

Vergaderjaar 2019–2020

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**25 295**

**Infectieziektenbestrijding**

**Nr. 826**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2020

Ten behoeve van het SO CBR op 26 mei breng ik u met deze brief op de hoogte van de stand van zaken CBR. Het AO CBR van 11 december (Kamerstuk 29 398, nr. 796) en het AO verkeersveiligheid van 5 februari (Kamerstuk 29 398, nr. 815) lijken mede door de COVID-19 ontwikkelingen een lange tijd geleden en de maatschappelijke effecten van de COVID-19 maatregelen raken vanzelfsprekend ook het CBR, zowel direct als indirect. Daarom zal ik daar in deze brief als eerste op in gaan. Vervolgens zal aandacht worden besteed aan het lopende onderzoek naar het stelsel van de medische rijgeschiktheid en de overige motieonderwerpen. Middels de maandrapportage over april informeer ik u separaat over hoe het CBR afgelopen maand heeft gepresteerd (Kamerstuk 29 398, nr. 824).

Effecten COVID-19

Op 15 maart bent u geïnformeerd over het met ingang van 16 maart 2020 annuleren van alle theorie- en praktijkexamens, rijtesten, cursussen en registratie van nacholingen door het CBR ten gevolge van de Rijksbrede maatregelen gericht op de aanpak van COVID-19 (Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 813). Geleidelijk hervat het CBR komende periode het afnemen van verschillende theorie- en praktijkexamens. Op 11 mei is gestart met het afnemen van het praktijkexamens voor de bromfiets en de motor voertuigbeheersing (AVB). Op 13 mei is gestart met theorie-examens voor alle categorieën, de verplichte nascholing en praktijktoetsen voor beroepschauffeurs. Op 18 mei is gestart met de praktijkexamens auto, motor verkeersdeelneming (AVD) en auto met aanhangwagen, tussentijdse toetsen en rijtesten. Tevens zijn de beroepspraktijkexamens vanaf 18 mei gefaseerd van start gegaan. En tot slot gaan ook de educatieve maatregelen «alcohol» en «verantwoord rijgedrag», evenals de vorderingenonderzoeken naar rijgeschiktheid en rijvaardigheid, van start. Het CBR hanteert strenge hygiënevoorschriften in lijn met de richtlijnen van het RIVM.

Als gevolg van de maatregelen in relatie tot COVID-19 zijn veel minder medische keuringen in het kader van het rijbewijs uitgevoerd. Bij het ingaan van de maatregelen in relatie tot COVID-19 konden bestuurders niet bij een arts terecht, omdat de keuringen niet vallen binnen het kader van een «medische behandeling». Hierdoor konden mensen niet tijdig een keuringsverslag of medische rapportage bij het CBR indienen. Daardoor kon het CBR in een groot aantal gevallen de rijgeschiktheid niet beoordelen.

De situatie die is ontstaan als gevolg van COVID-19 heeft ook tot gevolg dat sommige mensen in de knel zijn gekomen (en komen) om hun rijbewijs tijdig te laten verlengen. Om deze redenen is een tijdelijke coullance momenteel van kracht voor alle rijbewijshouders van wie het rijbewijs verloopt in de periode 16 maart 2020 tot en met 1 juni 2020. Zij kunnen blijven doorrijden in Nederland met hun verlopen rijbewijs tot 1 juni. Deze coullance is niet van toepassing op rijbewijzen met een geldigheidsduur van 1 of 3 jaar. Hierover bent u bij brief van 17 april jl. geïnformeerd (Kamerstuk 29 398 en 25 295, nr. 819). Bij brief van 15 mei 2020 bent u ook geïnformeerd over een wetgevingsvoorstel dat de Europese Commissie op 29 april jl. heeft uitgebracht dat onder meer regelt dat rijbewijzen t.b.v. alle modaliteiten voor een periode van een half jaar na de verloopdatum als geldig worden beschouwd (Kamerstuk 21 501–33, nr. 807). Dit voorstel wordt besproken in Brussel. Over de Nederlandse inzet ten aanzien van dit voorstel en de uitkomsten van deze besprekingen wordt u separaat geïnformeerd.

Het grotendeels stopzetten van de dienstverlening heeft ook aanzienlijke financiële gevolgen voor het CBR. Op korte termijn is sprake van gevolgen voor de liquiditeit, op de langere termijn zijn er gevolgen voor het resultaat. Voor het opvangen van de liquiditeitsproblemen is de rekening courant kredietfaciliteit van het CBR bij het Ministerie van Financiën tijdelijk verruimd van € 10 miljoen naar € 37 miljoen. Ten aanzien van de gevolgen voor het resultaat ben ik nog in gesprek met het CBR over de precieze omvang van de problematiek en de wijze waarop dit kan worden opgevangen. Een deel van de problematiek wordt opgevangen door een beroep van het CBR op het noodfonds NOW en door interne besparingsmaatregelen van het CBR.

Tot slot meld ik u dat de ontstane situatie bij het CBR mede door de COVID-19 maatregelen ook nog een ander neveneffect heeft. Het CBR geeft aan dat de invoering van een proefjaar om bestuursrechtelijke CBR-besluiten tot tijdelijke schorsing of definitieve ongeldigheid in persoon te betekenen noodzakelijkerwijs moet worden uitgesteld. Zoals ik in mijn eerdere brief<sup>1</sup> heb aangegeven interfereert deze invoering met de medische besluitvorming binnen dezelfde divisie, onder meer op het vlak van ICT-aanpassingen die voor beide processen benodigd zijn. Het uitstel kan zijn tot het eerste kwartaal van het komend jaar of eerder als het CBR daartoe toch de ruimte ziet. Zoals ik ook al eerder heb aangegeven, begrijp en respecteer ik de keuze van het CBR om geen aanvullende risico's te lopen rond de afdoening van medische beoordelingen.

### Stelselherziening medische rijgeschiktheid

Op 10 december 2019<sup>2</sup> heeft u het plan van aanpak voor het gehele onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ontvangen evenals een eerste globale en beperkte internationale verkenning van de medische rijgeschiktheidsstelsels in

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 766.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 771.

enkele omringende landen door Andersson Elffers Felix (AEF). SWOV en AEF zijn in januari gestart met het diepgaander onderzoek naar de mogelijkheid van een stelselherziening medische rijgeschiktheid. Het onderzoek bestaat uit 5 deelonderzoeken. De deelonderzoeken 1, 2 en 3 zijn inmiddels zo goed als afgerond en ook besproken met de begeleidingsgroep van het onderzoek. Ook de klankbordgroep bij het onderzoek is over de stand van zaken geïnformeerd. Op basis van de kennis opgehaald uit de internationale vergelijking en het onderzoek naar de innovatieve methoden, is medio mei gestart met het onderzoek onder alle stakeholders. Dit deelonderzoek 4 geeft antwoord op de vraag wat het draagvlak onder uitvoeringspartners en rijbewijsbezitters is voor verschillende opties voor de beoordeling van de medische rijgeschiktheid in Nederland. De rapporten van alle deelonderzoeken zullen gelijktijdig met de eindrapportage (deelonderzoek 5) naar verwachting deze zomer worden gepubliceerd en aan de Kamer worden aangeboden.

Het doel van deelonderzoek 1 uitgevoerd door AEF is in kaart brengen hoe het huidige Nederlandse stelsel eruitziet, hoe het tot stand is gekomen en wat de kosten en baten zijn. Uit dit onderzoek komt dat het stelsel logisch tot stand lijkt te zijn gekomen, maar de effecten op verkeersveiligheid van het huidige stelsel zijn moeilijk te achterhalen. Het doel van deelonderzoek 2 uitgevoerd door AEF is een beschrijving van de verschillende varianten voor de beoordeling van de medische rijgeschiktheid in diverse Europese landen en enkele landen, staten, provincies buiten Europa (een vervolg op de eerdere verkenning). Dit onderzoek laat zien dat de stelsels in andere landen in grote lijnen gelijk zijn aan het onze. Dat binnen de grote lijnen weliswaar veel variaties te onderscheiden zijn, maar dat er geen duidelijke «smaken» van stelsels zijn. Dit leidt tot de voorlopige conclusie van de onderzoekers dat de keuze over de toekomstige inrichting van het stelsel zich met name zal richten op de volgende aspecten: het al dan niet leeftijdsgebonden blijven keuren, het al dan niet invoeren van een meldplicht voor bestuurder en/of arts, het wijzigen van bevoegdheden tot keuren of testen én het al dan niet veranderen van frequentie of momenten van medische beoordeling. Het doel van deelonderzoek 3, uitgevoerd door de SWOV, is het identificeren van innovatieve methoden die het onderzoek naar de medische rijgeschiktheid van rijbewijsbezitters kunnen verbeteren in termen van de kwaliteit van het onderzoek of een beperking van de doorlooptijd. Daarbij heeft SWOV zich vooral gericht op methodes die ingezet kunnen worden voor screening van alle bestuurders, ter identificatie van mogelijk risicovolle bestuurders. Die laatstgenoemde bestuurders kunnen vervolgens uitgebreider (medisch) worden gekeurd om te bepalen of er daadwerkelijk sprake is van verminderde rijgeschiktheid.

De innovatieve screeningsmethoden verschillen in hoe en waar de bestuurder wordt beoordeeld: via het rijgedrag op de openbare weg of in een rijsimulator dan wel via het testen van functies die een voorwaarde zijn voor veilig rijgedrag, zoals reactietijd, gezichtsvermogen, aandachtverdeling en gevaarherkenning. Voor elk van de methoden is nagegaan in welke mate ze geschikt zijn voor de beoordeling van de rijgeschiktheid, op welke termijn ze inzetbaar zijn en welke partijen bij de toepassing betrokken kunnen worden. De methoden die (op termijn) geschikt lijken te zijn, worden meegenomen in het draagvlakonderzoek (deelonderzoek 4). Op basis van de input uit alle deelonderzoeken komt de SWOV in deelonderzoek 5 tot een selectie van alternatieve scenario's voor het huidige stelsel rondom medische rijgeschiktheid, inclusief de voor- en nadelen van deze alternatieven ten opzichte van het huidige systeem.

Met voorgaande uitgebreide beschrijving van de stand van zaken geef ik invulling aan mijn toezegging<sup>3</sup> voor een stand van zaken met betrekking tot de stelselherziening.

Daarnaast werkt het CBR gelijktijdig conform de aangenomen gewijzigde motie Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 785) en motie Van Aalst (Kamerstuk 29 398, nr. 780) aan een voorstel voor mogelijke verbeteringen die zij zien in de uitvoering van de beoordeling van de medische rijgeschiktheid. Daarbij betreft het CBR ook de adviezen die voortvloeien uit het onderzoek dat Pier Eringa op dit moment op mijn verzoek uitvoert en voor de zomer oplevert. Met betreffend CBR-voorstel en het eindrapport van de SWOV dat naar verwachting deze zomer komt, kunnen dan keuzes worden gemaakt over noodzakelijke aanpassingen van het stelsel rondom de rijgeschiktheid.

