



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 december 2025, nr. IENW/BSK-2025/283829, tot wijziging van de Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie B en de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012, vanwege uitbreiding van de gewenste kennis van de verschillende soorten veiligheidsaspecten die van belang zijn bij deelneming aan het verkeer [KetenID WGK027974]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 111, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie B wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 3 wordt, onder verlettering van de onderdelen c en d tot d en e, na onderdeel b een onderdeel ingevoegd, luidende:

- c. de principes en werking van het elektronisch systeem;

ARTIKEL II

De Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4 vervalt het vijfde lid, onder vernummering van het zesde lid tot vijfde lid.

B

Bijlage 1 bij de Regeling wordt vervangen door de bij deze regeling opgenomen bijlage.

ARTIKEL III

Certificaten die zijn uitgereikt voor 1 januari 2026 zullen gefaseerd doch uiterlijk op 1 januari 2031 worden vervangen door een nieuw certificaat en behouden tot dat moment hun geldigheid.

ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026, met uitzondering van artikel I, dat in werking treedt met ingang van 1 april 2026.

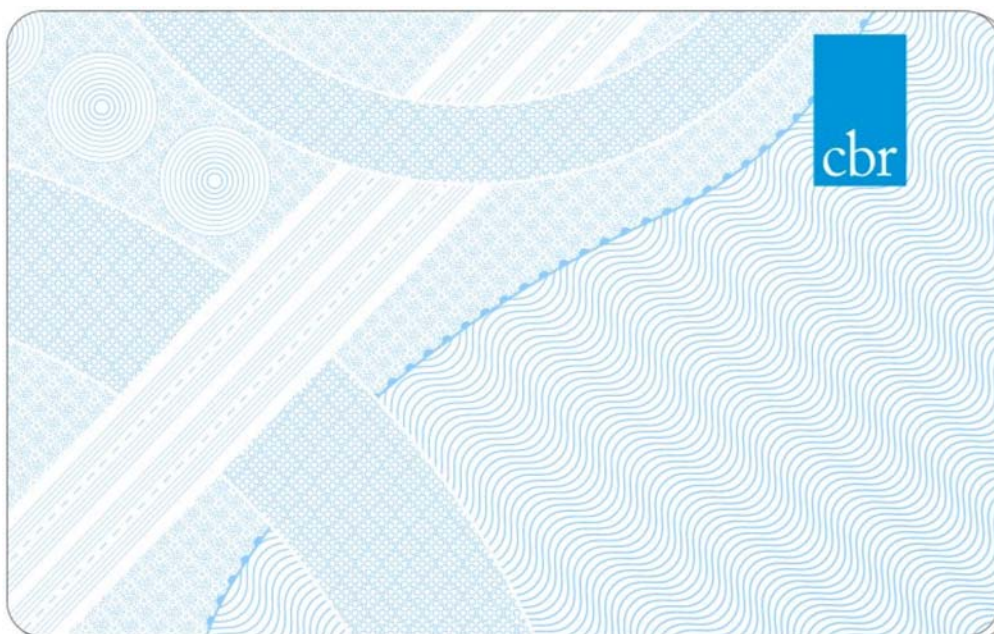
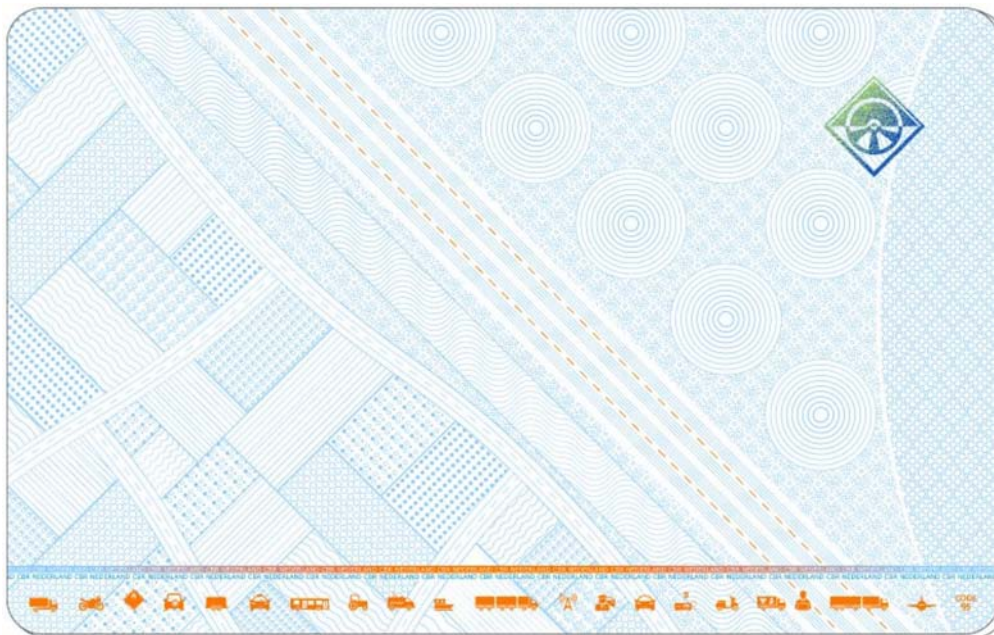
Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

BIJLAGE BIJ ARTIKEL II, ONDERDEEL B

Bijlage 1. Model certificaat praktijktrainer nascholing

(bijlage als bedoeld in artikel 26c, eerste lid, van de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012)





PRAKTIJKTRAINER NASCHOLING

1 Qwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfgh
2 Qwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklz
3 01-01-2024
4 **Afgegeven op** 01-01-2024
5 **Geldig tot** 01-01-2024
6 Qwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwe
7 0123456789
8 C, CE, D, D1E
9 01234567890

VERKLARING VOORZIJD

1 Naam van de houder
2 Voornaam(en)
3 Geboortedatum
4 Afgiftedatum pas
5 Verlooptdatum pas
6 Pas geldig bij
7 CBR registratienummer
8 Pas geldig voor categorieën
9 Kandidaatnummer

cbr

Barcode

TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling bevat een wijziging van de Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie B. In artikel 3, onderdeel b, is vermeld dat de aanvrager van het theorie-examen blijk moet geven kennis te bezitten van de mechanische onderdelen die voor de rijveiligheid van belang zijn. In deze regeling wordt aan artikel 3 een onderdeel toegevoegd waarin wordt bepaald dat de aanvrager van het theorie-examen blijk moet geven kennis te bezitten van de principes en werking van het elektronisch systeem.

Deze eis is actueel geworden door het steeds geavanceerder worden van voertuigen. Met deze wijziging wordt vooral bedoeld op het hebben van kennis over 'Rijhulpsystemen' (ook wel ADAS: staat voor Advanced Driver Assistance Systems). Rijhulpsystemen verwijzen naar een breed scala aan technologieën die zijn ontworpen om de veiligheid, het comfort en de efficiëntie van het autorijden te verbeteren. Deze systemen maken gebruik van camera's, radar en andere sensoren om de bestuurder te ondersteunen en te waarschuwen bij het rijden.

Enkele voorbeelden van rijhulpsystemen zijn:

- Adaptive Cruise Control (ACC): Biedt de mogelijkheid om de gewenste snelheid en afstand tot de voorligger in te stellen.
 - Lane Keep Assist (LKA): Geeft stuurcorrecties en/of een waarschuwing wanneer de bestuurder onbedoeld de rijstrook dreigt te verlaten.
 - Lane Departure Warning (LDW): Waarschuwt wanneer de bestuurder van de rijstrook afdwaalt zonder dat de bestuurder de richtingaanwijzer heeft gebruikt.
 - Autonomous Emergency Braking (AEB): Grijpt bij gevaar in door het voertuig middels een noodstop tot stilstand te laten komen. Levert bij een remactie van de bestuurder automatisch de maximale remkracht.
 - Blind Spot Warning (BSW): Lichtsignaal waarschuwt bestuurder indien deze wordt ingehaald. Geeft ook licht- en/of geluidsignaal als de bestuurder toch van rijstrook verandert.
- Omgevingscamera: Kan achteruitrijcamera, een combinatie van vooruit- en achteruitcamera of een 360 graden camera zijn.

Deze en andere rijhulpsystemen zijn bedoeld om bestuurders te ondersteunen en te waarschuwen voor mogelijke gevaren en om de algehele veiligheid op de weg te verbeteren. Het is echter belangrijk dat bestuurders zich ervan bewust zijn dat rijhulpsystemen bestuurdersassistentie bieden en geen volledig zelfrijdende functionaliteit bieden. Het is nog steeds essentieel dat bestuurders alert blijven, hun handen aan het stuur houden en de weg in de gaten houden tijdens het rijden. Om deze reden is het wenselijk dat tijdens het theorie-examen aandacht wordt besteed aan het juiste gebruik van rijhulpsystemen tijdens het rijden.

Daarnaast wordt met deze regeling de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 gewijzigd. Door deze wijziging vervalt in artikel 4, het vijfde lid, waarmee werd bepaald dat bij de theorie-examens voor het vrachtwagen- en busrijbewijs (C en D) eerst module 1 moest worden behaald, alvorens module 2 en 3 aangevraagd konden worden.

Deze verplichting voor het C en D rijbewijs werd twee jaar geleden ingevoerd vanuit de gedachte dat de examenstof beter beklijft door de modulaire opbouw van examens. Daarbij was de verwachting dat eventuele effecten op de planning van opleiders op de langere termijn beperkt zouden zijn.

In de praktijk is echter gebleken dat steeds meer opleiders aangeven dat zij veel last ondervinden van deze verplichting. De negatieve effecten op de planning van de opleiders blijken groter dan gedacht. Daarnaast geven de opleiders aan dat de opbouw van examens voor de beklijving van de examenstof niet veel uitmaakt. Kandidaten leren namelijk alles per vak in één keer. De lesstof wordt dan gebruikt in twee examens. Dat is ook zonder de verplichting het geval. Desgevraagd geeft de MBO-raad, de koepelorganisatie van alle scholen in het middelbaar beroepsonderwijs en de Regionale Opleidingscentra (ROC's), ook aan veel last te ondervinden van de verplichting. Met deze wijziging wordt dan ook tegemoet gekomen aan de wensen van de opleiders en de brancheorganisatie.

In artikel 26c, eerste lid, is vastgesteld dat het certificaat praktijktrainer nascholing (PTN-pas) overeenkomstig het in de bijlage opgenomen model dient te zijn.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een wijziging door te voeren in dit model PTN-pas. Dit model zal vanaf 1 januari 2026 het oude model vervangen en bevat diverse verbeteringen en nieuwe



veiligheidskenmerken. De eerder uitgegeven passen zullen hun geldigheid behouden tot aan de geldigheidsdatum.

2. Verhouding tot hoger recht

De derde rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 2006/126/EG) schrijft minimumeisen voor waaraan het theorie-examen moeten voldoen. Sinds de invoering van de Richtlijn zijn auto's steeds geavanceerder geworden. Het staat de lidstaten daarom ook vrij om normen toe te voegen waarvan het belangrijk is dat toekomstige bestuurders daar kennis van hebben. Ook in de vierde rijbewijsrichtlijn (Richtlijn EU 2025/2205), die recentelijk is aangenomen en nog geïmplementeerd moet worden, zijn minimumeisen opgenomen voor het theorie-examen waarbij eveneens is opgenomen dat bestuurders kennis moeten hebben van geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen. Het is vervolgens aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (hierna: het CBR) om op basis van deze voorgeschreven en vereiste kennis een evenwichtig en gebalanceerd examen op te stellen.

Rijhulpsystemen mogen sinds 2016 worden gebruikt bij het praktijkexamen voor de auto. Vanaf 1 januari 2024 bespreekt de examinerator voorafgaand aan de examenrit het gebruik van rijhulpsystemen tijdens de examenrit. Hierbij kunnen vragen worden gesteld over de rijhulpsystemen. Hetzelfde geldt voor de volgorde van examineren. Het is aan de lidstaten om de volgorde van examens te bepalen.

3. Gevolgen van de regeling

Deze regeling heeft gevolgen voor het CBR, omdat het CBR verantwoordelijk is voor de theorie-examens ter verkrijging van rijbewijzen. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met het CBR. Het CBR acht de regeling uitvoerbaar, mits er voldoende voorbereidingstijd is.

De Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie is als overkoepelende organisatie voor onder meer uitgeverijen van verkeersleermiddelen betrokken. Zij hebben laten weten dat zij de benodigde wijzigingen kunnen doorvoeren in de leermiddelen zodra deze definitief zijn.

4. Communicatie

Het CBR heeft naar aanleiding van deze wijziging de externe communicatie op bijvoorbeeld de website aangepast. Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat informatie over de vereiste nieuwe kennis toegevoegd aan rijksoverheid.nl.

5. Financiële en administratieve gevolgen

Het CBR verwacht op basis van de wijziging geen financiële gevolgen voor het theorie-examen B. Het onderwerp 'Rijhulpsystemen' wordt gecommuniceerd naar stakeholders, waardoor rekening gehouden kan worden met het ontwikkelen van materiaal. Ook de wijziging van de volgorde van examineren zal niet leiden tot financiële gevolgen.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

6. Internetconsultatie

Over het ontwerp van deze regeling heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van 1 oktober 2025 tot en met 1 november 2025.

In totaal zijn er vijftien reacties ingediend. Drie reacties maken opmerkingen over het feit dat deze regeling bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Een burger is van mening dat het uitbreiden van kennisvragen op het gebied van rijhulpsystemen het verkeer niet veel veiliger maakt. Een andere burger stelt de vraag of iemand per definitie een goede chauffeur is als degene weet waar de letters Predictive Cruise Control (PCC), Dynamic Stability Control (DSC) of Traffic Sign Recognition (TSR) voor staan, of wat deze systemen doen. Deze burger geeft aan dat een theoretische basis goed is, om vervolgens tijdens rijlessen ermee te leren werken. Ook vindt hij dat rijhulpsystemen in de rijlessen al voldoende worden behandeld. Een derde burger vraagt aandacht voor het feit dat de meeste burgers die hun rijbewijs halen jongeren zijn. Hiervan gaat het merendeel in een oude auto rijden. Volgens hem kunnen rijinstructeurs bestuurders er beter op wijzen dat het verstandig is om alle



functies van een nieuwe auto met een instructieboekje uit te proberen op een verlaten parkeerterrein. In twee van deze drie reacties wordt gezegd dat het theorie-examen moet gaan om zaken die in de basis te maken hebben met verkeersveiligheid, zoals verkeersregels, kijktechniek, bordenkennis en voertuigbeheersing.

Indieners vanuit de branche, opleiders en burgers zijn overigens positief over dat in het theorie-examen B voortaan aandacht komt voor de werking van rijhulpsystemen. Zo kan de toetsing nog beter aansluiten bij de technologie in moderne voertuigen. Een indiener vraagt waarom deze kennis en vaardigheden van rijhulpsystemen ook niet opgenomen kunnen worden in de eisen theorie-examen rijbewijscategorie C/C1 en D/D1.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vindt dat een uitbreiding van de kennisvragen over rijhulpsystemen bijdraagt aan het nog veiliger maken van het verkeer. Auto's worden steeds geavanceerder en veiliger. Sensoren, camera's en rijhulpsystemen zijn tegenwoordig standaard. Nieuwe bestuurders moeten daarom begrijpen wat die systemen doen en hoe ze de systemen goed kunnen gebruiken. Dat geldt ook voor jongeren die in eerste instantie in een wat oudere auto gaan rijden. Het blijft van belang dat bestuurders na het theorie-examen de kennis toepassen in de praktijk, onder andere door ermee te leren omgaan tijdens de rijlessen.

Uit opgevraagde informatie van het CBR blijkt verder dat ADAS al wordt getoetst in module RVM1 (examen voor de rijbewijscategorieën C en D, in exameneis 2.12 (veilig en verantwoord gebruik ADAS). De noodhulpsystemen, bestuurderondersteunende/assisterende en monitoringsystemen (oftewel ADAS) zitten verder uitgebreid in de exameneisen voor de vakbekwaamheidsexamens VM2-C en VM2-D.

Twee reacties adviseren om de toevoeging, in artikel 3 van het onderdeel c de principes en werking van het elektrisch systeem, de term 'elektrisch systeem' te wijzigen in 'elektronisch systeem'. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt dit advies over, omdat dit begrip beter aansluit bij rijhulpsystemen.

Alle reacties die zich uitspreken over het voorstel voor de afschaffing van de verplichte volgorde van examinering bij de theorie-examens C, C1, D, D1 en basiskwalificatie vakbekwaamheid steunen dit. Door de volgorde los te laten, ontstaat meer flexibiliteit voor opleiders en kandidaten. Zo kunnen opleidingen beter inspelen op de situatie van de leerling of het bedrijf, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het examen. Dat is een positieve ontwikkeling voor de branche en voor de instroom van nieuwe beroepschauffeurs. Twee opleiders geven aan dat dit voorstel niet hun voorkeur heeft en dat zij dezelfde werkwijze blijven hanteren.

Een burger adviseert om een toevoeging te doen aan artikel art 5.2.12a, onder e, van de Regeling Voertuigen (elektrische aandrijflijn van elektrisch aangedreven of hybride elektrische personenauto's). Volgens deze burger rijdt een elektrisch aangedreven auto net iets anders dan een auto met fossiele motor (beschikbaarheid vermogen). Dit komt doordat de ontwikkelingen in de mobiliteit niet stil staan. Dit voorstel wordt niet overgenomen. De Regeling voertuigen legt alle technische eisen voor wegvoertuigen en voertuigcombinaties in Nederland vast, zodat deze voertuigen voldoen aan de eisen voor toelating tot de weg en gebruik in het verkeer. De onderhavige regeling zegt niets over de eisen aan onderdelen van de elektrische aandrijflijn van elektronisch aangedreven of hybride elektrische personenauto's. Deze regeling ziet enkel op de kennis die kandidaten moeten hebben voor het afleggen van het theorie-examen.

Tot slot wordt door een burger aandacht gevraagd voor het belang dat het theorie-examen een integraal onderdeel is tijdens de praktijkrijlessen. Zowel het theorie-examen als de toetsen en het praktijkexamen bij het CBR moeten onderwijs-gestuurd worden. Bovendien is het volgens deze burger strikt noodzakelijk dat alleen hiertoe bevoegde personen, die in het bezit zijn van een WRM-pas, dit onderwijs mogen aanbieden. Ook moet de instructeur voor het kennis-resultaat medeverantwoordelijk worden gemaakt. Onderdeel van de tussentijdse toets en het rijexamen moet zijn dat de examinator, ondanks het feit dat er een theorie-certificaat getoond wordt, vragen kan stellen of de theoretische kennis in voldoende mate aanwezig is.

De onderhavige regeling gaat over enkele wijzigingen in het theorie-examen. De door deze burger genoemde onderwerpen maken voornamelijk onderdeel uit van de stappen die in het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' worden genomen om de rijschoolbranche te verbeteren. Deze onderwerpen worden dan ook niet verder behandeld in deze toelichting.

7. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in



werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Invoering van de aanvullende kennis-eisen kan niet direct. Voor aanvragers van het theorie-examen moet duidelijk zijn welke onderwerpen bevestigd kunnen worden. Daarom wordt de inwerkingtreding vastgesteld op 1 april 2026. Dit geeft zowel het CBR als opleiders en kandidaten voldoende tijd om zich voor te bereiden. De volgorde van examineren en het nieuwe model PTN-passen kunnen wel per 1 januari 2026 worden ingevoerd.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*