

VVRI

VERENIGING VOOR RIJSCHOLEN EN INSTRUCTEURS

CBR 2030

Van herstel naar structurele weerbaarheid



Strategisch advies van de VVRI over continuïteit, kwaliteit, toezicht en toekomstbestendigheid van het rijvaardigheidsstelsel

**SAMEN VOOR EEN VEILIGE EN
MOBIELE TOEKOMST**

6 oktober 2026

Inhoud

Strategisch advies van de VVRI • 6 oktober 2026

Dit rapport bevat de analyses en beleidsvoorstellen van de VVRI over het CBR en het rijvaardigheidsstelsel. De juridische toelichting, bronverwijzingen en disclaimer verduidelijken de status en reikwijdte van het advies.

3

1. Aanleiding en doel 4
2. Reikwijdte en uitgangspunten 4
3. Capaciteit en reserveringstermijnen 4
4. Personeel en vakmanschap 5
5. Kwaliteit en onafhankelijkheid van examinering 5
6. Slagingspercentages en kwaliteitssturing
7. Digitalisering en continuïteit
8. Cybersecurity, privacy en fraude 7
9. Financiële houdbaarheid en betaalbaarheid
10. Medische rijgeschiktheid 9
11. Voertuigtechnologie en toekomstige exameneisen 9
12. Automaatcode 78 en keuzevrijheid 11
13. Zelfrijdende en vliegende voertuigen 14
14. Rijscholen, eHerkenning en opleidersportaal 16
15. Van uitvoerder naar publieke dienstverlener 17
16. Onafhankelijk toezicht en WRM
17. Voorgestelde agenda 2026–2030
- 17.1 Commissiedebat Verkeersveiligheid – 16 december 2026
- 17.2 Aanvullende feitenbasis
18. Slotadvies en disclaimer

Bronnen [1]–[43]

Aanvullende bronnen [44]–[49]

Bestuurlijke samenvatting

6

7

9

Uitgave en leeswijzer

Afkortingen

IV: informatievoorziening • KPI: prestatie-indicator • ERP: centrale bedrijfssoftware • AVG: Algemene verordening gegevensbescherming • Awb: Algemene wet bestuursrecht • WRM: Wet rijonderricht motorrijtuigen • EH3: eHerkenning op betrouwbaarheidsniveau 3 • NIS2: Europese cyberbeveiligingsrichtlijn • IenW: Infrastructuur en Waterstaat • IBKI: examen- en certificeringsinstituut. ADAS, ADS, EV en eVTOL worden toegelicht op pagina 10.

22

23

24

25

26

27

30

VVRI • oorspronkelijke uitgave september 2026 • geactualiseerd en geredigeerd op 6 oktober 2026. Cijfers hebben de vermelde meetdatum. De disclaimer staat op pagina 26.

Figuur 6 • Examenlocaties en catering in beeld 21

Bestuurlijke samenvatting

Het CBR heeft de reserveringstermijnen voor praktijkexamens teruggebracht. De volgende opgave is het duurzaam borgen van die vooruitgang, met behoud van beoordelingskwaliteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid. De VVRI verbindt daarbij het perspectief van kandidaten, rijsscholen en rijinstructeurs met de publieke taak van het CBR. [1][3][6]

Kernadvies: beoordeel capaciteit, kwaliteit en uitvoerbaarheid in samenhang. Een gunstige wachttijd of een hoog slagingspercentage is op zichzelf geen volledige maat voor een goed functionerend stelsel.

Prioriteit Richting van het VVRI-advies

1. Capaciteit en vakmanschap

Borg regionale capaciteit, behoud ervaren examinatoren en bescherm opleidingstijd. Betrek verzuim, uitstroom en piekbelasting bij de planning.

Hoofdstukken 3–4.

2. Zorgvuldige kwaliteitssturing

Duid slagingspercentages vanuit examinerator, leerling en opleider. Betrek aantallen, kandidaatgroepen en betrouwbaarheid van de beoordeling.

Hoofdstukken 5–6.

3. Uitvoerbare portaalovergang

Toets machtigingen, ondersteuning, ketenkosten en de dagelijkse werkprocessen. Bij aantoonbaar te grote hinder zal de VVRI in overleg om uitstel vragen. Hoofdstuk 14 en § 15.5.

4. Toegankelijke dienstverlening

Weeg bereikbaarheid, begrijpelijke communicatie en menselijk contact mee. Beoordeel locatiewijzigingen en cateringvoorzieningen ook op gevolgen voor gebruikers. Hoofdstuk 15.

5. Heldere verantwoordelijkheden

Onderscheid opleiding, examinering en toezicht. Onderzoek onafhankelijke kwaliteitsbewaking en proportionele WRM-herbevoegdheid binnen de wettelijke taakverdeling. Hoofdstuk 16.

6. Beheerste vernieuwing Verbind digitale continuïteit, privacy en fraudebestrijding met uitvoerbaarheid en betaalbaarheid. Bereid exameneisen voor op voertuigautomatisering.

Hoofdstukken 7–13.

De voorgestelde agenda 2026–2030 geeft richting aan deze samenhang. Het zijn beleidsadviezen; bevoegdheden, uitvoeringskeuzes en eventuele besluitvorming blijven bij de betrokken organisaties. De juridische toelichting staat in hoofdstuk 15; de status en bronbeperkingen in de disclaimer.

1. Aanleiding en doel van dit advies

De aanleiding is tweeledig. Enerzijds zijn de reserveringstermijnen voor praktijkexamen B sterk verbeterd: eind 2025 lagen alle locaties binnen de afgesproken KPI, na een jaar waarin de tussentijdse toets tijdelijk niet werd aangeboden om capaciteit vrij te maken. In het voorjaar van 2026 kon de tussentijdse toets landelijk terugkeren. [3][4] Anderzijds laat juist deze periode zien hoe sterk prestaties kunnen afhangen van schaarse capaciteit en ingrijpende tijdelijke maatregelen. De vraag is daarom niet alleen of de cijfers vandaag op orde zijn, maar of het stelsel bestand is tegen de volgende verstoring.

3. Capaciteit en reserveringstermijnen: van herstel naar buffer

VVRI adviseert

ð· Introduceer naast de huidige reserveringstermijn een structurele capaciteitsindicator: netto examenuren beschikbaar versus verwachte vraag.

ð· Hanteer per regio een minimale operationele buffer zodat ziekte, uitstroom of piekvraag niet onmiddellijk tot oplopende termijnen leidt.

ð· Publiceer periodiek de oorzaken van regionale afwijkingen, niet alleen de wachttijd zelf.

Het herstel is aantoonbaar: in april–december 2025 werden ruim 52.000 extra B-examens afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024; eind 2025 lagen de termijnen tussen 1 en 6 weken. [3] De CBR-monitor over het tweede kwartaal 2026 meldt eind juni afgerond 5 tot 7 weken. De onderliggende cijfers liggen op enkele locaties iets boven 7 weken. [47] De VVRI ziet hierin aanleiding om de personele buffer en netto beschikbare examenuren te blijven volgen. Paragraaf 17.2 bevat de regionale referentiecijfers.

De VVRI deelt dit rapport vanuit het perspectief van rijsscholen, rijinstructeurs en kandidaten die dagelijks afhankelijk zijn van een goed functionerend CBR. Het advies verbindt die praktijk met vraagstukken rond kwaliteit, toegankelijkheid, continuïteit en uitvoerbaarheid.

2. Reikwijdte en uitgangspunten

De adviezen zijn bedoeld als inhoudelijke bijdrage aan beleid en uitvoering. Verdere uitwerking vraagt waar nodig om onderzoek, overleg en besluitvorming door de bevoegde organisaties.

Dit rapport is een zelfstandig strategisch advies van de VVRI. Het steunt op openbare bronnen en aangeleverd VVRI-materiaal en verbindt deze met het perspectief van rijsscholen, rijinstructeurs en kandidaten.

Betrouwbare examinering, verkeersveiligheid, rechtszekerheid, toegankelijkheid en uitvoerbaarheid vormen de uitgangspunten. Feiten, praktijkperspectieven en beleidsvoorstellen worden onderscheiden.

Het rapport is geen audit van interne CBR-processen; bronbeperkingen blijven zichtbaar.

Aandachtspunt: een duurzame regionale capaciteitsbuffer houdt rekening met verzuim, opleiding, uitstroom, verlof en piekbelasting.

4. Personeel, verzuim en behoud van vakmanschap

In 2025 startten 203 nieuwe medewerkers en verlieten 183 medewerkers het CBR. Het aantal examinatoren nam per saldo met 13 toe. Tegelijk steeg het verzuim van 6,68% eind 2024 naar 8,01% eind 2025. [6] Naast werving verdienen behoud, duurzame inzetbaarheid en kennisborging daarom blijvende aandacht.

VVRI adviseert

- Maak behoud van ervaren examinatoren een expliciet stuurgetal.
- Analyseer uitstroomredenen en betrek deze inzichten bij het personeelsbeleid.
- Borg voldoende opleidings- en mentortijd zodat groei niet ten koste gaat van kwaliteit.
- Ontwikkel een meerjarig personeelsmodel gekoppeld aan regionale vraagprognoses.

Behoud van vakmanschap en voldoende inzetbaarheid ondersteunen de continuïteit bij verzuim en uitstroom.

5. Kwaliteit en onafhankelijkheid van examinering

Het programma Van Rijles naar Rijonderwijs (VRNR) beoogt de kwaliteit van rijopleiding, examens, instructeurs en rij scholen te verbeteren. [7] Dat biedt kansen, maar vergroot ook het belang van een scherpe taakafbakening. Wanneer één organisatie zowel examineert, prestaties van opleiders meet, data verzamelt en invloed krijgt op de inrichting van opleidingen, kan discussie ontstaan over rolvermenging.

VVRI adviseert

- Leg in beleid vast waar de verantwoordelijkheid van het CBR eindigt en die van opleiding, certificering en toezicht begint.
- Laat nieuwe vormen van sturing op rij scholen vooraf onafhankelijk toetsen op proportionaliteit, rechtsgelijkheid en ongewenste prikkels.
- Behoud de eindtoets als onafhankelijke beoordeling van de kandidaat en voorkom dat commerciële of institutionele belangen de examenbeslissing beïnvloeden.

Heldere grenzen tussen opleiding, examinering, certificering en toezicht ondersteunen een onafhankelijke beoordeling.

6. Slagingspercentages en kwaliteitssturing

De VVRI beoordeelt slagingspercentages vanuit drie samenhangende factoren: de examinator, de leerling en de opleider. Het percentage toont welk deel van de meegetelde examens met een voldoende is afgesloten. Het verklaart niet waardoor de uitkomsten zijn ontstaan en is geen zelfstandige maat voor rijsschoolkwaliteit.

Factor Verantwoordelijkheid en invloed Aandacht bij kwaliteitsbeoordeling

Examinator Past examennormen consequent toe en beoordeelt de getoonde rijvaardigheid.

Geeft duidelijke instructies en bejegt kandidaten professioneel.

Borg bijscholing en consistente beoordeling.

Onderzoek verschillen met oog voor kandidaatgroepen en examenomstandigheden.

Leerling Brengt vaardigheden, voorbereiding, leerbehoeften en zelfinzicht mee. De getoonde prestatie, inclusief omgaan met spanning, bepaalt de beoordeling.

Betrek vaardigheidsniveau en voorbereiding.

Onderscheid eerste examens en herexamens en houd rekening met kandidaatgroepen.

Opleider Verzorgt de opleiding, bewaakt voortgang en adviseert over examenrijpheid.

Lesopbouw, instructie, feedback en aanbiedmoment zijn van belang.

Beoordeel ook het leerproces, de onderbouwing van examenrijpheid, kandidaatervaringen en professionele standaarden.

Een percentage vraagt om context

Dit is een analysekader, geen formule met een vaste of gelijke weging. Vergelijkingen vragen om informatie over kandidaatgroepen, examentype, regio en examenaantallen. Bij kleine aantallen kan één uitslag het percentage sterk veranderen. Een verschil bewijst op zichzelf geen tekortkoming van een opleider of examinator.

De minister benoemde in 2023 zowel de kwaliteitsborging van examinatoren als het belang van een goede rijopleiding. [41] RTL Nieuws vond verschillen tussen examinatoren in eerste B-examens uit 2018–2019; het CBR lichtte daarbij zijn monitoring en bijsturing toe. Dit historische onderzoek stelt de situatie in 2026 niet vast. [42]

VVRI adviseert

- Beoordeel de drie factoren in samenhang, met aandacht voor betrouwbaarheid en consistentie van examinering.
- Gebruik naast slagingspercentages ook herhaalpatronen, kandidaatervaringen, klachten, opleidingskwaliteit en verkeersveiligheidsindicatoren.
- Vermeld periode, examentype en aantallen. Verantwoord correcties voor kandidaatgroepen en statistische onzekerheid.
- Verbind privileges of beperkingen niet automatisch aan één ongecorrigeerd percentage. Voorkom selectie van leerlingen of onnodig uitstel van examens.
- Maak datakwaliteit en rekenmethoden inzichtelijk en bied gelegenheid feitelijke fouten te corrigeren.

7. Digitalisering en continuïteit

Modernisering van het applicatielandschap, infrastructuur, centrale bedrijfssoftware (ERP) en andere grote projecten voor informatievoorziening (IV) stonden in 2025 nadrukkelijk op de agenda van de Audit- en Risicocommissie. Ook cybersecurity, NIS2 en informatiebeveiliging kregen expliciete aandacht. [2] Voor een uitvoeringsorganisatie waarvan vrijwel alle kernprocessen digitaal afhankelijk zijn, is IV daarmee een primair bedrijfsrisico.

VVRI adviseert

- Faseer vernieuwing en voorkom meerdere kritieke migraties tegelijk.
- Borg voor ieder kernsysteem een aantoonbaar getest terugvalscenario.
- Laat grote IV-veranderingen onafhankelijk toetsen op uitvoerbaarheid, continuïteit en afhankelijkheid van leveranciers.
- Ontwerp nieuwe portalen vanuit de praktijk van kleine én grote opleiders.

8. Cybersecurity, privacy en fraude

Het CBR verwerkt grote hoeveelheden persoonsgegevens en gevoelige gegevens rond rijgeschiktheid. Tegelijk zijn theorie-examenfraude, registratie en monitoring en cyberrisico's expliciete bestuurlijke aandachtspunten. [1][2] Digitalisering vergroot de mogelijkheden voor dienstverlening, maar ook de impact van misbruik of uitval.

8.1 Theorie-examenfraude

Theorie-examenfraude is geen nieuw verschijnsel. In 2023 meldde de minister aan de Tweede Kamer dat theorie-opleiders al decennialang proberen CBR-vragen te achterhalen en dat nieuwe beveiligingsmaatregelen telkens weer nieuwe omzeilingsmethoden uitlokken. Het CBR heeft inmiddels een breed pakket aan maatregelen ingezet, waaronder ID-scanners, handscanners, radiosignaaldetectie, cameratoezicht, beveiligers, frequente vernieuwing van examenvarianten, uitbreiding van de vragenbank en cybersecuritymaatregelen. [9] In 2025 stelde lenW dat fraude ondanks forse investeringen in technologie niet in alle gevallen kan worden voorkomen en dat aanvullende opties, waaronder een openbare vragenbank naar buitenlands voorbeeld, worden verkend. [10]

De hardnekkigheid heeft volgens de VVRI vooral een structurele oorzaak. Beveiliging binnen de examenlocatie kan worden aangescherpt, maar een belangrijk deel van het probleem ontstaat buiten de examenzaal: het verzamelen, reconstrueren, verspreiden en commercieel benutten van examenvragen. Het CBR heeft zelf aangegeven geen algemene toezichtbevoegdheid te hebben om theorie-opleiders te controleren op illegaal verkregen examenmateriaal. [9] Daardoor ontstaat een kat-en-muisspel: zodra één technische route wordt afgesloten, kan een andere methode ontstaan. De vrije opleidingsmarkt, commerciële prikkels, snelle digitale verspreiding en de juridische eisen aan bewijs en handhaving maken dit extra complex. In 2024 verkende lenW daarom expliciet een bestuursrechtelijk instrumentarium, bijvoorbeeld toezicht op lesmateriaal of het tijdelijk ontzeggen van toegang tot CBR-locaties aan fraudeurs. [11]

8.1 Theorie-examenfraude — vervolg

Fraude raakt de geloofwaardigheid van het rijvaardigheidsstelsel. Herkenning van verzamelde examenvragen hoeft geen bewijs te zijn van voldoende verkeersinzicht. De VVRI beschouwt fraudebestrijding daarom als een samenhangende opgave voor examenontwerp, beveiliging, bevoegdheden en samenwerking. Effectiviteit, kosten en hinder voor bonafide gebruikers verdienen daarbij aandacht.

VVRI-oplossingsrichting

- Verbind CBR, IenW, opsporingsinstanties en onafhankelijk toezicht via een duidelijke meld- en interventieroute, binnen hun bevoegdheden.
- Onderzoek een passend bestuursrechtelijk instrumentarium voor bewezen fraude buiten de examenlocatie, met evenredige maatregelen en rechtsbescherming.
- Ontwikkel gerichte analyse van examenresultaten, reserveringsgedrag en praktijksignalen, met een rechtsgrond, privacywaarborgen en menselijke beoordeling.
- Toets verkeerskennis, toepassing en inzicht met gevarieerde casuïstiek. Verminder zo de waarde van het herkennen van losse examenvragen.
- Onderzoek een gecontroleerde openbare of gedeeltelijk openbare vragenbank, zoals IenW in 2025 noemde. Toets onafhankelijk of dit begrip en valide examinering ondersteunt. [10]
- Organiseer veilige meldmogelijkheden voor bonafide theorie- en rijopleiders. Hun praktijkervaring kan bijdragen aan tijdige signalering.
- Maak juridische knelpunten, kosten, interventies en gemeten effectiviteit inzichtelijk.

De VVRI bepleit een combinatie van beter examenontwerp, passende bevoegdheden, gerichte detectie, onafhankelijke controle en samenwerking met de branche.

8.2 Digitale weerbaarheid en privacy

- Maak weerbaarheid tegen cyberincidenten onderdeel van de prestatie-indicatoren.
- Oefen periodiek met scenario's voor langdurige uitval en datalekken, samen met ketenpartners.
- Bestrijd fraude gericht en datagedreven, zonder bonafide kandidaten of rij scholen onevenredig te belasten.
- Maak inzichtelijk welke algoritmen en risicomodellen worden gebruikt en hoe menselijke controle is geborgd.

9. Financiële houdbaarheid en betaalbaarheid

De Raad van Toezicht constateerde dat het CBR een gezonde financiële basis heeft opgebouwd, maar dat dalende volumes en stijgende kostenniveaus de komende jaren een grotere uitdaging vormen. [1] Omdat het CBR grotendeels tariefgestuurd is, kunnen kostendruk en investeringen direct doorwerken in tarieven voor burgers en bedrijven.

VVRI adviseert

- Koppel meerjarige investeringsbesluiten aan aantoonbare productiviteits- of kwaliteitswinst.
- Maak inzichtelijk welk deel van tariefstijgingen voortkomt uit loon, huisvesting, IV, regelgeving en volumeontwikkeling.
- Voorkom dat tijdelijke inefficiënties structureel in tarieven worden ingebouwd.
- Betrek scenario's voor dalende volumes en hogere vaste kosten bij het financiële beleid.

10. Medische rijgeschiktheid en dienstverlening

Naast examinering is rijgeschiktheid een kernfunctie met grote persoonlijke gevolgen. De bestuurlijke uitdaging is hier anders dan bij praktijkexamens: zorgvuldigheid, voorspelbaarheid, doorlooptijd, privacy en menselijke maat moeten gelijktijdig worden geborgd.

VVRI adviseert

- Publiceer doorlooptijden per hoofdproces, inclusief spreiding en herhaalcontacten.
- Meet naast snelheid ook herstelwerk, bezwaar, klachten en de begrijpelijkheid van communicatie.
- Borg passende ondersteuning voor kwetsbare burgers bij complexe medische beoordelingen.

11. Voertuigtechnologie en exameneisen

De Raad van Toezicht besprak in 2025 al een beoordelingskader voor zelfrijdende auto's. [2] De examenomgeving verandert snel door ADAS, elektrische aandrijving, automatische transmissies en steeds verdergaande rijhulpsystemen. De examenstandaard moet meegroeien zonder technologieafhankelijk of merkafhankelijk te worden.

VVRI adviseert

- Definieer welke rijtaken een bestuurder zelfstandig moet beheersen, ook met assistentiesystemen.
- Herijk de plaats van code 78 bij de groei van automatisch en elektrisch rijden.
- Toets veilig gebruik, uitschakelen en overnemen van rijhulpsystemen waar dat relevant is.
- Ontwikkel een toetskader voor rijdata en geautomatiseerde functies.

11.1 Voertuigautomatisering en toekomstige exameneisen

De VVRI adviseert het CBR om voertuigautomatisering tijdig te vertalen naar duidelijke opleidings- en exameneisen, in samenwerking met rij scholen en rijinstructeurs. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen rijtaakondersteuning en systemen die rijtaken daadwerkelijk overnemen. De RDW wijst erop dat rijhulpsystemen verschillend werken en dat veilig gebruik kennis van de werking en beperkingen vereist. Bij ADAS blijft de bestuurder verantwoordelijk voor de rijtaak. [12]

Voor de VVRI staat daarom centraal welke vaardigheden de bestuurder zelfstandig moet blijven beheersen en hoe die betrouwbaar worden beoordeeld. Denk aan het herkennen van systeemgrenzen, het bewaken van verkeer en systeemgedrag, het beoordelen van waarschuwingen en het tijdig ingrijpen. Nieuwe technologie vraagt daarmee ook om passende deskundigheid bij instructeurs en examinatoren.

VVRI adviseert

- Ontwikkel met CBR, RDW, onafhankelijke kennisinstellingen en rij scholen een competentiekader. Benoem per type ondersteuning welke rijtaken bij de bestuurder blijven en wat het examen toetst.
- Betrek kleine en grote rij scholen vanaf de ontwerpfas e bij praktijkproeven met verschillende voertuigen en kandidaten. Toets veiligheid, begrijpelijkheid en uitvoerbaarheid.
- Borg consistente beoordeling tussen voertuigmerken en ondersteuningsniveaus. Maak zichtbaar welk gedrag wordt beoordeeld en voorkom ongerechtvaardigde verschillen door de technische mogelijkheden van de lesauto.
- Publiceer onderzoeksuitkomsten en voorgenomen eisen tijdig. Bied een redelijke overgangstermijn en bijscholing. Onderbouw extra toetsmomenten en kosten afzonderlijk op noodzaak, effectiviteit en evenredigheid.

Veilig gebruik van voertuigautomatisering vraagt om aantoonbare bekwaamheid van de bestuurder, onafhankelijke beoordeling en uitvoerbare exameneisen.

Begrippen bij voertuigautomatisering

Begrip Betekenis in dit rapport

ADAS Rijhulpsystemen die de bestuurder ondersteunen; de bestuurder blijft verantwoordelijk voor de rijtaak. [12]

ADS Systemen die rijtaken overnemen. Toelating, gebruiksgebied en voorwaarden worden per toepassing beoordeeld. [12]

EV Elektrisch voertuig. Aandrijving en niveau van rijtaakondersteuning zijn verschillende kenmerken.

eVTOL Elektrisch luchtvaartuig dat verticaal opstijgt en landt. Een toekomstverkenning met een afzonderlijk luchtvaartkader. [19]

12. Automaatcode 78 en keuzevrijheid

Aandeel automaatexamens in praktijkexamens B

2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

0%

4%

8%

12%

2,0% 2,0% 2,2% 2,4% 2,8%

3,7%

4,6%

5,2%

6,2%

8,4%

10,2%

12,3%

Figuur 1. Historische percentages uit het aangeleverde VVRI-materiaal, met CBR als vermelde bron. De grafiek toont examens, geen unieke kandidaten. Het aandeel in 2025 bedraagt afgerond 12,3%. [13][20]

Betekenis voor de rijopleiding

De groei van automaatexamens vraagt om een heroverweging van de route naar een breed bruikbaar rijbewijs B. Het CBR rapporteert voor 2025 60.987 automaatexamens op 496.142 praktijkexamens B, inclusief nader onderzoek: afgerond 12,3%. Het gaat om afgenomen examens, niet om unieke kandidaten. De groei bewijst op zichzelf niet dat een opleidingsroute veiliger of goedkoper is. [13]

Volgens de actuele CBR-uitleg mag iemand met code 78 alleen een automaat besturen. Voor de overstap naar een schakelauto is opnieuw een praktijkexamen in een schakelauto nodig. Een alternatief naar Duits voorbeeld is daarmee een voorstel voor de Nederlandse beleidsdiscussie, geen bestaande Nederlandse vrijstelling. [14]

Een passende route naar schakelvaardigheid verbindt verkeersveiligheid met keuzevrijheid, betaalbaarheid en beschikbare examencapaciteit.

12.1 Het Duitse model B197

Onderdeel Voorwaarden van de Duitse route

Praktijkexamen Een praktijkexamen categorie B in een automaat kan worden gecombineerd met aantoonbare schakelvaardigheid.

Opleiding in schakelauto Minimaal tien opleidingseenheden van 45 minuten.

Beoordelingsrit Minimaal vijftien minuten, binnen én buiten de bebouwde kom. De bevoegde rijinstructeur beoordeelt veilig, verantwoord en milieubewust schakelen.

Verklaring en registratie De rijsschool verstrekt de voorgeschreven verklaring. De schakelbekwaamheid wordt vastgelegd met sleutelgetal 197 volgens de Duitse procedure.

Figuur 2. Schematische weergave van de Duitse voorwaarden. Bron: § 17a FeV en § 5a Fahrschüler-Ausbildungsordnung. [15][16]

B197 is een Duitse regeling. De route wijzigt de Nederlandse code-78-regels niet. Voor de overstap naar een schakelauto schrijft de huidige CBR-uitleg een praktijkexamen in een schakelauto voor.

Medisch opgelegde beperkingen vragen afzonderlijke beoordeling. [14][15]

Voorgestelde VVRI-advieslijn

- Onderzoek een Nederlandse opleidingsroute met duidelijke schakelcompetenties en een controleerbare rijsschoolverklaring. Leg vooraf vast hoe onafhankelijke kwaliteitscontrole, klachtenbehandeling en toezicht op verklaringen worden georganiseerd.
- Vergelijk het Duitse minimum met een Nederlands model dat past bij de wettelijke ruimte en het leertempo van kandidaten. Koppel extra lesbehoefte aan aantoonbare vaardigheid en behoud een passende route bij medische beperkingen.

Het Duitse model biedt een vergelijkingsbasis voor beleid. Invoering in Nederland vraagt een eigen juridische beoordeling en besluitvorming.

12.2 Beleidsvarianten en praktijkonderzoek

Variant Kern Te onderzoeken

Duitse route als

voorbeeld

Minimumopleiding in een

schakelauto, beoordelingsrit en een

controleerbare verklaring.

Juridische inpasbaarheid, onafhankelijke

kwaliteitscontrole en uitvoerbaarheid.

Nederlands model

met maatwerk

Schakelvaardigheid staat centraal;

extra lessen sluiten aan op de

individuele leerbehoefte.

Betrouwbare beoordeling, toezicht op

verklaringen, kosten en toegankelijkheid.

Huidige

examenroute

Behoud van de bestaande overstap

via een praktijkexamen in een

schakelauto.

Effect op verkeersveiligheid,

examencapaciteit, betaalbaarheid en

keuzevrijheid.

Figuur 3. Beleidsvarianten op basis van de VVRI-bespreekopties. Het schema bevat geen effectmeting of vastgesteld bestuursbesluit. [14][15][16][20]

Afweging door de VVRI

De VVRI kan het Duitse model als uitgangspunt nemen, een eigen model met maatwerk ontwikkelen of

de huidige route behouden. De voorkeur voor maatwerk en onafhankelijk toezicht wordt hier als

adviesrichting ingebracht. Een formele keuze vraagt om een bestuursbesluit en duidelijkheid over de

juridische uitvoerbaarheid.

Onderzoeksvoorstel

Verzamel praktijkgegevens over aanvullende schakellessen: beginsituatie, lesduur, bereikte

competenties, kosten en het moment waarop zelfstandig veilig schakelen mogelijk is. Aantallen lessen

zijn onderzoeksvragen, geen vastgestelde gemiddelden. Betrek kleine opleiders bij een proef en laat de

uitkomsten onafhankelijk beoordelen.

Veiligheid, betaalbaarheid, rechtsgelijkheid en examencapaciteit vormen samen de basis

voor een zorgvuldige afweging.

13. Zelfrijdende en vliegende voertuigen

13.1 Rijondersteuning en autonoom rijden

Onderwerp Rijondersteuning (ADAS) Rijtaken overnemen (ADS)

Functie Ondersteunt de bestuurder bij de uitvoering van rijtaken.

Neemt binnen de systeemgrenzen rijtaken over.

Mens en systeem De bestuurder blijft verantwoordelijk, volgt de situatie en kan ingrijpen.

Taken, gebruiksgrenzen en eventuele overnamevereisten verschillen per toepassing.

Toelating De goedkeuring en gebruiksvoorwaarden van het concrete systeem zijn bepalend.

Vraagt beoordeling van het concrete systeem en het toegestane gebruiksgebied.

Relevantie voor examens

Toets kennis van systeemgrenzen en veilig gebruik, inclusief tijdig ingrijpen.

Onderzoek welke menselijke bekwaamheden de betreffende toepassing vereist.

Figuur 4. Onderscheid op basis van RDW-informatie; de examenimplicaties zijn de VVRI-adviesrichting. [12][17][18]

De RDW meldde op 10 april 2026 een typegoedkeuring voor FSD Supervised met voorlopige geldigheid in Nederland. Het betreft rijondersteuning: de bestuurder blijft verantwoordelijk en moet controle houden. Dit is geen algemene toelating van volledig autonoom rijden. Voor prototypes gelden afzonderlijke testvoorwaarden. [17][18]

Voorgestelde VVRI-advieslijn

- Vertaal de competenties uit § 11.1 naar praktijksituaties: systeemgrenzen herkennen, toezicht houden, waarschuwingen begrijpen, overnemen en veilig verder rijden bij uitval. Verduidelijk welke functies tijdens een examen gebruikt mogen worden.
- Verbind de beoordeling van de kandidaat door het CBR aan voertuigkennis van de RDW. Laat de methode onafhankelijk toetsen en betrek rij scholen bij merkoverstijgende praktijkproeven en bijscholing.

13.2 Vliegende voertuigen als toekomstverkenning

Deze verkenning heeft een andere horizon dan de actuele opgaven rond examencapaciteit, het Opleidersportaal en rijhulpsystemen.

Invalshoek Betekenis voor het advies

Luchtvaartkader Luchtwaardigheid, bediening en gebruik van het luchtruim vallen onder specifieke luchtvaartvoorwaarden.

Techniek en toelating Een conceptbeeld of technologische mogelijkheid is geen bewijs van toelating, inzetbaarheid of veiligheid.

Opleiding en examinering Een rijbewijs B of aangepast praktijkexamen B biedt op zichzelf geen toelating voor luchtvaartactiviteiten.

Onderzoeksrichting Verken eerst of en welke kennis- of opleidingstaak voor CBR, opleiders en instructeurs kan ontstaan.

Figuur 5. Afbakening van de toekomstverkenning. Luchtvaartkader op basis van EASA; de prioritering is het VVRI-advies. [19]

Elektrisch verticaal opstijgende luchtvaartuigen worden vaak aangeduid als eVTOL of luchttaxi. EASA ontwikkelt hiervoor certificerings- en operationele kaders. De in juli 2025 gepubliceerde uitwerking voor innovatieve luchtmobiliteit betreft bemande VTOL-luchtvaartuigen; een volledig autonome vliegende auto is daarmee niet automatisch toegelaten. [19]

Voorgestelde VVRI-advieslijn

- Volg ontwikkelingen met de bevoegde luchtvaartautoriteiten. Onderzoek een mogelijke rol en de bijbehorende kennis- en opleidingsvragen voordat nieuwe eisen worden voorgesteld.
- Geef in de uitvoeringsagenda prioriteit aan de actuele gevolgen van rijhulpsystemen en voertuigautomatisering voor verkeersveiligheid en het rijexamen. Beoordeel middelen en verantwoordelijkheden voor luchtvaartverkenningen afzonderlijk.

14. Relatie met rijsscholen en uitvoerbaarheid van beleid

Rijsscholen zijn geen buitenstaanders van het systeem maar een cruciale uitvoeringspartner. Beleidswijzigingen die administratief logisch lijken, kunnen in de dagelijkse praktijk grote effecten hebben op planning, kosten en kandidaatbegeleiding.

VVRI adviseert

- Introduceer een vaste “praktijkttoets rijsschool” voor nieuwe digitale of organisatorische maatregelen.
- Betrek kleine, middelgrote en grote opleiders afzonderlijk zodat schaalverschillen zichtbaar worden.
- Publiceer na consultaties welke signalen zijn overgenomen, aangepast of gemotiveerd afgewezen.
- Maak administratieve lasten een expliciet onderdeel van iedere uitvoeringstoets.

Overgang naar het opleidersportaal. De VVRI zal in overleg met het CBR om uitstel van de verplichte overstap naar het nieuwe opleidersportaal vragen als blijkt dat rijsscholen daarvan nog te veel hinder ondervinden in hun dagelijkse bedrijfsvoering.

14.1 eHerkenning en een uitvoerbare portaalovergang

Actuele planning. Volgens de CBR-website kan TOP internet tot en met 31 maart 2027 met de bestaande inloggegevens worden gebruikt. Vanaf 1 april 2027 is eHerkenning verplicht voor toegang tot het Opleidersportaal. Deze actuele informatie vervangt de eerdere aankondiging van 1 januari 2027 in nieuwsbrief 5. [32][44]

De CBR-uitnodigingen van 21 september 2026 bevestigen de online demo's op 6 en 7 oktober, beide van 19.00 tot 20.00 uur. Zij vermelden dat B-, BTH- en BTT-examens al via het portaal kunnen worden gereserveerd, met A(M) en BE voorzien in 2027 en beroepsexamens in 2028. Dit is een aangekondigde fasering, geen vaststelling dat de volledige overgang gereed is. [45]

Toegang en machtigingen. Het CBR verlangt minimaal EH3 en een eigen inlogmiddel voor iedere gebruiker. De onderneming legt vast wie namens haar de dienst mag gebruiken. Voor vertegenwoordiging door een andere organisatie kan een ketenmachtiging nodig zijn. Deze bevoegdheid staat los van de machtiging van een kandidaat aan een rijsschool. Laat het CBR de precieze inrichting per gebruikersrol en dienst bevestigen. [33][44]

Kosten en ondersteuning. Het officiële leveranciersoverzicht geeft voor een EH3-middel met een looptijd van één jaar basisprijzen van € 40,95 tot € 45,00 per persoon, exclusief btw. Bijkomende kosten en voorwaarden verschillen. Paragraaf 17.2 vertaalt dit naar voorbeelden per rijsschool. De leverancier behandelt vragen over het inlogmiddel; de CBR-klantenservice vragen over TOP internet en het portaal. [44][46]

VVRI-advies. Een uitvoeringsplan kan machtigingen, totale kosten, aanvraagtermijnen, ondersteuning, koppelingen, migratie, testuitkomsten en een geteste terugvalroute samenbrengen. Praktijkervaringen van kleine opleiders, uitval, mislukte handelingen, extra werktijd en gevolgen voor kandidaten bieden aanknopingspunten voor een zorgvuldige keuze tussen invoering, fasering of uitstel; zie 15.5.

Aandachtspunt: praktijkervaringen en passende ondersteuning helpen om veranderingen uitvoerbaar te maken voor zelfstandige instructeurs en grotere opleiders.

15. Van uitvoerder naar publieke dienstverlener

Het CBR bevindt zich in een ontwikkeling van een primair uitvoeringsgerichte organisatie naar een meer herkenbare publieke dienstverlener. Daarbij staat niet uitsluitend de uitvoering van de wettelijke taken centraal, maar in toenemende mate ook de kwaliteit, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en maatschappelijke waarde van de dienstverlening aan burgers, opleiders en andere ketenpartners. Deze ontwikkeling vraagt om een bestuurs- en uitvoeringspraktijk waarin rechtsgelijkheid, rechtszekerheid, transparantie, proportionaliteit en zorgvuldigheid structureel worden meegewogen. Voor een publieke dienstverlener betekent dit dat besluiten en processen niet alleen rechtmatig en uitvoerbaar moeten zijn, maar ook begrijpelijk, toegankelijk en uitlegbaar voor degenen die daarvan afhankelijk zijn.

De omslag naar publieke dienstverlening brengt daarmee een bredere verantwoordelijkheid met zich mee: het CBR dient zijn wettelijke taakuitoefening zodanig vorm te geven dat het publieke belang, de positie van de burger en een evenwichtige samenwerking met maatschappelijke en professionele partners herkenbaar onderdeel zijn van beleid, uitvoering en verantwoording.

15.1 Juridische betekenis van de transitie

Het CBR benoemde deze beweging al in de Strategische Koers CBR 2026 van 14 november 2021. Het gaat om een verandering van dienstverlening, organisatie en cultuur. Het CBR heeft immers al een publieke taak en is op grond van artikel 4z Wegenverkeerswet 1994 een publiekrechtelijk georganiseerd zelfstandig bestuursorgaan. De aanduiding publieke dienstverlener schept op zichzelf geen nieuwe wettelijke bevoegdheden. De taken blijven begrensd door artikel 4aa en de overige toepasselijke regelgeving. [21][22]

De juridische inzet van dit advies is daarom dat betere dienstverlening en deugdelijk examineren gezamenlijk worden geborgd. Meer snelheid, toegankelijkheid of klanttevredenheid mag niet worden bereikt door veiligheidsnormen te verlagen, onvoldoende deskundigheid te accepteren of een gunstige examenuitslag te beloven. Maatwerk betreft de manier waarop de wettelijke taak zorgvuldig wordt uitgevoerd, binnen de daarvoor bestaande ruimte.

15.2 Bestaande verplichtingen als ondergrens

Artikel 19 Kaderwet zelfstandige bestuursorganen verplicht tot aandacht voor tijdige uitvoering, kwaliteit van procedures en zorgvuldige behandeling van personen, instellingen, bezwaren en klachten. Het CBR moet betrokkenen bovendien gelegenheid bieden verbeteringen in werkwijzen en procedures voor te stellen en hierover jaarlijks verslag doen. Brancheparticipatie en kwaliteitszorg sluiten dus aan bij bestaande wettelijke verplichtingen. Dit geeft een brancheorganisatie niet automatisch een instemmingsrecht of een veto. [23]

Bij besluitvorming gelden onder meer onpartijdigheid, zorgvuldig feitenonderzoek, evenredige belangenafweging en deugdelijke motivering (artikelen 2:4, 3:2, 3:4 en 3:46 Awb). Rechtsgelijkheid en rechtszekerheid vereisen daarnaast consistente, kenbare toepassing. Waar beleidsruimte bestaat, moeten nadelige effecten voor kandidaten en kleine opleiders inhoudelijk worden gewogen. De Raad van State heeft de evenredigheidstoets uitgewerkt aan de hand van onder meer geschiktheid, noodzakelijkheid en evenwichtigheid; de toetsing hangt af van de aard van het besluit en de beschikbare beslissingsruimte. Deze maatstaf is geen algemene bevoegdheid om bindende wettelijke eisen buiten toepassing te laten. [24][25]

Artikel 2:1, eerste lid, Awb bevat sinds 1 januari 2024 de zorgplicht voor passende ondersteuning in het contact met een bestuursorgaan. Het grootste deel van de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer geldt sinds 1 januari 2026. Enkele onderdelen kennen uitstel tot 1 januari 2027, waaronder artikel 2:10 over de inhoud van notificaties. Het CBR heeft zijn elektronische kanalen met ingang van 1

januari 2026 aangewezen. Daarom moet bij portaalwijzigingen per proces worden gecontroleerd welk

kanaal rechtsgeldig is, hoe ontvangst wordt aangetoond en welke hulp bij storingen beschikbaar is. Een technische portaalplanning mag niet worden verward met de ingangsdatum van een wettelijke verplichting. [26][27]

Voor persoonsgegevens blijven doelbinding, een passende rechtsgrond, minimale gegevensverwerking en beveiliging verplicht. Gezondheidsgegevens vragen daarnaast een toepasselijke uitzondering op het verbod van artikel 9 AVG. Bij waarschijnlijk hoge privacyrisico's is vooraf een gegevensbeschermingseffectbeoordeling nodig (artikel 35 AVG). Artikel 22 AVG stelt grenzen aan uitsluitend geautomatiseerde individuele beslissingen met rechtsgevolgen of vergelijkbaar aanmerkelijke gevolgen; de toepasselijkheid en eventuele uitzondering moeten per toepassing worden beoordeeld. Een algemene ambitie om meer datagedreven te werken is geen zelfstandige grondslag. [28]

15.3 Grote risico's voor kwaliteit en continuïteit

De risico's zijn concreet. Het Adviescollege ICT-toetsing constateerde in zijn advies van 1 september 2025 verbeteringen in beheer en onderhoud, maar ook onvoldoende prioriteit voor modernisering, concentratie van cruciale kennis, tekortkomingen in de testaanpak en ontbrekende risicoanalyses voor cloudgebruik en een exitstrategie. Dat zijn bevindingen over de toen onderzochte situatie. De minister beschreef op 18 september 2025 voorgenumen opvolging. Zonder actuele verificatie kan niet worden geconcludeerd dat deze punten inmiddels zijn opgelost of nog ongewijzigd bestaan. Voor een verantwoord transitiebesluit is aantoonbare opvolging nodig. [29][30]

Transiterisico Mogelijk gevolg Voorgestelde waarborg

Kwaliteit onder

productiedruk

Kortere wachttijden of hogere

tevredenheid verhullen minder

betrouwbare beoordelingen.

Behoud examenstandaarden; toets

verschillen tussen beoordelaars, locaties en

kandidaatgroepen.

Onduidelijke

rolverdeling

Advisering, examinering en toezicht

beïnvloeden elkaar; een partij

controleert eigen beleidskeuzes.

Leg bevoegdheden en functiescheiding vast;

organiseer onafhankelijke toetsing en

escalatie.

Digitale uitsluiting

Inlogproblemen of ontbrekende

machtigingen blokkeren kandidaten en

kleine rijsscholen.

Test met kleine opleiders; bied hulp en een

juridisch en technisch geschikte noodroute.

Uitval en verlies van

kennis

Gelijktijdige migraties, werkdruk of

vertrek van sleutelfunctionarissen

verstoren de keten.

Faseer wijzigingen, bescherm opleidingstijd

en test herstel en terugval met de hele keten.

Onzorgvuldig

datagebruik

Foutieve gegevens of risicoprofielen

veroorzaken onterechte blokkades en

privacyschade.

Controleer grondslag, datakwaliteit en

beveiliging; borg correctie en betekenisvolle

menselijke beoordeling.

Kosten en lasten

verschuiven

Digitalisering bespaart intern, maar

verhoogt kosten en administratie bij

opleiders of kandidaten.

Publiceer totale ketenkosten en effecten per

type rijsschool; onderzoek minder belastende

alternatieven.

Een belangrijk bestuurlijk risico is dat meerdere veranderingen dezelfde schaarse mensen, systemen en financiële ruimte aanspreken. Een portaal kan technisch werken terwijl reserveringen, machtigingen, betalingen of ondersteuning in de praktijk tekortschieten. Ook een gunstige wachttijd geeft op zichzelf geen volledig beeld van beoordelingskwaliteit of werkdruk. De VVRI adviseert de volledige keten te beoordelen en kwaliteitsverlies niet uitsluitend uit slagingspercentages af te leiden.

De tabel bevat een VVRI-risicoanalyse en voorgestelde beheersmaatregelen. Zij stelt niet vast dat elk

genoemd risico zich bij het CBR heeft verwezenlijkt.

15.4 Rechtsbescherming en duidelijke rolverdeling

Begrijpelijke dienstverlening omvat juiste informatie over klachten en rechtsmiddelen. Daarbij past een juridisch voorbehoud: artikel 8:4, derde lid, onder b, Awb zondert besluiten over het kennen of kunnen van een geëxamineerde kandidaat uit van bestuursrechtelijk beroep. In samenhang met artikel 7:1 kan ook bezwaar tegen die inhoudelijke beoordeling ontbreken. De Raad van State bevestigde dit in een WRM-zaak op 24 december 2025. Dit is geen algemene uitsluiting van rechtsbescherming tegen ieder CBR-besluit. Per besluit moet de juiste route worden aangegeven; voor klachten over gedragingen is hoofdstuk 9 Awb relevant. Transparantie mag geen onjuiste verwachting wekken dat iedere examenuitslag inhoudelijk opnieuw door de bestuursrechter wordt beoordeeld. [24][31]

De directie draagt verantwoordelijkheid voor de uitvoering. De Raad van Toezicht houdt intern toezicht op de directie en de algemene gang van zaken; de minister heeft de wettelijke externe sturings- en toezichtrol. De ministeriële regeling verlangt onder meer inzicht in kwaliteit, risico's en relevante ICT- en projecten en regelt uitvoeringstoetsen bij voorgenomen beleid en regelgeving. [5][22] Onafhankelijk

stelseltoezicht zoals de VVRI dat bepleit, vergt een afzonderlijke inrichting en, waar nieuwe publieke bevoegdheden nodig zijn, een passende wettelijke grondslag. Dat voorstel is niet gelijk aan bestaand intern CBR-toezicht en wordt hier niet als ingevoerd stelsel gepresenteerd.

15.5 VVRI-voorstel voor een beheerste overgang

• Leg vooraf vast welke kwaliteit behouden moet blijven. Meet naast reserveringstermijnen ook beoordelingsbetrouwbaarheid, gegronde klachten, herstelwerk, bereikbaarheid, werkdruk en effecten op verschillende groepen kandidaten en opleiders.

• Beproof de hele werkwijze met kleine, middelgrote en grote rijsscholen. Controleer niet alleen inloggen, maar ook machtigen, reserveren, wijzigen, betalen, resultaatregistratie en herstel na fouten. Leg testuitkomsten en resterende beperkingen vast.

• Laat wettelijke toelaatbaarheid, privacy en informatiebeveiliging vooraf beoordelen. Laat een onafhankelijke kwaliteitsfunctie controleren of de uitkomsten de invoeringsbeslissing dragen. Bestuurlijke risicoacceptatie kan een wettelijke overtreding niet rechtmatig maken.

• Borg voldoende personeel, opleidingstijd, ondersteuning en financiering. Wijs per maatregel een verantwoordelijke aan en publiceer een haalbare planning. Eigenaren en termijnen moeten nog door de betrokken organisaties worden vastgesteld.

• Stel invoering uit of beperk de omvang wanneer kritieke fouten, onvoldoende ondersteuning of onaanvaardbare risico's voor wettelijke taakuitvoering blijven bestaan. Een tijdelijke terugvalroute moet veilig, juridisch passend en vooraf getest zijn; het onbeperkt naast elkaar laten bestaan van systemen kan zelf nieuwe risico's veroorzaken.

VVRI-perspectief. Rechtmatigheid, kwaliteit, continuïteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid verdienen bij de transitie een samenhangende afweging. Bij aantoonbaar te grote hinder voor rijsscholen zal de VVRI in overleg met het CBR om uitstel van de verplichte portaaloverstap vragen; zie hoofdstuk 14.

Ook de ervaringen van kandidaten en opleiders blijven van belang.

De VVRI acht het waardevol om vooraf duidelijk te maken onder welke voorwaarden ingrijpende wijzigingen verantwoord zijn. De onderstaande invulling is een inhoudelijk advies en beschrijft geen reeds genomen CBR- of VVRI-bestuursbesluit.

15.6 Transparantie en leren van klachten

Transparantie over fouten, klachten en herstel maakt zichtbaar of de dienstverlening in de praktijk verbetert. In 2025 ontving de Nationale ombudsman 355 verzoeken over het CBR. Dit zijn niet 355 gegronde klachten. [8] Het cijfer vraagt nadere duiding en onderstreept het belang van structureel leren van terugkerende patronen.

VVRI adviseert

- Maak top-5 terugkerende klachtpatronen openbaar met verbetermaatregelen.
- Meet of dezelfde klacht na een interventie daadwerkelijk afneemt.
- Communiceer proactief bij verstoringen, met concrete gevolgen en hersteltermijnen.
- Laat reputatieonderzoek nooit in de plaats komen van inhoudelijke analyse van structurele problemen.

15.7 Regionale bereikbaarheid en spreiding van examenlocaties

De VVRI adviseert het CBR om regionale bereikbaarheid als vast onderdeel van de kwaliteit van zijn publieke dienstverlening te waarborgen. De spreiding van examenlocaties heeft rechtstreeks betekenis voor kandidaten, rijsscholen en de betaalbaarheid van het opleidingstraject.

Volgens de Kamerbeantwoording van 16 juni 2026 beschikt het CBR over 53 praktijklocaties, waarvan 17 tevens theorie-examens aanbieden, en drie zelfstandige theorielocaties. Deze gedateerde opgave komt uit op 56 afzonderlijke examenlocaties, waaronder 20 locaties voor theorie-examens. Een algemene overheidspagina noemt 54 examenlocaties. Het rapport gebruikt daarom de expliciete uitsplitsing van 16 juni 2026 en adviseert het CBR één actueel locatieoverzicht met een duidelijke peildatum te publiceren. [35][36]

De VVRI begrijpt dat het samenvoegen van locaties voordelen kan bieden voor de inzet van examinatoren, de beschikbare faciliteiten en de openingstijden. Bij dergelijke besluiten moeten ook de gevolgen voor kandidaten en rijsscholen aantoonbaar worden meegewogen. Extra reistijd kan doorwerken in leskosten, voertuigbeschikbaarheid en de planning van instructeurs. Een volledige beoordeling brengt zowel de organisatorische voordelen als de gevolgen voor gebruikers in beeld. Het CBR hanteert als norm dat 95% van de kandidaten en rijsscholen onder normale omstandigheden binnen dertig minuten een praktijklocatie moet kunnen bereiken. [35] De VVRI adviseert deze norm te toetsen aan de feitelijke omstandigheden rondom examentijden, met aandacht voor verkeersdrukke en regionale verschillen.

Concreet adviseert de VVRI om rijsscholen vroegtijdig bij voorgenomen locatiewijzigingen te betrekken, de onderzochte alternatieven en verwachte gevolgen inzichtelijk te maken en de bereikbaarheid na uitvoering te evalueren. Een actueel locatieoverzicht met een duidelijke peildatum ondersteunt deze werkwijze. Zo geeft het CBR concreet invulling aan een toegankelijke, transparante en zorgvuldig georganiseerde publieke dienstverlening.

Aandachtspunt: terugkerende klachtpatronen kunnen bruikbare inzichten opleveren voor verbetering van de dienstverlening.

Figuur 6 op de volgende pagina brengt de locatieverdeling en het gedocumenteerde cateringvoornemen samen. De cijfers hebben verschillende peildata; de grafiek is geen volledige inventarisatie van de voorzieningen op alle examenlocaties.

0 10 20 30 40 50

Praktijklocaties

Alleen theorie

36

alleen praktijk

17

praktijk + theorie 53

3 zelfstandige theorielocaties

Roermond, Breda en Arnhem

CBR-examenlocaties

Opgave examenlocaties: 16 juni 2026

Samen: 56 verschillende examenlocaties

17 van 53 praktijklocaties bieden ook theorie aan (32,1%).

3

Voorgenomen sluiting cateringbalies

Alkmaar Barendrecht Groningen

Volgens de aanbestedingsstukken van 29 september 2026.

In deze stukken was nog geen formeel besluit genomen.

Geen volledige inventarisatie van catering op alle examenlocaties.

Bronnen: Kamerantwoorden 16 juni 2026, Aanhangsel nr. 2269, antwoord 10.

CBR: Eten en Drinken, beschrijvend document § 2.1 en NVI 1 (vraag 1), 29 september 2026.

Figuur 6. Examenlocaties naar functie en het voornemen om drie bemande cateringbalies te sluiten. Locatietelling:

16 juni 2026; cateringstukken: 29 september 2026. [35][37][38]

15.8 Catering, persoonlijk contact en gastvrijheid op examenlocaties

De signalen over het verdwijnen van cateringpersoneel op meerdere locaties hebben een concrete basis in de openbare aanbestedingsstukken. In het aangepaste Beschrijvend document voor de aanbesteding Eten en Drinken staat dat de cateringbalies in Alkmaar, Barendrecht en Groningen naar verwachting worden gesloten vóór de ingang van de dienstverleningsovereenkomst. Het document vermeldt daarbij dat het formele besluit nog niet is genomen. [37]

In de eerste Nota van Inlichtingen, gepubliceerd op 29 september 2026, antwoordt het CBR dat het

formele besluit binnen veertien dagen wordt verwacht. Het CBR kondigt aan in de tweede Nota van Inlichtingen uitsluitel te geven en de uitgangspunten voor het aanwezige personeel nader toe te lichten. [38] De gecontroleerde bronnen bevestigen daarmee een voorgenomen sluiting van drie cateringbalies. Een definitieve sluiting, ontslag van medewerkers of de precieze gevolgen voor hun inzet en dienstverband kunnen op basis van deze stukken nog niet worden vastgesteld.

De aanbesteding voorziet tevens in bemande cateringvoorzieningen op andere locaties. Het Programma van Eisen verlangt bij de counters bemande kassa's en bij de werkcafés tijdens openingstijden ten minste één zichtbare en aanspreekbare medewerker. De conceptovereenkomst bevat afspraken over een zorgvuldige contractswisseling en eventuele personeelsovername. Deze bepalingen bevestigen op zichzelf niet welke oplossing voor het personeel van de drie genoemde locaties wordt gekozen. [39][40]

Voor de VVRI raakt dit onderwerp aan de samenhang tussen de strategische koers en de dagelijkse ervaring op een examenlocatie. Het CBR heeft in zijn Strategische Koers CBR 2026 de beweging van uitvoerder naar publieke dienstverlener vastgelegd en noemt herkenbare, toegankelijke, gastvrije en professionele locaties als ambitie. [21] Cateringmedewerkers kunnen bijdragen aan een gastvrije ontvangst, persoonlijk contact en een vertrouwde omgeving voor kandidaten en instructeurs. De waarde daarvan verdient een zichtbare plaats in de afweging over facilitaire voorzieningen.

VVRI adviseert

ð Geef per betrokken locatie duidelijkheid over de besluitstatus, de beoogde ingangsdatum, de onderbouwing, de onderzochte alternatieven en de gevolgen voor de aanwezige medewerkers.

ð Betrek rij scholen en gebruikers vooraf bij de beoordeling van gastvrijheid, beschikbaarheid van voorzieningen en behoefte aan persoonlijk contact.

ð Voer sluiting pas uit wanneer een passende vervanging van de dienstverlening aantoonbaar is geregeld. Borg tijdens examentijden een duidelijk herkenbaar menselijk aanspreekpunt voor bezoekers.

ð Meet na een wijziging de ervaringen van kandidaten en instructeurs en leg vooraf vast wanneer bijsturing of herstel van de voorziening nodig is.

16. Onafhankelijk toezicht op het stelsel

VVRI-advies

ð Onderzoek een onafhankelijker stelsel van kwaliteitsinspectie dat niet ondergeschikt is aan één uitvoeringsorganisatie.

ð Zorg voor duidelijke meldroutes, transparante normen en proportionele handhaving.

ð Laat toezicht zich richten op aantoonbare risico's voor kwaliteit en verkeersveiligheid, niet op extra administratie als doel op zichzelf.

De VVRI bepleit onafhankelijke kwaliteitsbewaking in het rijvaardigheidsstelsel. De minister houdt extern toezicht op het CBR; de Raad van Toezicht houdt intern toezicht. [5] Het inhoudelijke VVRI-voorstel richt zich op heldere, onafhankelijk gepositioneerde kwaliteitsbewaking van het rijonderwijs en de samenhang tussen CBR, IBKI, rij scholen en beleid.

VVRI-standpunt: wanneer het verdwijnen van bemande catering leidt tot minder gastvrijheid en persoonlijk contact, zonder aantoonbaar gelijkwaardig alternatief, sluit die uitkomst onvoldoende aan bij de ambitie van herkenbare publieke dienstverlening. Dit is een beoordeling van mogelijke gevolgen, geen vaststelling dat deze al zijn opgetreden.

16.1 WRM en proportionele herbevoegdheid

Volgens het actuele IBKI-stappenplan is een WRM-bevoegdheidspas vijf jaar geldig. Verlenging vraagt onder meer achttien uur theoretische bijscholing, verdeeld over zes dagdelen, waarvan ten minste twee over wetgeving, een voldoende praktijkbegeleiding en een geldige VOG. Het reglement noemt twee herkansingsmogelijkheden bij een onvoldoende praktijkbegeleiding en aanvullende voorwaarden voor herstel of verlenging. Dit moet worden onderscheiden van een voorstel voor twee reguliere verplichte herexamens per vijf jaar: dat is niet de huidige standaard die deze bronnen beschrijven. [34]

De VVRI bepleit een stelsel waarin aantoonbare vakontwikkeling, relevante bijscholing, formatieve feedback en maatwerk vooropstaan. Extra examens of het verlies van beroepsbevoegdheid moeten inhoudelijk worden onderbouwd op noodzaak, effectiviteit en evenredigheid, met heldere beoordeling, passende herstel mogelijkheden en juiste informatie over rechtsbescherming. Een andere inrichting kan aanpassing van regelgeving vergen en is geen bestaande vrijstelling van WRM-verplichtingen. WRM- en bijscholing en certificering liggen bij IBKI binnen het wettelijke stelsel; het CBR kan deze regels niet met een eigen dienstverleningsstrategie wijzigen. [31][34]

Eerstvolgende voorgestelde actie. Laat IenW en IBKI met de branche inzichtelijk maken welke onderdelen vastliggen in wetgeving, welke uitvoeringsruimte bestaat en welke effecten de huidige begeleiding heeft op leskwaliteit, verkeersveiligheid, uitval en kosten. Werk vervolgens een proportioneel alternatief uit en leg dat afzonderlijk aan het VVRI-bestuur voor. Onderzoek dit in samenhang met onafhankelijk stelseltoezicht.

17. Voorgestelde agenda 2026–2030

Periode Prioriteit Concreet resultaat

2026–2027 Stabiliseren Structureel capaciteitsmodel; verzuim- en retentieplan; praktijktoets nieuwe portalen

2027–2028 Moderniseren Gefaseerde IV-vernieuwing; geteste continuïteitsplannen; transparante datagovernance

2028–2029 Herijken Examenkader ADAS/EV/automaat; bredere kwaliteitsindicatoren; evaluatie rolverdeling stelsel

2029–2030 Bestendigen Onafhankelijke evaluatie van stelsel, toezicht, betaalbaarheid en effect op de verkeersveiligheid

Behoud van het bereikte herstel.

Beheerste verandering met behoud van dienstverlening.

Passende kwaliteitscriteria.

Robuustheid en verkeersveiligheid.

Aandacht

Karakter van deze agenda. De perioden en resultaten zijn inhoudelijke denkrichtingen voor de langere termijn. Zij vormen geen vastgestelde planning of toezegging van het CBR of andere betrokken partijen. De portaalinformatie en kostenindicatie staan in 14.1; regionale referentiecijfers en bronbeperkingen in 17.2. Eventuele verdere uitwerking en besluitvorming zijn aan de bevoegde organisaties.

Aandachtspunt: heldere verantwoordelijkheden ondersteunen zowel de interne kwaliteitsborging als onafhankelijk stelseltoezicht.

17.1 Commissiedebat Verkeersveiligheid op 16 december 2026

Volgens de op 6 oktober 2026 geraadpleegde agenda van de Tweede Kamer staat op woensdag 16 december 2026 van 13.00 tot 17.00 uur het commissiedebat Verkeersveiligheid van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gepland. Op de agenda staan onder meer de rapportage over de CBR-examenafname in het tweede kwartaal van 2026 (Kamerstuk 29 398, nr. 1253) en de voortgang van het programma Van Rijles naar Rijonderwijs (Kamerstuk 29 398, nr. 1228). [43]

Beleidscontext bij het rapport

Inhoudelijke samenhang

De rapportage over examenafname raakt aan de beschikbaarheid van examens en de zorgvuldige duiding van slagingspercentages. Daarbij betreft de VVRI de examinerator, de leerling en de opleider. Het programma Van Rijles naar Rijonderwijs sluit aan op de bredere ontwikkeling van rijonderwijs en kwaliteitsborging.

De uitvoerbaarheid van het Opleidersportaal en eHerkenning is daarnaast een aandachtspunt vanuit de dagelijkse praktijk van rijscholen. Het VVRI-standpunt over mogelijk uitstel bij aantoonbaar te grote hinder staat in hoofdstuk 14 en paragraaf 15.5.

Status en eventuele VVRI-inbreng

Het Opleidersportaal staat in de geraadpleegde agenda niet als afzonderlijk agendapunt vermeld. Uit de agenda volgt niet dat op 16 december over uitstel wordt besloten. Datum, tijd en agenda kunnen wijzigen. [43]

De vermelding van dit debat geeft de politieke en beleidsmatige context weer waarin de onderwerpen van dit rapport zich ontwikkelen. De analyses en voorstellen kunnen bijdragen aan het bredere debat over examinering, rijonderwijs en publieke dienstverlening. De debatdatum is geen reactietermijn voor het CBR.

Eventuele schriftelijke inbreng van de VVRI aan Kamerleden is een zelfstandige afweging van de VVRI. Deze passage beschrijft geen reeds genomen Kamer- of CBR-besluit.

Capaciteit: regionale referentie eind juni 2026

De CBR-monitor van 10 juli 2026, gepubliceerd op 4 september, geeft voor het eerste praktijkexamen B de volgende waarden voor Noord-Holland. Dit zijn referentiecijfers over juni, geen stand van oktober.

[47]

Examenlocatie Reserveringstermijn eind juni 2026

Alkmaar 6,7 weken

Amsterdam 7,3 weken

Den Helder 6,3 weken

Haarlem 7,3 weken

Hoorn 6,7 weken

Zaandam 7,1 weken

Het CBR rekent vanaf de eerste week met vier opeenvolgende weken waarin ten minste 5% capaciteit beschikbaar is. Een eerdere plek kan mogelijk zijn. De decimalen zijn behouden, zodat afronding geen regionale verschillen verhuut. [47]

eHerkenning: kosten per gebruikersaantal

De basisprijs voor één jaar EH3 bedraagt op 6 oktober € 40,95–€ 45,00 per persoon, exclusief btw. Als iedere gebruiker een nieuw middel nodig heeft, is de rekenindicatie: één gebruiker € 40,95–€ 45,00; drie gebruikers € 122,85–€ 135,00; tien gebruikers € 409,50–€ 450,00. Dit is geen totale begroting of leveranciersadvies. [46]

Bestaande geschikte middelen, contractduur, identificatie, extra machtigingen en eventuele spoedkosten beïnvloeden de werkelijke uitgaven. Neem daarnaast aanvraag- en beheertijd, instructie, softwarekoppelingen en ondersteuning op in de totale lasten per type rijkschool. [33][46]

ICT: van aangekondigde maatregel naar aantoonbaar resultaat

17.2 Aanvullende feitenbasis

Onderstaande gegevens onderbouwen de aandachtspunten. Meetperioden en bronbeperkingen blijven zichtbaar; gedateerde cijfers gelden niet als actuele nulmeting.

Actualisering. De openbare CBR-publicatie voor week 40 (28 september–4 oktober) noemt op de voorpagina «Eerste examen», maar op de provinciepagina's «herexamen». De categorie is daardoor niet eenduidig. De weekwaarden zijn daarom niet als actuele nulmeting voor één examentype overgenomen. [49]

De ministeriële reactie van 18 september 2025 beschrijft maatregelen voor kennisborging, prioritering, architectuur, hergebruik en testen. [30][48] Deze bron beschrijft aangekondigde opvolging. Zij toont op zichzelf niet welke resultaten inmiddels zijn behaald. Het rapport maakt daarom onderscheid tussen een aangekondigde maatregel en aantoonbare uitvoering.

Disclaimer en status van dit advies

De VVRI waardeert de belangrijke operationele resultaten die het CBR in korte tijd heeft bereikt. De komende jaren bieden de gelegenheid om daarop voort te bouwen en de organisatie verder voor te bereiden op veranderende omstandigheden en toekomstige opgaven.

18. Slotadvies van de VVRI

Een betrouwbaar rijvaardigheidsstelsel vraagt om heldere verantwoordelijkheden, uitvoerbare processen, onafhankelijke kwaliteitsbeoordeling en beleid dat bijdraagt aan verkeersveiligheid. De VVRI brengt hiervoor haar praktijkkennis in. Dit rapport bundelt haar analyses en denkrichtingen als bijdrage aan de verdere ontwikkeling van het stelsel.

Dit document bevat analyses, aandachtspunten en beleidsvoorstellen van de VVRI. Het vormt op zichzelf geen bewijs van een vastgesteld VVRI-bestuursbesluit, gewijzigd CBR-beleid of gewijzigde wetgeving. Het rapport bevat geen toezeggingen namens het CBR of andere betrokken organisaties. De oorspronkelijke bronbasis heeft als peildatum september 2026. Deze adviesversie is aangevuld op 6 oktober 2026, met actuele portaalinformatie en regionale referentiecijfers. De meetdatum van cijfers kan afwijken van de publicatie- of raadpleegdatum. Planningen, prijzen, wetgeving en uitvoeringsvoorwaarden kunnen wijzigen. Voor toepassing zijn de actuele officiële regels en voorwaarden van de bevoegde instanties leidend. Eventuele verdere uitwerking van de adviezen is aan de betrokken organisaties.

De VVRI geeft de directie in overweging om in 2026–2030 verder te bouwen aan voldoende mensen, robuuste digitale systemen, financieel houdbare dienstverlening, een heldere rolverdeling, onafhankelijk toezicht en examens die aansluiten op de voertuigtechniek van morgen, in samenhang met het interne toezicht.

De grafiek met historische percentages is gebaseerd op het aangeleverde VVRI-materiaal. De grafiek over examenlocaties en catering vermeldt de peildata en bronnen afzonderlijk. De schema's geven de genoemde bronnen en adviesrichtingen in vereenvoudigde vorm weer. De omslag is een conceptuele illustratie en toont geen goedgekeurde examensituatie. Dit strategische advies vervangt geen beoordeling van een individueel juridisch, medisch of technisch geval.

Bronnen

- [1] CBR Jaarverslag 2025 – Terugblik Raad van Toezicht, p. 44
Officiële bron
- [2] CBR Jaarverslag 2025 – Governance / onderwerpen RvT en Audit- en Risicocommissie, p. 40–42
Officiële bron
- [3] Tweede Kamer, CBR-rapportage Examenafname vierde kwartaal 2025, Kamerstuk 29 398 nr. 1198, 20 januari 2026
Officiële bron
- [4] CBR kwartaalrapportage examenafname 2026 – terugkeer TTT en nieuwe berekeningswijze reserveringstermijnen
Officiële bron
- [5] Regeling sturing van en toezicht op het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen – rol Raad van Toezicht
Officiële bron
- [6] CBR Jaarverslag 2025 – De mensen van het CBR; instroom, uitstroom en verzuim
Officiële bron
- [7] Tweede Kamer, Stand van zaken programma Van Rijles naar Rijonderwijs, 29 juni 2026
Officiële bron
- [8] Nationale ombudsman, Cijferbijlage jaarverslag 2025 – CBR
Officiële bron
- [9] Tweede Kamer, antwoord op vragen over fraude bij theorie-examens, 21 november 2023 (2023Z18813)
Officiële bron
- [10] Tweede Kamer, Maatregelen verkeersveiligheid, 2025 – paragraaf examenfraude theorie-examen CBR
Officiële bron
- [11] Tweede Kamer, Maatregelen verkeersveiligheid, 2024 – verkenning bestuursrechtelijk instrumentarium tegen theorie-examenfraude
Officiële bron
- [12] RDW, dossier Voertuigautomatisering – werking en grenzen van rijhulpsystemen en de rol van de bestuurder. Geraadpleegd 6 oktober 2026.
Officiële bron
- [13] CBR, Stand van de examinering praktijkexamen B 2025, september 2026, hoofdstuk 2. Aantallen examens en ontwikkeling automaatexamens.
Officiële bron
- [14] CBR, Wat betekent code 78? Actuele uitleg over de automaatbeperking en het praktijkexamen voor de overstap naar een schakelauto.
Officiële bron
- [15] Duitsland, Fahrerlaubnis-Verordnung, § 17a, in het bijzonder leden 2, 3 en 4.
Officiële bron
- [16] Duitsland, Fahrerschüler-Ausbildungsordnung, § 5a. Minimumopleiding, beoordelingsrit en verklaring voor schakelvaardigheid.
Officiële bron
- [17] RDW, Toelichting RDW op Europese typegoedkeuring Tesla met voorlopige geldigheid in Nederland, 10 april 2026.
Officiële bron
- [18] RDW, Praktijkervaring opdoen met geautomatiseerde systemen. Voorwaarden voor het testen van prototypevoertuigen.
Officiële bron
- [19] EASA, AMC & GM to the rules of the air, Issue 1, Amendment 8, 8 juli 2025. Uitwerking voor innovatieve luchtmobility met bemande VTOL-luchtvaartuigen en toelichting bij ED Decisions 2025/010/R, 2025/011/R en 2025/012/R.
Officiële bron
- [20] Aangeleverd VVRI-presentatiemateriaal, ontvangen 6 oktober 2026 (IMG_1460.jpeg en IMG_1459.jpeg). Bron voor de historische percentages in figuur 1 en de beleidsvarianten in figuur 3.

[21] CBR, Strategische Koers CBR 2026, 14 november 2021, in het bijzonder §§ 3.2, 4.1 en 5.4. Vastgelegde

strategische beweging van uitvoerder naar publieke dienstverlener.

Strategische koers CBR 2026

[22] Wegenverkeerswet 1994, hoofdstuk IB, in het bijzonder artikelen 4z, 4aa en 4aj. De publiekrechtelijke inrichting is vastgelegd in de Aanpassingswet zbo's IenM, Staatsblad 2012, 442.

Wegenverkeerswet 1994 | Staatsblad 2012, 442

[23] Kaderwet zelfstandige bestuursorganen, in het bijzonder artikelen 18 en 19 over kwaliteitszorg, tijdige uitvoering, verbeteringsvoorstellen en verantwoording.

Kaderwet zbo's | Officiële bekendmaking, Staatsblad 2006, 587

[24] Algemene wet bestuursrecht, in het bijzonder artikelen 2:1, 2:4, 3:2, 3:4, 3:46, 7:1, 8:4, derde lid, onder b, en hoofdstuk 9. De gewijzigde digitale bepalingen worden toegelicht in [26] en [27]; zie voor de genoemde rechtspraak [25] en [31].

Algemene wet bestuursrecht

[25] Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State, 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285, in het bijzonder overwegingen 7.7–7.10. Uitwerking van de evenredigheidstoets.

Uitspraak ECLI:NL:RVS:2022:285 | Officieel jurisprudentieoverzicht 2022

[26] Digitale Overheid, Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer. Zorgplicht vanaf 1 januari 2024, grootste deel vanaf 1 januari 2026; uitzonderingen tot 1 januari 2027. Geraadpleegd 6 oktober 2026.

Wmebv en inwerkingtreding

[27] CBR, Aanwijzingsbesluit elektronische kanalen publieke dienstverlening CBR 2026, vastgesteld 18 november 2025, gepubliceerd 30 december 2025, in werking 1 januari 2026. Staatscourant 2025, 40234.

Aanwijzingsbesluit CBR 2026

[28] Verordening (EU) 2016/679 (AVG), in het bijzonder artikelen 5, 6, 9, 22, 25, 32 en 35. Grondslagen, bijzondere persoonsgegevens, geautomatiseerde besluitvorming en bescherming bij ontwerp.

AVG op EUR-Lex

[29] Adviescollege ICT-toetsing, Advies Moderniseren ICT-landschap CBR, 1 september 2025, gepubliceerd 9 september 2025, kenmerk 2025-0000539428, pp. 1–5. Bevindingen betreffen de destijds onderzochte situatie.

Advies en download

[30] Ministerie van IenW, Kamerbrief van 18 september 2025 over het advies Moderniseren ICT-landschap CBR, kenmerk IENW/BSK-2025/245520. Aangekondigde opvolging van de aanbevelingen.

Kamerbrief en download

[31] Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State, 24 december 2025, ECLI:NL:RVS:2025:6351, zaak 202407826/1/A2. WRM-praktijkbegeleiding; uitzondering voor het beoordelen van kennen en kunnen.

Uitspraak ECLI:NL:RVS:2025:6351

[32] CBR, Samen werken aan een geslaagd resultaat, nieuwsbrief 5, maart 2026, pp. 1–2. Gebruikerstesten en destijds aangekondigde toegang met eHerkenning vanaf 1 januari 2027. Geen bewijs van een definitieve planning in oktober 2026.

CBR nieuwsbrief nr. 5 (maart 2026)

[33] eHerkenning, Machtigen en eHerkenning aanvragen. Persoonsgebonden middelen, dienstmachtigingen, ketenmachtigingen en verschillen in kosten. Geraadpleegd 6 oktober 2026.

Machtigen | Aanvragen en kosten

[34] IBKI, Stappenplan rij-instructeur blijven en Examenreglement WRM-praktijkbegeleiding, artikelen 2 en 9–11. Gepubliceerd reglement met ingangsdatum 1 april 2020; actuele webpagina's geraadpleegd 6 oktober 2026.

Actueel stappenplan | Examenreglement praktijkbegeleiding

[35] Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beantwoording Kamervragen over centralisatie van CBR-praktijkexamens in Zuid-Limburg, 16 juni 2026, Aangangsel Handelingen 2025–2026, nr. 2269, antwoorden 3, 4 en 10. Gedateerde uitsplitsing van examenlocaties en bereikbaarheidsnorm.

Officiële Kamerbeantwoording

[36] Register van Overheidsorganisaties, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, organisatiebeschrijving. Geraadpleegd 6 oktober 2026; noemt 54 examenlocaties, afwijkend van de specifieke opgave in bron [35].

Register van Overheidsorganisaties

[37] CBR, Beschrijvend document EA Eten en Drinken na NVI 1, aanbesteding 436760, gepubliceerd 29 september

2026, § 2.1, p. 15. Verwachte sluiting van de counters in Alkmaar, Barendrecht en Groningen; formele besluitvorming nog niet afgerond volgens dit document.

Beschrijvend document na NVI 1

[38] CBR, Nota van Inlichtingen 1 EA Eten en Drinken, gepubliceerd 29 september 2026, vraag en antwoord 1, p. 2, en vraag 8, p. 4. Besluit binnen veertien dagen voorzien; nadere informatie over sluiting en personeel aangekondigd in NVI 2. Geraadpleegd 6 oktober 2026.

Nota van Inlichtingen 1

[39] CBR, Bijlage 1 – Programma van Eisen Eten en Drinken na NVI 1, gepubliceerd 29 september 2026, § 3.2, eis 40, p. 8. Bemande kassa's bij counters en zichtbare personele aanwezigheid in werkcafés.

Programma van Eisen na NVI 1

[40] CBR, Bijlage 2 – Concept Overeenkomst Eten en Drinken na NVI 1, gepubliceerd 29 september 2026, artikel 4, pp. 4–5. Contractswisseling en eventuele personeelsovername. Conceptvoorwaarden zijn geen bewijs van een individueel ontslag of een afgeronde personeelsovergang.

Conceptovereenkomst na NVI 1

[41] Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief van 21 augustus 2023, Kamerstuk 29 398, nr. 1073. Benoemt kwaliteitsborging van examinatoren en het belang van een goede rijopleiding. Historische beleidsbron; geen vaststelling van de uitvoering in 2026.

Kamerbrief over examenafname en kwaliteitsborging

[42] RTL Nieuws, Kans om rijbewijs te halen verschilt sterk per examiner, 6 juni 2022, bijgewerkt 18 april 2024. Eigen dataonderzoek met drie hoogleraren naar eerste B-examens uit 2018–2019, inclusief reactie van het CBR. Historische bevindingen; geen actuele meting over 2026.

Dataonderzoek naar verschillen tussen examinatoren

[43] Tweede Kamer der Staten-Generaal, agenda commissiedebat Verkeersveiligheid, 16 december 2026, 13.00–17.00 uur, activiteitsnummer 2026A02813. Agendapunten 3 en 5: CBR-rapportage Examenafname tweede kwartaal 2026 en Stand van zaken programma Van Rijles naar Rijonderwijs. Geraadpleegd 6 oktober 2026. Planning en agenda kunnen wijzigen.

Actuele agenda commissiedebat Verkeersveiligheid

Peildatum oorspronkelijke bronnen: september 2026. Redactionele en juridische aanvulling: 6 oktober 2026. Bronnen [21]–[34] onderbouwen de aanvullingen over publieke dienstverlening, digitale toegankelijkheid en WRM. Bronnen [35]–[40] onderbouwen de aanvullingen over examenlocaties en catering. De cateringparagraaf maakt onderscheid tussen een openbaar gedocumenteerd voornemen, nog te bevestigen definitieve besluiten en de VVRI-beoordeling. Bronnen [41]–[42] geven historische onderbouwing bij de aanvulling over slagingspercentages; de driedeling in hoofdstuk 6 is het analysekader van de VVRI en kent geen vastgestelde kwantitatieve weging. Voorstellen zijn niet als uitgevoerde maatregelen of vastgestelde bestuursbesluiten aangemerkt. Bron [43] onderbouwt de geplande parlementaire behandeling in paragraaf 17.1; de voorgestelde VVRI-inbreng is als advies herkenbaar gehouden.

Geraadpleegd op 6 oktober 2026. Bron [45] betreft rechtstreeks ontvangen CBR-communicatie; de overige

bronnen hieronder zijn openbaar. Persoonlijke e-mailadressen en deelnamelinks zijn niet opgenomen.

[44] CBR, Inloggen met eHerkenning. Actuele informatie over het gebruik van TOP internet tot en met 31 maart 2027, de overgang per 1 april 2027, minimaal EH3 en persoonlijke toegang.

CBR – Inloggen met eHerkenning

[45] CBR Rijvaardigheid, twee e-mailuitnodigingen van 21 september 2026, onderwerp: Uitnodiging: online demo-avond nieuw examenreserveringssysteem Opleidersportaal. Aankondiging van demo's op 6 en 7 oktober 2026 en gefaseerde ingebruikname. Rechtstreeks ontvangen communicatie; geen bewijs van testuitkomsten of volledige gereedheid.

[46] eHerkenning / Logius, Leveranciersoverzicht. Getoonde EH3-basisprijzen voor één jaar bij de zes erkende leveranciers: € 40,95–€ 45,00 exclusief btw per middel. Tarieven, bijkomende kosten en voorwaarden kunnen wijzigen; de voorbeelden in 17.2 zijn eigen vermenigvuldigingen bij gelijkblijvende basisprijzen.

eHerkenning – Leveranciersoverzicht

[47] CBR, Kwartaalrapportage examenafname 2e kwartaal 2026, monitor van 10 juli 2026, gepubliceerd op 4 september 2026, document 2026D41124. Meetmethodiek op p. 2; landelijke toelichting op p. 3; regionale tabel op p. 5. De regionale gegevens hebben als peildatum eind juni 2026.

CBR-monitor tweede kwartaal 2026

[48] Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief over het adviesrapport Moderniseren ICT-landschap CBR, 18 september 2025, Kamerstuk 29 398, nr. 1184. Aanvullende vindplaats bij bron [30]; beschrijft aangekondigde opvolging, geen actuele voortgangsmeting.

Kamerbrief – opvolging AclICT-advies

[49] CBR, Praktijkexamens auto gemiddelde wachttijd, publicatie via het Dossier reserveringstermijnen, stand week 40: 28 september–4 oktober. De voorpagina noemt eerste examen, de provinciepagina's herexamen.

Daarom worden deze weekwaarden in dit advies niet als eenduidig actuele cijfers voor één categorie gepresenteerd.

CBR – actuele publicatie reserveringstermijnen

Leeswijzer bij actualisering. Waar oudere en nieuwere planningen verschillen, volgt de rapporttekst de meest recente rechtstreeks bevestigde informatie. Verschillen tussen categorieën en andere bronbeperkingen blijven herkenbaar. De inhoudelijke voorstellen zijn beleidsadviezen; zij worden onderscheiden van bestaande regels en reeds genomen besluiten.

Bronnen [44]–[49]