#### Overige moties in relatie tot het CBR

Aan de motie van de leden De Pater-Postma en Schonis (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 26) van 17 oktober 2019 heb ik op de volgende wijze invulling gegeven. Op 2 december 2019 heb ik mantelzorg.nl gewezen op de regeling waarmee het rijbewijs van 75-plussers die hun rijbewijs moeten verlengen maximaal één jaar administratief wordt verlengd. Daarnaast is gewezen op de spoedprocedure die het CBR hanteert voor mensen die buiten deze regeling vallen, maar toch ook medisch beoordeeld moeten worden. Dat kunnen ook mantelzorgers zijn. Het verzoek is destijds tevens gedaan deze informatie via de kanalen van Mantelzorg.nl zo veel mogelijk te verspreiden, waartoe de motie oproept. Op 19 december 2019 is de motie van het lid Van Aalst (Kamerstuk 29 398, nr. 781) aangehouden omdat ik had toegezegd bij het CBR na te gaan of ze belemmeringen ervaren rond het opleggen van een rijtest. Na navraag bij het CBR kan ik u het volgende berichten. De politie meldt na staandehouding een vermoeden van ongeschiktheid of ontbrekende rijvaardigheid aan het CBR met beschrijving van de aangetroffen aard en omstandigheden. Het CBR maakt vervolgens op basis van deze aard en omstandigheden een keuze of dit vermoeden van de politie wordt beoordeeld wordt met een rijvaardigheidsonderzoek (waar gekeken wordt naar de feitelijke rijvaardigheid in het verkeer) of met een medisch onderzoek naar de geschiktheid (waar gekeken wordt naar mogelijke onderliggende medische problematiek). Als er op grond van de medische beoordeling nog steeds twijfel bestaat over de geschiktheid kan een zogeheten rijtest worden gedaan, op die mogelijkheid doelde ik eerder tijdens het VAO van 19 december 2019. Het CBR analyseert thans deze werkwijze. Het gaat met name om de vraag of rijbewijsbezitters die na medische beoordeling (maar zonder rijtest) wel geschikt worden bevonden, soms toch een praktische test zouden moeten ondergaan vanwege resterende twijfel over de geschiktheid, bijvoorbeeld door een combinatie van meerdere aandoeningen die individueel leiden tot geschiktheid maar gecombineerd toch leiden tot ongeschiktheid. Het CBR verwacht de conclusie en aanbevelingen van de lopende analyse het laatste kwartaal van dit jaar gereed te hebben. Na dat onderzoek zal ik bezien of een aanpassing van de regelgeving aan de orde is.

Bij motie van het lid Schonis c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 777) heeft de Kamer op 19 december 2019 gevraagd om het CBR opdracht te geven te onderzoeken of zowel de telefonische bereikbaarheid als de openingstijden voor het afnemen van examens aansluit bij de behoefte van haar klanten. Op basis van feedback van klanten is het het CBR duidelijk geworden dat verruiming van de dienstverlening op prijs wordt gesteld.

<sup>3</sup> tijdens AO 11 december 2019, Kamerstuk 29 398, nr. 796.

Om verruiming van de dienstverlening mogelijk te maken en de kostenstijging daarvan te beheersen, is een aanpassing van de CAO nodig. Dit wordt betrokken bij de gesprekken over een nieuwe CAO.

Tot slot is op 3 maart 2020 motie van het lid Postma c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 799) aangenomen, die aandringt om met de ons omringende landen in overleg te gaan over het toestaan van administratief verlengde geldigheid van het rijbewijs voor de 75-plussers die onder de AMVB vallen. Bij de ons omringende landen is inmiddels navraag gedaan of het mogelijk zou zijn 75-plussers die onder de AMVB vallen toe te staan te rijden met een administratief verlengd rijbewijs. Frankrijk heeft aangegeven dit niet te kunnen toestaan. Duitsland heeft eveneens gewezen op het feit dat volgens de Duitse wetgeving een rijbewijsdocument met een geldige datum, een vereiste is. De Vlaamse overheid aangegeven wel mogelijk ruimte te zien. Met genoemde overleggen is invulling gegeven aan de motie. Dit was echter voor de inwerkingtreding van COVID-19 maatregelen. De situatie is inmiddels een andere nu de grenzen met België tot en met 8 juni dicht zijn. Tot slot wordt op korte termijn de publicatie en inwerkingtreding van het bovengenoemde Europese voorstel verwacht waarmee het de bestuurder wordt toegestaan met een rijbewijs dat verloopt of verlopen is tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 te kunnen blijven rijden tot 7 maanden na de verloopdatum van het rijbewijs, ook in het buitenland.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga