

2026

ZIENSWIJZE CENTRALISATIE CBR ZUID-LIMBURG

Impact op bereikbaarheid, kosten en regionale spreiding

Namens 100+ rijscholen in Zuid-Limburg

Collectief Rijopleiders Zuid-Limburg (CRZ-L)

In samenwerking opgesteld door:

Oswald Wouda (initiatief & inhoud)
Nooraldien Al Hassouni
(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 Oswald Wouda en Nooraldien Al Hassouni, 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 rijschoolbranche 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-rijscholen

Deze centralisatie raakt niet alle rijscholen gelijk. De zwaarste last komt terecht bij rijscholen 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 lescapaciteit, hogere kosten per leerling en een structureel concurrentienadeel.

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

Tijdens het toelichtingsgesprek gaf het CBR aan dat rijscholen 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 rijscholen 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 Oswald Wouda (initiatiefnemer, woordvoerder), Nooraldien Al Hassouni (woordvoerder en ondersteuner), de heer Roger Keijbeck, als aanwezige vanuit de branche/regio, Stefan Frenken en Ed Eering 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 rijscholen 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 rijscholen 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 leestijd. 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 wegnnet 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 reislast 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 rijsscholen 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

Rijsscholen 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 rijsschoolsector 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 rijsscholen. Publieke analyses en berichtgeving over regionale slagingspercentages wijzen erop dat de kans om te slagen voor het rijexamen 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 rijsscholen structureel vergroot.

De indruk bestaat dat het besluit leidt tot een markt waarin kleinere rijsscholen, 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.

Rijsscholen 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. Rijsscholen 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 rijsscholen dichterbij de examenlocatie.

Op langere termijn kan dit leiden tot verschuiving van leerlingstromen richting Geleen en tot het verdwijnen van lokale rijsscholen in andere delen van Zuid-Limburg. Voor een substantieel deel van de Zuid-Limburgse rijsschoolmarkt 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 voorgeno men 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 voorgeno men 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 voorgeno men 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 concurrentieverstoreningen 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 rijsschoolondernemers 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 rijsschoolbranche, 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. Rijsschoolhouders 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 Nieuweste 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 oplossingsrichting, 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 rijtschoolmarkt 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 rijtscholen, en in het bijzonder B-rijtscholen, 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, rijschoolhouders 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 rijscholen;
- 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 rijscholen 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 rijschoolondernemer 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 rijschoolondernemers 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 rijschoolbranche 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 rijscholen 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 (subsidaire 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 rijsschoolpraktijk

- Praktijkdata rijsschoolhouders Zuid-Limburg (2024–2026)
 - Extra kilometers per leerling
 - Brandstofverbruik
 - Afschrijving en onderhoud
- Branche-informatie VRB / BOVAG (context rijsschoolstructuur)
- 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)