

Vergaderjaar 2022–2023

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1021**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2022

Hierbij biedt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de beleidsreactie aan op de knelpuntenbrief van het CBR. Met de knelpuntenbrief geeft het CBR inzicht in de stand van de uitvoering. Het CBR geeft met deze stand inzicht in de knelpunten en dilemma's waar het mee te maken krijgt in de uitvoering. In deze brief treft u een beleidsreactie aan waarin ingegaan wordt op de diverse dilemma's en knelpunten die het CBR signaleert.

Hoewel het nadrukkelijk niet is bedoeld als een uitputtend overzicht, biedt deze eerste versie van «de Stand» op hoofdlijnen goede aanknopingspunten voor verbetering. Hierbij dan ook tevens dank aan het CBR voor de aangeboden knelpuntenbrief.

#### **Beleidsreactie op de stand van de uitvoering CBR 2022**

In de overheidsbrede werkagenda voor de publieke dienstverlening «Werk aan Uitvoering» (Kamerstuk 29 362, nr. 292) is opgenomen dat de uitvoering meer in de schijnwerpers moet komen te staan. Daarom wordt aan de uitvoeringsorganisaties gevraagd om een stand van de uitvoering aan te leveren. De knelpunten uit de brief van het CBR helpen ons om het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te versterken ten aanzien van wat voor burgers van belang is en wat de uitvoering nodig heeft om haar taak te kunnen uitvoeren.

In de stand van de uitvoering van het CBR zijn de knelpunten en dilemma's gegroepeerd naar drie hoofdthema's:

1. De burger of professional in de knel: waar worden burgers of professionals (onevenredig) geraakt door de strikte naleving van wet- en regelgeving?
2. Het functioneren van de driehoek: knelpunten als gevolg van de relatie, samenwerking en rollen van politiek, beleid en uitvoering.
3. Dat is niet de bedoeling: knelpunten als gevolg van kaderstellende wet- en regelgeving die leidt tot dienstverlening die niet in lijn is met

het beoogde doel van de wet- en regelgeving en de gedachte achter de wetgeving.

Het eerste hoofdthema «De burger of professional in de knel» betreft situaties waar burgers het risico lopen om in de knel te komen door strikte navolging van wet- en regelgeving door het CBR. Het CBR identificeert daarbij (medische) rijgeschiktheid binnen de bestuursrechtelijke rijbewijs-handhaving als grootste risico hierop. Dit komt door de impact die bijvoorbeeld de bestuursrechtelijke handhaving kan hebben op een persoon. Het CBR wijst op de afweging tussen het individuele belang tegenover het collectieve belang van de verkeersveiligheid. Het CBR stelt dat strikte wetgeving hierbij ook kan helpen, want die biedt grondslag voor deze moeilijke besluiten. CBR concludeert dan ook dat echte knelpunten in (de toepassing van) wet- en regelgeving waardoor de burger onevenredig hard geraakt wordt relatief beperkt zijn. Het ministerie blijft hier aandacht aan besteden omdat zelfs individuele gevallen qua impact groot kunnen zijn.

Het tweede thema is de relatie met het ministerie en de politiek. Het CBR geeft aan dat dit niet rechtstreeks impact heeft op de relatie met de burger, maar dat problematiek in de besluitvorming, langdurende trajecten of schade aan de beeldvorming wel indirect impact hebben. Daarmee is dit een oproep zowel aan het ministerie en mijzelf als aan de Kamer.

Tot slot stelt het CBR dat er ook sprake is van gevallen waar kaderstellende wet- en regelgeving knellend werkt. Hierdoor wordt de uitvoering belemmerd of leidt het tot dienstverlening die niet in lijn is met de gedachte achter de wet- en regelgeving. De knelpunten die hieronder vallen, liggen niet alleen in het feit dat wet- en regelgeving knellend werkt, maar ook in een afwezigheid van wet- en regelgeving waardoor de taakuitvoering van het CBR in het gedrang komt.

Hieronder wordt een appreciatie gegeven van elk van de door CBR aangegeven knelpunten. Samen met het CBR blijft het ministerie zich inzetten om deze knelpunten waar mogelijk weg te nemen, maar niet alle knelpunten zijn op die manier op te lossen. Een paar van de knelpunten gaan over de Kamer en daarover gaan het ministerie en ik als eigenaar van – en eindverantwoordelijke voor – het CBR als zelfstandig bestuursorgaan desgewenst ook met de Kamer graag in gesprek.

## **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

*De burger of professional in de knel:*

1.1 De opleggingskosten bij het onderzoek naar de medische geschiktheid

*Het CBR geeft aan dat de te betalen kosten door de burger na een mededeling van de politie over twijfel rondom de medische geschiktheid onevenredig voelt.*

Na een mededeling inzake twijfel over de medische rijgeschiktheid door de politie aan het CBR kan een rijbewijshouder met hoge kosten worden geconfronteerd. Deze hoge kosten kunnen ingrijpend zijn voor de rijbewijshouder. Dat er veel kosten in rekening worden gebracht voor de rijbewijshouder komt enerzijds omdat er vaak een medische keuring moet plaatsvinden nadat de melding is gedaan. De kosten voor de keuring door bijvoorbeeld een medisch specialist komen voor rekening van de rijbewijshouder. Anderzijds worden er kosten in rekening gebracht door het CBR zelf in de vorm van opleggingskosten. Dit zijn vaste kosten die het CBR maakt voor het opleggen van het onderzoek naar de rijgeschiktheid. Omdat het CBR met de tarieven de eigen kosten moet dekken, worden de opleggingskosten ook doorberekend aan de burger.

De opleggingskosten worden overigens niet alleen bij het onderzoek naar medische rijgeschiktheid opgelegd, maar ook bij de overige mededelingen in het vorderingenproces. Slechts de CBR-kosten voor de uitvoering van het vorderingenonderzoek naar de rijvaardigheid en medische geschiktheid zijn voor rekening van de lenW-begroting (wat niet geldt voor alcohol- en drugszaken).

Het ministerie neemt het signaal van het CBR over de hoge kosten voor de rijbewijshouder na een mededeling van de politie over twijfel over de medische rijgeschiktheid serieus. Er moet een balans zijn tussen de kosten zo laag mogelijk houden voor de rijbewijshouder en het CBR toch kostendekkend te laten zijn. Dit moet gelden voor het hele vorderingenproces. Daarom wordt het CBR gevraagd te verkennen welke financieringsalternatieven mogelijk zijn voor de opleggingskosten, en wellicht te kijken welke kostenbesparende maatregelen nog doorgevoerd kunnen worden in het huidige proces, om zo in beeld te brengen hoe de kosten aan CBR-zijde voor de rijbewijshouder binnen het hele vorderingenproces kunnen worden verlaagd. Vanzelfsprekend bericht ik de Kamer als er op basis van de uitkomsten van de beleidsverkenning een besluit wordt genomen. Daarnaast is er al aandacht voor de kosten van de arts die de rijbewijskeuring uitvoert. Op 15 april 2022 is gemeld dat de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) op dit moment bekijkt hoe met aanpassingen van de prestatie- en tariefregulering beter recht kan worden gedaan aan het consumentenbelang. Dit doet de NZa in nauw overleg met het CBR.<sup>1</sup>

Het ministerie heeft – buiten de knelpuntenbrief om – ook een signaal van het CBR over beperkte instroom ontvangen over enkele soorten mededelingen in het vorderingenproces. Zo stuurt de politie veel minder mededelingen waarvoor een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer of een vorderingenonderzoek naar drugs opgelegd kan worden aan het CBR dan dat er processen-verbaal zijn. Dit zou mede worden veroorzaakt door de kosten voor de betrokkene van dergelijke bestuursrechtelijke handavingsmaatregelen.

Dat de politie bij twijfel over de medische rijgeschiktheid en gevaarlijk rijgedrag, drugs en alcohol een melding kan doen bij het CBR, is van belang voor de verkeersveiligheid. Dit aandachtspunt wordt met de politie besproken om te bezien of het kostenaspect meeweegt in de afweging om een melding te maken. Overigens wordt door het CBR verwacht dat met de nieuwe laagdrempelige Lichte Educatie Maatregel Gedrag en verkeer (LEMG) en de nieuwe Educatieve Maatregel Drugs en verkeer (EMD) er een grotere instroom zal zijn nadat die maatregel zijn ingevoerd.

Uiteraard moet er als er een melding wordt gedaan wel een goede motivering aan ten grondslag liggen. Het moet voor de politie duidelijk zijn in welke situatie een mededeling gedaan moet worden aan het CBR. De politie moet niet zelf een afweging willen maken. Wat het ministerie betreft geldt dit voor alle mededelingen in het vorderingenproces. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft al overleggen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het CBR en de politie ingepland om dit onderwerp te bespreken.

- 1.2 Het rijvaardigheidsonderzoek voor de beginnende bestuurder (ROBB) *Het CBR geeft aan dat het rijvaardigheidsonderzoek voor de beginnend bestuurder geen toegevoegde waarde biedt en daarmee de burger met onnodige kosten opzadelt.*

Het ministerie heeft de effectiviteit van de bestaande beginnersregeling tegen het licht gehouden (Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 639)). In dat kader is onderzoek gedaan naar de huidige aanpak van beginnende bestuur-

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 998.

ders en is met haar stakeholders in gesprek getreden hoe de aanpak van overtredende beginnende bestuurders verbeterd kan en zou moeten worden. Eén onderdeel hiervan is de huidige situatie waarbij het CBR een rijvaardigheidsonderzoek oplegt zodra twee punten in het Register Overtredingen Beginnende Bestuurder (ROBB) zijn geregistreerd. Het ministerie is met het CBR in overleg getreden om te bezien hoe groot de groep beginnende bestuurders is die geschikt uit het rijvaardigheidsonderzoek komt, en of een andere interventie beter aansluit bij de verkeersveiligheidsdoelstelling, klantbeleving en kosten.

Hierbij is het CBR gevraagd om scenario's te schetsen voor effectieve oplossingsrichtingen op de korte en lange termijn, en hierbij de groep die ongeschikt uit het rijvaardigheidsonderzoek komt in beeld te houden. Hierbij is het CBR gevraagd ook huidige lopende (innovatieve) trajecten (zoals het inzetten van een feedbacksysteem) mee te nemen in de scenario's. Het ministerie bespreekt deze oplossingsrichtingen vervolgens met het CBR en daarna met de eerder betrokken stakeholders, om te kijken of en op welke wijze de aanpak van de overtredende beginnende bestuurder verbeterd kan worden en welke stappen hiervoor vervolgens gezet kunnen worden.

1.3 Het verhogen van de risicogestuurdheid en proportionaliteit bij het beoordelen van de medische rijgeschiktheid

*Het CBR geeft aan dat zij willen dat de situatie rondom de medische rijgeschiktheid continu gemonitord wordt. Hiermee wordt het stelsel risicogestuurd en wordt de medische wetenschap telkens meegenomen.*

Het ministerie deelt het doorlopende aandachtspunt van het CBR dat er continu gekeken moet worden naar de nieuwste wetenschappelijke inzichten om te bepalen welke eisen moeten gelden voor rijbewijshouders met een medische indicatie. De afgelopen jaren zijn er in dit kader meerdere adviesaanvragen ingediend bij de Gezondheidsraad (GR). De commissie rijgeschiktheid van de GR beoordeelt of er aanpassingen in de regelgeving nodig zijn en adviseert waar er binnen het wettelijk kader ruimte genomen kan worden, zonder dat de verkeersveiligheid hiermee in het geding komt.

Diverse adviezen van de GR hebben er de afgelopen jaren toe geleid dat er versoepelingen zijn doorgevoerd. Zoals het CBR aangeeft, is vorig jaar de Regeling eisen geschiktheid 2000 (REG2000) aangepast, waardoor mensen met ADHD en ASS geen verplichte rijtest meer hoeven te doen, behalve als de psychiater dat noodzakelijk acht.<sup>2</sup> Ook worden de regels omtrent medicatie vanaf april 2021 steeds aangepast naar de nieuwste rijvaardigheidsadviezen en zijn versoepeld voor antidepressiva. Tevens hoeven mensen met een werkende pacemaker niet meer te worden herkeurd.<sup>3</sup>

Daarnaast is het traject optimalisatie medische rijgeschiktheid bezig. Daar is tot nu toe ook uit gekomen dat het stelsel risicogestuurd kan en daartoe worden nu maatregelen doorgevoerd. Aan de ontwikkeling hiervan blijven het CBR en het ministerie werken richting de toekomst.

*Het functioneren van de driehoek:*

2.1 Behoefte aan meer dialoog met de Kamer

*Het CBR geeft aan dat zij het beeld hebben dat de politiek steeds meer bezig is met de uitvoer en dat zij ervaren dat de politiek weinig interesse toont als het CBR een technische briefing geeft en daarmee kennis probeert te vergroten.*

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 931 en Kamerstuk 29 398, nr. 911.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 911.

Ik heb kennis genomen van dit knelpunt van het CBR, en geleidt dit punt door ter oordeel aan de Kamer.

- 2.2 Een uitvoeringstoets of impactanalyse op moties en amendementen *Het CBR geeft aan dat uitvoerbaarheid essentieel is. Daarnaast geeft zij aan dat politieke argumenten steeds belangrijker worden in wet- en regelgeving. Dit ervaart het CBR als risico voor de uitvoerbaarheid. Het CBR geeft aan dat de samenwerking met het ministerie hierop al verbeterd is maar voor moties en amendementen nog een slag te winnen is.*

Maatschappelijke impact en uitvoerbaarheid zijn essentieel voor het beleid dat uitgevoerd wordt. Het ministerie hecht er waarde aan dat we ervoor blijven waken opdat burgers niet onnodig hard geraakt worden, en is tevreden dat het CBR nadrukkelijk stelt dat in de samenwerking tussen het ministerie en het CBR dit al gebeurt. De opmerking over moties en amendementen breng ik hierbij onder de aandacht van de Kamer.

- 2.3 Meer slagvaardigheid in de samenwerking beleid en uitvoering *Het CBR geeft aan dat er meer slagvaardigheid in de samenwerking gewenst is tussen beleid en uitvoering. Als voorbeeld wordt de implementatie van de Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart genoemd.*

Inderdaad heeft de implementatie van deze richtlijn vertraging opgelopen. Door het ministerie is getracht zoveel mogelijk praktische problemen te voorkomen, door voor zover mogelijk de richtlijn te implementeren middels een wijziging van de Binnenvaartregeling. De vertraging van de implementatie is het gevolg van de complexiteit van de te regelen aspecten. Ook bij het CBR zelf vraagt de uitwerking van de uitvoering van de richtlijn meer tijd dan door het CBR aanvankelijk ingeschat. Daarbij komt dat tijdens de implementatie zich ook nieuwe vragen voordoen, waar in internationaal verband gezamenlijk antwoord op gegeven dient te worden. Dit kan inderdaad tot gevolg hebben dat zaken anders uitgevoerd moeten worden dan aanvankelijk gedacht.

Bij de implementatie van de Richtlijn beroepskwalificaties lijkt dan ook niet zozeer sprake van een gebrek aan slagvaardigheid in de samenwerking. Het probleem lijkt meer het gevolg van het zeer complexe en omvangrijke proces rond de implementatie van de richtlijn. Dit voorbeeld laat een algemene tendens zien dat complexiteit de samenwerking in sommige gevallen vertraging kan opleveren waardoor de slagvaardigheid daar onder lijdt. In het algemeen zetten we ons in om deze verhoogde complexiteit beter gezamenlijk te agenderen zodat de slagvaardigheid behouden kan worden.

- 2.4 Verhoogde complexiteit bij multi-departementale samenwerking *Het CBR geeft aan dat de slagvaardigheid in de samenwerking onder druk komt te staan als er sprake is van multi-departementale samenwerking. Als voorbeeld wordt de overdracht van de marifonie-examens genoemd.*

Hoofddoelstelling bij de overdracht van de marifonie-examentaken van de Autoriteit Telecom (AT) naar het CBR was gelegen in het feit dat er een behoefte was aan een moderniseringsslag en kwaliteitsimpuls. In het voortraject is slechts beperkt informatie gedeeld met bepaalde belanghebbenden, zoals de (maritieme) opleidingsinstellingen die nu nog zelf de marifonie-examens mogen afnemen onder auspiciën van AT. Dit heeft geleid tot onzekerheid en vragen bij deze stakeholders vanaf het moment dat de Kamerbrief in juli 2021 (Kamerstukken 24 095 en 29 398, nr. 544) de voorgenomen overdracht aan de orde stelde.

De vragen en opmerkingen hierover kwamen niet alleen binnen bij EZK/AT, maar ook bij het Ministerie van IenW. Dit heeft geleid tot de nodige discussies die leidden tot vertraging in het proces. De onrust

die was ontstaan kon pas later worden weggenomen nadat overleg heeft plaatsgehad met de stakeholders.

Een betere onderlinge afstemming en communicatie tussen de betrokken departementen en met de belangrijkste stakeholders in een zo vroeg mogelijk stadium, nog voordat de Kamerbrief was verstuurd, had de vertraging mogelijk kunnen voorkomen. De verhoogde complexiteit wordt daarmee herkend en verbeterpotentieel rondom de samenwerking is dan ook iets dat opgepakt zal worden om ervoor te zorgen dat er meer met één mond gesproken wordt.

#### 2.5 Een uniforme toebedeling van bevoegdheden

*Het CBR geeft aan dat toebedeling van taken aan het CBR wettelijk verschillend wordt vormgegeven en daarbij aangeeft dat het belangrijk is dat dit uniform gebeurt in plaats van verschillend per taak.*

Het ministerie herkent dit punt van het CBR en deelt dit uitgangspunt. Het streven is om het opdrachtgeverschap, waar mogelijk, zo eenvoudig mogelijk te houden voor het CBR. Daartoe streven wij er altijd naar om bij nieuwe taken die toebedeeld worden aan het CBR om deze in attributie toe te bedelen en mandatering alleen als overgangsmiddel te gebruiken.

#### 2.6 Beter zicht op gewenste effecten van nieuw beleid en zorgvuldige effectmeting

*Het CBR geeft aan dat aan de voorkant van beleidstrajecten zowel het element van explicitering van beleidsdoelen voor de taakuitvoering als daarop afgestemde uitvoeringsinformatie, scherper en meetbaarder kan dan de huidige prestatieafspraken en normen die zijn gebaseerd op reserveringstermijnen en doorlooptijden*

Het ministerie onderschrijft dit punt. In een extern onderzoek in opdracht van IenW heeft KPMG in 2021 ter inspiratie voorbeelden gegeven op welke wijze en met welk proces dat zou kunnen. Dat onderzoek is ook gepubliceerd op [rijksoverheid.nl](http://rijksoverheid.nl) en vormt één van de vertrekpunten voor verdere uitwerking en verdieping. Duidelijk is wel dat dit onderwerp een fundamenteel en langdurig verbeterproces is dat niet over één nacht ijs moet gaan. Daarom is afgesproken om dit gaandeweg en op een lerende manier verder vorm te geven. Enerzijds door de in de CBR-brief reeds genoemde invoeringstoetsen (dit jaar bijvoorbeeld de evaluatie van de invoering van een veranderd keuringsregime rond ASS en ADHD) en anderzijds door het jaar 2022 en 2023 te benutten om met name voor nieuwe beleidswijzigingen voor de uitvoering hier met elkaar vooraf nadrukkelijk van te leren en te concretiseren in doelbereik en daaraan gekoppelde bedrijfsvoeringinformatie. Zo daalt het gedachtengoed vanzelf in de haarvaten van de organisaties en de samenwerking in de driehoek opdrachtgever-eigenaar-uitvoerder. Dit wordt bijvoorbeeld voor de dossiers EMD en LEMG al uitgevoerd. Het ministerie is ervan overtuigd dat dit een verstandige en beklivende werkwijze is waar zowel departement als uitvoerder veel van kunnen en zullen leren. Die geest straalt in de beleving van het ministerie de knelpuntenbrief van het CBR ook uit.

*Dat is niet de bedoeling*

#### 3.1 Strafbaarheid van examenfraude

*Het CBR geeft aan een paraplubegrip in het strafrecht gewenst is om tot een effectievere aanpak van examenfraude te komen.*

Dit punt is onder de aandacht van het Ministerie van Justitie en Veiligheid gebracht om te bezien in hoeverre een dergelijk paraplubegrip passend en wenselijk is. IenW zal hiertoe het voortouw nemen vanuit het verkeersveiligheidsbelang van een integer rijbewijssysteem.

### 3.2 Biometrische gezichtsherkenning in de strijd tegen fraude

*Het CBR stelt voor om gezichtsherkenning in te zetten in de strijd tegen fraude.*

Het ministerie gaat over dit onderwerp graag het gesprek aan met het CBR; we zien hiervan zeker de meerwaarde. Dit omdat het bijvoorbeeld kan helpen bij het tegengaan van zogenaamde «look-a-like fraude» waarbij kandidaten proberen op naam van een andere kandidaat examens af te leggen. Wel vinden we het belangrijk dat gezamenlijk de juridische aspecten, met name op het gebied van privacy, goed onderzocht worden zodat biometrische persoonsgegevens van individuele kandidaten beschermd blijven.

### 3.3 Consumentenmisleiding

*Het CBR geeft aan dat met grote regelmaat websites opduiken waar commerciële aanbieders, zonder meerwaarde voor de burger, als intermediair optreden of zelfs frauduleus handelen. CBR treedt hier al tegen op voornamelijk via de eigen voorlichting en vindbaarheid om zodoende te voorkomen dat burgers bij deze oneigenlijke aanbieders terecht komen. Het CBR ziet noodzaak in een breder overheidsinitiatief en geeft aan dat meer aandacht bij de daartoe aangewezen toezichthouder een goed startpunt is.*

Het is begrijpelijk dat het CBR aankaart dat digitale consumentenmisleiding een probleem is. Naar aanleiding van deze brief is er contact opgenomen met de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Zij geven aan bekend te zijn met dit probleem en zij zetten zich in voor de aanpak van deze vorm van consumentenmisleiding. De ACM heeft de afgelopen jaren al opgetreden tegen websites die misleidende informatie verspreiden rondom CBR-thema's. Ook zijn zij onlangs gestart met publiekscommunicatie gericht op het helpen van ouderen om veilig online te zoeken.<sup>4</sup> ACM biedt ook aan om het gesprek aan te gaan met het CBR om meer samen te werken in het aanpakken van deze vorm van consumentenmisleiding. IenW neemt het initiatief om hierover een gesprek tussen ACM en het CBR te organiseren om afspraken te maken over meer samenwerking.

### 3.4 Ruimte om te toetsen wat we moeten toetsen & 3.5 Het toetsen van zaken die minder relevant zijn

*Het CBR geeft aan dat toetsing rondom nieuwe technologische ontwikkelingen te weinig ruimte krijgt binnen de bestaande regelingen en dat de bestaande regelingen sommige onderwerpen verplicht stelt in de examinering terwijl het CBR zich afvraagt of deze bijdragen aan de verkeersveiligheid.*

In de derde rijbewijsrichtlijn zijn de vereisten aangegeven waaraan de theorie- en praktijkexamens moeten voldoen. De derde rijbewijsrichtlijn is geïmplementeerd in onder meer het Reglement rijbewijzen en verschillende ministeriële regelingen met eisen voor theorie- en praktijkexamens. In de derde rijbewijsrichtlijn is in bijlage II aangegeven waarop dient te worden getoetst voor het theorie- en het praktijkexamen. Dit laat voor de lidstaten weinig ruimte om alternatieve examens te ontwikkelen. Niettemin verkent het ministerie dit najaar met het CBR welke ruimte er wel is om de gewenste onderwerpen te toetsen.

Een voorstel voor de nieuwe rijbewijsrichtlijn wordt in het voorjaar van 2023 verwacht. Dit zal de Europese exameneisen moderniseren aan de hand van de huidige inzichten en ontwikkelingen.

<sup>4</sup> <https://www.acm.nl/nl/publicaties/campagne-acm-helpt-ouderen-veiliger-online-te-zoeken>

Naar verwachting zal hierdoor een uitgebreide herziening van de rijbewijsregelgeving moeten worden gestart in 2025. Door IenW en het CBR zijn al gezamenlijk verbetervoorstellen opgesteld, die zijn ingebracht bij de Europese Commissie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers