

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 829

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 februari 2020 over het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de medische keuringen rijgeschiktheid: Maandrapportage CBR januari 2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 809), over de brief van 24 januari 2020 over schema toezicht op de artsen en de keuringen van mensen met autisme en antwoord op vragen over medische keuringen (Kamerstuk 29 398, nr. 793), over de brief van 24 januari 2020 over medische rijgeschiktheid: reactie Gezondheidsraad op vragen over lijst van aandoeningen in huidige regeling eisen geschiktheid 2000 (Kamerstuk 29 398, nr. 790), over de brief van 15 maart 2020 over maatregelen CBR n.a.v. Covid-19 (Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 813), over de brief van 19 maart 2020 over reactie op de motie van het lid Postma c.s. over een passende oplossing voor de groep 75-plussers die in het buitenland wil rijden (Kamerstuk 29 398, nr. 816), over de brief van 19 maart 2020 over maandrapportage CBR februari 2020 over de divisies Rijgeschiktheid Medisch en Klantenservice (Kamerstuk 29 398, nr. 814), over de brief van 17 april 2020 over verlopen rijbewijzen als gevolg van de maatregelen in relatie tot Covid-19 (Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 819) en over de brief van 21 april 2020 over maandrapportage CBR maart 2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 820).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 mei 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 juni 2020 zijn de vragen, mede namens de Minister voor Medische Zorg, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Ministers

Medische vereisten Regeling eisengeschiktheid 2000 (REG2000)

De VVD-fractie vraagt of er een vaste termijn is waarbinnen de Gezondheidsraad advies geeft. Zo ja, op welke termijn is dit?

Er is geen sprake van een (wettelijk) vastgelegde termijn waarbinnen de Gezondheidsraad advies geeft.

De CDA-fractie vraagt waarom het GR antwoord zo lang op zich heeft laten wachten. Deze leden zouden graag een overzicht willen ontvangen van de onderdelen waar de REG2000 strenger is dan de Europese richtlijn. Is de Minister bereid dit te verstrekken aan de Kamer?

De Gezondheidsraad heeft mijn verzoek om de lijst met aandoeningen van de REG2000 tegen het licht te houden op 18 december 2019 beantwoord¹. De Gezondheidsraad geeft in de brief aan dat de commissie rijgeschiktheid op korte termijn geen verdere versoepelingen verwacht te kunnen adviseren en geen verdere differentiatie kan aanbrengen. Eind 2019 is nagegaan hoe de Europese Richtlijn 2006/126/EG en de REG2000 van elkaar verschillen en of de Nederlandse regelgeving meer of andere verplichtingen kent dan Europees wordt voorgeschreven. Hierover is Uw Kamer op 10 december 2019 ingelicht². Nederland stelt op enkele punten meer verplichtingen. Zo stelt Nederland eisen voor slechthorendheid en doofheid bij groep 1 rijbewijzen. Europa stelt enkel eisen aan gehoor voor groep 2 rijbewijzen (beroepschauffeurs). Daarnaast vraagt Nederland iedere 10 jaar een rapport van de oogarts in geval van diabetes mellitus. De analyse is gedeeld met de Gezondheidsraad ten behoeve van de beantwoording van de vraag om de lijst met aandoeningen tegen het licht te houden.

De CDA-fractie geeft aan te lezen in de brief dat de commissie haar adviezen waar mogelijk baseert op de meest recente wetenschappelijke inzichten. Tegelijkertijd lezen deze leden in de REG2000 in hoofdstuk 1, dat «bij het formuleren van medische geschiktheidseisen zich internationaal het probleem voordoet dat er nog altijd betrekkelijk weinig epidemiologische gegevens zijn over relatie, gezondheidstoestand en het veroorzaken van verkeersongevallen». Deze leden willen graag weten voor welke aandoeningen nader wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van een ziektebeeld op verkeersveiligheid relevant zou zijn. Verder zijn deze leden benieuwd of de reactie van de Gezondheidsraad nog zou kunnen veranderen na een diepgaander onderzoek naar de mogelijkheid van een stelselherziening medische rijgeschiktheid.

Met de Gezondheidsraad en het CBR samen wordt continu gekeken of de REG 2000 aangepast dient te worden aan de nieuwste wetenschappelijke inzichten. Dit heeft er in de afgelopen jaren toe geleid dat diverse versoepelingen zijn doorgevoerd. In het kader van het onderzoek naar het huidige stelsel uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Andersson Elffers Felix (AEF) wordt o.a. ook gekeken naar effect op de verkeersveiligheid. Het doel van de studie is

¹ Kamerbrief 24 januari 2020 met in de bijlage reactie van de Gezondheidsraad. Kamerstuk 29 398, nr. 790.

² Kamerbrief 10 december 2019. Kamerstuk 29 398, nr. 772.

te komen tot een set van alternatieve scenario's voor de beoordeling van de rijgeschiktheid in Nederland met een indicatie van de voor- en nadelen van deze scenario's ten opzichte van het huidige Nederlandse stelsel ten aanzien van de kosten, de doorlooptijd, het effect op de verkeersveiligheid en het draagvlak onder uitvoeringspartners en rijbewijsbezitters. Naar verwachting zal de SWOV deze zomer met de eindrapportage van het onderzoek komen. Met de eindrapportage van de SWOV kunnen dan keuzes gemaakt worden over noodzakelijke aanpassingen aan het stelsel rondom rijgeschiktheid.

De CDA-fractie vraagt of de Minister bereid is te onderzoeken of de bloedglucosesensor als geldig hulpmiddel kan worden opgenomen in de Wegenverkeerswet.

Beoordeling of een persoon met diabetes mellitus een motorrijtuig kan besturen geschiedt op grond van de eisen vermeld in paragraaf 5.2 van de REG2000. Deze eisen zijn gebaseerd op de derde Europese richtlijn betreffende het rijbewijs. Daarin wordt voorgeschreven dat mensen met diabetes voor het rijden twee keer hun bloedwaarden dienen te controleren. De belangrijkste risico's voor de verkeersveiligheid bij diabetes mellitus zijn het verlies van bewustzijn door te lage bloedglucose (hypoglykemie of hypo) en het optreden van complicaties die kunnen interfereren met veilig besturen. De vraag is of «Real Time Continue Glucose Monitoring» een voldoende veilige oplossing voor het niet voelen aankomen van te lage bloedglucosewaarden (risico op hypoglykemie) bij personen met diabetes mellitus. Om de Wegenverkeerswet op dit punt te kunnen aanpassen, dient de Europese regelgeving veranderd te worden. Daarvoor is steun van de andere lidstaten nodig. Met het CBR bespreek ik hoe we ons hiervoor Europees willen inzetten.

De D66-fractie vraagt hoe het staat met de lijst van gevallen uit de REG2000 die voor een extra toets op rijvaardigheid in aanmerking komen. De Minister is al meerdere malen gevraagd om deze lijst tegen het licht te houden.

De Gezondheidsraad heeft mijn verzoek om de lijst met aandoeningen van de REG2000 tegen het licht te houden op 18 december 2019 beantwoord³. De Gezondheidsraad geeft in de brief aan dat de commissie rijgeschiktheid op korte termijn geen verdere versoepelingen verwacht te kunnen adviseren. Met het CBR en de Gezondheidsraad wordt continu bekeken of versoepeling van de eisen rondom rijgeschiktheid mogelijk zijn. De Gezondheidsraad kijkt momenteel naar een voorstel van het CBR over de mogelijkheid van het niet langer verplicht stellen van een rijtest bij een bepaalde groep bestuurders met ADHD.

De D66-fractie vraagt daarnaast of de Minister daarbij ook kijkt naar wat de ons omringende landen doen op dit gebied. Deelt de Minister de mening dat afstemming en uniformering van deze regeling binnen de EU wenselijk is? Zo ja, is de Minister daarom bereid om dit punt te agenderen binnen de EU? Zo nee, op welke wijze denkt zij dan tot een meer uniforme regeling binnen de EU te komen? Is de Minister bereid om bij de heroverweging van de regeling ook te kijken naar mogelijkheden voor mensen met een diagnose van een chronische aandoening, maar met een stabiel ziektebeeld om niet vaker dan één keer te keuren? Deze leden vragen of een mogelijkheid kan worden gecreëerd om van de

³ Kamerbrief 24 januari 2020 met in de bijlage reactie van de Gezondheidsraad. Kamerstuk 29 398, nr. 790.

aantekening af te komen bij genezing of bij het succesvol stoppen van een medische behandeling.

