelijks ontvangt tussen de 120-130% van het aantal pre-corona. Inmiddels ziet het CBR de druk op de zorg toenemen wat in de laatste weken van oktober leidde tot een daling van het aantal ontvangen keuringsrapporten tot circa 110% ten opzichte van pre-corona.

Met de AMvB 75+ en de Europese coulanceregeling kan men met een verlopen rijbewijs langer blijven rijden. Hiermee zorgen de verlopen rijbewijzen op dit moment nauwelijks voor een probleem dat burgers niet kunnen rijden.

Het CBR heeft niet aangegeven dat de schaarste bij externe medisch specialisten in Q1 is opgelost, daar heeft het CBR geen invloed en geen zicht op. De prognose van het CBR is, met de huidige wachtlijsten bij externe medisch specialisten, dat de dienstverlening uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 weer op orde is.

**De leden van de SP-fractie constateren dat het nog niet gaat met de wachttijden bij het CBR. Het aantal passieve dossiers van verlopen**

**rijbewijzen neemt nog maar mondjesmaat af, nadat er door de coronacrisis een oplopende wachtlijst is ontstaan. Deze leden vragen de minister wat de effecten van de nieuwe maatregelen gaan zijn op deze wachttijden. Gaan die dan weer toenemen? Zijn er scenario's uitgewerkt waarbij de beperkende maatregelen nog strakker worden? Zo ja, wat gaat het effect van dergelijke maatregelen worden op de wachtlijst? Zo nee, gaat dit nog wel op korte termijn gebeuren? Kan de minister ten slotte op dit punt aangegeven wat de ketenregie, zoals de heer Eringa voorstelt, voor een effect zal hebben op de wachtlijsten in een situatie als deze, ervan uitgaande dat het coronavirus nog wel even onder ons blijft?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

Het CBR geeft aan dat de werkvoorraad en het aantal verlopen rijbewijzen afneemt. Gegeven de AMvB 75+ en de Europese coullance zijn er nauwelijks mensen die niet aan het verkeer kunnen deelnemen door de langere wachttijden bij het CBR. Het CBR verwacht nog steeds in het eerste kwartaal van 2021 op orde te zijn met de dienstverlening voor de rijgeschiktheid. Als door een eventuele lockdown de reguliere zorg weer op slot gaat, dan zal dat impact hebben omdat mensen zich dan niet kunnen laten keuren. De beoordeling door het CBR loopt dan wel door, net zoals tijdens de eerste intelligente lockdown in de periode maart-mei 2020.

Het CBR heeft aangegeven de gedachte om als regisseur in de keten op te treden te omarmen. Het kost echter tijd om een rol als ketenregisseur uit te werken en af te wegen of het CBR aan een dergelijke rol in de toekomst invulling kan geven. Daarnaast geldt specifiek voor de ketenregie rijgeschiktheid dat de SWOV mogelijke alternatieven voor het stelsel rijgeschiktheid heeft onderzocht. Mogelijk heeft dit effect op een eventuele rol als ketenregisseur. Ketenregie zal geen directe remedie zijn mochten de keuringen als gevolg van een eventuele tweede lockdown stil komen te vallen.

#### *Aantallen gezondheidsverklaringen*

**De leden van de D66-fractie lezen in het jaarverslag van het CBR dat in 2019 bijna 800.000 mensen een gezondheidsverklaring hebben moeten overleggen. Dat betekent dat afgelopen jaar één op de twaalf personen met een rijbewijs, een verklaring over hun gezondheid in verband met hun rijvaardigheid hebben moeten overleggen. Deze leden vinden dit een ontzettend hoog aantal. Zeker wanneer dat wordt afgezet tegen het aantal mensen dat een rijbewijs met een termijnbeperking heeft gekregen (ruim 150.000) en het aantal van slechts circa 9.500 mensen dat op basis van deze verklaring uiteindelijk het oordeel 'ongeschikt' heeft gekregen. Deze leden vragen aan de minister om deze cijfers te specificeren. Wat is het aantal personen geweest dat in 2019 een gezondheidsverklaring ter beoordeling heeft voorgelegd vanwege het bereiken van de leeftijd van 75 jaar? Wat is het aantal personen geweest dat in 2019 een gezondheidsverklaring ter beoordeling heeft voorgelegd voor een andere reden, zoals genoemd in de Regeling eigen geschiktheid 2000? Graag zien deze leden een overzicht tegemoet van het aantal beoordeelde gezondheidsverklaringen uitgesplitst per categorie, zoals genoemd in de Regeling eisen geschiktheid 2000. Voorts vragen deze leden om een specificatie van het aantal personen dat op basis van een aangeleverde gezondheidsverklaring uiteindelijk een rijbewijs met een termijnbeperking heeft gekregen. Ook hier graag weer**

**uitgesplitst naar personen van 75 jaar en ouder en de overige personen naar categorie, zoals genoemd in de Regeling eisen geschiktheid 2000. Tot slot vragen deze leden om een specificatie van het aantal personen dat op basis van een aangeleverde gezondheidsverklaring uiteindelijk als eindoordeel 'ongeschikt' heeft gekregen, wederom uitgesplitst naar personen van 75 jaar en ouder en de overige personen verbijzonderd naar de categorieën, zoals genoemd in de Regeling eisen geschiktheid 2000.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

In 2019 hebben 772.394 bestuurders een gezondheidsverklaring ingediend bij het CBR. Daarvan behoorde 256.925 bestuurders tot de groep die in de leeftijdskeuring valt (75+). In Tabel 1 is de instroom van het aantal gezondheidsverklaringen weergegeven per categorie. Tabel 2 laat zien hoeveel personen na indiening van de Gezondheidsverklaring en het nader onderzoek door een arts een beperking krijgt opgelegd. Tabel 3 geeft aan hoeveel personen uiteindelijk ongeschikt verklaard worden.

Tabel 1

<b>Instroom GV's 2019:</b> <b>772.394</b>	
<b>Klantgroep</b>	<b>Instroom GV's</b>
Vernieuwen rijbewijs 75+	256.925
Vernieuwen rijbewijs ABE	29.479
CDE	130.041
Examenkandidaten ABE en tussentijdse meldingen	69.403
Niet-medisch (16 x NEE) <sup>1</sup>	286.546

Tabel 2

<b>Besluit met beperking 2019:</b> <b>154.842</b>	
<b>Klantgroep</b>	<b>(Termijn)beperking</b>
Vernieuwen rijbewijs 75+	79.487
Vernieuwen rijbewijs ABE	25.271
CDE	38.409
Examenkandidaten ABE en tussentijdse meldingen	11.675

Tabel 3

<b>Ongeschikt besluit 2019:</b> <b>9.444</b>	
<b>Klantgroep</b>	<b>Besluit ongeschikt</b>
Vernieuwen rijbewijs 75+	3.389
Vernieuwen rijbewijs ABE	2.025
CDE	168
Examenkandidaten ABE en tussentijdse meldingen	3.862

<sup>1</sup> De categorie niet-medisch zijn bestuurders die op hun Gezondheidsverklaring alle vragen met 'nee' kunnen beantwoorden. Nader onderzoek is bij hen niet nodig.



Uitsplitsing van deze gegevens naar categorie medische aandoening is helaas niet mogelijk. Dat heeft ermee te maken dat de aandoeningen die in de Regeling eisen geschiktheid 2000 (REG2000) worden vermeld, bij de verwerking door het CBR worden vertaald in een groter aantal specifiekere typen aandoeningen. Dat leidt in de praktijk tot meer dan honderd verschillende typen aandoeningen, waarbij ook weer honderden varianten mogelijk zijn. Daarbij komt dat mensen soms meerdere aandoeningen hebben, waarbij een besluit over ongeschiktheid of beperkte geschiktheid niet één-op-één terug te herleiden is naar één specifieke aandoening.

*Toezicht CBR*

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of er al zicht is op een terugkeer naar de normale gang van zaken bij het CBR of dat deze nog een tijd onder toezicht blijft staan.**

Ik ben van mening dat het aangescherpt toezicht op het CBR op dit moment nog nodig is. Het CBR heeft aangegeven te verwachten dat de werkvoorraad medische rijgeschiktheid in het eerste kwartaal 2021 op orde is. Zolang de werkvoorraad nog niet op genormaliseerd niveau is, acht ik het van belang om het aangescherpt toezicht aan te houden.

*AMvB verlenging EU verordening*

**De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de invoering van de algemene maatregel van bestuur (AMvB) van 1 december 2019 voor de verlenging van het rijbewijs voor 75-jarigen geleid heeft tot een inloop van de achterstanden bij het CBR. Kan de minister hier een toelichting op geven?**

De AMvB 75+ heeft het mogelijk gemaakt dat senioren met een verlopen rijbewijs, als gevolg van de wachttijden bij het CBR, de weg op konden. Door 75-plussers een administratieve verlenging van het rijbewijs van een jaar te geven ontstond tevens ruimte om de achterstanden bij de overige indieners van een gezondheidsverklaring in te lopen (beroepschauffeurs, examenkandidaten, tussentijdse melders en mensen met een rijbewijs met een beperking). Deze achterstanden zijn inmiddels vrijwel volledig ingelopen en de reactietermijnen zijn weer nagenoeg binnen de afgesproken kpi (< 28 dagen). Daarmee is vervolgens weer ruimte ontstaan om senioren die onder de AMvB vallen in behandeling te nemen. Het aantal mensen onder de AMvB doelgroep neemt dan ook met forse schreden af. Op het hoogtepunt in maart van dit jaar vielen bijna 120.000 dossiers in de AMvB 75+. Inmiddels (eind oktober) is dat teruggelopen naar circa 51.000. Het CBR verwacht dat in het eerste kwartaal van 2021 de werkvoorraden op orde zijn en de reactietermijnen allemaal binnen de afgesproken kpi zullen blijven.

**De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden met de inwerkingtreding van de AMvB verlenging EU-verordening en meer coulance voor 75-plussers die een herkeuring moeten doorlopen. Tegelijkertijd vrezen deze leden dat hiermee ook knelpunten vooruit worden geschoven. Deze leden vragen hoeveel herkeuringen van 75-plussers door de AMvB precies zijn uitgesteld. Deze leden vragen of de werking van de AMvB nogmaals kan worden verlengd als de COVID-19-crisis in 2021 nog niet is opgelost. Is**

**de minister het met deze leden eens dat het CBR moet anticiperen op het hoge aantal herkeuringen dat uitgevoerd moet worden, zodra de verordening voorbij is? Deze leden vragen hoe het CBR anticipeert op het moment dat de verlenging eindigt en veel ouderen alsnog herkeurd moeten worden.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

Dagelijks stromen er mensen in de '75plus AMvB' (zodra zij een gezondheidsverklaring indienen en voldoen aan de criteria). Ook vindt er dagelijks uitstroom plaats uit de AMvB omdat er een eindbesluit wordt genomen. Het is dus een dynamische voorraad.

Onderstaand de aantallen senioren die onder de AMvB vielen (cijfers ultimo maand):

December 2019:	85.858
Januari 2020:	101.628
Februari 2020:	114.130
Maart 2020:	119.359
April 2020:	107.933
Mei 2020:	98.220
Juni 2020:	89.470
Juli 2020:	73.518
Augustus 2020:	61.640
September 2020:	54.125

Het is niet exact aan te geven hoeveel keuringen later plaatsvinden dan in een normale situatie. Veel instromers in de AMvB 75+ krijgen via het automatisch protocol een verwijzing naar de keuringsarts die zij geacht worden op te volgen. Daar vindt de keuring dus net zo snel plaats als onder normale omstandigheden. Alleen in de gevallen waar het gezondheidsbeeld complexer is en er een handmatige verwijzing plaats moet vinden, vindt deze later plaats dan in de reguliere situatie

Het CBR ziet geen gevaar dat knelpunten vooruit worden geschoven en dat er een stuwmeer aan dossiers ontstaat. Dat vindt op dit moment ook niet plaats. Het afhandelen van de voorraad dossiers die onder de AMvB 75+ vallen vordert gestaag. Het CBR verwacht nog steeds dat de werkvoorraden uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 op genormaliseerd niveau zijn. De AMvB 75+ wordt na 1 december 2020 nog met 6 maanden verlengd tot 1 juni 2021.

*Stelsel Rijgeschiktheid en visiedocument CBR*

**De leden van de VVD-fractie zijn op de hoogte van het feit dat ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) werkt aan een onderzoek over welke structurele veranderingen denkbaar zijn. Deze leden kijken uit naar dit rapport en vragen de minister wanneer dit te verwachten valt. Welke opties zijn denkbaar om de dienstverlening bij het CBR structureel te verbeteren? Welk tijdpad is daarbij realistisch?**

SWOV heeft de mogelijke alternatieven voor het stelsel rijgeschiktheid onderzocht. De vijf deelonderzoeken waaruit dit onderzoek bestaat, zijn 19 oktober gepubliceerd. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken zullen beleidskeuzes in ontwikkelrichting van het toekomstig stelsel gemaakt kunnen worden. Vervolgens zal het CBR gevraagd worden om middels een

uitvoeringstoets in kaart te brengen wat de consequenties van een eventuele specifieke stelselwijzigingen zijn voor de uitvoeringspraktijk. Daarbij komt dan ook een tijdslijn voor implementatie in beeld.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de PvdA fractie vragen wat de minister vindt van het CBR-visiedocument. Deze leden horen graag of de minister vindt dat het CBR momenteel voldoende concrete actie onderneemt om het stelsel rijgeschiktheid te verbeteren.**

Op basis van de kennis en ervaring met de uitvoering heeft het CBR een visie opgesteld. De visie geeft aan waar CBR mogelijkheden ziet voor verbetering. Zoals u weet heeft SWOV op mijn verzoek een onderzoek uitgevoerd naar alternatieven voor het huidige stelsel rondom rijgeschiktheid. De SWOV heeft 19 oktober de eindrapportage van de onderzoeken gepubliceerd. Op basis van deze inbreng en met de inbreng van het CBR, zal ik onder anderen met het CBR in gesprek gaan over het medische stelsel en zal ik daarnaast breed met stakeholders in gesprek gaan over het medische stelsel. Binnenkort zal ik uw Kamer hierover berichten.

*Eindrapport Eringa*

**De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het CBR Visiedocument Rijgeschiktheid en het rapport-Eringa. Deze leden kijken met belangstelling uit naar de eindrapportage van de SWOV en AEF-onderzoek dat medio oktober wordt gepubliceerd. Deze leden vragen de minister wat zij vindt van de aanbevelingen uit het rapport-Eringa. Deze leden vragen de minister of zij verrast is door de inhoud van het rapport-Eringa. Deze leden vragen of de minister het beeld herkent dat de interne cultuur bij het CBR een probleem is voor het functioneren van de organisatie. Verder horen deze leden graag welke aanvullende maatregelen de minister neemt naar aanleiding van de aanbevelingen van het rapport-Eringa.**

Het eindrapport en de aanbevelingen van de heer Eringa zijn zeer behulpzaam en worden door het CBR en IenW omarmd. De beelden zoals geschetst door de heer Eringa zijn herkenbaar en sluiten aan bij de informatie die ik ontvang van het CBR. Als eigenaar en opdrachtgever van het CBR zie ik dat de nieuwe directie flinke stappen zet, ook op het gebied van de cultuur bij het CBR, en steun ik de directie waar mogelijk.

De aanbevelingen van de heer Eringa worden door het CBR opgepakt. Er is veelvuldig contact tussen het CBR en mijn ministerie, waarbij de opvolging van de diverse aanbevelingen van de heer Eringa regelmatig onderwerp van gesprek is. Daarnaast heb ik het CBR gevraagd om, in samenspraak met mijn ministerie, te komen met een langetermijnplan voor de ontwikkeling van het CBR in den brede.

*Motie rol ministerie*

**De leden van de SP-fractie brengen de motie van het lid Laçin (Kamerstuk 29398, nr. 681) in herinnering. Deze motie is bijna anderhalf jaar geleden ingediend. Wanneer kan de Kamer de resultaten van dit onderzoek tegemoetzien?**

De motie is ingevuld door de Galan Groep te vragen de rol van het ministerie bij de problematiek bij het CBR te laten onderzoeken. Het rapport van de Galan Groep is op 13 juni 2019 samen met een Kamerbrief (IenW/BSK-2019/107132) aan de Kamer aangeboden.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

### *Leeftijdskeuring*

**De leden van de D66-fractie lezen in het onderzoek van Andersson Elffers Felix uit 2012, dat het periodiek keuren van (toen 70-plussers) niet volgt uit een Europese verplichting. Het is een zogenaamde ex-ante-kop, oftewel een eigen keuze van Nederland om deze groep van personen te keuren boven een willekeurige leeftijdsgrens. Kan de minister inzicht geven in hoe destijds (2012) het besluit tot stand is gekomen om de leeftijdsgrens te stellen op 75 jaar? Wordt de conclusie uit het rapport van 2012 door Andersson Elffers Felix nogmaals door hen bevestigd dat het stellen van een generieke leeftijdsgrens waarboven de rijgeschiktheid van een persoon beoordeeld moet worden, niet volgt uit een Europese verplichting? Is de minister het met deze leden eens dat het daarom een politieke keuze is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke aspecten spelen dan volgens de minister een rol bij het stellen van die leeftijdsgrens op 75 jaar? Maakt de generieke leeftijdsgrens van 75 jaar deel uit van de door de minister aangekondigde stelselherziening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de minister aangeven op welke wijze de hiervoor bedoelde aspecten voor het stellen van een nieuwe leeftijdsgrens zijn betrokken?**

Het klopt dat het stellen van een generieke leeftijdsgrens niet volgt uit een Europese verplichting. De leeftijdsgelinkte keuring is een keuze die Nederland heeft gemaakt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Naarmate de leeftijd vordert neemt de kans op functiebeperkingen toe. Naar aanleiding van een onderzoek van SWOV is de leeftijd destijds van 70 naar 75 jaar gegaan. De eindrapportage van de SWOV die onlangs gepubliceerd is noemt als één van de alternatieven om het huidige stelsel efficiënter te maken het afschaffen van de leeftijdskeuring. Ik zal uw Kamer in november inlichten over de vervolgstappen naar aanleiding van de uitkomsten van de SWOV-eindrapportage en het CBR Visiedocument.

### *Regeling eisen geschiktheid 2000 en Gezondheidsraad*

**De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken betreffende de Gezondheidsraad is. Wanneer is een antwoord van de Gezondheidsraad voorzien?**

Er is frequent overleg met de Gezondheidsraad om te bezien hoe regelgeving over rijden met aandoeningen kan worden geactualiseerd. De beleidslijn voor het stellen van geschiktheidseisen is nog steeds versoepelen waar mogelijk, aanscherpen waar expliciet nodig voor de verkeersveiligheid. Zo heb ik de Gezondheidsraad om advies gevraagd over de medische keuring voor mensen met een autismespectrumstoornis, de noodzaak van de verplichte rijtest bij ADHD en de verplichte herkeuring voor mensen met een pacemaker.

Ik informeer u over deze adviezen wanneer ik reactie heb ontvangen van de Gezondheidsraad. Daarnaast ga ik met de Gezondheidsraad in gesprek over hoe we de Regeling Eisen Geschiktheid 2000 continu met elkaar kunnen blijven

actualiseren, waarbij de Gezondheidsraad nieuwe wetenschappelijke inzichten over aandoeningen proactief signaleert.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de D66-fractie merken op dat uit onderzoek van Radio1 Reporter is gebleken dat het wetenschappelijke bewijs tussen vormen van Autisme Spectrum Stoornis (ASS) en de rijvaardigheid zeer dun is. Het onderzoek hiernaar is bovendien gedateerd (uit 2013). Deze leden zijn dan ook blij dat de minister de Gezondheidsraad hierover opnieuw om advies vraagt. Ook onderschrijven deze leden de noodzaak dat categorie 10 uit de Regeling eisen geschiktheid 2000 tegen het licht wordt gehouden. Gaat de minister over andere stabiele ziektebeelden (zoals ADHD en dwarslaesie) of ziektebeelden waarvan men hersteld is, maar waarvoor wel een beoordelingsverplichting geldt (zoals na een TIA of hartinfarct) nader advies aanvragen van de Gezondheidsraad? Zo ja, wanneer kunnen de resultaten hiervan aan de Kamer worden toegezonden? Zo nee, maakt een herbeoordeling van de stabiele ziektebeelden dan wel deel uit van de voorgenomen stelselherziening? Immers, over de noodzaak voor (en effectiviteit van) periodieke keuringen bij stabiele ziektebeelden zijn eerder al kritische vragen gesteld. Deze leden lezen in een onderzoek uit 2012 dat in opdracht van toenmalig minister Schultz is uitgevoerd door het bureau Andersson Elffers Felix dat: "De effectiviteit van het afgeven van rijbewijzen met een beperkte geldigheidsduur en de mogelijkheid van het eisen van herkeuringen is beperkt voor mensen met een stabiel ziektebeeld (ADHD) of met ziekten waarvan een chauffeur hersteld is (zoals een TIA). Indien eenmaal is vastgesteld dat een dergelijke aandoening de geschiktheid niet (meer) nadelig beïnvloedt, lijken deze herkeuringen niet effectief." Deze leden vragen of het bureau Andersson Elffers Felix, dat ook nu weer het onderzoek voor het ministerie uitvoert, deze mening nog steeds is toegedaan.**

In de regelgeving is vastgelegd dat bij een volstrekt stabiele aandoening een herkeuring niet nodig is. Dit kan bij ADHD het geval zijn: indien op basis van het rapport van de psychiater en de rijtest blijkt dat de aandoening de rijvaardigheid niet nadelig beïnvloedt, wordt de kandidaat onbeperkt geschikt verklaard. Indien gebleken is uit een rijtest dat men, eventueel met aanpassingen aan de auto, veilig kan rijden, hoeft men daarna niet meer terug te komen. Voor een TIA geldt dat er wel een initiële medische beoordeling nodig is, maar indien er na twee weken geen met de geschiktheid interfererende lichamelijke of geestelijke functiestoornis is, kan een kandidaat op basis van de door de keurend arts ingevulde beroertevragenlijst onbeperkt geschikt worden verklaard.

Indien er nieuwe wetenschappelijke inzichten bekend zijn over rijden met een aandoening, kan de Gezondheidsraad worden gevraagd om hier opnieuw advies over uit te brengen. De SWOV en AEF hebben de mogelijke alternatieven voor het stelsel rijgeschiktheid onderzocht. De vijf deelonderzoeken waaruit dit onderzoek bestaat, zijn 19 oktober gepubliceerd op de websites van SWOV en AEF. In november worden de rapporten met inhoudelijke duiding met uw Kamer gedeeld. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken zullen beleidskeuzes gemaakt kunnen worden en zal nagegaan kunnen worden welke aanpassingen aan regelgeving en in uitvoering daarbij effectief en haalbaar zijn. Uitgangspunt is dat het nieuwe stelsel meer risicogestuurd is en ruimte biedt voor maatwerk in de

uitvoering. Het anders keuren van stabiele medische aandoeningen kan hier onderdeel van zijn.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

*Gezondheidsraad en transportbranche*

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de PvdA-fractie lezen in de brief van 25 september over de stand van zaken CBR: "het advies van de Gezondheidsraad over het gebruik van categorie II geneesmiddelen door beroepschauffeurs wordt op dit moment om uitvoerbaarheidsredenen niet overgenomen. Dit advies vraagt beroepschauffeurs om bij gebruik van categorie II medicatie een verklaring van een arts te kunnen overleggen, waaruit blijkt dat de chauffeur geen rijgevaarlijke bijwerkingen ervaart van het medicijn. Het CBR heeft echter aangegeven maar een deel van de groep beroepschauffeurs tijdens de verlenging van het rijbewijs te treffen. Dit advies heeft tevens gevolgen voor de transportbranche. Daarom zal ik de mogelijkheden en implicaties van dit advies samen met de transportbranche en het CBR nader verkennen."**

**De leden van de PvdA-fractie vragen om een nadere toelichting over de uitvoerbaarheidsredenen waarom het advies van de Gezondheidsraad over categorie II-geneesmiddelen door beroepschauffeurs niet wordt overgenomen. Deze leden vragen de minister op welke termijn de implicaties van dit advies van de Gezondheidsraad samen met de transportbranche verkend zijn. Deze leden vragen de minister of dit op korte termijn met de transportbranche besproken kan worden.**

De adviezen van de experts uit de Gezondheidsraad zijn waardevol en worden in de meeste gevallen integraal overgenomen. Bij het advies over de aanpassing van hoofdstuk 10 van de Regeling eisengeschiktheid 2000 was dit echter niet mogelijk, omdat het CBR heeft aangegeven dat het advies in de huidige vorm niet uitvoerbaar is. Dit advies stelt dat beroepschauffeurs die categorie II geneesmiddelen gebruiken voortaan een verklaring van een arts moeten kunnen overleggen waaruit blijkt dat zij geen rijgevaarlijke bijwerkingen ervaren. Het CBR heeft aangegeven geen informatie te hebben over of een groep 1-rijbewijs beroepsmatig wordt gebruikt, bijvoorbeeld door een taxichauffeur. Het CBR zou dit bewust moeten gaan uitvragen en chauffeurs uit deze groep die rijgevaarlijke medicatie uit categorie II gebruiken zouden dan een code 100 opgelegd krijgen. Dit betekent dat het rijbewijs alleen voor privédoeleinden gebruikt mag worden.

Daarnaast zou implementatie van dit advies voor het CBR zorgen voor een hoge werkvoorraad, langere doorlooptijden en wijzigingen in het automatisch protocol. Dit advies heeft tevens gevolgen voor de transportbranche. Daarom zal ik de mogelijkheden en implicaties van dit advies voor het einde van het jaar samen met de branche en het CBR nader verkennen. Met de implementatie van de andere drie adviezen zal niet gewacht worden, omdat het hier om versoepelingen gaat.

*Hoge kosten psychische keuringen ADHD*

**De leden van de VVD-fractie ontvangen nog steeds schrijnende berichten over mensen die hoge kosten moeten maken voor de verlenging van hun rijbewijs. Zo moet iemand met ADHD een psychische keuring ondergaan en opnieuw een rijexamen doen voor bij elkaar zo'n €500. Komen deze bedragen de minister bekend voor? Is zij het met deze leden eens dat dit**

**erg hoge kosten zijn voor een diagnose die niet aangepast is, maar wel iedere vijf jaar tot een herziening van het rijbewijs leidt?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

Mensen met ADHD of ADD die voor de eerste keer rijexamen doen zijn volgens de Regeling eisen geschiktheid 2000 verplicht om zich medisch te laten keuren. Zij brengen een bezoek aan een psychiater en doen een verplichte rijtest. Het klopt dat het bezoek aan de psychiater kosten met zich meebrengt. De kosten die de psychiater in rekening brengt zijn afhankelijk van de bestede tijd. De tarieven zijn vastgesteld door de Nederlandse Zorg autoriteit (NZa).

De verplichte rijtest brengt geen kosten met zich mee. Het onderzoek van een psychiater is van belang om na te gaan welke personen met ADHD/ADD veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Het CBR heeft aangegeven dat het overgrote deel van de mensen met ADHD die op basis van dit rapport geschikt worden verklaard, ook voor een onbepaalde termijn geschikt wordt verklaard. Dit betekent dat zij niet elke vijf jaar terug hoeven te komen. Alleen in bijzondere gevallen waarin de medisch beoordelaar van het CBR nog verkeersveiligheidsrisico's ziet, bijvoorbeeld bij alcoholmisbruik in het verleden, kan een termijnbeperking worden opgelegd.

*Impactanalyse Keuringsartsen*

**De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer de minister het advies van het CBR verwacht over hoe de keten met medische keuringen beter kan gaan functioneren. Deze leden vragen wanneer de minister de Kamer hierover kan informeren. Deze leden vernemen graag van de minister of de andere ketenpartners, IGJ en NZa, ook zijn gevraagd om een advies over de rol en samenwerking met het CBR. Deze leden vragen of de NZa, IGJ en CBR ook een gezamenlijk advies kunnen uitbrengen over het versterken van deze keten medische keuringen.**

Het CBR heeft aangegeven de gedachte om als regisseur in de keten op te treden te omarmen. Het kost echter tijd om een rol als ketenregisseur uit te werken en af te wegen of het CBR aan een dergelijke rol in de toekomst invulling kan geven. Met de NZa en de IGJ is reeds contact over de kwaliteit en het toezicht op artsen. Ik heb het CBR gevraagd bij de uitwerking van de rol als ketenregisseur ook met deze partijen af te stemmen.

Het CBR heeft mij eind september de 'Beleidsverkenning borging kwaliteit medische informatie' toegezonden. In de beleidsverkenning geeft het CBR aan dat het reeds diverse activiteiten uitvoert om artsen te informeren, voor te lichten en te binden. Zo is er naast een tweetal nieuwsbrieven gericht op de specifieke doelgroepen van enerzijds keurend artsen en anderzijds medisch specialisten, een afdeling Specialistenbeheer en is de functie van Accountmanagement ingericht als duidelijk aanspreekpunt voor vragen van keurend artsen, medisch specialisten en patiëntverenigingen. Daarnaast zijn er regelmatig bijeenkomsten met verenigingen van medisch specialisten en patiëntenverenigingen en is er een jaarlijkse congresdag voor keurend psychiaters. Het CBR geeft aan dat het onvoldoende aantoonbaar is in hoeverre deze activiteiten bijdragen aan het beoogde doel, zeker als het gaat over een zeer groot aandeel keurend artsen die slechts een zeer gering aantal keuringen uitvoeren. Het uitbreiden van activiteiten gericht op artsen zonder duidelijk aantoonbare meerwaarde, is iets waar het CBR niet zonder meer prioriteit aan wil geven. Het CBR ziet digitalisering als de best haalbare, toetsbare en effectieve methode om aantoonbaar bij te dragen aan de borging van de kwaliteit van medische informatie die artsen aan het CBR leveren.

Door bijvoorbeeld te investeren in de ontwikkeling van een meer gestructureerd digitaal rapport, neemt de kans op fouten af en nemen de mogelijkheden voor beoordeling door een automatisch protocol sterk toe.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

*Vrachtwagenchauffeur*

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

**De leden van de VVD-fractie willen de minister bedanken voor de snelle beantwoording van de schriftelijke vragen die deze leden vorige week stelden over de chauffeur in Drenthe die vanwege zijn handicap niet meer mocht rijden (2020D38215). Het is goed dat het gesprek met de desbetreffende chauffeur vanuit het CBR wordt aangegaan om een nadere toelichting te geven over het besluit betreffende zijn aanvraag. Daarbij is het goed dat de communicatie van besluiten met een dergelijke impact onder de aandacht is. Deze leden vragen nog wel hoe in de toekomst voorkomen gaat worden dat dit soort situaties zich voordoen.**

**De leden van de PVV-fractie vragen graag aandacht voor trucker Gerrie Pol. Een eenarmige trucker, die al 31 jaar lang werkt als vrachtwagenchauffeur, maar nu, twee jaar voor zijn pensioen, te horen krijgt dat zijn rijbewijs is ingetrokken door het CBR. Het CBR verwees naar een wetswijziging in 2000, twintig jaar geleden dus. Deze leden vragen of de minister dit ook niet te zot voor woorden vindt. Gaat zij mee in het "wet is wet"-verhaal van het CBR, of gaat zij ervoor zorgen dat deze chauffeur, die zijn leven lang hard heeft gewerkt, weer aan de slag mag? En is zij het met deze leden eens dat deze trucker een voorbeeld is voor al die mensen die hard willen werken en, ondanks alle uitdagingen, iets moois van hun leven willen maken?**

**De leden van de CDA-fractie zagen in het nieuws dat de heer Pol, al jarenlang vrachtwagenchauffeur op een melktankwagen, niet meer mag rijden.<sup>2</sup> De chauffeur rijdt al jaren in een aangepaste wagen en heeft geen verandering in zijn medische situatie gehad sinds de vorige verlenging van zijn rijbewijs. Deze leden horen graag van de minister hoe het kan dat er geen verlenging is gegeven. Daarnaast willen deze leden graag weten hoe dit aan de heer Pol is gecommuniceerd. Deze leden vinden het belangrijk dat iedereen mee kan doen in de maatschappij. Deze leden prijzen dan ook de inzet van het CBR in 1989, toen de hoofdexaminator persoonlijk het examen aflegde van de heer Pol. Omdat hij zo zelf kon oordelen of de rijvaardigheid van de heer Pol voldoende was. Verkeersveiligheid stond voorop, maar het CBR leverde maatwerk. Als er twijfel bestaat of de heer Pol voldoende in staat is om goed te reageren in een noodsituatie, is het CBR bereid om de heer Pol dan een test te laten afleggen via een rijsimulator waar het rijden in een tankwagen gesimuleerd wordt? Zou de minister dit na kunnen gaan? Deze leden hebben begrepen dat deze rijsimulatoren bijvoorbeeld beschikbaar zijn in Wageningen bij GreenDino. Maatwerk, zoals in 1989, met een modern randje noemen deze leden dat.**

Het besluit van het CBR heeft grote impact op het leven van de betrokken chauffeur. Met de leden van de VVD-fractie ben ik het eens dat het CBR zorgvuldiger had moeten zijn in de wijze waarop dit besluit naar betrokkene

---

<sup>2</sup> RTV Drenthe, 25 september 2020 (<https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/163438/Eenarmige-vrachtwagenchauffeur-mag-na-31-jaar-opeens-niet-meer-rijden>)



gecommuniceerd is. Tijdens mijn werkbezoek aan het CBR op 30 september jl. heb ik hier nadrukkelijk aandacht voor gevraagd. Het CBR heeft aangegeven de wijze waarop het besluit naar betrokkene is gecommuniceerd, per brief, zeer te betreuren. De algemeen directeur van het CBR heeft inmiddels persoonlijk contact opgenomen met de betrokkene. Het CBR heeft gezegd de leerpunten uit deze individuele zaak mee te nemen voor de toekomst. Binnen het CBR wordt gekeken hoe het proces zodanig aangepast kan worden dat ingrijpende besluiten op een andere, meer persoonlijke manier gecommuniceerd kunnen worden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/219121

Ik deel met de leden van de PVV- en CDA-fractie dat het lovenswaardig is dat iemand met een beperking volledig participeert in de maatschappij. Zoals ik in het nota-overleg van 12 oktober jl. richting uw Kamer heb gezegd, past mij verder wel terughoudendheid bij het beantwoorden van vragen over deze individuele zaak omdat besluiten over dergelijke aanvragen toekomen aan de deskundigen van het CBR. Het is niet aan mij om in die beoordeling te treden. Bovendien loopt er momenteel een juridische procedure rondom dit besluit.

Wat de vraag van de CDA-fractie betreft naar een hernieuwde beoordeling, bijvoorbeeld met behulp van een rij-simulator, is het ook aan de deskundigen van het CBR om daarin een afweging te maken. Een rit in een rij-simulator is volgens het CBR in dit specifieke geval geen oplossing, omdat de bestuurder nog steeds in alle gevallen met twee armen het stuur moet kunnen vastgrijpen. Een rit in een rij-simulator zou daarom niet tot een andere uitkomst leiden.

Het CBR heeft in 2003 in een landelijk overleg met alle Deskundigen Praktische Rijgeschiktheid invulling gegeven aan de eisen voor wat betreft de rijgeschiktheid voor mensen met een lichamelijke handicap (hoofdstuk 9 Regeling eisen geschiktheid 2000). Hierbij is vastgesteld dat personen met een amputatie (of het ontbreken van de arm) in of boven het ellebooggewricht ongeschikt zijn voor het besturen van een vrachtauto. De ongeschiktheid komt met name door het niet kunnen ingrijpen tijdens noodsituaties. In dergelijke gevallen is het door het ontbreken van een arm onmogelijk om een zwaar voertuig voldoende onder controle te houden. Dit risico wordt vergroot door het gewicht, de omvang en lading van het voertuig waarin gereden wordt. De gevolgen van een ongeval bij een vrachtwagen zijn groter dan bij een personenauto. Wanneer er sprake is van een amputatie onder het ellebooggewricht, is het wel mogelijk dat er een verklaring van rijgeschiktheid wordt afgegeven. Om die reden kan er dan wel met behulp van een prothese een rij-test afgenomen worden. Dat is helaas niet van toepassing op dit individuele geval.

*Kwaliteit rijschoolbranche*

**De leden van de PvdA-fractie vragen of het wenselijk is dat het CBR een regierol gaat spelen in de keten rijvaardigheid, gezien de grote achterstanden en veranderopgave die het CBR komende tijd heeft. Deze leden vragen wanneer de Kamer nader over de vervolgstappen van deze commissie geïnformeerd zal worden.**

**De leden van de PvdA-fractie vragen welke lessen worden getrokken uit het faillissement van de Zoetermeerse Verkeersschool Aalbrecht en waarom de minister de aangenomen motie-Kuiken (Kamerstuk 29398, nr. 403) niet gewoonweg uitvoert, inhoudend dat een keurmerk en onafhankelijk klachtenmeldpunt in de rij scholenbranche wordt gerealiseerd. Is de minister het met deze leden eens dat het zeer**

**noodzakelijk is om de cowboys onder de rijsscholen daadkrachtig aan te pakken? Is de minister bereid om nog dit jaar te komen met een keurmerk, een klachtenmeldpunt en strengere eisen voor rijsscholen? Daarnaast vragen deze leden of de minister het met de PvdA-fractie deelt dat marktwerking een grote rol speelt binnen de keten rijvaardigheid als het gaat om de kwaliteit van de rijsschoolbranche en het slagingspercentage bij rijexamens. Deze leden vragen welke rol de minister ziet voor het ministerie van IenW als het gaat om de keten rijvaardigheid en het verbeteren van de kwaliteit van de rijsschoolbranche. Deze leden vragen of de rol van het ministerie van IenW ook onderdeel van de probleemanalyse wordt die deze commissie zal schetsen.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

De leden van de PvdA-fractie stellen vragen over de kwaliteitsverbetering in de rijsscholenbranche. Ik heb de heer Roemer bereid gevonden om advies te geven over de vraag hoe deze kwaliteitsslag in de rijsscholenbranche het beste kan worden gemaakt. De heer Roemer zal dit advies tot stand brengen in samenwerking met een begeleidingscommissie die breed zal zijn samengesteld. Het advies zal zich toespitsen op een goede vorm van certificering voor de rijsscholen, die aansluit bij de probleemanalyse en kan rekenen op draagvlak. Begin volgend jaar zal het onderzoek zijn afgerond. De resultaten van dit onderzoek zal ik dan met u delen.

Doel van dit onderzoek is om een heldere probleemanalyse tot stand te brengen die meer zicht biedt op de omvang van de signalen in de branche die vragen oproepen over de kwaliteit van de branche. Een faillissement van een rijsschool is een voorbeeld van een dergelijk signaal. Daarnaast zijn er ook signalen die duiden op onjuiste voorlichting aan consumenten, bijvoorbeeld over slagingspercentages en de inhoud van examens en opleiding, waardoor leerlingen niet adequaat worden opgeleid. Het is belangrijk dat leerlingen zich goed oriënteren op een rijsschool die goede kwaliteit levert. Ik heb signalen ontvangen dat er 'turbo-opleiders' in de sector actief zijn die de gewenste kwaliteit niet leveren en daar waarschuw ik voor.

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of zij ook bredere stappen neemt omtrent de aanpak van de problemen bij het CBR. Belangrijke zaken als malafide artsen of louche rijsschoolhouders dragen wel bij aan de problemen van het CBR, maar vallen niet onder deze instantie zelf. Werkt zij ook in deze sectoren aan aanvullende oplossingen?**

Naar de vermeende casus dat mensen door wat te betalen een gunstig keuringsrapport van een keuringsarts kunnen verkrijgen, is vorig jaar door het CBR onderzoek gedaan. Daar bleek geen concrete aanwijzing voor te zijn. Ook bij de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd en de Nederlandse Zorgautoriteit zijn geen aanwijzingen bekend dat er door keuringsartsen verklaringen tegen betaling zijn afgegeven. Naast de waarborgen voor de kwaliteit van de medische keuringen die bij het CBR zijn belegd, houdt de Inspectie toezicht op de kwaliteit van de zorg die door artsen wordt geleverd en hun handelen op basis van respectievelijk de 'Wet kwaliteit, klachten en geschillen zorg' en de 'Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg'. Daarnaast bepaalt de Nederlandse Zorgautoriteit de maximumtarieven die keuringsartsen en medisch specialisten voor de prestaties mogen rekenen. Hiermee biedt het huidige stelsel voldoende mogelijkheden om toezicht te houden op de kwaliteit van de keuringsartsen en medisch specialisten.

Als het gaat om de kwaliteit van de rijkschoolbranche in het licht van signalen die erop duiden dat de kwaliteit van deze branche soms onvoldoende is, verwijs ik naar het antwoord op de vragen van de PvdA-fractie zoals hierboven vermeld.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/219121

*Eisen voertuigen rijkschoolhouders*

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of zij ervan op de hoogte is dat het CBR de eisen met betrekking tot voertuiglengte, asafstanden en gewichten gewijzigd heeft. Alles lijkt erop dat hiermee kleine rijkscholen gedwongen worden om te investeren in nieuw materiaal, iets wat in deze coronatijd niet mogelijk is. Is dat de bedoeling? En is zij bereid de rijkschoolhouders hier wat ruimte te gunnen, zodat zij niet in de financiële problemen komen?**

Het is bekend dat het CBR in overleg met de branche nieuwe eisen heeft geformuleerd voor examenvoertuigen. Hiervoor moet nog een formeel besluit worden genomen, in de vorm van een aanpassing van het Reglement rijbewijzen wat nog aan de Kamer en mijzelf is. Indien dit besluit genomen wordt zal dit een overgangsbepaling bevatten om rekening te houden met de afschrijvingstermijn van de bestaande voertuigen.

*Rijbewijzen nieuwe voertuigen*

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of zij op de hoogte is van de problemen omtrent het BE-rijbewijs en nieuwe voertuigen. Deze leden ontvingen een noodkreet van een chauffeur uit Alkmaar. Die heeft zijn BE-rijbewijs van voor 2013, maar merkt nu dat nieuwe voertuigen veelal een C1-rijbewijs vereisen. De vrees is dat een hele groep lotgenoten straks een probleem heeft, omdat nieuwe voertuigen niet meer gereden mogen worden met hun rijbewijs, omdat een extra keuring voor problemen kan zorgen. Is de minister daarvan op de hoogte en welke mogelijkheden ziet zij om iets aan dit probleem te doen?**

Het is mij bekend dat de laatste jaren bepaalde voertuigen zodanig groter en zwaarder worden uitgevoerd dat deze niet meer met een B-rijbewijs bereden kunnen worden. Op korte termijn is hier geen oplossing voor te bieden omdat de rijbewijscategorieën duidelijk zijn omschreven in de Europese derde rijbewijsrichtlijn die – met uitzondering van elektrisch voortgedreven bestelbussen - geen ruimte biedt om hiervan af te wijken. Nederland heeft in het kader van de evaluatie van de derde rijbewijsrichtlijn bij de Commissie wel aandacht gevraagd voor dit probleem. Mogelijk kan de vierde rijbewijsrichtlijn een oplossing hiervoor bieden, bijvoorbeeld door het makkelijker te maken om een voertuig in de categorie 3500 – 4250 kg te mogen besturen.

*Motorrijbewijs en faalangst*

**De leden van de CDA-fractie vragen of het juist is dat er voor mensen die voor een motorrijbewijs willen afrijden géén faalangst examen bestaat. Zo ja, kan de minister aangeven waarom hier een verschil in zit? Is het niet efficiënter en voor de persoon die zijn motorrijbewijs wil halen aangenamer als dit, net als bij het autorijbewijs eerder kan worden aangevraagd?**

Het faalangstexamen bestaat alleen voor diegenen die examen doen voor het autorijbewijs. Het CBR geeft aan dat bij de invoering van het faalangstexamen is gebleken dat vooral voor de doelgroep jonge beginnende automobilisten behoefte was aan een dergelijk examen. Het motorexamen daarentegen wordt vaak vanuit een hobbymatige motivatie gedaan. De kracht van het faalangstexamen komt daarnaast bij de motor minder tot zijn recht omdat de examinerende achter de examenkandidaat aanrijdt.

*Coulance en taxichauffeurs*

**De leden van de CDA-fractie lezen dat de coulanceregeling voor (aspirant-)taxichauffeurs met terugwerkende kracht is verlengd tot 1 oktober 2020. De coulanceregeling is nu beëindigd. Kan de staatssecretaris bevestigen dat het probleem voor deze groep is opgelost? Zo nee, overweegt de staatssecretaris dan een verlenging?**

Volgens de informatie van het CBR is de capaciteit voor de praktijkexamens voor taxi afdoende voor de vraag. Door de coulanceregeling hebben aspirant-taxichauffeurs met een verlopen tijdelijk certificaat langer de tijd om hun examen te halen. Mochten individuele chauffeurs toch in de knel komen, dan zoekt het CBR naar een maatwerkoplossing. Namens de staatssecretaris kan ik bevestigen dat het probleem is opgelost en dat een verdere verlenging van de coulance niet nodig is.

*Proces verlopen rijbewijzen RDW en CBR*

**De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom de taken van het CBR en de RDW van elkaar zijn losgeknipt, als dat leidt tot onhandige situaties. Zo kan het CBR niet melden wanneer een rijbewijs verloopt, terwijl dat voor het proces wel handig zou zijn. Is de minister bereid naar deze situatie te kijken en opties uit te werken die hier verandering in kunnen brengen?**

Het CBR kan voor alle gevallen online het rijbewijsregister raadplegen en aanpassingen kunnen snel in overleg met de RDW worden afgestemd en uitgevoerd. Het is vooralsnog niet duidelijk of het vanuit het perspectief van een goede klantbediening een probleem is dat de RDW de communicatie naar groepen rijbewijshouders verzorgt. Ik ben bereid om te bezien of de huidige taakverdeling problemen oproept.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga