

2026

ZIENSWIJZE CENTRALISATIE CBR ZUID-LIMBURG

Impact op bereikbaarheid, kosten en regionale spreiding

Namens 100+ rijsscholen in Zuid-Limburg

Collectief Rijopleiders Zuid-Limburg (CRZ-L)

In samenwerking opgesteld door:

 (initiatief & inhoud)
(uitwerking & redactie)

Heerlen, 31 maart 2026

Inhoudsopgave

Inleiding.....	2
Kern van de casus	2
Onevenredige benadeling van B-rij scholen.....	3
Het toelichtingsgesprek van 20 maart 2026	3
Reistijd en bereikbaarheid	5
Maatschappelijke kosten	6
Milieubelasting, luchtkwaliteit en evenredigheid	6
Aanvullende belasting door rijtesten, medische beoordelingen en kwetsbare doelgroepen	7
Verkeerskundige risico's en examenomstandigheden	7
Structurele ongelijkheid en concurrentievervalsing	8
Verschil tussen B-rij scholen en multi-categorie-rij scholen.....	9
Marktanalyse en (nog) ontbrekende data	10
Strijdigheid met de Strategische Koers CBR 2026.....	11
Onvoldoende onderbouwing van de 30-minutennorm en ontbrekende MKBA	11
Politieke en regionale context	12
Mogelijke oplossingen voor het probleem	13
1. PRIMAIR: Spreiding behouden: twee examenlocaties in plaats van één.....	13
2. SUBSIDIAR: Een satellietlocatie of “lichte” examenpost in Maastricht of Parkstad.....	14
3. VOORWAARDELIJKE ROUTE: Een gefaseerd model: eerst onderzoek, dan besluitvorming	14
Verzoek	14
Slotbeschouwing: waarom een combinatie van maatregelen noodzakelijk is	16
Bronnenlijst – Inhoudelijke bronnen	17

Inleiding

Voor zover uit de beschikbare informatie en het toelichtingsgesprek blijkt, is dit interne voorkeursbesluit genomen zonder volledige verkeerskundige analyse, zonder maatschappelijke kosten-batenanalyse en zonder tijdige en volwaardige regionale consultatie voorafgaand aan de interne voorkeurskeuze. Daarmee ontbreekt een essentiële onderbouwing voor een besluit met grote regionale impact.

Daarnaast blijkt uit recente Woo-correspondentie dat het CBR beleidsmatige vragen ontwijkt door te verwijzen naar een ander Woo-verzoek, terwijl uit de tot nu toe ontvangen Woo-correspondentie niet blijkt dat een volledige en integrale analyse beschikbaar is van de impact van centralisatie op regionale spreiding, verkeersdruk, markteffecten en economische gevolgen. Dit roept ernstige vragen op over de wijze waarop het besluit tot stand is gekomen en in hoeverre de vereiste beleidsafwegingen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

Deze zienswijze is tot stand gekomen in samenwerking tussen [REDACTED] en [REDACTED], namens een groep betrokken rijschoolhouders uit Zuid-Limburg. Deze zienswijze richt zich in het bijzonder op de onevenredige benadeling van kleine en middelgrote rijscholen in Zuid-Limburg die hoofdzakelijk categorie B verzorgen, en op de gevolgen daarvan voor hun leerlingen.

Kern van de casus

Het CBR heeft op basis van een intern voorkeursbesluit voorgenomen de praktijkexamens in Zuid-Limburg te centraliseren naar één locatie in Geleen, aan de Hofkamp 31, waarmee de examenregio's Maastricht, Kerkrade en Urmond verdwijnen. Cruciale onderbouwingen zoals een verkeersimpactanalyse, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en aantoonbare regionale consultatie zijn tot op heden niet inzichtelijk gemaakt. Dit is problematisch voor een besluit met grote regionale impact en staat haaks op de eigen Strategische Koers van het CBR. Het aantal verwachte examens dat op één plek wordt afgenomen, stijgt daarmee van ongeveer 8.500 naar circa 20.000 per jaar. Uit de door rijschoolcollectieven opgestelde reistijd- en kostenanalyses blijkt dat deze centralisatie leidt tot structureel langere reistijden voor een groot deel van de regio, tot maatschappelijke meerkosten van naar schatting 1,0 tot 1,2 miljoen euro per jaar, tot extra verkeerskundige risico's en tot een structureel concurrentievoordeel voor rijscholen in de directe omgeving van Geleen.

Opvallend is dat alternatieve scenario's, zoals een locatie tussen Maastricht en Heerlen (bijv. Nuth, Hulsberg of Valkenburg) of een model waarbij Urmond deels naar Roermond uitwijkt, niet zijn onderzocht. Deze opties liggen geografisch voor de hand en zouden de regionale spreiding beter kunnen waarborgen. Evenmin is toegelicht waarom een regio met circa 5.000 examens (Sittard-Geleen) zwaarder zou moeten wegen dan Parkstad (ca. 8.000) of Maastricht (ca. 6.000).

Ook is relevant dat de locatie Kerkrade een doorlopend huurcontract heeft en dat recent nog is geïnvesteerd in de buitenruimte. Dit roept vragen op over de noodzaak en proportionaliteit van sluiting.

Tegelijkertijd schuurt deze ontwikkeling met de eigen Strategische Koers CBR 2026, waarin het CBR zichzelf positioneert als publieke dienstverlener, met het klantbelang als vertrekpunt, met fysieke locaties op acceptabele reisafstand en met expliciete aandacht voor de belangen van derden zoals rijschoolbranche en lokale politiek.

In de Strategische Koers wordt bijvoorbeeld gesteld dat het CBR “een dienstverlening wil bieden waarbij het klantbelang leidend is” en dat “fysieke locaties op acceptabele reisafstand, herkenbaar, toegankelijk, gastvrij en professioneel” moeten zijn. Ook wordt bij het huisvestingsbeleid genoemd dat bij locatiekeuzes naast reistijd en capaciteit ook de belangen van derden, zoals rijkschoolbranche en lokale politiek, worden meegewogen. Deze eigen uitgangspunten vormen een belangrijk referentiekader om de voorgenomen centralisatie aan te toetsen.

Waar in deze zienswijze 20.000 wordt genoemd, gaat het om de verwachte concentratie op de nieuwe locatie; waar 22.000 wordt genoemd, betreft het de bredere regionale rekenbasis in de maatschappelijke kostenanalyse.

Onevenredige benadeling van B-rij scholen

Deze centralisatie raakt niet alle rij scholen gelijk. De zwaarste last komt terecht bij rij scholen die hoofdzakelijk categorie B verzorgen, omdat zij geen aanvullend categorieaanbod en geen schaalvoordelen hebben om langere reistijden, hogere kosten en planningsverlies op te vangen. Concreet leidt deze extra reistijd tot hogere bloktijden, minder les capaciteit, hogere kosten per leerling en een structureel concurrentienadeel.

Juist daardoor is deze centralisatie niet marktneutraal; de nadelige gevolgen slaan niet gelijk neer binnen de rij schoolbranche.

Tijdens het toelichtingsgesprek gaf het CBR aan dat rij scholen logistieke kostenmakende aanpassingen moeten doen om zich aan te passen aan de centralisatie. De reactie was letterlijk: “Dat is ondernemersvaardigheid en als CBR willen we daar best over meedenken.”

Deze uitspraak wekt de indruk dat de lasten bewust bij rij scholen worden neergelegd, terwijl de onderliggende beleidsanalyses ontbreken.

Het toelichtingsgesprek van 20 maart 2026

Op vrijdag 20 maart 2026 om 12:00 uur heeft een gesprek plaatsgevonden tussen [REDACTED] (initiatiefnemer, woordvoerder), [REDACTED] (woordvoerder en ondersteuner), de heer [REDACTED], als aanwezige vanuit de branche/regio, [REDACTED] en [REDACTED] van het CBR. Het gesprek stond in het teken van het intern voorkeursbesluit van het CBR voor de nieuwe examencentrumlocatie in Geleen, en de zorgen en vragen die in de regio leven.

Tijdens het gesprek van 20 maart 2026 werd duidelijk dat het intern voorkeursbesluit in januari 2026 is genomen, nadat de verhuurder van de huidige locatie het huurcontract had opgezegd. De keuze voor Geleen is daarmee niet het resultaat van een integrale strategische heroverweging, maar van een acute huisvestingssituatie. Het CBR gaf aan dat er wel een reistijdanalyse is uitgevoerd, maar geen verkeersimpactanalyse, geen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), geen analyse van structurele verkeersdruk op A2/A76 en geen onderzoek naar de effecten op rij scholen buiten Geleen. Ook is niet onderzocht of de 30-minutennorm in de praktijk haalbaar is voor grensgemeenten zoals Vaals, Gulpen, Simpelveld en Eijsden. Volgens hetgeen tijdens het gesprek is besproken, zijn rij scholen en gemeenten niet tijdig betrokken bij de voorbereidende analyse en is de regio pas geïnformeerd nadat intern al een voorkeursrichting was gekozen.

Deze gang van zaken raakt direct aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het

zorgvuldigheidsbeginsel vereist dat een bestuursorgaan alle relevante feiten en belangen onderzoekt voordat een besluit wordt genomen. In dit geval ontbreken cruciale analyses: verkeerskundige onderbouwing, MKBA, markteffecten, regionale spreiding en toetsing aan de 30-minutennorm. Het motiveringsbeginsel vereist dat een besluit logisch, inzichtelijk en volledig wordt onderbouwd. De huidige motivering is beperkt tot interne efficiëntie en huisvestingsnood, zonder aantoonbare afweging van maatschappelijke gevolgen. Het evenredigheidsbeginsel verlangt dat de nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig zwaar op een bepaalde groep drukken. De centralisatie legt echter structureel hogere kosten, langere reistijden en verlies aan concurrentiekracht neer bij rijsscholen en leerlingen buiten Geleen. Het fair play-beginsel vereist dat belanghebbenden tijdig en eerlijk worden betrokken. In het gesprek is namens het CBR aangegeven dat rijsscholen en gemeenten geen rol hebben gespeeld in de voorbereidende fase.

De reistijdanalyse toont aan dat kandidaten uit Maastricht 30 tot 35 minuten extra reizen per examenrit, kandidaten uit het Heuvelland 25 tot 35 minuten en kandidaten uit Parkstad 35 tot 45 minuten. Deze waarden zijn gebaseerd op realistische verkeersscenario's waarin spitsdrukke, regen, incidenten en langdurige werkzaamheden op de A2 en A76 zijn meegenomen. De ANWB rapporteerde in 2025 een stijging van de filezwaarte met 19 procent, met 34 procent meer file in de ochtendspits. Het KNMI registreert in Zuid-Limburg gemiddeld 179 natte dagen per jaar, wat de verkeersdoorstroming verder beïnvloedt. De Strategische Koers stelt dat fysieke locaties op acceptabele reisafstand moeten liggen. In een heuvel- en grensregio als Zuid-Limburg betekent een extra reistijd van een half uur tot drie kwartier dat de feitelijke bereikbaarheid voor een groot deel van de bevolking niet meer acceptabel is.

De maatschappelijke kostenanalyse vertaalt de extra reistijd naar een financiële impact van 45 tot 55 euro per examen. Bij 22.000 examens per jaar leidt dit tot een jaarlijkse meerlast van 990.000 tot 1,2 miljoen euro. Deze kosten worden gedragen door leerlingen en kleine rijsschoolondernemers. Rijsscholen moeten langere blokken reserveren, meer kilometers rijden en verliezen lestijd. Leerlingen betalen uiteindelijk de rekening. Dit staat haaks op de ambitie van het CBR om zijn maatschappelijke bijdrage te maximaliseren.

De verkeerskundige risico's zijn aanzienlijk. De locatie Geleen is afhankelijk van zwaarbelaste verkeerscorridors zoals de A76, de A2 bij knooppunt Kerensheide, de Randweg Geleen en de Rijksweg Zuid. Deze routes zijn gevoelig voor spitsdrukke, incidenten en langdurige werkzaamheden. Dit heeft directe gevolgen voor de objectiviteit van examens. Kandidaten komen vaker gestrest aan en examinatoren moeten beoordelen in instabiele verkeerssituaties. Landelijke analyses tonen aan dat slagingspercentages sterk verschillen per stad en examenomgeving.

De centralisatie leidt tot structurele ongelijkheid en concurrentievervalsing. Rijsscholen in Geleen krijgen een permanent logistiek voordeel: minder reistijd, lagere kosten, efficiëntere planning en meer zichtbaarheid. Rijsscholen uit Maastricht, Parkstad en het Heuvelland verliezen tijd, efficiëntie en concurrentiekracht. Op termijn leidt dit tot verschuiving van leerlingstromen richting Geleen en mogelijk tot het verdwijnen van lokale rijsscholen in andere delen van Zuid-Limburg. Dit raakt aan het principe van een gelijk speelveld en aan het landelijke beleidskader "Elke regio telt".

De Woo-brief van 26 maart 2026 laat bovendien zien dat het CBR geen interne documenten heeft waarin de impact van locatiekeuzes per categorie, per regio of per type rijsschool is

beoordeeld. Beleidsvragen worden afgedaan met de mededeling dat deze “onder een ander Woo-verzoek vallen”. Hierdoor ontstaat het beeld dat het besluit is genomen zonder inzicht in regionale druk, verkeersdruk, spreiding of economische gevolgen.

De regio vraagt daarom om een integrale heroverweging van de centralisatie, gebaseerd op feiten, analyses en regionale realiteit.

De kern is dat het CBR moet handelen volgens zijn eigen Strategische Koers en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De huidige onderbouwing is onvoldoende en niet in lijn met deze normen. Een zorgvuldig, transparant en evenwichtig proces is noodzakelijk om tot een besluit te komen dat recht doet aan de regio, aan de leerlingen, aan de rijkschoolsector en aan de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het CBR.

Reistijd en bereikbaarheid

De reistijd- en maatschappelijke kostenanalyses laten zien dat de extra reistijd als gevolg van centralisatie substantieel is. Voor kandidaten en rij scholen uit Maastricht wordt een extra belasting van ongeveer 30 tot 35 minuten per examenrit berekend. Voor het Heuvelland, representatief benaderd via Gulpen, gaat het om circa 25 tot 35 minuten extra. Voor Parkstad, als mix van Heerlen en Kerkrade, wordt een extra reistijd van ongeveer 35 tot 45 minuten per examenrit genoemd. Deze waarden zijn niet gebaseerd op kale routeafstand, maar op realistische scenario's waarin reguliere werkdagdrukke, spits, regen, incidenten en langdurige werkzaamheden op de A2 en A76 zijn meegewogen. Deze reistijdverlenging treft vooral rij scholen die hoofdzakelijk categorie B verzorgen, omdat zij niet beschikken over aanvullend categorieaanbod en schaalvoordelen waarmee extra reistijd, voertuigkosten en planningsverlies kunnen worden opgevangen.

In de maatschappelijke kostenbijlage wordt uitgelegd dat openbare routeplanners weliswaar reistijden van rond de 15 tot 26 minuten tonen, maar dat deze in de praktijk structureel worden beïnvloed door piekuren, ongevallen, een nat wegennet en meerjarige wegwerkzaamheden. Daarbij wordt verwezen naar KNMI-gegevens waaruit blijkt dat het KNMI-station Maastricht/Beek gemiddeld 179,4 dagen met neerslag registreert, en naar cijfers van CBS en ANWB waaruit blijkt dat de verkeersintensiteit en filezwaarte de afgelopen jaren zijn toegenomen. De ANWB rapporteerde bijvoorbeeld in 2025 een stijging van de filezwaarte met 19 procent, met een toename van 34 procent in de ochtendspits en 27 procent overdag.

Een relevante nieuwe factor is dat vrijwel alle Zuid-Limburgse gemeenten bezig zijn met de grootschalige invoering van 30-km-zones. Dit leidt tot structureel lagere gemiddelde snelheden en langere aanrijtijden. De 30-minutennorm, waarvan voor relevante delen van de regio niet inzichtelijk is gemaakt dat deze in de praktijk wordt gehaald, wordt hierdoor in de toekomst nog minder realistisch.

De Strategische Koers stelt dat fysieke locaties op acceptabele reisafstand moeten liggen en dat het klantbelang leidend is bij de inrichting van de dienstverlening. In een grens- en heuvelregio als Zuid-Limburg, met smalle wegen, hoogteverschillen en dorpen als Vaals, Gulpen, Simpelveld en Eijsden, betekent een extra reistijd van een half uur tot drie kwartier per examenrit dat de feitelijke bereikbaarheid voor een aanzienlijk deel van de bevolking niet meer als “acceptabel” kan worden beschouwd. Deze signalen uit de regio sluiten aan bij de bevindingen uit de reistijdanalyse, maar vormen niet de primaire grondslag van deze zienswijze.

Maatschappelijke kosten

De maatschappelijke kostenanalyse laat zien dat de extra reistijd leidt tot een structurele meerlast van circa €45 tot €55 per examen, wat neerkomt op €1,0 tot €1,2 miljoen per jaar voor de regio. Uitgaande van een economische uurwaarde van een lesauto met instructeur, extra voertuigkosten en de extra tijd die gemoeid is met heen- en terugreis, wordt een meerlast van ongeveer 45 tot 55 euro per praktijkexamen berekend. Bij circa 22.000 praktijkexamens per jaar binnen de bredere regionale rekenbasis leidt dit tot een jaarlijkse meerlast van ongeveer 990.000 tot 1,2 miljoen euro. De analyse benadrukt dat dit een conservatieve raming is, omdat effecten zoals minder efficiënte planning, langere bloktijden rond examens, extra oefenroutes in een nieuw examengebied en uitloop door incidenten nog niet volledig zijn meegenomen.

Uit praktijkberekeningen van rijsschoolhouders blijkt dat de werkelijke kosten aanzienlijk hoger kunnen uitvallen dan de conservatieve MKBA-raming. Een rijsschoolhouder die 50 km extra per rit moet rijden, komt bij 8 ritten per leerling uit op 400 km extra. Dit betreft een illustratief praktijkvoorbeeld uit de regio. Bij 25 leerlingen per jaar betekent dit 10.000 km extra, goed voor circa 833 liter brandstof (€1.666 per jaar). Inclusief onderhoud, banden en afschrijving loopt dit op tot ongeveer €3.000 per jaar, oftewel €353 per leerling.

Deze cijfers illustreren dat de maatschappelijke kosten voor rijsscholen en leerlingen substantieel hoger liggen dan in de MKBA is aangenomen.

Deze kosten worden niet door het CBR gedragen, maar door leerlingen en kleine rijsschoolondernemers. Rijsscholen zullen langere blokken moeten reserveren voor examens, meer kilometers rijden en meer tijd kwijt zijn aan logistiek, waardoor zij minder lestijd overhouden om inkomsten te genereren. Het ligt in de rede dat leerlingen dit zullen terugzien in hogere lespakketten, extra lessen of hogere logistieke kosten. In de Strategische Koers wordt gesteld dat het CBR zijn maatschappelijke bijdrage wil maximaliseren en dat het klantbelang centraal staat. Een structurele kostenverhoging van meer dan een miljoen euro per jaar voor één regio, zonder aantoonbare maatschappelijke baten die dit compenseren, is moeilijk te rijmen met die ambitie.

Regionale media, zoals MijnStreekVandaag, berichten dat rijsschoolhouders vrezen financieel in de knel te komen door de extra reistijd en inefficiëntie die de centralisatie met zich meebrengt. Zij spreken over een stapeling van kosten en tijdverlies die vooral kleine zelfstandige rijsscholen raakt, die geen grote schaalvoordelen hebben.

Met “extra belasting per examen” wordt in deze zienswijze niet alleen de enkele rit naar Geleen bedoeld, maar de totale extra belasting per examenmoment, inclusief heen- en terugreis, inzet van voertuig en instructeur, planningsverlies en verminderde inzetbare lestijd.

Milieubelasting, luchtkwaliteit en evenredigheid

De voorgenomen centralisatie naar Geleen leidt niet alleen tot hogere kosten en langere reistijden, maar ook tot een substantiële en vermijdbare extra milieubelasting. Uitgaande van circa 22.000 praktijkexamens per jaar en de in deze zienswijze opgenomen route- en reistijdanalyse, ontstaat een geconcentreerde rittenstroom naar Geleen van ongeveer 1,0 miljoen voertuigkilometers per jaar. Bij toepassing van de Nederlandse standaard-emissiefactor voor een gemiddelde personenauto betekent dit een klimaatbelasting van circa 194 tot 200 ton CO₂-equivalent per jaar. Relevanter nog is de extra milieulast die rechtstreeks uit de centralisatie

voortvloeit, omdat deze kilometers niet zouden worden gereden bij behoud van regionale spreiding.

Voor zover een relevant deel van de lesvoertuigen op diesel rijdt, valt de milieubelasting van centralisatie bovendien hoger uit dan in een generieke berekening met een gemiddelde personenauto. Dat geldt niet alleen voor de CO₂-uitstoot, maar in het bijzonder ook voor de lokale belasting door stikstofoxiden en fijnstof langs de aanrijroutes en in de directe omgeving van de locatie. Deze milieubelasting is een rechtstreeks gevolg van de gekozen centralisatie en had daarom kenbaar in de belangenafweging moeten worden betrokken.

Aanvullende belasting door rijtesten, medische beoordelingen en kwetsbare doelgroepen

Bij de beoordeling van de belasting van één centrale examenlocatie kan niet worden volstaan met uitsluitend reguliere praktijkexamens. Het CBR onderscheidt zelf ook afzonderlijke stromen binnen de rijgeschiktheidsprocedure, waaronder medische beoordelingen en rijtesten. Uit de eigen toelichting van het CBR blijkt dat een rijtest geen regulier praktijkexamen is, maar een praktische beoordeling van de rijgeschiktheid bij onder meer lichamelijke, cognitieve of visuele beperkingen, en dat in bepaalde gevallen een les- of aangepast voertuig nodig is. Het CBR vermeldt tevens dat soms een tweede rijtest volgt en dat tussen rijtesten extra lessen nodig kunnen zijn.

Daarnaast kent het CBR een afzonderlijke gezondheidsverklaringsstroom voor personen van 75 jaar en ouder. Dit betekent dat de feitelijke verkeerskundige, logistieke en financiële belasting van één centrale locatie breder is dan wanneer uitsluitend naar reguliere B-praktijkexamens wordt gekeken. Dat geldt temeer voor kandidaten die voor een rijtest of medische beoordeling afhankelijk zijn van begeleiding, een lesvoertuig of een aangepast voertuig. De extra reislust en kosten raken daarmee niet alleen rijsschoolhouders en reguliere examenkandidaten, maar ook kwetsbare doelgroepen die in het kader van rijgeschiktheid of verlenging van mobiliteit op het CBR zijn aangewezen.

Ook uit de productstructuur van het CBR blijkt dat de belasting op examenlocaties breder is dan alleen reguliere praktijkexamens. Het CBR onderscheidt immers binnen zijn productgroepen onder meer gezondheidsverklaringen, rijgeschiktheidsproducten, onderzoek rijvaardigheid, onderzoek medisch en gezondheidsverklaringen inclusief eventuele rijtest. Dit onderstreept dat de feitelijke belasting van één centrale locatie niet uitsluitend moet worden beoordeeld aan de hand van reguliere B-praktijkexamens, maar ook in het licht van aanvullende rijgeschiktheids- en beoordelingsstromen die extra verkeersbewegingen, logistieke belasting en contactmomenten veroorzaken.

Verkeerskundige risico's en examenomstandigheden

De beoogde locatie in Geleen is sterk afhankelijk van een aantal drukke verkeerscorridors: de A76, de A2 rond knooppunt Kerensheide, de Randweg Geleen en de Rijksweg Zuid. Deze routes zijn nu al gevoelig voor spitsdrukke, ongevallen, pechgevallen en langdurige werkzaamheden, zoals het meerjarige project A2 Het Vonderen–Kerensheide. In combinatie met de relatief hoge neerslagfrequentie in Zuid-Limburg leidt dit tot minder voorspelbare reistijden en een hogere kans op vertragingen.

Dit heeft twee belangrijke gevolgen. Ten eerste komen kandidaten vaker gestrest of gehaast aan

op het examen, omdat zij rekening moeten houden met files, omleidingen en weersinvloeden. Ten tweede worden examinatoren gedwongen om examens af te nemen in een omgeving die structureel drukker en complexer is dan in de huidige gespreide situatie. Dat raakt aan de gelijkwaardigheid van examenomstandigheden en kan daardoor ook gevolgen hebben voor de ervaren objectiviteit van het examen. Publieke analyses en berichtgeving laten zien dat slagingspercentages per stad kunnen verschillen en dat omgevingsfactoren zoals verkeersdrukte en routecomplexiteit daarbij een rol kunnen spelen. De invoering van 30 km zones in stedelijke gebieden zal de verkeersdoorstroming verder vertragen. Dit maakt examenomstandigheden minder voorspelbaar en kan de uniformiteit van beoordelingen onder druk zetten.

In een omgeving waar drie examenregio's worden samengebracht in één druk gebied, kunnen deze verschillen verder worden uitvergroot, omdat meer kandidaten en rij scholen afhankelijk worden van dezelfde beperkte set routes, examinatoren en verkeerssituaties. Daarbij verdient ook de directe ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van de locatie aandacht, omdat de feitelijke belasting op de omgeving niet alleen wordt bepaald door de aanrijroutes, maar ook door de lokale verkeersstructuur, kruispunten, doorstroming en de nabijheid van woonwijken en voorzieningen.

Structurele ongelijkheid en concurrentieverstoring

Rij scholen die uitsluitend categorie B verzorgen worden het hardst geraakt. Zij beschikken niet over aanvullende categorieën in hun eigen opleidingsaanbod waarmee extra reistijd, voertuigkosten en planningsverlies kunnen worden gespreid. Voor deze groep, die een substantieel deel van de rij schoolsector vormt, leidt de centralisatie tot langere bloktijden, hogere kosten en verlies aan concurrentiekracht. Examenlocaties hebben direct invloed op slagingspercentages en op de economische positie van rij scholen. Publieke analyses en berichtgeving over regionale slagingspercentages wijzen erop dat de kans om te slagen voor het rij examen sterk verschilt per stad en per examenlocatie. Factoren zoals verkeerscomplexiteit, drukte, type routes en lokale examencultuur spelen daarbij een rol. Door de examenregio's Maastricht, Kerkrade en Urmond samen te voegen tot één centrale omgeving in Geleen, wordt de ongelijkheid tussen rij scholen structureel vergroot.

De indruk bestaat dat het besluit leidt tot een markt waarin kleinere rij scholen, die de extra kosten niet kunnen dragen, in het nadeel komen. Dit wordt versterkt door nieuwe verplichtingen zoals eHerkenning voor het reserveringssysteem vanaf 2027 (€50 per jaar). De stapeling van lasten vergroot de ongelijkheid binnen de sector.

Rij scholen die in of vlakbij Geleen gevestigd zijn, krijgen een permanent logistiek voordeel. Zij hoeven minder ver te rijden, kunnen meer examens per dag begeleiden zonder de hele dag kwijt te zijn, hebben lagere brandstof- en tijdskosten en kunnen hun planning efficiënter inrichten. Rij scholen uit Maastricht, Parkstad en het Heuvelland daarentegen verliezen veel tijd aan reizen, moeten langere blokken reserveren voor examens en hebben minder ruimte om lessen in te plannen. Dit leidt tot hogere kosten per leerling, minder concurrentiekracht en een groter risico dat leerlingen kiezen voor rij scholen dichterbij de examenlocatie.

Op langere termijn kan dit leiden tot verschuiving van leerlingstromen richting Geleen en tot het verdwijnen van lokale rij scholen in andere delen van Zuid-Limburg. Voor een substantieel deel van de Zuid-Limburgse rij schoolmarkt vormt dit een aanzienlijk economisch risico. Dit raakt direct aan het principe van een gelijk speelveld en aan de bredere beleidsdoelstelling van "Elke

regio telt”, waarin juist wordt benadrukt dat voorzieningen en kansen niet eenzijdig geconcentreerd moeten worden in één kern.

Verschil tussen B-rij scholen en multi-categorie-rij scholen

De bezwaren die in deze zienswijze worden aangevoerd richten zich nadrukkelijk niet tegen de rij schoolbranche als geheel, maar tegen de onevenredige impact die de voorgenomen centralisatie van CBR-praktijkexamens heeft op een specifiek en substantieel deel van de branche.

Binnen de rij schoolsector in Zuid-Limburg bestaat een wezenlijk onderscheid tussen rij scholen die hoofdzakelijk rijopleiding categorie B (personenauto) verzorgen en rij scholen die meerdere rijbewijscategorieën aanbieden (zoals AM (bromfiets), A (motor), BE (aanhangwagen achter personenauto), C (vrachtwagen), D (personenvervoer >8 personen). Dit onderscheid is essentieel, omdat de gevolgen van centralisatie niet uniform over deze groepen worden verdeeld.

Rij scholen die zich primair richten op categorie B zijn in de praktijk sterk afhankelijk van een continue en efficiënte afname van praktijkexamens binnen een relatief beperkt geografisch werkgebied. Hun bedrijfsvoering is ingericht op volume, doorlooptijd en regionale spreiding van examenlocaties. Verlengde reistijden en verminderde toegankelijkheid van examenlocaties hebben daardoor direct en structureel impact op hun exploitatie, planning en kostprijs.

Daartegenover staan multi-categorie-rij scholen, die hun activiteiten spreiden over meerdere categorieën en daarmee minder afhankelijk zijn van één specifieke examen stroom of locatie. Deze rij scholen beschikken doorgaans over meer flexibiliteit in planning en inzet van middelen, waardoor zij beter in staat zijn om wijzigingen in locatie en organisatie van examens op te vangen.

De voorgenomen centralisatie naar één examenlocatie in Geleen leidt in de praktijk tot een situatie waarin de extra reistijd, kosten en operationele belasting in overwegende mate neerslaat bij rij scholen die afhankelijk zijn van categorie B. Dit effect wordt versterkt doordat categorie B het grootste volume aan praktijkexamens vertegenwoordigt en daarmee de kern vormt van de dagelijkse bedrijfsvoering van een groot deel van de rij schoolbranche.

Het ligt in de rede dat het CBR zal stellen dat voor andere categorieën, zoals AM, AVB (algemene voertuigbeheersing voor categorie A, als onderdeel van de motoropleiding), C en D, (gedeeltelijk) alternatieve of beter gespreide voorzieningen beschikbaar blijven of worden overwogen. Juist dit onderstreept echter dat de gevolgen van centralisatie niet gelijk verdeeld zijn. Indien voor bepaalde categorieën maatwerk oplossingen worden toegepast vanwege bereikbaarheid of uitvoerbaarheid, bevestigt dit dat de belasting van centralisatie in de praktijk ongelijk wordt verdeeld en in belangrijke mate op categorie B terecht komt.

De voorgenomen centralisatie leidt daarmee tot een structurele ongelijkheid binnen de rij schoolbranche, waarbij met name rij scholen die afhankelijk zijn van categorie B onevenredig worden belast. Dit onderscheid dient expliciet te worden meegewogen in de besluitvorming, aangezien het anders leidt tot economische scheefgroei en concurrentievervalsing binnen de regio.

Juist daarom dient het CBR de markteffecten niet sectoraal in algemene zin, maar specifiek per type rijkschool te beoordelen.

Marktanalyse en (nog) ontbrekende data

Voor een zorgvuldige beoordeling van de voorgenomen centralisatie is inzicht in de marktstructuur en de verdeling van examenvolumes essentieel. In het bijzonder is het noodzakelijk om onderscheid te maken tussen rijkscholen die hoofdzakelijk categorie B verzorgen en rijkscholen met een breder categorie aanbod.

Op dit moment ontbreken deze gegevens in de onderliggende onderbouwing van het intern voorkeursbesluit. Er is geen inzicht gegeven in:

- Het aantal rijkscholen in Zuid-Limburg dat primair afhankelijk is van categorie B
- Het aantal rijkscholen met multi-categorie aanbod
- De verdeling van examenvolumes per categorie binnen de regio
- De mate waarin reistijdverlenging per type rijkschool verschillend doorwerkt in de bedrijfsvoering

Deze informatie is essentieel om te kunnen beoordelen of de gevolgen van centralisatie evenwichtig en proportioneel zijn verdeeld binnen de sector.

Door het ontbreken van deze analyse blijft onduidelijk in hoeverre de lasten van centralisatie in de praktijk neerslaan bij de specifieke groepen rijkscholen. Gezien het feit dat categorie B het grootste aandeel van de praktijkexamens vertegenwoordigt, ligt het voor de hand dat juist rijkscholen die afhankelijk zijn van deze categorie het meest worden geraakt.

De Woo-brief van 26 maart 2026 laat bovendien zien dat het CBR uitsluitend verwijst naar open data en geen interne analyses heeft uitgevoerd naar de impact van centralisatie per categorie, per rijkschooltype of per regio. Hierdoor ontbreekt inzicht in:

- de regionale verdeling van examendruk,
- de economische gevolgen voor kleine rijkscholen,
- de concurrentiepositie van multi-categorie rijkscholen,
- de structurele verschuiving van leerlingstromen.

Dit roept vragen op over de volledigheid van de evenredige belangenafweging.

Ter illustratie: een enkele examenafname voor categorie B kan, afhankelijk van reistijd en logistiek, een substantieel deel van de werkdag in beslag nemen. Een toename in reistijd leidt daarmee direct tot verminderde inzetbaarheid, hogere kosten en lagere efficiëntie. Dit effect werkt cumulatief en heeft een structurele impact op de bedrijfsvoering.

Ten behoeve van een objectieve en volledige beoordeling zijn de benodigde gegevens inmiddels separaat opgevraagd bij het CBR. De uitkomsten hiervan zijn bepalend om de daadwerkelijke markteffecten en eventuele concurrentieverstoringen inzichtelijk te maken.

Het ontbreken van deze essentiële marktanalyse in de huidige onderbouwing maakt het voorgenomen besluit op dit punt onvoldoende zorgvuldig en onvoldoende onderbouwd.

Strijdigheid met de Strategische Koers CBR 2026

De Strategische Koers CBR 2026 is een belangrijk document, omdat het de eigen normenkaders van het CBR vastlegt. Daarin wordt het CBR gepositioneerd als publieke dienstverlener, met als missie “Veilig thuiskomen” en met een duidelijke focus op klantbelang, bereikbaarheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid. Dit besluit raakt direct duizenden leerlingen en tientallen kleine rijkschoolondernemers in Zuid-Limburg, wat de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het CBR des te zwaarder maakt. Er wordt expliciet gesteld dat de dienstverlening zo moet worden ingericht dat het klantbelang leidend is, dat fysieke locaties op acceptabele reisafstand zijn en dat bij huisvestingskeuzes naast reistijd en efficiëntie ook de belangen van derden, zoals rijkschoolbranche, ketenpartners en lokale politiek, worden meegewogen.

In het hoofdstuk over huisvesting wordt bovendien aangegeven dat bij de verkenning van optimalisatie van locaties factoren als reistijd, validiteit van examenroutes, capaciteit in de regio en de belangen van derden worden meegenomen, en dat het inrichten van een integrale “flagship” locatie slechts één van de scenario’s is. De voorgenomen centralisatie in Zuid-Limburg lijkt echter vooral te zijn ingegeven door interne optimalisatie en concentratie, terwijl de gevolgen voor reistijd, regionale spreiding, marktstructuur en maatschappelijke kosten onvoldoende transparant zijn onderbouwd.

Daar komt bij dat gemeenten, zoals Maastricht, publiekelijk hebben aangegeven dat zij de keuze van het CBR zien als een centralistische en technocratische benadering die de spreiding van voorzieningen in een grensregio onder druk zet. Regionale media berichten dat dit haaks staat op het landelijke principe “Elke regio telt” en op de ambitie om krimp- en grensregio’s niet verder te verzwakken door het weghalen van publieke functies.

De centralisatie lijkt moeilijk te rijmen met de strategische beweging van het CBR “van uitvoerder naar publieke dienstverlener”. Een publieke dienstverlener hoort niet te centraliseren zonder analyses en zonder regionale betrokkenheid. De huidige gang van zaken wekt eerder de indruk van een interne huisvestingsoplossing dan van zorgvuldig afgewogen publieke dienstverlening.

Wanneer het CBR zijn eigen strategische uitgangspunten als beoordelingskader hanteert, vergt deze centralisatie minimaal een transparante onderbouwing waarom bereikbaarheid, belangen van derden en regionale spreiding in dit concrete geval desondanks voldoende zijn gewaarborgd.

Onvoldoende onderbouwing van de 30-minutennorm en ontbrekende MKBA

Het CBR hanteert intern de norm dat 95 procent van de kandidaten binnen 30 minuten een examencentrum moet kunnen bereiken. Het ontbreken van realistische verkeersdata maakt dat de toetsing van de 30-minutennorm niet voldoet aan de eisen van zorgvuldige besluitvorming. Rijkschoolhouders in Zuid-Limburg stellen terecht de vraag of deze norm in dit geval is gebaseerd op theoretische routeberekeningen of op realistische verkeersdata waarin spitsdrukke, omleidingen, drempels en de specifieke infrastructuur van het Heuvelland zijn meegenomen. Vanuit plaatsen als Vaals, Gulpen, Simpelveld, Eijsden en delen van Kerkrade wordt deze norm in de praktijk niet gehaald, zeker niet op drukke werkdagen of bij slecht weer. Een interne norm kan alleen dragend zijn voor besluitvorming indien duidelijk is op welke data, aannames en

feitelijke verkeerssituaties deze in het concrete geval is toegepast.

Daarnaast is niet duidelijk of er een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is uitgevoerd waarin alle relevante effecten zijn meegenomen: reistijdstijging, brandstofkosten, voertuigslijtage, extra oefenroutes, langere lestrajecten, verlies aan lestijd en mogelijke marktverstoring. Gezien de omvang van de wijziging – het samenbrengen van drie examenregio's in één centrale locatie – zou een dergelijke MKBA een logische en noodzakelijke stap zijn om de proportionaliteit en doelmatigheid van het besluit te onderbouwen.

De invoering van 30 km zones in vrijwel alle Zuid Limburgse gemeenten is niet meegenomen in de reistijdtoetsing, terwijl deze beleidsontwikkelingen direct van invloed zijn op de haalbaarheid van de 30 minuten norm. Dit roept vragen op over de actualiteit en volledigheid van de onderbouwing.

Het feit dat zelfs voor bromfietsexamens volgens het CBR nog geen oplossing is gevonden die aan de eigen reistijdnorm voldoet, onderstreept dat de gekozen locatie niet vanzelfsprekend toekomstbestendig en gelijkwaardig is voor alle doelgroepen. Dit bevestigt vooral dat de gekozen centralisatie in de praktijk niet voor alle categorieën en regio's evenredig uitwerkt, terwijl de grootste structurele belasting juist bij categorie B neerkomt. Dit roept de vraag op of de centralisatie niet te vroeg als "gegeven" wordt gepresenteerd, terwijl de onderliggende analyses en mitigerende maatregelen nog onvolledig zijn.

Politieke en regionale context

Hoewel de zienswijze primair steunt op bereikbaarheid, kosten en evenredigheid, is ook de bredere regionale context relevant. De centralisatie raakt niet alleen rijsscholen en leerlingen, maar ook de bredere regionale structuur van publieke dienstverlening. Zuid-Limburg is een krimp- en grensregio, waar bereikbaarheid, spreiding van voorzieningen en economische vitaliteit nauw met elkaar verweven zijn. Het weghalen van een examenlocatie uit Maastricht en het concentreren van examencapaciteit in Geleen wordt door lokale bestuurders gezien als een signaal dat de regio minder meetelt in landelijke afwegingen. De stapeling van centralisaties in krimp- en grensregio's maakt dit besluit extra gevoelig en vraagt om een aantoonbaar evenwichtige afweging, die nu ontbreekt.

Opmerkelijk is dat het CBR wel heeft gesproken met de burgemeesters van Sittard Geleen en Kerkrade, maar niet met het bestuur van Parkstad Limburg, terwijl Parkstad met 250.000 inwoners de grootste stedelijke regio van Zuid Limburg is. Dit versterkt het beeld dat de bestuurlijke afstemming selectief is geweest.

Artikelen in regionale media, zoals L1 en De Nieuwste Maastricht, benadrukken dat gemeenten zich zorgen maken over de stapeling van centralisaties: eerst verdwijnen bepaalde loketten of diensten, vervolgens examenlocaties, en uiteindelijk wordt de afstand tot publieke voorzieningen steeds groter. In dat licht is het logisch dat de centralisatie van CBR-examens niet alleen als een operationele keuze wordt gezien, maar als een principiële kwestie van regionale gelijkwaardigheid.

Mogelijke oplossingen voor het probleem

De meest evenwichtige en proportionele oplossing voor de geschetste problematiek is het behoud van regionale spreiding via een twee-locatiemodel. Dit model vormt de

voorkeursrichting, omdat het zowel de bereikbaarheid waarborgt als de negatieve markteffecten voor met name B-rijscholen beperkt. Indien het CBR niet kiest voor een twee-locatiemodel, dienen alternatieve oplossingsrichtingen in hiërarchische volgorde te worden overwogen. Hieronder worden de oplossingsrichtingen in volgorde van voorkeur en juridische/redelijke proportionaliteit weergegeven.

1. PRIMAIR

Spreiding behouden: twee examenlocaties in plaats van één

Dit model geldt als de primaire en meest evenwichtige oplossingrichting, waarbij Zuid-Limburg niet afhankelijk wordt van één centrale locatie. Dit sluit direct aan bij de Strategische Koers CBR 2026, waarin staat dat fysieke locaties op acceptabele reisafstand moeten liggen en dat belangen van derden, zoals rijschoolbranche en lokale politiek, moeten worden meegewogen. De huidige plannen leiden tot reistijdverlengingen van 25 tot 45 minuten per examenrit, zoals blijkt uit de reistijdanalyse in de bijlagen bij deze zienswijze. Dat is niet te verenigen met het uitgangspunt van “acceptabele reisafstand”.

Een twee-locatiemodel zou de druk op Geleen verlagen, de verkeerskundige risico's spreiden en de maatschappelijke kosten aanzienlijk beperken. Bovendien voorkomt het dat één regio structureel bevoordeeld wordt, wat nu wel het geval is. Gemeenten zoals Maastricht hebben in de media al aangegeven dat het verdwijnen van hun examenlocatie een “centralistische en technocratische benadering” is die de spreiding van voorzieningen in een grensregio onder druk zet (bron: De Nieuwe ster Maastricht, 2024).

Een twee-locatiemodel is ook niet nieuw: bij de sluiting van Roosendaal werd de examencapaciteit verdeeld over Breda en Bergen op Zoom. Dat voorbeeld laat zien dat regionale spreiding binnen het CBR-stelsel werkbaar kan zijn. Zuid-Limburg verdient dezelfde evenwichtige benadering. Een alternatief scenario waarbij Urmond deels naar Roermond uitwijkt en voor Zuid Limburg een locatie tussen Maastricht en Heerlen wordt gezocht, is niet onderzocht. Dit scenario verdient nadrukkelijk aandacht omdat het de regionale spreiding beter kan waarborgen en de reistijdverlenging beperkt.

2. SUBSIDIAR

Een satellietlocatie of “lichte” examenpost in Maastricht of Parkstad

Indien een twee-locatiemodel niet wordt gerealiseerd, vormt een satellietlocatie een noodzakelijk alternatief. Dit kan een kleinere, functionele locatie zijn waar uitsluitend B-examens worden afgenomen. Zelfs voor bromfietsexamens blijkt de norm al onder druk te staan; dat bevestigt dat de gekozen centralisatie niet zonder meer evenredig is. Het CBR gebruikt dit model al in andere regio's, bijvoorbeeld bij CCV-examens waar externe locaties worden ingezet.

Een satellietlocatie heeft meerdere voordelen. Het vermindert reistijd en kosten voor leerlingen en rijscholen in Maastricht, Parkstad en het Heuvelland. Het ontlast de verkeersdruk op de A76 en A2, die volgens Rijkswaterstaat de komende jaren zwaar belast blijven door werkzaamheden aan het traject Het Vonderen – Kerensheide. Het voorkomt bovendien dat kwetsbare groepen, zoals bromfietsleerlingen, buiten de reistijdnorm vallen. L1 Nieuws meldde dat het CBR zelf erkent dat de reistijd voor bromfietsexamens vanuit delen van Zuid-Limburg niet voldoet aan de

eigen norm van 30 minuten.

Een satellietlocatie is in het bijzonder relevant voor categorie B, omdat juist daar de volumebelasting, reistijdverlenging en markteffecten het zwaarst neerslaan.

3. VOORWAARDELIJKE ROUTE

Een gefaseerd model: eerst onderzoek, dan besluitvorming

Ongeacht de uiteindelijke keuze geldt dat besluitvorming pas kan plaatsvinden nadat de noodzakelijke onderzoeken volledig zijn uitgevoerd. Uit de bijlage bij deze zienswijze blijkt dat deze analyses op dit moment ontbreken. Dat is problematisch, omdat de Awb (Algemene wet bestuursrecht) vereist dat besluiten zorgvuldig worden voorbereid en goed gemotiveerd zijn.

Een gefaseerde aanpak zou betekenen dat het CBR eerst:

- de verkeersdruk op A2/A76 objectief laat onderzoeken
- de reistijdnorm van 30 minuten toetst aan realistische verkeersdata
- de maatschappelijke kosten van 1,0 tot 1,2 miljoen euro per jaar meeneemt in de besluitvorming
- de effecten op rijkschoolmarkt en slagingspercentages analyseert

Pas daarna kan een definitief besluit worden genomen. Dit voorkomt dat het CBR een onomkeerbare keuze maakt die later politiek of juridisch ter discussie komt te staan.

Indien de centralisatie ondanks het voorgaande toch wordt doorgezet, zijn aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk. Deze zijn uitgewerkt in een afzonderlijke bijlage.

Verzoek

Primair verzoek

Wij verzoeken het CBR om geen onomkeerbare stappen te zetten ten aanzien van de centralisatie naar één examenlocatie, totdat de volgende onderzoeken volledig, onafhankelijk en openbaar zijn uitgevoerd:

- Een verkeerskundige analyse van de A2/A76-corridors en de regionale infrastructuur;
- Een realistische reistijdanalyse op basis van spitsdrukke, incidenten, weersinvloeden en wegwerkzaamheden;
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), inclusief de geschatte jaarlijkse meerlast van €1,0 – 1,2 miljoen;
- Een markteffectanalyse waarin de gevolgen voor kleine rijsscholen, en in het bijzonder B-rijsscholen, expliciet en kwantitatief inzichtelijk worden gemaakt.

Zonder deze analyses is het besluit onvoldoende zorgvuldig voorbereid en daarmee juridisch kwetsbaar.

Voor zover dergelijke analyses of deelanalyses reeds bestaan, verzoeken wij tevens om deze openbaar en controleerbaar ter beschikking te stellen.

Secundair verzoek

Wij verzoeken om een heroverweging van het besluit op basis van aantoonbare regionale

betrokkenheid, waarbij gemeenten, rijkschoolhouders en andere stakeholders actief worden betrokken. Deze heroverweging dient plaats te vinden op basis van:

- Regionale spreiding van voorzieningen;
- Bereikbaarheid voor grens- en heuvellandgemeenten;
- Evenredige verdeling van lasten over alle rijsscholen;
- De maatschappelijke verantwoordelijkheid van het CBR als publieke dienstverlener.

Meer subsidiair verzoek

Indien wordt vastgehouden aan centralisatie, verzoeken wij om volwaardige alternatieven te onderzoeken en af te wegen, waaronder:

- Twee-locatiemodel (bijvoorbeeld Geleen in combinatie met Maastricht of Parkstad)
- Een satellietlocatie specifiek voor de categorie B, eventueel aangevuld met maatwerk voor andere categorieën indien dat afzonderlijk noodzakelijk blijkt
- Scenario's met regionale spreiding conform de strategische koers CBR 2026

De alternatieven dienen te worden beoordeeld op reistijd, kosten, verkeersveiligheid, marktgelijkheid en maatschappelijke impact.

Uiterst subsidiair verzoek

Indien bovenstaande niet wordt overgenomen, verzoeken wij om concrete en toetsbare mitigerende maatregelen te treffen die de negatieve effecten van centralisatie aantoonbaar beperken, met bijzondere aandacht voor rijsscholen die afhankelijk zijn van categorie B.

Hierbij kan worden gedacht aan:

- Structurele spreiding van examencapaciteit
- Regionale voorzieningen of startlocaties
- Compensatie van extra reistijd en kosten
- Continue monitoring van markteffecten en bijsturing waar nodig.

Slotbeschouwing: waarom een combinatie van maatregelen noodzakelijk is

De voorgenomen centralisatie in Geleen raakt aan drie fundamentele lagen tegelijk: de individuele leerling die verder moet reizen en daardoor meer tijd en geld kwijt is, de rijkschoolondernemer die geconfronteerd wordt met langere bloktijden, hogere kosten en verlies aan efficiëntie, en de regio als geheel die opnieuw een publieke voorziening ziet verdwijnen uit Maastricht, Parkstad en het Heuvelland. Dit besluit raakt direct duizenden leerlingen en tientallen kleine rijkschoolondernemers in Zuid-Limburg. Deze gelaagdheid maakt duidelijk dat de impact van het besluit veel verder reikt dan alleen een logistieke verhuizing van het CBR. Het gaat om bereikbaarheid, gelijkwaardigheid, regionale economie, verkeersveiligheid en de kwaliteit van publieke dienstverlening in een krimp- en grensregio.

Juist omdat het CBR zichzelf in de Strategische Koers 2026 neerzet als een publieke dienstverlener die het klantbelang centraal stelt, die fysieke locaties op acceptabele reisafstand wil aanbieden en die expliciet rekening houdt met de belangen van derden zoals rijkschoolbranche en lokale politiek, is het legitiem én noodzakelijk om te vragen dat deze keuze opnieuw, integraal en transparant wordt beoordeeld. De huidige onderbouwing voldoet niet aan de eisen van zorgvuldigheid, motivering, evenredigheid en fair play die van een zelfstandig bestuursorgaan mogen worden verwacht. De stapeling van kosten (extra kilometers, extra tijd, eHerkenning, logistieke aanpassingen) en het ontbreken van onderbouwde analyses maken duidelijk dat de centralisatie niet alleen een huisvestingsvraagstuk is, maar ook een gelijkheidsvraagstuk. Een zorgvuldig besluit is alleen mogelijk wanneer het CBR zijn eigen strategische normen toepast en de regio volwaardig betreft.

De kern van deze zienswijze is dat de voorgenomen centralisatie niet marktneutraal is en in het bijzonder kleine en middelgrote rijkscholen treft die hoofdzakelijk categorie B verzorgen.

Bronnenlijst – Inhoudelijke bronnen

Primaire beleids- en kaderdocumenten

Beleidsdocumenten en richtlijnen

- Strategische Koers CBR 2026
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)
- Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025
- Werkagenda Uitvoeringsorganisaties – Ministerie van IenW
- *Elke regio telt* – Rijksoverheid (2023)

Juridische kaders voor huisvesting en publieke dienstverlening

- Kadernota Huisvesting Rijksoverheid
- Grondwet – gelijkheidsbeginsel en non-discriminatie
- Algemene wet bestuursrecht (Awb)
 - Zorgvuldigheidsbeginsel
 - Motiveringsbeginsel
 - Evenredigheidsbeginsel
 - Fair play-beginsel

Eigen analyses en bijlagen

- Strategische Koers CBR 2026 (PDF)
 - Citaat: “Onze fysieke locaties zijn op acceptabele reisafstand.”
 - Citaat: “Belangen van derden, zoals rijkschoolbranche en lokale politiek, worden meegewogen.”
- Bijlage 1 – Impactanalyse centralisatie CBR-examens Zuid-Limburg
 - Reistijd +25–45 minuten, kosten €45–€55 per examen
- Bijlage 2 – Selectie passages Strategische Koers (reistijd & bereikbaarheid)
- Bijlage 3 – Reistijdanalyse Zuid-Limburg → Geleen
- Bijlage 4 – Maatschappelijke kostenanalyse (€1,0–€1,2 miljoen per jaar)
- Bijlage 5 – Aanvullende mitigerende maatregelen (subsidiare denkrichtingen)
- Bijlage 6 – Kostenberekening rijkschoolhouders (praktijkdata: +400 km per leerling, €353 extra per leerling)

- Bijlage 7 – Analyse 30-km-zones Zuid-Limburg (beleidsvoornemens gemeenten 2024–2026)

Officiële documenten en Woo-informatie

- Woo-brief CBR d.d. 26 maart 2026 (CJZ20260053)
 - Bevestiging dat er geen interne beleidsanalyses bestaan over markteffecten, regionale spreiding, verkeersdruk of economische gevolgen
 - Bevestiging dat beleidsvragen worden verwezen naar ander Woo-verzoek
 - Verwijzing naar open data als enige bron
- Open data CBR – Rijschoolgegevens en examendata <https://www.cbr.nl/nl/over-het-cbr/over/cbr-in-cijfers/open-data/open-data-berichten>
- Presentatie CBR informatieavonden Zuid-Limburg (24 maart 2026)
 - Reistijdnorm 30 minuten
 - 18 examentafels Geleen
 - 20.000 praktijkexamens
 - Selectieve bestuurlijke afstemming
 - Erkenning dat reistijd bromfietzers te lang is

Regionale en landelijke nieuwsmedia

- *(gebruikt voor context, regionale impact en bestuurlijke reacties)*
- **MijnStreekVandaag** – Rijschoolhouders verenigen zich tegen komst CBR locatie Geleen <https://www.mijnstreekvandaag.nl/rijschoolhouders-verenigen-zich-tegen-komst-cbr-locatie-in-geleen>
- **De Nieuwe ster Maastricht** – CBR weg uit Maastricht <https://www.denieuwestermaastricht.nl/cbr-weg-uit-maastricht/>
- **L1 Nieuws** – CBR zet stap naar centrale examenlocatie Geleen <https://www.l1nieuws.nl/nieuws/3113489/cbr-zet-stap-naar-een-centrale-examenlocatie-voor-zuid-limburg-in-geleen>
- **De Limburger / The Investigative Desk** – Chemelot-dossiers (context regionale bestuurlijke gevoeligheid)

Verkeers- en infrastructuurdata

- ANWB – Filezwaarte 2025 (+19% totaal, +34% ochtendspits)
- KNMI – Station Maastricht/Beek: 179,4 dagen neerslag per jaar
- CBS – Verkeersintensiteit Zuid-Limburg 2023–2025

- Rijkswaterstaat – Project A2 Het Vonderen–Kerensheide (meerjarige werkzaamheden)
- Gemeenten Zuid-Limburg – beleidsdocumenten invoering 30-km-zones (2024–2026)

Internationale referenties (hybride examenmodellen)

- Duitsland – DEKRA: theoretische & praktische examenstructuur
<https://www.dekra.de/de/theoretische-praktische-fuehrerscheinpruefung/>
- Frankrijk – DRIEAT: spreiding examenlocaties Île-de-France <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-centres-d-examens-du-permis-de-conduire-a9771.html>

Sectorinformatie en rijkschoolpraktijk

- Praktijkdata rijkschoolhouders Zuid-Limburg (2024–2026)
 - Extra kilometers per leerling
 - Brandstofverbruik
 - Afschrijving en onderhoud
- Branche-informatie VRB / BOVAG (context rijkschoolstructuur)
- Nieuwsbrief CBR 2026 – invoering E-herkenning voor reserveringssysteem (vanaf 2027)
- 2026-04-01 toelichting tariefvoorstel 2026 gebruikersraad

Bestuurlijke en regionale context

- Gemeente Maastricht – bestuurlijke reactie op vertrek CBR
- Gemeente Heerlen / Parkstad Limburg – regionale spreidingsvisie
- Provincie Limburg – beleidskaders bereikbaarheid & krimpregio's
- Rijksoverheid – *Elke regio telt* (2023)

Regio: Zuid-Limburg

Bevolking: +/- 600.000 inwoners

Aantal praktijkexamens per jaar: +/- 22.000

Kernvraag

Wat zijn de gevolgen wanneer praktijkexamens in Zuid-Limburg grotendeels worden geconcentreerd op één locatie in Sittard-Geleen?

Extra reistijd

Gemiddelde extra belasting per examen:

Maastricht: 30 – 35 minuten

Heuvelland: 25 – 35 minuten

Parkstad: 35 – 45 minuten

Belangrijkste oorzaken:

- grotere reisafstand
 - spitsdrukke
 - structurele werkzaamheden A2 / A76
 - weersinvloeden (veel natte dagen)
-

Maatschappelijke kosten

Extra kosten per examen: € 45 - € 55

Aantal examens per jaar: 22.000

Totale extra kosten: € 1,0 - € 1,2 miljoen per jaar

Deze kosten worden uiteindelijk gedragen door leerlingen en kleine ondernemers.

Effect op rijkschoolmarkt

Centralisatie rond één locatie kan leiden tot:

- concurrentievoordeel voor rijsscholen rond examenlocatie
- hogere kosten voor rijsscholen elders in de regio

- verschuiving van leerlingenstromen
 - mogelijk verdwijnen van lokale rijsscholen
-

Vergelijking met Roosendaal

Roosendaal – opgevangen door 2 locaties

Bergen op Zoom: +/- 15 min

Breda: +/- 22 min

Zuid-Limburg – concentratie naar 1 locatie

Impact daardoor aanzienlijk groter.

Conclusie

Centralisatie van examencapaciteit in Zuid-Limburg kan leiden tot:

- hogere kosten voor leerlingen
- langere reistijden
- grotere afhankelijkheid van drukke verkeerscorridors
- mogelijke marktverstoring binnen de rijsschoolsector

Een integrale herbeoordeling van deze plannen is daarom wenselijk.

Bijlage 2 - Selectie passages CBR strategische koers 2026 (reistijd en bereikbaarheid)

3. MISSIE, VISIE EN KERNTAKEN

Het CBR is een zelfstandig bestuursorgaan met een belangrijke publieke taak. Verkeersveiligheid en mobiliteit is wat ons in beweging brengt. Dat is onverminderd belangrijk en noodzakelijk. Het leveren van een bijdrage aan de verkeersveiligheid doen we niet alleen, maar in samenwerking met een groot aantal partijen.

In de loop der jaren is het producten- en dienstenportfolio van het CBR uitgebreid met een groot aantal nieuwe taken. Taken die allemaal als gedeelde noemer het bevorderen van de verkeersveiligheid hebben. Door dit samenstel van taken vervult het CBR een poortwachtersrol voor iedereen die al dan niet beroepsmatig aan het verkeer wil deel (blijven) nemen. Een groot deel van de dienstverlening is gericht op de reguliere rijbewijscategorieën. Daarbuiten kent het CBR echter ook activiteiten die zich richten op andere vervoersmodaliteiten zoals binnenvaart, recreatievaart, luchtvaart, personenvervoer, gevaarlijke stoffen en speciaal transport. Vrijwel elke Nederlander krijgt een of meerdere keren in zijn of haar leven met het CBR te maken.

3.1. Onze missie: Veilig thuiskomen

De missie van het CBR luidt: Veilig thuiskomen. Deze missie geeft aan wat ons bestaansrecht is en waar wij voor staan. Voor het CBR is dat het leveren van een bijdrage aan de verkeersveiligheid in Nederland. Dit betekent dat onze dienstverlening erop gericht is ervoor te zorgen dat elke verkeersdeelnemer zo lang mogelijk mobiel kan blijven en veilig thuiskomt. Daarvoor volgen wij maatschappelijke, technologische en medische ontwikkelingen op de voet, ontwikkelen wij onze producten én vernieuwen deze om ook in de toekomst een relevante bijdrage aan de verkeersveiligheid te kunnen blijven leveren. We doen dit in gezamenlijkheid met onze ketenpartners.

3.2. Onze visie op dienstverlening: een positionering als publieke dienstverlener

Met onze dienstverlening vervullen wij een belangrijke maatschappelijke taak en dragen we bij aan een veilige verkeersdeelname. Jaarlijks nemen we meer dan 1,5 miljoen theorie- en praktijkexamens af voor zowel de particuliere als zakelijke markt, certificeren we de nascholingscursussen voor chauffeurs in het goederen- en personenvervoer, beoordelen we de rijgeschiktheid van bijna 800.000 burgers en beroepsbeoefenaars, onderzoeken we bijna 40.000 keer de rijgeschiktheid of rijvaardigheid van bestuurders bij een vermoeden van ongeschiktheid en leggen we zo'n 11.000 educatieve maatregelen op, onder andere op het gebied van alcohol en verkeer. In totaal voeren we meer dan 200 producten en diensten.

Richting de toekomst kiezen we in onze positionering nadrukkelijk voor een positie als publieke dienstverlener. Uitvoering van wet- en regelgeving is onze taak, maar bij de wijze waarop we invulling geven aan onze dienstverlening vormen de belangen en behoeftes van onze klanten (burgers, bedrijven en professionals) het startpunt. Dit betekent een dienstverlening waarbij we de best mogelijke klantervaring willen bieden met een efficiënte en effectieve uitvoering van onze primaire taken. Het betekent ook dat wij (veranderende) klantbehoeftes altijd als vertrekpunt nemen bij de manier waarop we onze processen inrichten en verbeteren. Het draait immers om de concrete vraag en behoefte van de klant. Daarbij kijken we niet alleen naar onze eigen taken, maar zien we voor onszelf ook een rol om de gehele keten met andere organisaties en professionals (of het nu gaat om examineren, het beoordelen van de rijgeschiktheid of het opleggen van maatregelen in de vorderingsprocedure) verder te versterken. De kwaliteit van de dienstverlening aan de klant wordt immers bepaald door de zwakste schakel in de keten.

Daarnaast past bij een publieke dienstverlener dat we onze maatschappelijke bijdrage maximaliseren. We hebben expertises in huis (bijvoorbeeld ten aanzien van toetsen en examineren, de relatie tussen

4. STRATEGISCHE PRIORITEITEN

De CBR strategie geeft invulling aan het realiseren van de missie en visie. In dit hoofdstuk beschrijven we onze strategische koers. Daarbij onderscheiden we een strategische hoofdbeweging en drie strategische pijlers. De verdere invulling van de activiteiten om de strategische pijlers vorm en inhoud te geven, doen we aan de hand van 6 thema's die in het volgende hoofdstuk centraal staan.

4.1. Een strategische hoofdbeweging met drie pijlers

Onze visie is in het vorige hoofdstuk beschreven. We willen bouwen aan het instituut voor mens mobiliteit en verkeersveiligheid en doen dat nadrukkelijk vanuit een positie als publieke dienstverlener. Dat is in de kern de strategische hoofdbeweging die we gaan maken: van uitvoerder naar publieke dienstverlener.

Om die ambitie te realiseren onderscheiden we drie pijlers die de prioriteiten voor de komende jaren definiëren. De eerste twee pijlers zijn de meer inhoudelijke pijlers die richting geven aan waar we met onze dienstverlening naar toe willen. De derde pijler omvat de randvoorwaarden om de overkoepelende ambitie te realiseren:

1. Een verbeterde dienstverlening waarbij het klantbelang leidend is bij de inrichting daarvan
2. Een bredere en sterkere rol op het terrein van verkeersveiligheid
3. Eén CBR: investeren in de fundamenteën van onze organisatie



Figuur 2: De CBR strategie in een notendop

4.1.1. Een verbeterde dienstverlening waarbij het klantbelang leidend is bij de inrichting daarvan

Dagelijks zijn duizenden mensen in contact met het CBR voor een belangrijk onderdeel van hun leven: (behoud van) toegang tot mobiliteit. Het CBR vervult voor veel mensen een sleutelrol in hun

bewegingsvrijheid. We kiezen er bij de inrichting van onze dienstverlening nadrukkelijk voor om ons te richten op de eindklant (en in mindere mate de opleider). In ons doen denken we 'van buiten naar binnen' en worden de gevolgen voor de klant altijd meegenomen. Wensen en behoeften van burgers, bedrijven en professionals vormen het startpunt voor de inrichting van de dienstverlening, uiteraard binnen de kaders van geldende wet- en regelgeving.

We streven daarbij naar een continu verbeterende dienstverlening die proactief is en waarin de klant gemak, duidelijkheid en inlevingsvermogen ervaart. Daarnaast streven we ernaar 24/7 digitaal bereikbaar te zijn, **zijn onze fysieke locaties op acceptabele reisafstand** en zijn deze herkenbaar, **toegankelijk**, gastvrij en professioneel. Onze processen richten we in volgens het principe van 'first time right'.

De menselijke maat geven we vorm en inhoud door speciale aandacht te schenken aan klanten waarbij het rigide toepassen van regels een disproportionele negatieve uitkomst heeft en die daarmee tussen wal en schip dreigen te vallen. Daarnaast hebben we bij de toegankelijkheid van onze dienstverlening oog voor burgers die minder digivaardig zijn en hun weg in het digitale proces niet kunnen vinden, een taalbarrière hebben of beperkt zijn in hun doenvermogen.

Een dergelijke insteek voor de inrichting van onze dienstverlening vraagt de komende jaren om stappen te zetten op meerdere terreinen. Dan gaat het onder andere om het versterken van de expertise op het terrein van klantreizen, inzicht in klantwensen (customer intelligence) en klantervaringen (customer experience). Maar ook om het verder digitaliseren van onze dienstverlening en processen, het verruimen van openingstijden, het vernieuwen en doorontwikkelen van onze producten en diensten en het inregelen van kwaliteitsborging, zowel voor wat betreft onze producten als onze dienstverlening om zo een uniforme klantervaring te kunnen garanderen.

4.1.2. Een bredere en sterkere rol op het terrein van verkeersveiligheid

De beweging naar een rol als publieke dienstverlener betekent ook dat we onze maatschappelijke rol breder zien dan louter het uitvoeren van de taken die ons wettelijk zijn toebedeeld. De afbakening is en blijft het terrein van de verkeersveiligheid maar we kijken actief hoe we onze expertise breder in kunnen zetten. Daarbij gaat het zowel om het uitbreiden van onze productportfolio als om het inzetten van onze data, kennis en expertise voor het leveren van een bijdrage aan het debat over de verkeersveiligheid of de vorming van nieuw beleid.

Bij de invulling van deze pijler gaat het onder andere om het versterken van strategisch productmanagement om kansen en mogelijkheden die zich voordoen tijdig te signaleren en daar proposities op te ontwikkelen. We beschikken immers over een digitale exameninfrastructuur en veel kennis op het gebied van examenontwikkeling en toetstechniek. Deze kunnen we inzetten voor andere examenproducten. Denk bijvoorbeeld aan het afnemen van theorie-examens in mobiliteitssectoren waar we dat nu nog niet doen. Het ontwikkelen van theorie- en praktijkexamens voor nieuwe vervoersmodaliteiten zoals de drone of de elektrische bakfiets. Of het inspringen op behoeftes uit de markt bijvoorbeeld voor het ontwikkelen van een rijvaardigheidstoets met betrekking tot nieuwe ADAS-systemen.

Naast het praktisch verbreden van de inzet van onze expertise (op producten- en dienstenniveau), hoort bij deze pijler ook het versterken van onze competentie op het terrein van dataverzameling, data-analyse en datatoepassing. We zitten potentieel op een schat aan informatie die we, mits ontgonnen, kunnen inzetten om waardevolle input te leveren bij het verbeteren van onze eigen dienstverlening, bij het optimaliseren van beleid en het initiëren van nieuw beleid.

Informatievoorziening: doelstellingen een tot drie jaar

- De centrale IT infrastructuur is vervangen en is geschikt voor de (verbeterde) dienstverlening van het CBR.
- Organisatie-gerelateerde IV randvoorwaarden zoals governance, kennis en vaardigheden zijn ingevuld. Een belangrijk onderdeel hiervan betreft de projectmanagement randvoorwaarden zoals governance, kennis en vaardigheden, maar ook het inrichten en in werking stellen van een portfoliomanagementproces.
- De benodigde technische vernieuwing van het applicatielandschap, zoals beschreven in de doelarchitectuur is uitgevoerd. De belangrijkste primaire applicaties en systemen zijn vervangen, waaronder uitslagverwerking, planning, alsmede de online portalen t.b.v. opleiders en eindklanten.
- CBR maakt de beweging naar een data-centrisch informatielandschap.
- Alle relevante (nog ontbrekende) processen uit de BIO (informatiebeveiliging) zijn werkend: patchmanagement, business continuity, leveranciersmanagement, logging en monitoring en identity & accessmanagement.
- Een plan van aanpak t.a.v. informatie- en archiefbeheer is opgesteld.

5.6. Huisvesting

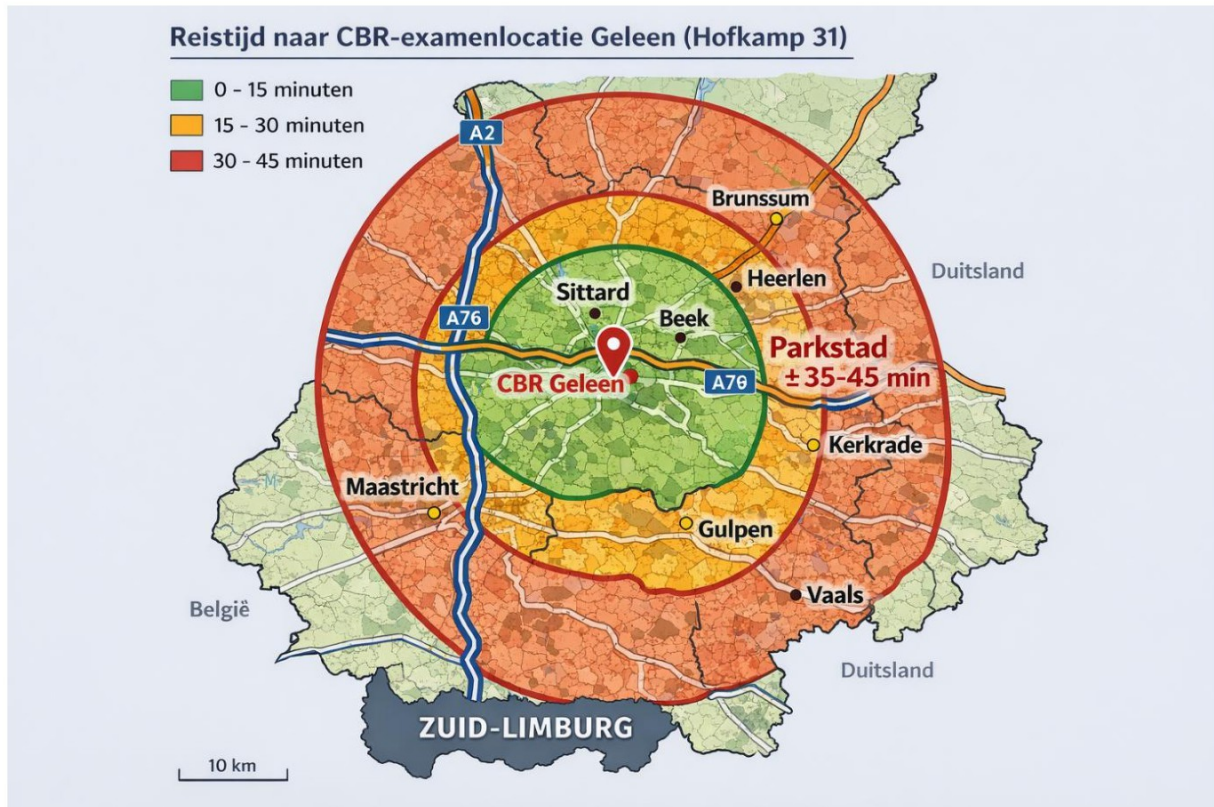
CBR heeft op dit moment diverse kantoorlocaties in eigen bezit en maakt daarnaast gebruik van ruim 50 examenlocaties verspreid over het land. De demografische ontwikkeling van Nederland en de veranderende omgeving en maatschappij vragen om een regelmatige update van de huisvestingsstrategie. Een strategisch huisvestingsplan zal in 2022 worden opgeleverd.

Toekomstige huisvesting

Het CBR onderzoekt komende tijd de mogelijkheid tot optimalisatie binnen de huidige huisvestingportefeuille. Een optimalisatie van locaties stelt het CBR in staat om op een efficiënte wijze zijn klanten het beste te bedienen. **Naast afwegingen rondom reistijd, efficiëntie en capaciteit, neemt het CBR als publieke dienstverlener ook andere factoren in ogenschouw bij de locatiekeuzes. Denk daarbij aan de belangen van derden, zoals die van de rijkschoolbranche, ketenpartners en (lokale) politiek.** Daarnaast spelen praktische eisen aan een locatie zoals de parkeergelegenheid, reisbewegingen, validiteit van examenroutes rondom locaties en capaciteit van locaties in de regio een rol. Deze factoren, inclusief de ontwikkelingen met betrekking tot digitalisering en technologie, worden meegewogen in de verkenning van de optimalisatie. Het inrichten van een integrale locatie waar alle dienstverlening wordt ondergebracht (een zogenaamde flagship locatie) wordt daarbij ook meegenomen.

Op dit moment wordt bij de praktijkexamen van CCV-producten in sommige gevallen gebruikgemaakt van externe locaties en locaties van opleiders, wat verschillende uitdagingen met zich meebrengt (op gebied van herkenbaarheid, onafhankelijkheid, veiligheid en sturingsmogelijkheden). Komende tijd zullen de mogelijkheden worden onderzocht om meer dienstverlening aan te bieden op CBR-locaties/terreinen. Dit draagt bij aan een veilige en onafhankelijke huisvesting en biedt een professionele klantervaring. Bovendien komt dit de herkenbaarheid van het CBR ten goede.

Ten aanzien van kantoorlocaties is de strategische richting om zoveel mogelijk afdelingen en divisies samen te brengen. Dit werkt als een katalysator voor samenwerking, met als groter doel het continu verbeteren van de dienstverlening.



Indicatieve reistijdzones naar CBR-examenlocatie Geleen (Hofkamp 31)

Bronnen: routegegevens, verkeersscenario's (spits, regen), KNMI, CBS verkeersdata, Rijkswaterstaat.

1. Uitgangspunt

De beoogde centrale praktijkexamenlocatie ligt aan Hofkamp 31 Geleen.

Voor de berekening is gewerkt met representatieve herkomstpunten:

- Maastricht
- Heuvelland: representatief via Gulpen
- Parkstad: representatief als regio-mix tussen Heerlen en Kerkrade

2. Openbare routebasis naar Geleen

Publieke routebronnen laten ongeveer het volgende zien:

- Maastricht – Geleen: 20,8 – 21,7 km, circa 17 – 23 min.
- Heerlen – Geleen: 17,3 – 18 km, circa 15 – 16 min.
- Kerkrade – Geleen: 26,5 – 26,8 km, circa 21 – 22 min.
- Gulpen – Geleen: 26 – 26,2 km, circa 26 min

3. Waarom kale routeafstand onvoldoende is

Die routeafstanden zijn het vertrekpunt, niet het eindpunt. De feitelijke rijtijd wordt structureel beïnvloed door:

- Piekuren en tijdelijke verstoringen zoals ongevallen, pech en werkzaamheden; Rijkswaterstaat noemt dit expliciet als fileoorzaken;
- Een nat wegennet: KNMI-station Maastricht/Beek telt gemiddeld 179,4 natte dagen (>0,1 mm) en 160,1 dagen met > 1 mm neerslag per jaar;
- Zwaar weer en regen, waarvan KNMI en SWOV aangeven dat dit de verkeersveiligheid de doorstroming verslechtert;
- Structurele werkdagdrukke: CBS laat zien dat de verkeersintensiteit op werkdagen in 2024 vaak op of boven het niveau van 2019 lag;
- Sterkere filezwaarte in 2025: ANWB meldde + 19% filezwaarte, met +34% ochtendspits, +27% overdag en +9% avondspits in september 2025;
- Meerjarige hinder op de A2 Het Vonderen-Kerensheide en onderhoud op de A76.

4. Realistische reistijdscenario's per enkele rit naar Geleen

Maastricht – Geleen

- Rustige werkdag: 20 min
- Regulier werkdag: 24 min
- Regen: 27 min
- Spits: 31 min
- Spits + regen: 38 min

Heuvelland (Gulpen) – Geleen

- Rustige werkdag: 26 min
- Reguliere werkdag: 30 min
- Regen: 34 min
- Spits: 38 min
- Spits + regen: 45 min

Parkstad (regio-gemiddelde Heerlen/Kerkrade – Geleen

- Rustige werkdag: 19 – 21 min
- Reguliere werkdag: 25 min
- Regen: 29 min
- Spits: 33 min
- Spits + regen: 39 min

5. Gewogen planningsgemiddelde

Voor beleidsdoeleinden is gewerkt met een conservatieve blend:

- Reguliere werkdag telt het zwaarst,
- Natte dagen tellen substantieel mee,
- Spitsmomenten tellen mee,
- Extreme incidentendagen worden **niet** in de basisraming oververtegenwoordigd.

Daaruit volgt:

- Maastricht: 26,5 min enkele rit – 53,0 min retour
- Heuvelland: 33,0 min enkele rit – 65,9 min retour
- Parkstad: 27,9 min enkele rit – 55 min retour

6. Netto extra last ten opzichte van huidige spreiding

De beleidsmatige schade is niet de absolute rit naar Geleen, maar de extra last vergeleken met de huidige gespreide examengebieden.

Conservatieve netto extra belasting per examen:

- Maastricht: ca. 30-35 min extra
- Heuvelland: ca. 25-35 min extra
- Parkstad: ca. 35-40 min extra, met hogere uitschieters voor Parkstad-Oost

7. Kostenvertaling

Bij een economische uurwaarde van een lesauto met instructeur en extra voertuigkosten leidt dit tot een conservatieve meerlast van ongeveer € 45 - € 55 per praktijkexamen.

Bij circa 22.000 praktijkexamens per jaar betekent dit:

- Ondergrens: +/- € 990.000 per jaar
- Realistisch praktijkgemiddelde: +/- **€ 1,1 - € 1,2 miljoen** per jaar

Deze raming is terughoudend, omdat de volgende posten nog niet volledig zijn meegerekend:

- Minder efficiënt plannen van lessen,
- Langere bloktijd rond het examen,
- Meer routevoorbereiding in vreemd examengebied,
- Uitloop door werkzaamheden en incidenten.

8. Referentiecasi Roosendaal

Na sluiting van Roosendaal kon worden uitgeweken naar:

- Bergen op Zoom: 14,7 km / 15 min
- Breda: 24,7 km / 22 min

Dat is wezenlijk anders dan Zuid-Limburg, waar concentratie plaatsvindt naar één locatie en niet naar twee nabijgelegen alternatieven.

9. Conclusie

De centralisatie naar Geleen veroorzaakt aantoonbaar:

- Langere en minder voorspelbare reistijden,
- Hogere kosten voor leerlingen en rijscholen,
- Sterkere kwetsbaarheid voor spits, regen, incidenten en werkzaamheden,
- En een risico op structurele marktverstoring binnen de rijschoolbranche.

Bijlage 5 – Aanvullende mitigerende maatregelen: Uitsluitend subsidiaire denkrichtingen; niet dragend voor de kernonderbouwing

Een hybride model: Geleen als hoofdlocatie, maar met flexibele examenroutes in andere regio's

Een hybride model, waarbij Geleen de hoofdlocatie wordt, maar instructeurs en examinatoren periodiek examens afnemen in Maastricht of Parkstad. Dit model wordt in andere landen (lees: Duitsland (TÜV/DEKRA) en Frankrijk gebruikt om regionale ongelijkheid te voorkomen.

Een hybride model heeft als voordeel dat:

- de examenomgeving niet volledig geconcentreerd raakt
- de verkeersdruk op één gebied wordt verminderd
- rijsscholen in de regio hun lokale expertise kunnen blijven inzetten
- de variatie in examenomgevingen behouden blijft, waardoor regionale concentratie effecten kunnen worden beperkt

Dit sluit aan bij landelijke analyses die aantonen dat slagingspercentages sterk verschillen per stad en examenomgeving (bron: Lingewaard Nieuws, 2024). Door meerdere omgevingen te blijven gebruiken, wordt de kans op structurele ongelijkheid kleiner.

Een regionaal convenant tussen CBR, gemeenten en rijsschoolbranche

Het opstellen van een regionaal convenant, waarin afspraken worden gemaakt over spreiding, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en marktgelijkheid. Gemeenten zoals Maastricht en Heerlen hebben al publiekelijk aangegeven dat zij zich zorgen maken over de centralisatie. Een convenant kan deze zorgen adresseren en het CBR helpen om draagvlak te creëren.

Een convenant kan afspraken bevatten over:

- minimale spreiding van examencapaciteit
- maximale reistijdnormen per deelregio
- verkeerskundige randvoorwaarden
- monitoring van slagingspercentages per gebied
- periodieke evaluatie van de locatiekeuze

Dit past binnen het landelijke beleidskader “Elke regio telt” (Rijksoverheid, 2023), waarin staat dat voorzieningen niet eenzijdig geconcentreerd mogen worden in één kern, zeker niet in krimp- en grensregio's.

Een tijdelijke pilotperiode van 12 tot 18 maanden

Het instellen van een pilotperiode, waarin de centralisatie tijdelijk wordt getest, maar niet definitief wordt ingevoerd. Tijdens deze pilot kunnen reistijden, verkeersdruk, slagingspercentages, kosten en marktverstoringen objectief worden gemeten.

Een pilotperiode voorkomt dat het CBR een onomkeerbare keuze maakt zonder empirische onderbouwing. Het biedt ruimte voor bijsturing en laat zien dat het CBR handelt volgens de eigen Strategische Koers, waarin staat dat klantbelang en maatschappelijke bijdrage centraal moeten staan.

Regionale oefen- en startzones in Maastricht, Parkstad en het Heuvelland

Een belangrijke maatregel om de ongelijkheid in examenomgeving te beperken is het instellen van regionale oefen- en startzones. Dit zijn vooraf aangewezen locaties in Maastricht, Parkstad en het Heuvelland waar kandidaten hun examenrit kunnen starten of eindigen, terwijl de administratieve afhandeling in Geleen plaatsvindt. Het voorkomt dat kandidaten eerst 30 tot 45 minuten moeten rijden voordat het examen begint. Het zorgt ervoor dat de examenomgeving niet volledig wordt geconcentreerd in Geleen en dat kandidaten kunnen worden beoordeeld in verkeerssituaties die representatief zijn voor hun eigen woonomgeving.

Voor leerlingen uit rustige dorpen zoals Vaals, Gulpen, Simpelveld en Eijsden is dit essentieel. De verkeersdrukke en complexiteit rond Geleen wijkt sterk af van hun dagelijkse rijomgeving. Door regionale startzones te creëren, wordt de objectiviteit van het examen beter gewaarborgd en wordt voorkomen dat leerlingen uit perifere gebieden structureel benadeeld worden. Deze maatregel sluit aan bij het motiveringsbeginsel: een besluit moet logisch en uitlegbaar zijn, en de gevolgen moeten proportioneel zijn.

Structureel monitoringsprogramma voor reistijden, slagingspercentages en verkeersveiligheid

Het is essentieel dat het CBR een structureel monitoringsprogramma instelt waarin reistijden, slagingspercentages, verkeersveiligheid en marktversturende effecten continu worden gemeten. Deze monitoring moet openbaar zijn en jaarlijks worden geëvalueerd met gemeenten, rijnschoolbranche en regionale partners. Als blijkt dat de negatieve effecten groter zijn dan verwacht, moet het CBR verplicht zijn om aanvullende maatregelen te nemen of de inrichting van de dienstverlening aan te passen.

Een dergelijk programma sluit aan bij het fair-playbeginsel: belanghebbenden moeten tijdig en eerlijk worden geïnformeerd en betrokken bij de evaluatie van een besluit. Het zorgt ervoor dat de centralisatie niet een statisch, maar een dynamisch proces wordt dat voortdurend kan worden bijgestuurd op basis van feiten en maatschappelijke realiteit.

Optimalisatie van de nieuwe locatie Geleen: mitigatiepakket voor bereikbaarheid, gelijkwaardigheid en regionale spreiding

Indien de centralisatie in Geleen wordt doorgezet, verschuift de vraag van het al dan niet centraliseren naar de manier waarop de negatieve effecten van deze centralisatie kunnen worden beperkt. Een realistische oplossingsrichting is het ontwikkelen van een integraal mitigatiepakket dat de bereikbaarheid verbetert, de examenomgeving gelijkwaardiger maakt en de regionale spreiding van voorzieningen gedeeltelijk herstelt. Dit mitigatiepakket moet worden ontworpen in samenwerking met gemeenten, rijnschoolbranche en regionale partners, zodat het aansluit bij de specifieke kenmerken van Zuid-Limburg als grens- en heuvelregio.

Een dergelijk pakket kan bestaan uit maatregelen die de structurele reistijdverlenging compenseren, de verkeerskundige risico's verminderen en de economische positie van rij scholen buiten Geleen beschermen. Het uitgangspunt is dat de centralisatie niet automatisch hoeft te leiden tot ongelijkheid, mits het CBR bereid is aanvullende voorzieningen te treffen die de regionale balans herstellen. Dit sluit aan bij het zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel: de lasten van een besluit mogen niet onevenredig zwaar op één groep drukken, zeker niet wanneer alternatieve of aanvullende maatregelen beschikbaar zijn.

Aanvullende denkrichtingen:

Mobiele examenunits voor piekdrukke en kwetsbare doelgroepen

Een andere oplossing is de inzet van mobiele examenunits. Dit zijn compacte, volledig uitgeruste mobiele werkplekken waarin examinatoren tijdelijk examens kunnen afnemen. Het CBR heeft tijdens de coronaperiode al ervaring opgedaan met flexibele inzet van personeel en tijdelijke voorzieningen. Een mobiele unit kan periodiek worden geplaatst in Maastricht, Kerkrade of Gulpen, waardoor reistijden voor kandidaten worden verkort en kwetsbare doelgroepen binnen de 30-minutennorm blijven. Zelfs voor bromfietsexamens blijkt de norm al onder druk te staan; dat bevestigt dat de gekozen centralisatie niet zonder meer evenredig is.

Mobiele examenunits zijn relatief goedkoop, snel inzetbaar en flexibel. Ze kunnen worden gebruikt tijdens piekperiodes, bij wegwerkzaamheden of wanneer de verkeersdrukke op de A2/A76 te groot is. Dit vermindert de afhankelijkheid van één locatie en draagt bij aan de continuïteit van de dienstverlening. Deze maatregel sluit aan bij het zorgvuldigheidsbeginsel: het CBR moet rekening houden met de omstandigheden waarin een besluit wordt uitgevoerd.

Regionaal compensatiefonds voor rij scholen buiten Geleen

De centralisatie leidt tot structurele kostenstijgingen voor rij scholen buiten Geleen. Om te voorkomen dat kleine zelfstandige rij scholen financieel in de knel komen, kan het CBR een regionaal compensatiefonds instellen. Dit fonds kan worden gebruikt om extra brandstofkosten, reistijdverlies en verlies aan lestijd te compenseren. De financiering kan komen uit interne middelen of uit een tijdelijke opslag op examengelden, vergelijkbaar met eerdere compensatieregelingen tijdens de coronaperiode.

Een compensatiefonds voorkomt dat de lasten van centralisatie onevenredig zwaar op één groep drukken. Dit sluit direct aan bij het evenredigheidsbeginsel: de nadelige gevolgen van een besluit moeten in verhouding staan tot het doel dat ermee wordt nagestreefd. Het fonds draagt bovendien bij aan het behoud van een gezonde rij schoolsector in de hele regio, wat in het belang is van leerlingen, gemeenten en het CBR zelf.

Digitale voorbereidingstools voor de nieuwe examenomgeving

Een vierde maatregel is het ontwikkelen van digitale voorbereidingstools die specifiek zijn afgestemd op de examenomgeving van Geleen. Denk aan interactieve route-simulaties, digitale kaartmodules en video-analyses van complexe verkeerssituaties rond knooppunt Kerensheide, de Randweg Geleen en de Rijksweg Zuid. Deze tools helpen leerlingen en instructeurs om zich beter voor te bereiden op de nieuwe omgeving en verkleinen de ongelijkheid tussen rij scholen die dicht bij Geleen liggen en rij scholen die verder weg gevestigd zijn.

Digitale voorbereidingstools zijn laagdrempelig, schaalbaar en sluiten aan bij de digitaliseringsambities van het CBR. Ze dragen bij aan het motiveringsbeginsel, omdat ze de kwaliteit en objectiviteit van het examen ondersteunen en de gevolgen van centralisatie verzachten.

Ter illustratie

Onderstaande bron dient uitsluitend ter illustratie van bredere publieke discussies over regionale verschillen in examenomstandigheden.

Grote verschillen in slagingspercentages rijexamen per stad – Lingewaard Nieuws

<https://lingewaard.nieuws.nl/nieuws/grote-verschillen-in-slagingspercentages-rijexamen-per-stad>