

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-2025/137150, 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

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 elektrisch systeem;

#### Artikel II

De Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012 wordt als volgt gewijzigd:

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

#### ARTIKEL III

1. Artikel I van deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2026.
2. Artikel II van deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## 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 blij 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 blij moet geven kennis te bezitten van de principes en werking van het elektrisch systeem.

Deze eis is actueel geworden door het steeds geavanceerder worden van voertuigen. Met deze wijziging wordt vooral gedoeld 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 rijbewijs C, C1, D en D1 en de basiskwalificatie vakbekwaamheid eerst module 1 moest worden behaald, alvorens module 2 of 3 aangevraagd konden worden.

Deze verplichting bij de theorie-examens voor het rijbewijs C, C1, D en D1 en de basiskwalificatie vakbekwaamheid werd drie jaar geleden ingevoerd vanuit de gedachte dat de examenstof beter beklijft door de verplichte volgorde van examinering. 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 verplichte volgorde van examinering 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. De modulaire opbouw van de theorie-examens voor het rijbewijs C, C1, D, D1 en de basiskwalificatie vakbekwaamheid blijft wel (onveranderd) bestaan.

## 2. Verhouding tot hoger recht

De derde rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 2006/126/EG) schrijft minimumnormen voor waaraan theorie-examens 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. 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](https://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 verplichte volgorde van examinering van de theorie-examens zal niet leiden tot financiële gevolgen.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft de regeling 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...

#### 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 deze 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 afschaffing van de verplichte volgorde van examinering van de theorie-examens kan wel per 1 januari 2026 worden ingevoerd.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,