De REG2000 is gebaseerd op Europese wetgeving. Nederland stelt slechts op enkele punten meer verplichtingen dan andere landen. In het kader van het onderzoek naar het huidige stelsel uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Andersson Elffers Felix (AEF) wordt o.a. ook gekeken naar de wijze waarop in andere landen beoordeeld wordt op rijgeschiktheid. In de brief aan Uw Kamer van 25 mei jl. wordt aangegeven dat dit onderzoek laat zien dat de stelsels in andere landen in grote lijnen gelijk zijn aan het onze. Naar verwachting zal de SWOV deze zomer met de eindrapportage van het onderzoek komen. Daarin wordt een selectie van alternatieve scenario's voor het huidige stelsel rondom medische rijgeschiktheid gepresenteerd. Daarnaast werkt het CBR aan een voorstel voor mogelijke verbeteringen die zij zien in de uitvoering van de beoordeling van de medische rijgeschiktheid. Dit voorstel zal in de zomer gereed zijn. Met het betreffende CBR-voorstel en de eindrapportage van de SWOV kunnen dan keuzes gemaakt worden over noodzakelijke aanpassingen aan het stelsel rondom rijgeschiktheid.

De D66-fractie geeft aan dat een verlenging voor één, drie of vijf jaar kan worden gegeven (in plaats van de reguliere geldigheid van een rijbewijs van tien jaar). Is de Minister bereid om deze termijnen te uniformeren tot vijf of tien jaar? Zo nee, is de Minister bereid om te onderzoeken in hoeverre het terugbrengen van het aantal categorieën van verlengstermijnen bij kan dragen om de wachttijden bij het CBR te verminderen? Zo nee, waarom niet?

De termijnen zijn vastgesteld op advies van de Gezondheidsraad. Voor sommige aandoeningen gelden termijnen die Europees⁴ zijn vastgesteld, zoals iedere vijf jaar bij diabetes voor groep 1 rijbewijzen en iedere 3 jaar voor groep 2 rijbewijzen (groot rijbewijs), en ieder jaar bij obstructief slaapapneusyndroom voor groep 2 rijbewijzen. De termijnen houden rekening met de progressiviteit van de aandoening. Een aandoening die volledig stabiel is, kan leiden tot onbeperkte geschiktheid zodra eenmaal de geschiktheid is aangetoond. Een matig progressieve aandoening leidt over het algemeen tot een geschiktheidstermijn van vijf jaar. Het is dan voor de verkeersveiligheid van belang om iemand nog op bepaalde momenten te zien maar dit hoeft niet heel frequent. Vaak geldt in deze gevallen voor groep 2 rijbewijzen een termijn van drie jaar gezien het grotere risico dat deze groep vormt voor andere weggebruikers en de duur van de verkeersdeelname. Een termijn van één jaar wordt gegeven bij een potentieel snel verslechterende gezondheidstoestand zoals de ziekte van Alzheimer. De grootste groepen bestuurders die termijnbeperkingen krijgen, krijgen een beperking voor vijf of tien jaar. Termijnen van één, twee of drie komen minder frequent voor.

De SP-fractie geeft aan te lezen dat de Gezondheidsraad in de afgelopen jaren geadviseerd heeft om de REG 2000 op verschillende aandoeningen of aandachtsgebieden te herzien, en dat de raad op zeer korte termijn geen versoepelingen kan adviseren. De uitspraak van de raad duidt daarmee echter op een generieke versoepeling voor een aandoening of aandachtsgebied. Dat terwijl bijvoorbeeld deze leden voorbeelden ontvangen van mensen met een aandoening waarover generiek wel gezegd kan

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1591175189619&uri=CELEX:02006L0126-20180722>.

worden dat handhaving van de keuringsplicht logisch is, maar dat het gebrek aan uitzonderingsmogelijkheden het probleem is. In hoeverre is het mogelijk om die uitzondering te bewerkstelligen door middel van een verklaring door de behandelend arts? Deze kan, medisch onderbouwd, aangeven waarom het ziektebeeld stabiel is en de noodzaak voor periodieke herkeuring zou moeten vervallen. Een samenspel met een keuringsarts zou er dan toe kunnen leiden dat generieke versoepelingen niet nodig zijn, omdat er logische uitzonderingen gemaakt kunnen worden. Deze leden horen graag wat de Minister hiervan vindt, en of zij bereid is de Gezondheidsraad op dit specifieke punt om advies te vragen.

De beoordeling van de rijgeschiktheid door het CBR is reeds maatwerk voor zover de REG2000 dit toestaat. Op basis van de gezondheidsverklaring en de medische informatie die de arts aanlevert, kan het CBR een bestuurder rijgeschikt verklaren en aangeven dat verdere herkeuring in de toekomst niet nodig is, mits dit past binnen de regelgeving uiteraard en mits de gezondheidssituatie van de bestuurder niet wijzigt. De REG2000 schrijft voor aan welke eisen een bestuurder dient te voldoen om rijgeschikt te zijn. In de Wegenverkeerswet ligt vastgelegd dat alleen het CBR bevoegd is te beoordelen of iemand rijgeschikt is. Hiertoe vraagt het CBR de bestuurder om een gezondheidsverklaring en indien nodig om medische informatie van een arts. Dit mag in principe iedere arts zijn, dus ook de behandelend arts. Soms is nog een aanvullende keuring nodig door een onafhankelijk arts. Het huidige systeem faciliteert dus tot op zekere hoogte de mogelijkheid van maatwerk. Momenteel wordt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Andersson Elffers Felix (AEF) onderzoek gedaan naar het huidige stelsel dat we in Nederland hanteren. Daarnaast werkt het CBR aan een voorstel voor mogelijke verbeteringen die zij zien in de uitvoering van de beoordeling van de medische rijgeschiktheid. Op basis van beide rapporten kunnen keuzes gemaakt worden over noodzakelijke aanpassingen aan het stelsel rondom rijgeschiktheid.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief van de Minister dat de Gezondheidsraad aangeeft dat «mensen met een psychische aandoening» een groter risico op ongevallen in het verkeer lopen, en dat daarom mensen met de aandoeningen ASS, ADHD, ADD en/of depressie een medische keuring moeten ondergaan. Deze leden vinden de definitie «mensen met een psychische aandoening» wel erg breed en vragen of er in de onderzoeken voldoende gedifferentieerd is tussen de vele categorieën psychische aandoeningen die er zijn. Deze leden vragen tevens of het lopen van extra risico door personen met een psychische aandoening op een ongeval in het verkeer ook betekent dat aangetoond is dat deze personen significant vaker veroorzaker zijn van een ongeval. Heeft het CBR in overleg met de psychische hulpverleningssector ook gekeken naar andere varianten van een medische keuring die wellicht voldoende zijn, zoals een telefonisch gesprek of een beoordeling van een eerder aangelegd medisch dossier?

De definitie van mensen met een psychische aandoening in de brief aan Uw Kamer van 24 januari jl. had betrekking op de keuringen van mensen met autismespectrumstoornissen. De REG2000 is in 2013 op dit punt op advies van de Gezondheidsraad versoepeld en aangepast; de herkeuringseis – van elke drie jaar een nieuwe evaluatie – is komen te vervallen. De Gezondheidsraad gaf in haar onderbouwing bij dit advies aan dat keuring nog steeds van belang is, omdat mensen met een psychische

aandoening (zoals ADHD of depressie) een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer hebben. ASS is ook een psychische aandoening. Momenteel wordt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Andersson Elffers Felix (AEF) onderzoek gedaan naar het huidige stelsel dat we in Nederland hanteren. Daarnaast werkt het CBR aan een voorstel voor mogelijke verbeteringen die zij zien in de uitvoering van de beoordeling van de medische rijgeschiktheid. Op basis van beide rapporten kunnen keuzes gemaakt worden over noodzakelijke aanpassingen aan het stelsel rondom rijgeschiktheid.

De leden van D66 vragen of de Minister bereid is om met haar verantwoordelijke collega's te onderzoeken hoe het toezicht op het afgeven van gezondheidsverklaringen en het verrichten van medische keuringen voor rijbewijzen kan worden verbeterd.

In mijn brief aan uw Kamer van 24 januari jl.⁵ heb ik geschetst hoe het kader waarbinnen de medische keuringen plaatsvinden eruit ziet en hoe hierop toezicht wordt gehouden. In het kort komt dit erop neer dat naast de waarborgen voor de kwaliteit en inhoud van de medische keuringen die bij het CBR zijn belegd, de IGJ toezicht houdt op de kwaliteit van de zorg die door artsen wordt geleverd en hun (medisch) handelen op basis van respectievelijk de Wet kwaliteit, klachten en geschillen zorg (Wkkgz) en de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg (BIG). Daarnaast bepaalt de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) de tarieven en de prestaties die keuringsartsen en medisch specialisten mogen rekenen. Daarbij mogen artsen alleen de tijd in rekening brengen die ze daadwerkelijk aan een keuring hebben besteed. De NZa houdt toezicht op de tarieven en op de prestaties. Hiermee biedt het huidige stelsel voldoende mogelijkheden om toezicht te houden op de medische keuringen en de wijze waarop deze worden verricht.

De D66-leden vragen of het mogelijk is om zowel het verkrijgen van een gezondheidsverklaring als het verrichten van medische keuringen voor het verkrijgen van een rijbewijs onder te brengen bij zorgverzekeraars. Zo niet, dan vragen deze leden of de Minister bereid is dit te onderzoeken.

De Minister van VWS geeft aan dat Nederlandse burgers recht hebben op een basispakket aan verzekerde zorg. De omvang van het basispakket wordt onder andere bepaald op basis van medisch noodzakelijke zorg, wat betekent dat er door een zorgverlener een noodzaak tot behandelen moet worden vastgesteld. In het geval van een gezondheidsverklaring voor het verkrijgen van een rijbewijs is daar geen sprake van. Aan de hand van deze verklaring wordt namelijk bepaald of iemand gezond genoeg is om een rijbewijs te halen of te verlengen, en niet of er sprake is van een zorgvraag. Daarmee is uitgesloten dat een gezondheidsverklaring onderdeel kan worden van het basispakket aan verzekerde zorg. De Minister van VWS is niet voornemens om dit verder te onderzoeken.

De leden van de CU vragen of de Minister bereid is in overleg met de sector een standaard wettelijk tarief in te voeren voor een medische keuring rijgeschiktheid voor mensen met ASS, ADD of ADHD?

Naar mijn oordeel is het niet nodig om een tarief vast te stellen, omdat voor rijbewijskeuringen reeds tarieven bestaan, vastgesteld door de Nederlandse zorgautoriteit. Iedere rijbewijskeuring voor deze aandoeningen kent daarbij een basistarief van maximaal € 107,65 inclusief BTW.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 793.

Daarnaast bestaat er de mogelijkheid dat toeslagen op dit basistarief in rekening worden gebracht, indien de keuring langer duurt dan de in het basistarief verdisconteerde 15 minuten (de toeslag voor directe tijd). Psychiaters en neurologen mogen daarnaast maximaal twee toeslagen in rekening brengen voor indirecte tijd. Ook deze toeslagen zijn gekoppeld aan maximumtarieven. Hiermee zijn de tarieven reeds gereguleerd.

Herstart werkzaamheden t.g.v. maatregelen COVID-19

De leden van de SP-fractie vragen hoeveel mensen tegelijkertijd kunnen inloggen bij het CBR om reserveringen te doen en wat de afweging is geweest om te stellen dat dat wel voldoende zou zijn?

De leden van de PVV-fractie vragen of de vruchten van de IT-investeringen al geplukt zijn of dat het, gelet op het feit dat het CBR zich noodgedwongen voelde het aantal bezoekers op de eigen website te beperken, weggegooid geld blijkt te zijn.

De leden van de SP-fractie vragen hoe het kan dat het CBR niet aan zag komen dat vanaf het moment dat het weer kon, duizenden rijkschoolhouders tegelijkertijd probeerden in te loggen om hun examens aan te vragen? En als het CBR dit wel zag aankomen, wat is dan in hemelsnaam de afweging geweest om het op deze knullige wijze aan te pakken?

Tijdens de opstartfase heeft het CBR rekening gehouden met de toegang via MijnCBR voor reguliere kandidaten en via TOP voor de rijsscholen. Op grond van de met de branche afgestemde opstartscenario's voor de inzet van examencapaciteit van de verschillende examendivisies is op maandag 11 mei begonnen met het openzetten van het reserveringsysteem voor theorie-examens. Gemiddeld was het voor 600–1.000 rijsscholen mogelijk om tegelijkertijd toegang tot TOP te hebben. Daarnaast was het mogelijk om tussen de 600–1.200 individuele kandidaten tegelijkertijd toegang tot MijnCBR te geven. Het aantal kandidaten en rijsscholen dat tegelijkertijd toegang tot de systemen had is meer dan ruim voldoende voor een reguliere situatie. In deze uitzonderlijke situatie dat alle examens uitgesteld of geannuleerd waren en opnieuw gereserveerd moesten worden was de capaciteit niet toereikend om iedereen tegelijkertijd toegang te geven. Dit heeft geleid tot wachttijden en tot situaties waarin kandidaten en rijsscholen op meerdere tijdstippen en op meerdere dagen geprobeerd hebben toegang te krijgen. Uiteindelijk heeft iedereen examenplekken kunnen reserveren en waren er na een week op een beperkt aantal locaties zelfs nog examenplaatsen beschikbaar.

De IT-investeringen die het CBR heeft gedaan betreffen het systeem OPUS voor de divisie Rijgeschiktheid. Het OPUS-systeem is in gebruik en werkt zoals verwacht. De problemen die het CBR heeft ervaren met de overbelasting van de website bij het opstarten van de dienstverlening staan los van de investeringen in het OPUS-systeem. Door het grote aantal theorie- en praktijkexamens dat als gevolg van COVID-19 opnieuw moet worden ingepland is sprake van een uitzonderlijk hoge belasting van de website en reserveringssystemen van het CBR. De systemen van het CBR zijn hierop logischerwijs niet ingericht.

Het CBR geeft aan dat zij zich ervan bewust was dat grote aantallen rijsscholen tegelijkertijd zouden proberen in te loggen. Voorafgaand aan de herstart is ook uitvoerig overlegd met de brancheorganisaties en zijn ter voorbereiding op de verwachte zeer hoge belasting op de systemen na de herstart van de dienstverlening diverse mitigerende maatregelen

genomen. Uiteindelijk zijn in de eerste dagen na de herstart tussen de 9.000 en 25.000 reserveringen per dag verwerkt ten opzichte van normaal 4.000–6.000 reserveringen per dag. In de weken direct na de herstart heeft continue monitoring en bijsturing van de belasting van de systemen plaatsgevonden. Daarmee is de uitzonderlijk hoge belasting van de systemen zo goed mogelijk gemanaged.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom het CBR heeft aangekondigd aanvullende capaciteit in te zetten voor de theorie-examens, denk aan extra openstellingen in de avond en op zaterdag, maar daar geen uitvoering aan geeft.

Voorafgaand aan de opstart van de dienstverlening is veelvuldig overleg geweest met de brancheorganisaties. Door het in acht nemen van de 1,5 meter afstand zijn minder plaatsen beschikbaar per examenzaal. Met de branche is afgesproken dat een verstandige opstart een geleidelijke opstart is waarbij de capaciteit stapsgewijs wordt opgehoogd. Om die reden is in de eerste week gestart met een capaciteit van 50% van de reguliere capaciteit. Niet alle examenplekken in de eerste week werden gereserveerd. In week twee is de capaciteit verhoogd naar 80% en bleven er aan het einde van de week nog examenplaatsen over. In juni is de capaciteit terug op 100%. Gegeven het gereduceerde aantal plaatsen per examenzaal betekent dit dat meer locaties op meer momenten geopend zijn dan normaal. Ter illustratie: in juni zijn er 360 openingsdagen ingezet tegen 200 in een reguliere situatie.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom rijsschoolhouders nog steeds problemen ondervinden met het inloggen op de CBR-website, moeite hebben met examens vastleggen, de ene na de andere foutmelding te zien krijgen en het gevoel hebben dat er bij het CBR sprake is van willekeur en een voorkeursbeleid.

De leden van de SP-fractie vragen waarom er niet is gewerkt met een systeem waarbij de reeds ingeplande examens voorrang kregen, of een methode waarbij per rijsschoolhouder een beperkt aantal examens ingepland kon worden?

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over examinering en theorie-examens, nu deze hebben stilgelegd. Kan de Minister aangeven hoe het CBR dit weer gaat opstarten? De autorijlessen zijn immers weer begonnen.

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe er om wordt gegaan met examens die al gepland stonden en gecancelled zijn vanwege COVID-19. Kan de Minister aangeven of deze mensen als eerste weer kunnen worden ingepland?

Bij de herstart van de dienstverlening heeft het CBR de beschikbare examencapaciteit zo goed en zo eerlijk mogelijk verdeeld over alle rijsschoolhouders. Daarover is voorafgaand aan de openstelling veelvuldig overlegd met de brancheorganisaties. Daarbij is voor de praktijkexamens voorrang gegeven aan alle examens die uitgesteld waren in de periode 16 maart tot en met 5 mei.

Deze kandidaten van wie het praktijkexamen was uitgesteld hebben de garantie binnen tien weken nadat het weer mogelijk is een examen te reserveren het examen alsnog af te kunnen leggen. Dit betreft circa 64.500 kandidaten. Daarnaast zijn maatregelen genomen om de beschikbare capaciteit zo eerlijk mogelijk te verdelen over de locaties en tussen kleine en grote rijsscholen. Door het enorm hoge aantal examens dat opnieuw moet worden ingepland, is het echter niet mogelijk om alle examens

tegelijkertijd opnieuw in te plannen en iedereen volledig tevreden te stellen. De beschikbare examencapaciteit is geleidelijk (verspreid over meerdere momenten) ingezet om iedereen de kans te geven examenplaatsen te reserveren.

De leden van de SP-fractie lezen, in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Lacin (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2611) – dank voor de spoedige beantwoording – dat het CBR opstartscenario's heeft gemaakt. Kan de Kamer inzicht krijgen in deze scenario's, en zouden de vele problemen die nu zijn ontstaan in het opstarten (deels) voorkomen kunnen zijn als voor andere opstartscenario's was gekozen?

Voor de hervatting van de dienstverlening heeft het CBR opstartscenario's opgesteld. Per divisie zijn daar de maatregelen in opgenomen die het CBR (in samenspraak met de brancheorganisaties) heeft genomen om op gecoördineerde wijze de dienstverlening weer op te starten, zodanig dat de beschikbare capaciteit zoveel als mogelijk eerlijk verdeeld wordt over de verschillende rijsscholen.

De opstartscenario's van het CBR zijn bijgevoegd⁶.

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat het CBR zo'n 300.000 rijexamens heeft moeten annuleren vanwege de beperkende maatregelen in relatie tot Covid-19. Wat betekent dit voor de opgelopen vertragingen bij de rijexamens? Hoe gaat de Minister voorkomen dat het CBR niet verder in de knel komt en de vertragingen voor het afrijden aanzienlijk oplopen?

De leden van de D66-fractie constateren dat als gevolg van de uitbraak van Covid-19 de rijexamens bij het CBR tijdelijk zijn stopgezet. Inmiddels worden rijexamens weer afgenomen. Deze leden vragen de Minister of de vertraging in het afnemen van rijexamens tot een opgestapelde vertraging kan leiden zoals bij het verlengen van rijbewijzen. Is door de tijdelijke stopzetting van de rijexamens een nieuw probleem bovenop de bestaande problemen ontstaan?

Vóór de afkondiging van de maatregelen tegen de verdere verspreiding van COVID-19 lagen alle reserveringstermijnen voor een examen (theorie en praktijk) ruim binnen de KPI's die ik met het CBR heb afgesproken. Met ingang van 16 maart 2020 zijn alle examens door het CBR uitgesteld ten gevolge van de maatregelen tegen de verdere verspreiding van COVID-19. Per 11 mei is het CBR weer geleidelijk gestart met het afnemen van de praktijkexamens, per 13 mei met de theorie-examens. Het CBR heeft mij laten weten dat er veel animo is voor het inplannen van een examen en dat inmiddels ruim 320.000 theorie- en praktijkexamens zijn ingepland. Wel zullen mogelijk de KPI's voor de reserveringstermijnen dit jaar onder druk komen staan.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt opgetreden tegen bots die de website van het CBR bezoeken en vervolgens examens inkopen en verhandelen.

De leden van de SP-fractie stellen vast dat het reserveringssysteem van het CBR niet voorbereid bleek te zijn op de inzet van bots die op grote schaal plekken hebben gereserveerd. Valt terug te halen welke reserveringen op deze wijze zijn gedaan, en heeft dit nog consequenties voor de rijsscholen die deze praktijk hebben

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

gebruikt? Is het systeem inmiddels beveiligd tegen dergelijk misbruik? Ook hierbij vragen deze leden waarom dit überhaupt mogelijk was. Hoe veilig is het systeem van het CBR als het op zo'n eenvoudige manier te misbruiken is?

Op maandag 11 mei jl. konden kandidaten (MijnCBR) en rij scholen (TOP) weer voor het eerst theorie-examens reserveren. Om overbelasting van de systemen te voorkomen heeft het CBR vooraf een aantal parameters ingesteld die continu gemonitord worden. Daarnaast wordt gelogd welke rij scholen zich aanmelden en op welke wijze. Op 11 mei rond 06.00 uur was er een dermate grote load op het toegangsportaal dat verdere verwerking voor gebruikers niet mogelijk was. Op grond hiervan zijn de parameters voor systeemtoegang (het aantal mensen dat tegelijk toegang heeft) neerwaarts bijgesteld. Hierna kon een gecontroleerde toegang gerealiseerd worden.

Het CBR kon adequaat reageren, mede doordat er in de afgelopen jaren al maatregelen waren genomen tegen het overbevragen van de systemen. In de CBR-reserveringssysteem is een zogenaamde strafbank opgenomen, waarbij rij scholen die de bevragingsslimieten die afgesproken zijn met de branche overschrijden, de desbetreffende dag geen toegang meer hebben tot de systemen. Zij krijgen de volgende dag weer toegang. Indien blijkt dat dezelfde rij school een aantal dagen achter elkaar op de strafbank komt, wordt deze rij school uitgenodigd voor een gesprek met het management van de divisie.

De PVV-fractie geeft aan dat door onduidelijkheid over examendata steeds meer leerlingen ervoor kiezen om hun rijlessen uit te stellen of de opleiding tijdelijk stop te zetten, waardoor de opleiders extra economische schade oplopen. Welke stappen neemt de Minister om dit tegen te gaan?

Uit navraag bij één van de brancheorganisaties komt niet het beeld naar voren dat rijlessen en opleidingen worden uitgesteld of stopgezet. Verder heeft het CBR aangegeven dat inmiddels ruim 320.000 theorie- en praktijkexamens zijn ingepland zoals aangegeven in antwoord op de vraag van de D66-fractie.

Voor wat betreft financiële schade voor de rij schoolbranche is van belang dat op 20 mei 2020 door de Ministers en Staatssecretarissen van Economische Zaken en Klimaat (EZK), Financiën en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) het verlengde noodpakket banen en economie is gepresenteerd. Deze maatregelen volgen op het eerste pakket uit maart jongstleden en bieden financiële ondersteuning aan de rij schoolbranche mits wordt voldaan aan de voorwaarden van de regelingen.

De leden van de CDA-fractie geven aan dat mensen met faalangst nu niet op dezelfde manier af kunnen rijden als voorheen. Is er toch niet meer mogelijk om een examenkandidaat met faalangst te begeleiden?

Het examen voor mensen met faalangst vindt op dit moment gewoon plaats. Dat betekent dat er meer tijd wordt genomen voor het examen zodat eventueel tussentijds kan worden gepauzeerd om de kandidaat op adem te laten komen/tot rust te laten komen mocht dat nodig zijn. Verschil is wel dat het ontvangstgesprek op dit moment bij de auto plaatsvindt in plaats van in de examenzaal. Het CBR beziet de mogelijkheden om voor deze categorie examenkandidaten het ontvangstgesprek toch in de zaal te laten plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie wijzen er op dat RAI Amsterdam heeft gevraagd om het theorie-examen voor motorrijders niet te verplichten als ze al een rijbewijs voor een auto hebben. Wat vindt de Minister hiervan? Is de Minister het met deze leden eens dat het opfrissen van de kennis over het theorie-examen juist erg goed is voor de verkeersveiligheid? Zeker voor motorrijders, die kwetsbaarder in het verkeer zijn dan automobilisten.

Hierover ben ik in overleg met de SWOV. De uitkomst van dit overleg zal ik met u delen.

Coulance in relatie tot Covid-19

De leden van de PVV-fractie vragen waarom zij nog steeds berichten binnen krijgen van mensen die met de handen in het haar zitten omdat zij hun rijbewijzen maar niet krijgen verlengd en daardoor hun beroep niet meer kunnen uitoefenen.

Voor deze mensen is er een coulanceregeling. Tot 1 juni konden mensen die als gevolg hiervan geconfronteerd werden met een verlopen rijbewijs een beroep doen op de coulance die binnen Nederland gold. Op grond van de recent van kracht geworden Europese noodverordening kunnen mensen van wie het rijbewijs verloopt tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 nog tot zeven maanden na de verloopdatum blijven doorrijden in alle aangesloten lidstaten, Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en het VK. Hun rijbewijs blijft gedurende die periode in Nederland formeel ook geldig als identiteitsmiddel.

De leden van de VVD vragen of de termijn van coulance lang genoeg is om te voorkomen dat mensen in de knel komen en straks door vertragingen bij het CBR alsnog zonder rijbewijs komen te zitten.

Omdat het nog wel even zal duren voordat keuringsartsen en medisch specialisten de ontstane achterstand in het aantal keuringen hebben weggewerkt, zal deze termijn niet lang genoeg zijn. Zoals ik reeds bij mijn brief aan u van 28 mei jl. (Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 828) heb aangegeven is per 28 mei jl. de tijdelijke Europese Verordening (EU) 2020/698 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020 tot vaststelling van specifieke en tijdelijke maatregelen naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak in verband met de vernieuwing of verlenging van bepaalde certificaten, getuigschriften en vergunningen, en het uitstel van bepaalde periodieke controles en periodieke opleidingen op bepaalde gebieden van de vervoerswetgeving (PbEU L 165), (PbEU L 165) van kracht. Op grond van deze verordening blijven rijbewijzen die verlopen in de periode tussen 1 februari en 1 september 2020 nog maximaal zeven maanden geldig. Dit biedt een Europese oplossing voor dit probleem. Daarnaast voorziet de verordening in de mogelijkheid van een verlenging met maximaal 6 maanden. Lidstaten kunnen een voorstel hiertoe voor 1 augustus a.s. aan de Commissie voor goedkeuring voorleggen. Een dergelijk voorstel wordt momenteel voorbereid.

De VVD-leden lezen dat er voorbereidingen zijn getroffen om de coulanceregeling te verankeren in wet- en regelgeving. Acht de Minister dit echt noodzakelijk? Zo ja, hoe snel kan deze wet- of regelgeving tot stand komen.

Met de komst van de eerder genoemde Europese verordening, die een rechtstreekse werking heeft, is een dergelijke verankering niet nodig. Wel is er een AMvB in voorbereiding waarin een verdere verlenging wordt

verankerd. In de Europese verordening wordt hiertoe een mogelijkheid geboden.

De CDA-fractie geeft aan dat duizenden mensen die in deze tijd met een verlopen rijbewijs zitten, dat is niet binnen een week opgelost. Deze leden verzoeken de Minister daarom om de corona-coulanceregeling te verlengen. Is zij hiertoe bereid?

De leden van de CU vragen of de Minister is om voor 1 juni de coulanceregeling te verlengen totdat iedereen die op de wachtlijst staat geholpen is en deze een definitieve verlenging of ander oordeel van het CBR heeft gekregen na een medische keuring?

Een verlenging van de coulance is niet nodig omdat, zoals ik in mijn brief aan u van 28 mei jl. inzake maatregelen COVID-19 heb aangegeven, per 28 mei jl. een tijdelijke Europese noodverordening van kracht is met een rechtstreekse werking. Op grond van deze verordening blijven rijbewijzen die verlopen in de periode tussen 1 februari en 1 september 2020 nog maximaal zeven maanden geldig. Dit biedt een Europese oplossing voor dit probleem.

De CDA-fractie vraagt of de Minister kan aangeven of de corona-coulanceregeling ook geldt voor Nederlanders die momenteel in een ander EU-land dan Nederland verblijven?

De coulanceregeling die tot 1 juni jl. van toepassing was gold alleen voor het Nederlandse grondgebied. De tijdelijke Europese verordening geldt ook voor Nederlanders die in een ander EU-land verblijven.

De leden van de CDA-fractie geven aan dat er een groep is die niet onder de corona-coulanceregeling valt, zoals de groep die elk jaar of elke drie jaar het rijbewijs moet verlengen. Deze groep zit met een verlopen rijbewijs en moet een tijd wachten, voordat zij gekeurd kan worden. Is de Minister bereid om te kijken of het mogelijk is dat de medisch specialisten/adviseurs van het CBR contact opnemen met de behandelend specialisten van de aanvragers, zodat de gegevens van de patiënt gebruikt kunnen worden voor het besluit, bijvoorbeeld de gegevens van een oogmeting die al periodiek gedaan wordt voor patiënten met diabetes?

Het CBR beschikt niet over gegevens of iemand onder behandeling is van een arts of specialist en zo ja, welke arts of specialist dit is. Ik ben bereid het CBR te vragen of en op welke wijze dit uitvoerbaar is. Overigens is de tijdelijke Europese verordening ook van toepassing op de groep die elk jaar of elke drie jaar het rijbewijs moet verlengen. Hiermee wordt de nodige ruimte gecreëerd voor het doorlopen van de medische keuringen.

De CDA-fractie vraagt wanneer de Minister verwacht dat de tijdelijke verordening in werking kan treden. Gaat dit in alle landen tegelijk in? Betekent dit dat met een verlopen Nederlands rijbewijs tot een half jaar na de verloopdatum ook in andere EU-lidstaten gereden kan worden? Kan de Minister aangeven of landen die niet in de EU zitten, zoals Noorwegen en Zwitserland, dit ook gaan toestaan?

De tijdelijke verordening is op 28 mei jl. in werking getreden. Hierover bent u op 28 mei jl. geïnformeerd. Vanaf deze datum heeft deze verordening rechtstreekse werking, met uitzondering van de lidstaten die ervoor hebben gekozen om de betreffende bepalingen niet toe te passen

voor de rijbewijshouders van hun land (opt-out). Welke lidstaten dit zijn is nog niet bekend. De verordening houdt in dat men tot zeven maanden na de verloopdatum ook in andere EU-lidstaten kan rijden en in Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en het VK. Dit geldt ook voor de landen die gebruik maken van de opt-out mogelijkheid. Het is niet bekend of niet-EU staten dit ook gaan toestaan.

Daarnaast is het rijbewijs gedurende deze periode in Nederland formeel ook geldig als identiteitsdocument.

Verlopen rijbewijzen en werkvoorraad CBR

De PVV-fractie vraagt waarom er in de maandrapportage van januari 2020 sprake is van een oplopend aantal verlopen rijbewijzen.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat actieve dossiers in de coronatijd zo goed als weggewerkt zouden moeten zijn. De instroom van nieuw werk is namelijk in de coronaperiode lager geweest, omdat mensen niet langs (keurings)artsen konden en er dus minder instroom was. In het overzicht van maart jl. zien deze leden dan ook een laag aantal staan bij actieve dossiers van de verlopen rijbewijzen. Dat vinden deze leden goed nieuws. Deze leden vragen waar de verlopen rijbewijzen geteld zijn die nu onder de corona-coulanceregeling vallen. Zitten die nog in het staatje van «verlopen» rijbewijzen? Of zijn die opgeteld in het staatje werkvoorraad?

De leden van de SP-fractie lezen dat er een coulanceregeling is ingesteld voor mensen die een rijbewijs hebben bij wie voor verlenging een medische keuring noodzakelijk is. Echter hier worden de mensen van uitgezonderd die elk jaar of elke drie jaar een keuring nodig hebben voor het verlengen van hun rijbewijs. Zij hoeven echter niet minder afhankelijk te zijn van hun rijbewijs voor werk of privé. Wat is nu, gelet op het feit dat in de CBR-maandrapportage van maart al opgemerkt werd dat het aantal dossiers begon toe te nemen, twee maanden nadat het CBR zelf stil heeft gelegen en keuringen niet hebben kunnen plaatsvinden, het aantal verlopen rijbewijzen in het algemeen? En voor de eerder genoemde groep specifiek? Hoelang gaat het duren, voordat deze groep wel weer over een geldig rijbewijs kan beschikken? Vindt de Minister het reëel dat deze mensen al die tijd niet over een auto kunnen beschikken om hun werk of andere zaken te kunnen doen?

Uit de maandrapportage over de maand januari blijkt dat in januari de dalende trend die het CBR de maanden daarvoor liet zien op het gebied van verlopen rijbewijzen niet was doorgezet. De reden hiervoor is dat het CBR in december en januari mede prioriteit heeft gegeven aan het doorverwijzen naar een keuringsarts of specialist (dit zijn tussenbesluiten). Dit om te voorkomen dat op een later tijdstip sprake zal zijn van een groter aantal verlopen rijbewijzen. Hierover bent u op 17 februari jl. geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 809). In de maanden februari en maart was er vervolgens weer sprake van een dalende trend in het aantal verlopen rijbewijzen.

Het aantal verlopen rijbewijzen lag eind april net onder de 10.000 stuks. Dit is circa 4.000 boven de prognose zoals door het CBR afgegeven in september 2019. Het overgrote deel van de circa 10.000 verlopen rijbewijzen betreft passieve dossiers waar het CBR wacht op het keurings-

verslag of medisch rapport van de keuringsarts of medisch specialist. Het aantal verlopen rijbewijzen actieve dossiers (het CBR is aan zet) bleef net als in maart op een laag niveau en betrof eind april 616 stuks. Dat is ongeveer gelijk aan het aantal keuringsverslagen en medische rapporten dat het CBR op een dag binnenkrijgt. Vanaf medio april wordt een keuringsverslag of medisch rapport dat binnenkomt van een verlopen rijbewijs (vrijwel) direct door het CBR in behandeling genomen en wordt dezelfde dag nog een besluit genomen. Hoe het aantal verlopen rijbewijzen zich verder zal ontwikkelen is sterk afhankelijk van de mate en de snelheid waarmee keuringsartsen en medisch specialisten hun werkzaamheden gaan hervatten en de achterstanden inlopen.

Per 28 mei is de Europese verordening van kracht waarmee rijbewijzen die verlopen tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 met zeven maanden worden verlengd. Dit geldt voor alle rijbewijzen. Dat betekent dat ook houders van een rijbewijs met een kortere geldigheidsduur dan vijf jaar eronder vallen, uiteraard onder de voorwaarde dat hun rijbewijs in genoemde periode ongeldig wordt door het verstrijken van de geldigheidsduur.

Het CBR rapporteert in haar maandrapportages over het totaal aantal verlopen rijbewijzen van burgers dat bij het CBR een gezondheidsverklaring heeft ingediend. Uitgangspunt is de verloopdatum zoals deze staat geregistreerd op het rijbewijs. Uitzondering hierop zijn rijbewijzen van burgers die vallen onder de 75-plusregeling. Hiervoor geldt de nieuwe verloopdatum op basis van de 75-plusregeling. Iemand met een verlopen rijbewijs die niet onder de 75-plusregeling valt, maar wel onder de Europese verordening en eerder de coulanceregeling wordt meegeteld in het overzicht «verlopen rijbewijzen».

De leden van de VVD-fractie lezen dat vanwege Covid-19 de mogelijkheden om een rijbewijs te laten verlengen aanzienlijk beperkt zijn door het stilvallen van keuringen door artsen en specialisten. Wat betekent dit voor de al bestaande vertragingen bij het CBR?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven wat de huidige stand van zaken is bij het CBR qua doorlooptijden voor het verkrijgen van een verlenging van een rijbewijs. Hoe groot is de groep aanvragers die langer dan de wettelijke beslistermijn moet wachten op de verlenging? Ligt de vorig jaar gestarte aanpak om de achterstanden bij het verlengen van rijbewijzen aan te pakken op schema? Wordt het doel om in het vierde kwartaal van dit jaar (2020) de achterstanden te hebben weggewerkt met deze aanpak naar verwachting behaald? Zo nee, wat gaat de Minister doen om het CBR te helpen om de achterstanden weg te werken, eventueel ook met financiële hulp?

De 50Plus-fractie vraagt of er een risico is dat de oorspronkelijke planning van het CBR van het wegwerken van achterstanden (2021) in gevaar komt.

Door het CBR wordt prioritair gestuurd op verlopen rijbewijzen in plaats van op volgorde van binnenkomst van de ingediende gezondheidsverklaringen door de burger. Een groot aantal van de gezondheidsverklaringen wordt zes maanden of eerder bij het CBR ingediend.

De gemiddelde reactietermijn is van negen weken in september 2019 gedaald naar zes weken in april 2020. Gekozen is voor het enigszins temporiseren van de daling van de reactietermijnen en prioriteit te geven

aan het wegwerken van de verlopen rijbewijzen. De reactietermijnen van de doelgroepen waar prioritair aan wordt gewerkt (tussentijdse melders en examenkandidaten) dalen harder. De maximale reactietermijn voor deze groepen is gedaald van dertien weken in maart naar zeven weken eind mei.

Het CBR heeft aangegeven dat ten opzichte van de afgegeven prognose in september 2019 er naar verwachting sprake zal zijn van drie maanden vertraging voor het terugbrengen van de werkvoorraad op een regulier niveau (30.000 dossiers). Voor de werkvoorraad betekent dit het eerste kwartaal van 2021. Voor wat betreft het aantal verlopen rijbewijzen is dat moeilijker in te schatten. Er zijn circa 10.000 verlopen rijbewijzen, mede als gevolg van het stilvallen van de medische keuringen als gevolg van het verbod op de contactberoepen. Voor het wegwerken van deze verlopen rijbewijzen is het CBR sterk afhankelijk van de mate en de snelheid waarmee keuringsartsen en medisch specialisten hun werkzaamheden gaan hervatten en de achterstanden gaan inlopen. Mensen die hierdoor getroffen zijn en van wie het rijbewijs in de periode tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 verloopt, vallen onder de Europese verordening en kunnen blijven rijden. Het rijbewijs wordt dan met zeven maanden verlengd.

De CDA-fractie merkt op dat op 1 juni 2020 de corona-coulanceregeling afloopt. 10.000 mensen zitten dan met een verlopen rijbewijs. Deze leden lezen dat het CBR nagenoeg alle aanvragen van verlopen rijbewijzen heeft kunnen wegwerken die in de laatste beoordelingsfase zaten, wat goed nieuws is. Maar doordat de keuringsartsen en medisch specialisten niet hebben kunnen keuren, is een wachtrij ontstaan van duizenden mensen. Deze leden vernemen ook dat deze keuringen niet hoog op de urgentielijst van de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) staan en dat het dus een aantal maanden kan duren, voordat deze groep gekeurd kan worden. Kan de Minister aangeven of zij dit beeld herkent?

Door het verbod op de contactberoepen hebben keuringsartsen, bedrijfsartsen en medisch specialisten tot 11 mei jl. niet of veel minder gekeurd. Sommige mensen kwamen als gevolg daarvan in de knel en konden hun rijbewijs niet tijdig verlengen. Om deze redenen is de tijdelijke coulance tot en met 1 juni ingesteld. Inmiddels is ook een Europese verordening van kracht die het toestaat dat mensen van wie het rijbewijs verloopt of verlopen is tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 tot maximaal zeven maanden van verloopdatum door mogen rijden met een verlopen rijbewijs, zodat zij tijd hebben om gekeurd te worden door een arts. Zij mogen daarmee ook rijden in andere EU lidstaten.

Het CBR geeft aan dat zij ultimo april 65% van de reguliere instroom van keuringsrapporten en medische rapportages van artsen heeft ontvangen. Wanneer de inzet van keuringsartsen en medisch specialisten weer geheel genormaliseerd zal zijn is afhankelijk van de mate waarin de artsen mensen keuren. Hierop heeft het CBR geen invloed. Dit is aan de beroepsgroep zelf. Daarom is het voornemen om gebruik te maken van de mogelijkheid die de verordening biedt voor een verlenging na 1 september.

De leden van de VVD-fractie lezen in de maandrapportage van maart 2020 van het CBR dat het aantal aanvragen gedaald is, maar dat de verwachting bestaat dat deze zullen oplopen in april en mei door de beperkende maatregelen door Covid-19 en de beperkte mogelijkheden om te keuren. Hoeveel gaat de achter-

stand oplopen? Zijn er momenteel nog beperkingen waardoor medische keuringen vertraagd blijven? Wanneer is dit ingehaald?

De CDA-fractie wil weten hoe het CBR hier rekening mee heeft gehouden in de personeelsplanning. Zodra de keuringen bij de externe (keurings-)artsen weer gestart kunnen worden, komen zij als een grote golf weer bij het CBR terecht. Bovendien begrepen deze leden dat een grote groep is uitgesloten van deze coronacoulanceregeling, namelijk de mensen die vanwege hun gezondheid een rijbewijs hebben met een geldigheidsduur korter dan vijf jaar. Deze leden vinden het absolute noodzaak dat de keuringen zo snel mogelijk weer worden herstart op een manier die coronaproof is.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de coronacrisis extra vertraging in medische keuringen en verlengingen heeft veroorzaakt, omdat medische keuringen onveilig waren. Ook zijn rijexamens uitgesteld. Deze leden vragen of deze tijdelijke verlichting in werkdruk benut is om de grote achterstanden in de verwerking van eerder afgenomen medische keuringen weg te werken. Heeft de Minister daar inzicht in?

De leden van de 50PLUS-fractie zien dat ten gevolge van de maatregelen inzake Covid-19 de medische keuringen veelal stil zijn komen te liggen, omdat deze keuringen niet onder medisch noodzakelijke behandelingen vallen. De verwachting is dat dit nu weer op gang zal komen. Hoe snel dat zal gaan is niet met zekerheid te zeggen. Wordt er rekening gehouden met een mogelijk stuwmeer

Per 16 maart zijn de medische keuringen grotendeels stil komen te vallen als gevolg van het verbod op de contactberoepen als één van de maatregelen tegen de verdere verspreiding van COVID-19. Gedurende de maand april zag het CBR het aantal ontvangen keuringsverslagen en medische rapporten geleidelijk aan weer oplopen van circa 35% van het reguliere aantal op het dieptepunt in maart tot 65% van het reguliere niveau ultimo april. Vanaf 16 maart zijn er naar schatting circa 45.000 minder keuringsverslagen en medische rapporten dan regulier door het CBR ontvangen.

Met het intrekken van het verbod op contactberoepen per 11 mei is de verwachting dat het aantal medische keuringen verder op zal lopen. Hoe snel de achterstand aan medische keuringen bij keurend artsen en medisch specialisten is ingelopen ligt buiten de invloedssfeer van het CBR. In de periode dat de medische keuringen zijn stilgevallen heeft het CBR doorgewerkt en dossiers behandeld die normaal gesproken pas op een later moment in behandeling zouden komen. De werkvoorraad is daardoor in de maanden maart, april en mei sterker afgenomen dan geprognotiseerd. Daarmee is ook medische capaciteit gecreëerd om het te verwachten grotere aantal keuringsverslagen en medische rapporten dat in de komende periode wordt ingediend tijdig in behandeling te nemen.

Het aantal fte beschikbare medische capaciteit ligt ultimo mei met 83 fte in lijn met de door het CBR afgegeven prognose. Daarnaast zijn er in totaal 19 fte in opleiding tot medisch adviseur en medewerker gezondheidsverklaring. Medio maart zijn door het CBR beide opleidingsklassen stopgezet vanwege naleving van de richtlijnen van het RIVM. Beide opleidingen zijn inmiddels weer opgestart en de fte in opleiding komen in juni beschikbaar voor productie.

De CDA-fractie vraagt hoe de Minister de keuringsartsen en de medisch specialisten helpt om coronaproof te werken, zodat er weer gestart kan worden met keuren. Daarnaast vraagt deze fractie hoe het CBR hiermee rekening houdt in de personeelsplanning.

Het CBR heeft vanaf het begin van de COVID-19 uitbraak contact gezocht en gehouden met keurend artsen en keurend medisch specialisten. Bij de keurend artsen is een aantal keer navraag gedaan óf er nog gekeurd wordt en zo ja, voor welke doelgroepen en op welke wijze. Hoewel het aantal keuringen drastisch terugliep zijn bijvoorbeeld de keuringen voor het groep 2 rijbewijs (groot rijbewijs) in beperkte mate voortgezet, in elk geval tot het moment dat het uitoefenen van contactberoepen niet meer was toegestaan. Voor de keurend medisch specialisten die aangaven niet meer te willen keuren zijn de verwijzingen naar deze specialisten tijdelijk stopgezet. Sinds 11 mei 2020 mogen artsen weer keuringen verrichten met inachtneming van de RIVM-richtlijnen. Ook beeldbellen is toegevoegd aan de mogelijkheden voor keuringen. Daarnaast ondersteunt het CBR artsen en artsenorganisaties die hierover vragen hebben met gerichte nieuwsbrieven en informatie op de website. De beroepsgroep artsen weet als geen andere groep hoe zij met het oog op de gezondheid van henzelf en van de patiënt moeten werken.

De CDA-fractie vraagt waarom er niet slimmer gewerkt kan worden en gegevens beter kunnen worden uitgewisseld tussen de verschillende artsen/verpleegkundigen en de artsen van het CBR. Diabetespatiënten ondergaan bijvoorbeeld vaak al veel periodieke controles bij hun arts of medisch specialist, zoals een uitgebreide oogmeting of een keuring om te kijken hoe het ziektebeeld is. Gek genoeg zijn de resultaten uit deze oogmeting en de andere gegevens niet geldig voor de keuring van het CBR en moet opnieuw gekeurd worden door een keuringsarts. De keuring van het CBR voelt voor deze groep patiënten als dubbelop.

In de huidige regelgeving⁷ is het reeds toegestaan om een rapport van een niet in het kader van een rijbewijs verrichte keuring te gebruiken mits het dezelfde gegevens bevat en niet langer dan twee weken voor de aanvraag is afgegeven. Door deze beperkte termijn zal een nieuwe keuring toch vaak noodzakelijk zijn. In het geval van een oogmeting bij diabetes is het daarnaast bijvoorbeeld vaak het geval dat er geen meting van het gezichtsveld is gedaan, terwijl daarover wel eisen worden gesteld. Maar als een rapportage uit een andere bron alle benodigde informatie bevat voor de beoordeling, dan wordt dit door het CBR geaccepteerd. Het indienen van een ander recent rapport kan overigens alleen als vervanging van het keuringsverslag. Medische rapportages van specialisten kunnen niet vervangen worden door een ander recent rapport.

De CDA-fractie vraagt of er bereidheid is te kijken, door middel van een coronapilot, hoe de informatie van de periodieke controles gebruikt kan worden door de artsen van het CBR, zodat deze patiëntengroep niet voor de oogmeting of voor de overige informatie van het ziektebeeld naar de keuringsarts van het CBR hoeft.

Het idee voor een dergelijke pilot vind ik het overwegen waard. Ik neem dit mee in het vervolg op het SWOV-onderzoek naar het huidige stelsel dit

⁷ Artikel 100, vijfde lid, Reglement rijbewijzen waar het gaat om het geneeskundig verslag, bedoeld in artikel 100, derde lid, Reglement rijbewijzen. Er is geen vergelijkbare voorziening getroffen in artikel 101 RR.

najaar. Zoals ik hiervoor aangaf, is het in de huidige regelgeving reeds toegestaan om een ander, recent medisch rapport bij het CBR in te dienen.

De D66-leden geven aan signalen te hebben ontvangen dat door de uitbraak van Covid-19 mensen niet in staat zijn geweest om een gezondheidsverklaring te krijgen. Ook konden mensen hierdoor niet naar een medisch specialist voor een medische keuring. De beoordeling van hun dossier door het CBR wordt hierdoor vertraagd. Deze leden vragen de Minister hoe zij de problemen voor deze groep getroffen mensen gaat oplossen. Velen van hen zijn in hun dagelijkse leven, bijvoorbeeld voor het werk of voor het verrichten van mantelzorg, afhankelijk van een rijbewijs.

Door het verbod op de contactberoepen hebben keuringsartsen, bedrijfsartsen en medisch specialisten tot 18 mei jl. niet of veel minder gekeurd. Sommige mensen kwamen als gevolg daarvan in de knel en konden hun rijbewijs niet tijdig verlengen. Om deze redenen is de tijdelijke coullance tot en met 1 juni ingesteld. Inmiddels is ook een Europese verordening van kracht die het toestaat dat mensen van wie het rijbewijs verloopt of verlopen is tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 tot maximaal zeven maanden van verloopdatum door mogen rijden met een verlopen rijbewijs, zodat zij tijd hebben om gekeurd te worden door een arts.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen veel over de mogelijkheden om het medisch keuringsadvies of de juridische gevolgen daarvan aan te vechten. Een groot gedeelte van de problemen zijn bureaucratisch van aard, niet alleen inhoudelijk. Welke stappen ondernemen de Minister en het CBR om het proces sneller, eenvoudiger en toegankelijker te maken?

Veel van de klachten die binnenkomen bij het CBR hebben geen betrekking op de inhoud van het besluit of op het feit dat men gekeurd moet worden, maar op de procedurele afhandeling. Het is bekend dat het CBR al geruime tijd kampt met grote achterstanden waardoor grote groepen mensen lang moeten wachten op de afhandeling van hun aanvraag. De uitbraak van Covid-19 heeft hieraan extra onrust toegevoegd. Nu het aantal ingediende keuringsverslagen en medische rapporten echter weer toeneemt (ultimo april 65% van de reguliere instroom van rapporten) en het CBR inloopt op de achterstanden bij de werkvoorraden is de verwachting dat de dienstverlening stapsgewijs weer op peil zal komen. Daarnaast brengt het CBR mede op verzoek van de Kamer de mogelijkheden in kaart hoe de uitvoering rondom de beoordeling van medische rijgeschiktheid door het CBR verbeterd kan worden.

75-plussers

De leden van de VVD-fractie lezen dat het CBR ruimhartiger wil omgaan met 75-plussers die voor familiebezoek naar het buitenland willen en de gevolgen voor de vertraging bij het CBR. Is het zo dat het CBR dit alleen doet voor familiebezoek of mantelzorg in het buitenland? Of wordt dit ook gedaan voor vakanties? Zo ja, hoe wordt dit in de praktijk vormgegeven? Moet hier een aparte aanvraag voor gedaan worden? Weegt het oplopen van vertraging op tegen deze coullance voor enkelen? Hoe wordt voorkomen dat het CBR hierdoor meer vertraging op gaat lopen?

De Europese verordening biedt 75-plussers van wie het rijbewijs verloopt in de periode tussen 1 februari en 1 september 2020 de mogelijkheid door te blijven rijden, ook in andere EU-lidstaten.

Daarnaast kan het CBR mensen van wie het rijbewijs voor 1 februari van dit jaar is verlopen en mensen die in de AMvB 75-plussers vallen die problemen ondervinden met de restrictie op het rijden in het buitenland «terugzetten» in de reguliere behandeling zodat zij vóór de verloopdatum van hun rijbewijs worden afgehandeld.

Dit betreft een uitzondering. Op de website van het CBR staat vermeld onder welke omstandigheden deze uitzondering wordt gemaakt:

- u heeft een familielid in het buitenland; of
- er is een familielid overleden die in het buitenland woont; of
- u werkt in het buitenland; of
- andere onvoorziene (opeenstapelende) schrijnende factoren

Mantelzorg schaart het CBR onder de «andere onvoorziene schrijnende factoren». Vakantie valt uitdrukkelijk niet onder de uitzonderingen. Het aantal 75-plussers dat vraagt om «teruggezet» te worden in de reguliere behandeling neemt af (januari 2.025, februari 2.507, maart 1.802, april 1.234, mei 1.410). Het huidige niveau van «terugzetters» leidt op dit moment dus niet tot extra vertragingen en extra verlopen rijbewijzen. Mensen die in aanmerking willen komen voor een uitzondering kunnen dat kenbaar maken via de Klantenservice. De medewerker van de Klantenservice stelt dan vast of de situatie van iemand onder de bovenstaande criteria valt.

De CDA-fractie vraagt het volgende. Als reactie op de motie van het lid Postma c.s. over de administratieve verlenging ook in het buitenland geaccepteerd krijgen (Kamerstuk 29 398, nr. 799) stelt de Minister dat de Vlaamse overheid positief heeft gereageerd op het erkennen van de administratieve verlenging voor 75-plussers (reguliere coulanceregeling). Kan de Minister aangeven vanaf wanneer dit ingaat, zodat 75-plussers die onder de regeling vallen in ieder geval weer in Vlaanderen kunnen rijden?

De reactie van de Vlaamse overheid heeft, mede vanwege de sluiting van de grenzen vanwege de COVID-19 uitbraak, niet geleid tot een formele afspraak. Bovendien is deze deels achterhaald door de komst van de Europese verordening, waarmee het ook voor 75-plussers mogelijk is in andere Europese landen te rijden vanaf het moment dat de mogelijkheden daartoe worden geopend.

De leden van D66 vragen hoe het staat met de maatwerkregeling die het CBR hanteert voor mensen die ook buiten Nederland op hun rijbewijs zijn aangewezen. Kan de Minister aangeven hoe vaak daar gebruik van wordt gemaakt? Deelt de Minister de mening dat deze regeling zo ruimhartig mogelijk moet worden gebruikt?

Zoals bovenstaand vermeld neemt het aantal 75-plusser dat vraagt om «teruggezet» te worden in de reguliere behandeling af.

75-plussers van wie het rijbewijs verloopt tussen 1 februari en 1 september 2020 hoeven in de meeste gevallen geen beroep te doen op de maatwerkregeling omdat zijn op grond van de tijdelijke Europese verordening in andere EU-lidstaten na de verloopdatum nog zeven maanden kunnen blijven rijden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister voornemens is om de regeling voor 75-plussers nog eens met een jaar te verlengen, wanneer de achterstanden onvoldoende kunnen worden weggewerkt. Zo ja, wanneer maakt de Minister haar

voornemen hierover bekend? Zo nee, op welke wijze denkt de Minister dan dat de dienstverlening van het CBR op voldoende adequaat niveau zal zijn, zodat de aanvragen voor verlenging binnen de gestelde termijnen kunnen worden afgehandeld?

Momenteel wordt een voorstel voor verlenging van de regeling voor 75-plussers voorbereid. Dit zal bij AMvB worden geregeld. Hierover zal de Kamer bij brief nader worden geïnformeerd.

De 50Plus-fractie vraagt of er bijvoorbeeld ook is gekeken of en hoe de 75-plussers die niet in het buitenland kunnen rijden vanwege de situatie bij het CBR, onder deze regeling kunnen vallen?

De tijdelijke Europese verordening is gerelateerd aan de COVID-19 maatregelen. Alleen de 75-plussers waarvan het rijbewijs verloopt tussen 1 februari en 1 september 2020 kunnen van deze regeling gebruik maken. Daarnaast is een voorstel in voorbereiding voor een verlenging van deze periode met 6 maanden.

75-plussers van wie het rijbewijs voor 1 februari is verlopen en die in het buitenland vanwege werk of familiebezoek moeten rijden kunnen een beroep doen op de voorrangprocedure van het CBR.

De leden van de 50plus-fractie vragen het volgende over het Europese voorstel waarmee het is toegestaan om met een rijbewijs dat verloopt of verlopen is tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020 te kunnen blijven rijden tot zeven maanden na de verloopdatum van het rijbewijs, ook in het buitenland. Deze leden nemen aan dat dat ook voor 75-plussers geldt. Klopt dat?

Ook 75-plussers kunnen tot zeven maanden na de verloopdatum van het rijbewijs blijven rijden als het rijbewijs verloopt of verlopen is tussen 1 februari 2020 en 1 september 2020.

CBR overig

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan melden hoeveel telefonisten er bij het CBR aangenomen hadden kunnen worden van het salaris van één Alexander Pechtold.

Op het CBR is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) van toepassing. Het bezoldigingsmaximum in 2019 voor het CBR was € 194.000 en in 2020 is dit vastgesteld op € 201.000. De bezoldiging van de heer Pechtold valt onder het WNT-maximum. De verantwoording hiervan treft u in het jaarverslag van het CBR. De totale loon- en salariskosten van een fulltime medewerker klantenservice betreffen gemiddeld € 51.000.

De leden van de ChristenUnie-fractie krijgen nog altijd klachten over de communicatie door het CBR en horen over ervaringen dat mensen via social media veel beter en sneller geholpen worden. Dit wekt de indruk dat het CBR beeldvorming voor inhoudelijke dienstverlening zou hebben gesteld. Kan de Minister aandringen op verbetering van alle vormen van communicatie door het CBR, ook de niet «publiek zichtbare»?

Het CBR geeft aan niet te herkennen dat vragen via social media sneller en beter worden beantwoord. Via alle kanalen wordt op dezelfde wijze antwoord gegeven, binnen vergelijkbare termijnen.

De leden van de PVV-fractie vragen wanneer het op grote schaal opkopen van examens een keer hard wordt aangepakt.

Er zijn maatregelen getroffen tegen het opkopen van examens. Sinds 1 augustus 2019 is voor de theorie-examens A, B en AM alleen nog een reservering op naam van een kandidaat mogelijk. Deze reservering is niet meer te wisselen met een andere kandidaat. Het examen kan, onder voorwaarden, maximaal één keer worden verplaatst. Hiermee is de grootschalige inkoop van examencapaciteit voor deze examens niet meer aan de orde. Bij de examenproducten van CCV kan nog steeds door opleiders naamloze capaciteit worden ingekocht. Dit wordt continu gemonitord. Het CBR constateert dat daar nauwelijks tot geen misbruik van wordt gemaakt. Bij een vermoeden van misbruik vindt een gesprek plaats met de opleider.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister over examenchaos/niet op orde in gesprek gaat met de directie van het CBR en welke consequenties zij vindt dat hieraan verboden moeten zijn.

Uit hoofde van het aangescherpt toezicht vinden op zeer regelmatige basis gesprekken plaats tussen het ministerie en de directie van het CBR. In de afgelopen periode waarin ook de bedrijfsvoering van het CBR zwaar werd geraakt door de maatregelen rond de verdere verspreiding van COVID-19 is het contact nog intensiever geweest. Het opnieuw inplannen van meer dan 300.000 examens is een enorme opgave die niet tot de reguliere bedrijfsvoering van het CBR behoort. Dat dit niet geheel zonder horten en stoten is verlopen, is het CBR niet te verwijten. Binnen tien dagen na de opstart van de dienstverlening waren meer dan 210.000 examens ingepland en werden op alle locaties theorie- en praktijk-examens afgenomen. Inmiddels zijn er meer dan 320.000 examens ingepland. Ik zie geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen. Wel blijft het aangescherpt toezicht onverminderd van kracht.