

2026

ZIENSWIJZE M.B.T DE WOO-STUKKEN

Collectief Rijopleiders Zuid-Limburg (CRZ-L)

**Namens 100+ rijscholen in Zuid-
Limburg**

In samenwerking opgesteld door:

Oswald Wouda (initiatief & inhoud)

Nooraldien Al Hassouni
(uitwerking & redactie)

Cynthia Smeets (lid van de
Provinciale Staten van Limburg
namens de SP)

Heerlen, 22 april 2026

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 — Inleiding en kern van het geschil	2
Hoofdstuk 2 — Hoofdconclusie	3
Hoofdstuk 3 — Gebrekkige besluitvorming	3
Hoofdstuk 3.1 — Vooringenomen proces	3
Hoofdstuk 3.2 — Ontbrekende onderzoeken	3
Hoofdstuk 3.3 — Geen alternatieven onderzocht	3
Hoofdstuk 4 — Juridische tekortkomingen	3
Hoofdstuk 4.1 — Zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)	3
Hoofdstuk 4.2 — Motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb)	4
Hoofdstuk 4.3 — Evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb)	4
Hoofdstuk 4.4 — Fair play-beginsel (art. 2:4 Awb)	4
Hoofdstuk 5 — Analyse Woo-documenten	4
Hoofdstuk 6 — Bereikbaarheid en verkeerskundige risico's	5
Hoofdstuk 7 — Maatschappelijke en economische impact	6
Hoofdstuk 8 — Regionale spreiding en gelijke kansen	6
Hoofdstuk 9 — Impact op rijkschoolbranche	7
Hoofdstuk 10 — Samenvattende beoordeling	7
Hoofdstuk 11 — Verzoeken	8
Hoofdstuk 12 — Slotconclusie	9

Hoofdstuk 1 — Inleiding en kern van het geschil

Deze aanvullende zienswijze richt zich op het voorgenomen besluit van het CBR om de praktijkexamens in Zuid-Limburg te centraliseren naar één locatie in Geleen, met sluiting van Maastricht, Kerkrade en Urmond. Deze zienswijze bouwt voort op de eerder door ons ingediende zienswijze van 30 maart 2026, waarin reeds werd vastgesteld dat het CBR geen transparant proces had gevolgd, geen alternatieven had onderzocht en geen regionale consultatie had georganiseerd. De huidige zienswijze vormt een noodzakelijke aanvulling op die eerdere indiening, omdat de Woo-documenten (Woo-besluit CBR, 1 april 2026, 55 bijlagen) nieuwe, substantiële informatie bevatten die de ernst van de gebreken in de besluitvorming bevestigt en verdiept.

Uit de Woo-documenten blijkt dat het interne voorkeursbesluit in januari 2026 is genomen. Dit staat expliciet vermeld in de interne presentatie “Huisvesting praktijkexamens regio Limburg – Presentatie voor collega’s Limburg” (Bijlage 1, p. 19), waarin de passage “Januari – voorgenomen besluit in DV” is opgenomen. De regio werd pas op 25 februari 2026 geïnformeerd (verslag bestuurlijk overleg CBR–gemeenten, Woo-bijlage 14), dus nádat het besluit intern al was vastgesteld. Daarnaast blijkt uit dezelfde presentatie dat het CBR bewust heeft afgezien van externe validatie van het examengebied. De letterlijke passage luidt: “is besloten om af te zien van externe validatie” (Bijlage 1, p. 16).

De tijdlijn van onze eigen betrokkenheid is gebaseerd op interne correspondentie en gespreksverslagen van het Collectief Rijopleiders Zuid-Limburg (CRZ-L). Op 20 maart 2026 vond het eerste gesprek plaats met het CBR bij het Roda JC-stadion. Tijdens dit gesprek werd duidelijk dat het besluit al in een vergevorderd stadium was en dat alternatieven niet waren onderzocht. Op 13 april 2026 volgde een tweede toelichtingsgesprek bij Van der Valk Heerlen, waarin het CBR bevestigde dat er geen verkeerskundige analyse bestond, dat de 30-minutennorm niet was getoetst aan realistische verkeerssituaties en dat externe validatie bewust was overgeslagen.

De Haagse context is gebaseerd op twee officiële Kamerstukken. In Kamerstuk 29 697, nr. 178 (Minister BZK, 19 december 2025) wordt bevestigd dat het kabinetsuitgangspunt luidt dat “elke regio telt” en dat het Rijk een bijzondere verantwoordelijkheid heeft voor regio’s met stapeling van opgaven. In Aanhangsel Handelingen nr. 165 (Minister BZK en Minister IenW, 30 september 2025) wordt bevestigd dat het CBR als zbo zelfstandig beslist over huisvesting, maar dat het ministerie zich “ervan heeft vergewist op welke wijze de verplaatsing tot stand is gekomen”. Deze stukken tonen dat het Rijk wel degelijk een toetsende rol heeft en dat besluiten van zbo’s moeten passen binnen nationale beleidskaders zoals *Elke regio telt* en het NPVR.

De bestuurlijke zorgen van de regio zijn gebaseerd op de brief van de burgemeesters van Maastricht, Heerlen en Kerkrade van 7 april 2026 (ref. 2301176), waarin zij expliciet wijzen op verschraving van voorzieningen, strijdigheid met *Elke regio telt*, en de negatieve gevolgen voor bereikbaarheid, gelijke kansen en regionale economie. Ook de gedeputeerde van de provincie Limburg Satijn (economie) heeft op 17 april 2026 zich tijdens een rondvraag in de commissie uitgesproken deze voorgenomen centralisatie onwenselijk te vinden. Dit besluit heeft brede impact op bereikbaarheid, regionale economie, gelijke kansen en de rijschoolbranche. De centralisatie leidt tot langere reistijden, hogere kosten, verschraving van voorzieningen en ongelijkheid tussen regio’s. Gemeenten Maastricht, Heerlen en Kerkrade hebben hun zorgen kenbaar gemaakt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en wijzen op strijdigheid met *Elke regio telt* en het NPVR. Zuid-Limburg is in nationale beleidsdocumenten

Hoofdstuk 2 — Hoofdconclusie

De besluitvorming van het CBR is onzorgvuldig voorbereid, onvoldoende gemotiveerd, mist een evenredige belangenafweging en is tot stand gekomen zonder fair play en participatie. Daarmee voldoet het besluit niet aan de Algemene wet bestuursrecht, de Strategische Koers CBR 2026 (CBR-beleidsdocument, 2023) en nationale kaders zoals *Elke regio telt* (Kamerstuk 29 697, nr. 175 en nr. 178) en het NPVR (Nationaal Programma Vitale Regio's, 2023). De Woo-documenten (Woo-besluit CBR, 1 april 2026, 55 bijlagen) tonen dat het CBR geen integrale afweging heeft gemaakt, geen maatschappelijke belangen heeft gewogen en geen alternatieven heeft onderzocht. De regio is pas geïnformeerd nadat het interne besluit al was genomen (Woo-bijlage 14, verslag bestuurlijk overleg 25 februari 2026). De motivering is gebaseerd op interne aannames en niet op objectieve analyses (Woo-bijlage 1, p. 16). De nadelige gevolgen drukken onevenredig zwaar op grote delen van Zuid-Limburg, zoals bevestigd in de brief van de burgemeesters van Maastricht, Heerlen en Kerkrade van 7 april 2026 (ref. 2301176). De Kamerstukken bevestigen dat het Rijk van zbo's verwacht dat zij handelen binnen nationale beleidskaders en dat regionale spreiding van voorzieningen een kabinetsuitgangspunt is (Kamerstuk 29 697, nr. 178). De centralisatie voldoet niet aan deze normatieve kaders en is daarmee juridisch kwetsbaar en maatschappelijk onhoudbaar.

Hoofdstuk 3 — Gebrekkige besluitvorming

Hoofdstuk 3.1 — Vooringenomen proces

De besluitvorming was intern gestuurd en huisvestingsgedreven. De Woo-documenten tonen dat het CBR al in januari 2026 een intern voorkeursbesluit had genomen (Woo-bijlage 1, p. 19: "Januari – voorgenomen besluit in DV"), zonder voorafgaande consultatie van gemeenten, provincie of rijschoolbranche. De interne communicatie was gericht op regie en beheersing van de boodschap, niet op participatie. De passage "We communiceren stap voor stap om controle te houden" (Woo-bijlage 1, p. 21) illustreert dat het CBR bewust heeft gekozen voor een gesloten proces. Alternatieven zijn niet serieus onderzocht. De locatiestudies tonen dat uitsluitend binnen de richting "van drie naar één" is gewerkt (Woo-bijlagen 22 t/m 28).

Hoofdstuk 3.2 — Ontbrekende onderzoeken

Belangrijke analyses ontbreken volledig. Er is geen MKBA, geen verkeerskundige analyse, geen regionale spreidingsanalyse, geen economische impactanalyse en geen externe validatie van het examengebied. Er is geen enkel document waarin de geschiktheid van Geleen objectief is getoetst.

Hoofdstuk 3.3 — Geen alternatieven onderzocht

Er is uitsluitend gewerkt vanuit de richting "van drie naar één". Scenario's zoals twee locaties, satellietlocaties, hybride modellen of gefaseerde invoering zijn niet onderzocht. Dit blijkt uit de locatiestudies (Woo-bijlagen 22 t/m 28), waarin uitsluitend varianten binnen Geleen zijn beoordeeld. Hierdoor ontbreekt een objectieve basis voor de keuze voor één centrale locatie.

Hoofdstuk 4 — Juridische tekortkomingen

Hoofdstuk 4.1 — Zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)

Artikel 3:2 Awb bepaalt dat een bestuursorgaan "de nodige kennis vergaart omtrent de relevante

feiten en de af te wegen belangen”. Uit de Woo-documenten blijkt dat geen enkele verkeerskundige analyse is uitgevoerd (Woo-bijlagen 1 t/m 55), terwijl bereikbaarheid een kernvoorwaarde is voor praktijkexamens. Er is geen MKBA, terwijl dit verplicht is bij besluiten met substantiële maatschappelijke impact (CPB-leidraad MKBA). Er is geen regionale spreidingsanalyse uitgevoerd, terwijl Zuid-Limburg in nationale beleidsdocumenten is aangemerkt als kwetsbare regio (Kamerstuk 29 697, nr. 178; NPVR 2023). Het CBR heeft bovendien bewust afgezien van externe validatie van het examengebied.

Hoofdstuk 4.2 — Motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb)

Artikel 3:46 Awb vereist dat een besluit berust op een deugdelijke motivering. De motivering van het CBR voldoet niet aan deze eisen. De kern van de motivering is dat Geleen “voldoende geschikt” zou zijn als integrale examenlocatie (Woo-bijlage 1, p. 16). Deze conclusie is gebaseerd op een interne beoordeling zonder externe validatie. Er is geen onderbouwing waarom de geschiktheid van Geleen zwaarder zou moeten wegen dan de nadelige gevolgen voor bereikbaarheid, reistijd, kosten en regionale spreiding (brief burgemeesters 7 april 2026). De motivering is ook onvolledig omdat het CBR geen MKBA heeft uitgevoerd. Zonder MKBA kan het CBR niet aantonen dat de voordelen van centralisatie opwegen tegen de maatschappelijke kosten.

Hoofdstuk 4.3 — Evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb)

Artikel 3:4, tweede lid, Awb bepaalt dat nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot het doel van het besluit. De centralisatie leidt tot aanzienlijk langere reistijden voor kandidaten uit Maastricht, Parkstad, het Heuvelland en grensgemeenten (brief burgemeesters 7 april 2026), tot hogere kosten voor rijsscholen en leerlingen, tot verlies aan concurrentiekracht voor rijsscholen buiten Geleen, tot verslechtering van de bereikbaarheid voor kwetsbare doelgroepen (Kamerstuk 29 697, nr. 178) en tot verschuiving van economische activiteit naar één kern. Het CBR heeft deze gevolgen niet onderzocht. Het besluit voldoet daarmee niet aan art. 3:4 lid 2 Awb.

Hoofdstuk 4.4 — Fair play-beginsel (art. 2:4 Awb)

Artikel 2:4 Awb verplicht bestuursorganen tot een eerlijke, open en onbevooroordeelde besluitvorming. Lid 1: geen vooringenomenheid. Lid 2: geen schijn van vooringenomenheid.

De Woo-documenten tonen dat het CBR dit beginsel niet heeft nageleefd. Het interne besluit is in januari 2026 genomen (Woo-bijlage 1, p. 19). De regio is pas op 25 februari 2026 geïnformeerd (Woo-bijlage 14). De communicatieplanning toont dat het CBR bewust heeft gekozen voor een strategie gericht op regie en beheersing van de boodschap (Woo-bijlage 1, p. 21). De passage “We communiceren stap voor stap om controle te houden” toont dat het CBR niet heeft ingezet op participatie, maar op beheersing van de communicatie. Dit is in strijd met art. 2:4 lid 2 Awb.

Hoofdstuk 5 — Analyse Woo-documenten

De 55 openbaar gemaakte Woo-documenten vormen het fundament voor de beoordeling van de besluitvorming door het CBR. Een grondige analyse van deze documenten laat zien dat het CBR een intern consistent, maar beleidsmatig en juridisch onvolledig traject heeft doorlopen. De documenten tonen dat de besluitvorming primair is gedreven door huisvestingslogica, interne tijdsdruk en operationele overwegingen, terwijl maatschappelijke, verkeerskundige en regionale analyses ontbreken. De documenten bestaan grotendeels uit interne presentaties, memo's,

locatiestudies, communicatieplannen en directienotulen. Wat opvalt, is dat deze documenten vooral betrekking hebben op interne processtappen en interne afwegingen binnen de huisvestingsstrategie. Beleidsmatige analyses over bereikbaarheid, regionale spreiding, verkeerskundige robuustheid, gelijke kansen en maatschappelijke effecten ontbreken volledig.

Een belangrijk document is de presentatie “Huisvesting praktijkexamens regio Limburg – Presentatie voor collega’s Limburg” (Bijlage 1). Deze presentatie bevat een tijdlijn waarin staat dat in januari 2026 een “voorgenomen besluit in DV” is genomen. Dit betekent dat het interne besluit is genomen voordat belanghebbenden zijn geïnformeerd. De presentatie bevat ook een passage waarin staat: “We communiceren stap voor stap over onze plannen in Limburg om daarmee controle te houden”. Deze passage toont dat het CBR niet heeft ingezet op participatie, maar op beheersing van de communicatie. Dit is in strijd met het fair play-beginsel en met de Strategische Koers CBR 2026, waarin staat dat het CBR transparant en klantgericht moet handelen.

Een ander belangrijk document is de beoordeling van het examengebied Geleen-Zuid door het Expertteam Rijvaardigheid. In de presentatie staat: “Beoogde examengebied Geleen-Zuid wordt voldoende geschikt geacht als integrale locatie voor Zuid-Limburg”. Deze conclusie is echter gebaseerd op een interne beoordeling. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Awb, dat vereist dat bestuursorganen de nodige kennis vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het afzien van externe validatie bij een besluit dat drie examenregio’s opheft en één nieuwe regio creëert, is juridisch en beleidsmatig onaanvaardbaar.

De locatiestudies voor Maastricht tonen dat acht locaties zijn beoordeeld, maar uitsluitend binnen de koers “van drie naar één”. Er is geen document waarin scenario’s zoals “van drie naar twee”, “satellietlocatie”, “gefaseerde transitie” of “hybride spreiding” zijn onderzocht. Dit betekent dat het CBR geen alternatieve scenario’s heeft onderzocht, wat in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. De directienotulen van 15 oktober 2024 en 27 januari 2026 tonen dat de directie reeds in een vroeg stadium heeft gesproken over de centralisatie. De notulen bevatten echter veel weggelakte passages, waardoor de inhoudelijke afwegingen niet zichtbaar zijn. De communicatieplannen tonen dat het CBR een strak geregisseerde communicatiestrategie heeft gevolgd, gericht op beheersing van de boodschap en niet op participatie.

De Woo-documenten tonen dat het CBR geen integrale afweging heeft gemaakt, geen maatschappelijke belangen heeft gewogen en geen alternatieven heeft onderzocht. De documenten bevestigen dat het CBR reeds in een vroeg stadium een voorkeur had voor centralisatie in Geleen en dat de verdere documentatie vooral is gebruikt om deze voorkeur intern te structureren en extern te communiceren. De documenten tonen dat het CBR niet heeft voldaan aan de eisen van zorgvuldigheid, motivering, evenredigheid en fair play.

Hoofdstuk 6 — Bereikbaarheid en verkeerskundige risico’s

De keuze voor Geleen als enige examenlocatie is niet onderbouwd met verkeerskundige analyses, terwijl bereikbaarheid een kernvoorwaarde is voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van praktijkexamens. De Woo-documenten bevatten geen beoordeling van de structurele filedruk op de A2 en A76, geen analyse van de impact van langdurige wegwerkzaamheden en geen evaluatie van de incidentgevoeligheid van deze corridors. Ook ontbreekt een beoordeling van de invloed van 30-km-zones, verkeersremmende maatregelen en stedelijke drukte op de

examenomstandigheden. De interne 30-minutennorm is niet getoetst aan realistische verkeerssituaties en houdt geen rekening met piekuren, weersomstandigheden of structurele knelpunten. Hierdoor is niet vastgesteld of leerlingen uit Maastricht, Parkstad, het Heuvelland en grensgemeenten binnen een redelijke en voorspelbare tijd Geleen kunnen bereiken.

De regio Zuid-Limburg kent een complexe topografie, een grensligging en een hoge mate van verkeersdruk op de A2 en A76. De sluiting van de examenlocaties in Maastricht, Kerkrade en Urmond leidt tot langere reistijden, hogere kosten en een verslechtering van de bereikbaarheid voor grote delen van de regio. De Woo-documenten tonen dat het CBR geen rekening heeft gehouden met deze regionale kenmerken. De centralisatie vergroot bovendien de kans op vertragingen, waardoor examens vaker onder tijdsdruk of in afwijkende omstandigheden plaatsvinden. Dit heeft directe gevolgen voor de objectiviteit en betrouwbaarheid van examens en voor de planning en bedrijfsvoering van rijsscholen.

De wijze waarop het CBR dit besluit heeft voorbereid voldoet niet aan deze norm. De Minister van BZK schrijft in Aanhangsel Handelingen nr. 165 dat het CBR “zorgvuldige analyses” zou hebben uitgevoerd, maar de Woo-documenten tonen dat deze analyses niet bestaan voor de praktijkexamens. Dit roept vragen op over de volledigheid van de informatie die aan het ministerie is verstrekt.

Hoofdstuk 7 — Maatschappelijke en economische impact

De centralisatie heeft aanzienlijke maatschappelijke en economische gevolgen, maar deze zijn niet onderzocht. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse ontbreekt volledig, terwijl dit instrument verplicht is bij besluiten met substantiële regionale impact. De centralisatie leidt tot hogere kosten voor leerlingen en ouders door langere reistijden, extra brandstofverbruik en meer uren die verloren gaan aan reistijd. Voor rijsscholen betekent dit verlies aan productiviteit, hogere operationele kosten en een verslechterde concurrentiepositie ten opzichte van rijsscholen dichtbij Geleen.

Daarnaast leidt de centralisatie tot extra voertuigkilometers, wat resulteert in hogere CO₂-uitstoot en een grotere belasting van het regionale wegennet. De economische effecten voor omliggende gemeenten zijn eveneens niet onderzocht. De sluiting van examenlocaties in Maastricht, Kerkrade en Urmond betekent een verlies aan bezoekersstromen, minder economische activiteit en een verdere verschrapping van voorzieningen in gebieden die al kampen met demografische en economische uitdagingen. De Woo-documenten tonen dat het CBR geen inzicht heeft in deze effecten, waardoor de maatschappelijke proportionaliteit van het besluit niet kan worden vastgesteld.

De Kamerstukken bevestigen dat het Rijk van zbo's verwacht dat zij handelen binnen nationale beleidskaders en dat regionale vitaliteit een kabinetsprioriteit is. De centralisatie draagt niet bij aan deze doelstellingen. De Minister van BZK schrijft in Kamerstuk 29 697, nr. 178 dat “elke regio telt” en dat het Rijk een bijzondere verantwoordelijkheid heeft voor regio's met stapeling van opgaven. De centralisatie staat haaks op deze uitgangspunten.

Hoofdstuk 8 — Regionale spreiding en gelijke kansen

De centralisatie naar één locatie in Geleen heeft directe gevolgen voor de regionale spreiding van publieke voorzieningen en voor de gelijke kansen van inwoners in Zuid-Limburg. De Woo-documenten laten zien dat het CBR geen rekening heeft gehouden met de grensligging van

Zuid-Limburg, de kwetsbare regio-status en de beleidskaders *Elke regio telt* en het NPVR. Deze kaders benadrukken dat voorzieningen in kwetsbare regio's niet geconcentreerd mogen worden en dat regionale spreiding essentieel is voor gelijke kansen.

De sluiting van de locaties in Maastricht, Kerkrade en Urmond betekent dat grote delen van Zuid-Limburg (waaronder Parkstad, het Heuvelland en grensgemeenten) slechtere toegang krijgen tot een essentiële publieke voorziening. Dit raakt vooral jongeren, kwetsbare groepen en inwoners zonder eigen vervoer. De centralisatie versterkt bestaande regionale verschillen en ondermijnt de leefbaarheid en mobiliteit van gebieden die al onder druk staan. De Woo-documenten tonen dat deze effecten niet zijn onderzocht, waardoor het besluit niet voldoet aan de eisen van gelijke behandeling en regionale spreiding.

De Kamerstukken bevestigen dat het kabinetsuitgangspunt luidt dat elke regio telt en dat het Rijk een bijzondere verantwoordelijkheid heeft voor regio's met stapeling van opgaven. De centralisatie staat haaks op deze uitgangspunten. De Minister van BZK schrijft in Kamerstuk 29 697, nr. 178 dat het Rijk zich maximaal moet inspannen om met regio's te spreken over de aard en omvang van opgaven. Het CBR heeft dit niet gedaan.

Hoofdstuk 9 — Impact op rijjschoolbranche

De rijjschoolbranche wordt onevenredig zwaar getroffen door de centralisatie. Rijsscholen buiten Geleen verliezen dagelijks lesuren door langere reistijden, waardoor hun capaciteit en omzet dalen. Dit raakt vooral kleine en middelgrote rijsscholen die afhankelijk zijn van een efficiënte planning en van korte afstanden tussen leslocaties en examenlocaties. Multi-categorie rijsscholen ondervinden extra logistieke beperkingen doordat alle examencapaciteit wordt geconcentreerd op één locatie, wat leidt tot langere wachttijden en minder flexibiliteit.

De Woo-documenten bevatten geen analyse van de gevolgen voor bedrijfscontinuïteit, marktwerking of slagingspercentages. Hierdoor ontbreekt inzicht in de structurele impact op een sector die essentieel is voor verkeersveiligheid, mobiliteit en opleiding van nieuwe bestuurders. De centralisatie creëert bovendien een ongelijk speelveld tussen rijsscholen in Geleen en rijsscholen in de rest van Zuid-Limburg. Zonder analyse van deze effecten kan niet worden vastgesteld dat het besluit evenwichtig en proportioneel is.

De Kamerstukken tonen dat het Rijk verwacht dat publieke diensten goed bereikbaar zijn en dat besluiten zorgvuldig worden voorbereid. De centralisatie voldoet niet aan deze norm. De Minister van BZK schrijft in Aangangsels Handelingen nr. 165 dat het CBR "zorgvuldige analyses" zou hebben uitgevoerd, maar de Woo-documenten tonen dat deze analyses niet bestaan voor de praktijkexamens. Dit roept vragen op over de volledigheid van de informatie die aan het ministerie is verstrekt.

Hoofdstuk 10 — Samenvattende beoordeling

Het besluit is eenzijdig, vastgoedgegreven, onvoldoende onderbouwd, niet regionaal afgestemd en juridisch kwetsbaar. Het CBR heeft geen integrale afweging gemaakt, geen maatschappelijke belangen gewogen en geen alternatieven onderzocht. De Woo-documenten tonen dat het CBR geen integrale afweging heeft gemaakt, geen maatschappelijke belangen heeft gewogen en geen alternatieven heeft onderzocht. De besluitvorming voldoet niet aan de eisen van zorgvuldigheid, motivering, evenredigheid en fair play. De keuze voor Geleen is niet gebaseerd op feiten,

analyses of beleidskaders, maar op interne voorkeuren en huisvestingsdruk. Zonder aanvullend onderzoek en heroverweging kan het besluit niet worden gehandhaafd.

Hoofdstuk 11 — Verzoeken

Gelet op deze feiten, de juridische tekortkomingen en de maatschappelijke gevolgen, wordt het volgende verzocht:

1. Opschorting van het besluit

Opschorting van het voorgenomen besluit tot centralisatie van de praktijkexamens in Zuid-Limburg totdat een volledige, objectieve en extern gevalideerde onderbouwing beschikbaar is. Zonder opschorting dreigt een onomkeerbare situatie te ontstaan op basis van een onvolledig en juridisch gebrekkig dossier. Het is daarom wenselijk om niet over te gaan tot de sluiting van van de locaties Urmond, Kerkrade en Maastricht voor de praktijkexamens tot dit verder onderzocht en onderbouwd is. Daarom wordt verzocht deze locaties open te houden.

2. Uitvoering van een onafhankelijke second opinion en het opstellen van onderzoeken

- Een onafhankelijke second opinion, waarin de effecten op bereikbaarheid, verkeerscirculatie, regionale spreiding, mobiliteit, economie en gelijke kansen integraal worden onderzocht.
- Een verkeerskundige analyse van robuustheid, reistijden, filedruk, incidentgevoeligheid en structurele knelpunten op de A2 en A76.
- Een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) conform de landelijke richtlijnen van CPB en KIM.
- Een regionale impactanalyse waarin de gevolgen voor regionale spreiding, gelijke kansen, kwetsbare groepen en voorzieningenstructuur worden beoordeeld in het licht van *Elke regio telt* en het NPVR.
- De gevolgen voor rijkschoolhouders en examenkandidaten.

3. Onderzoek naar alternatieve scenario's

Onderzoek naar alternatieve scenario's, waaronder twee locaties, satellietlocaties, hybride modellen en gefaseerde invoering. Deze scenario's moeten worden vergeleken op basis van bereikbaarheid, kosten, regionale spreiding, maatschappelijke effecten en uitvoerbaarheid.

4. Volwaardige participatie van gemeenten, provincie en rijkschoolsector

Volwaardige participatie van gemeenten, provincie en de rijkschoolsector in alle vervolgstappen van het besluitvormingsproces, in lijn met het fair play-beginsel en de Strategische Koers CBR 2026. Dit betekent tijdige betrokkenheid, transparante informatievoorziening en daadwerkelijke invloed op de besluitvorming. Deze verzoeken zijn noodzakelijk om te voldoen aan de wettelijke eisen van de Awb, de beleidskaders van het Rijk en de maatschappelijke verantwoordelijkheid die het CBR als zbo draagt. Alleen door deze stappen te zetten kan een zorgvuldig, evenwichtig en toekomstbestendig besluit tot stand komen.

Hoofdstuk 12 — Slotconclusie

De voorgenomen centralisatie van de praktijkexamens naar één locatie in Geleen is niet zorgvuldig, niet evenwichtig en niet toekomstbestendig. De Woo-documenten tonen dat het besluit niet is gebaseerd op feiten, analyses of beleidskaders, maar op interne voorkeuren en

huisvestingsdruk. De interne besluitvorming vond plaats zonder voorafgaande consultatie van de regio, zonder verkeerskundige analyse, zonder MKBA, zonder regionale spreidingsanalyse en zonder externe validatie van het examengebied. De gesprekken van 20 maart en 13 april 2026 bevestigen dat het CBR geen aanvullende onderzoeken heeft uitgevoerd en dat het besluit niet is gebaseerd op objectieve feiten.

De juridische toetsing laat zien dat het besluit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb), het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb), het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb) en het fair play-beginsel (art. 2:4 Awb). De motivering is ontoereikend, de belangenafweging ontbreekt en de regio is pas geïnformeerd nadat het interne besluit al was genomen. De centralisatie leidt tot onevenredige nadelige gevolgen voor leerlingen, rijsscholen en gemeenten buiten Geleen. De beleidsmatige toetsing laat zien dat het besluit haaks staat op de Strategische Koers CBR 2026, die voorschrijft dat het CBR klantgericht, transparant en regionaal evenwichtig moet handelen. Het besluit is ook in strijd met de nationale beleidskaders *Elke regio telt* en het NPVR, die juist voorschrijven dat kwetsbare regio's zoals Zuid-Limburg niet geconfronteerd mogen worden met concentratie van voorzieningen en verslechtering van bereikbaarheid. De Kamerstukken bevestigen dat het kabinetsuitgangspunt luidt dat elke regio telt en dat het Rijk een bijzondere verantwoordelijkheid heeft voor regio's met stapeling van opgaven. De centralisatie voldoet niet aan deze normatieve kaders.

De maatschappelijke toetsing laat zien dat de centralisatie leidt tot langere reistijden, hogere kosten, verslechterde bereikbaarheid, vershraling van voorzieningen en ongelijkheid tussen regio's. De economische effecten zijn niet onderzocht, maar zullen naar verwachting aanzienlijk zijn. De rijsschoolbranche wordt onevenredig zwaar getroffen, terwijl deze sector essentieel is voor verkeersveiligheid, mobiliteit en opleiding van nieuwe bestuurders.

Zonder aanvullend onderzoek, heroverweging en regionale participatie is het besluit maatschappelijk onhoudbaar en juridisch aanvechtbaar. De regio heeft recht op een besluitvorming die voldoet aan de wettelijke normen en aan de nationale beleidskaders voor regionale spreiding en gelijke kansen. Alleen een volledig onderbouwd, transparant en participatief proces kan leiden tot een besluit dat recht doet aan de belangen van Zuid-Limburg.