

Vergaderjaar 1992–1993

22 961

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1992, houdende regeling van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Nr. 6

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 18 augustus 1993

I. ALGEMEEN

Met genoegen heb ik geconstateerd dat het in het voorstel van wet neergelegde besluit tot verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer op de steun van een groot aantal fracties mag rekenen. De leden van de PvdA-fractie herhaalden in dat verband hun reeds tijdens het mondeling overleg van 10 september 1991 (kamerstukken II, 1991–1992, 17 938, nr. 54) uitgesproken instemming met de hoofdlijnen van de verzelfstandiging. De leden van de VVD-fractie en van de SGP-fractie spraken – eveneens onder verwijzing naar het mondeling overleg – andermaal hun instemming uit met het besluit tot verzelfstandiging.

Laatstgenoemde leden en de leden van de GPV-fractie constateerden dat bij de onderhavige verzelfstandiging het regeringsstandpunt over «Functioneel bestuur» als uitgangspunt is genomen. Instemming met de uitgangspunten ten aanzien van de verzelfstandiging werd uitgesproken door de leden van de fractie van D66. De leden van de CDA-fractie zeiden met belangstelling van het wetsvoorstel kennis te hebben genomen. Ook zij refereerden aan het mondeling overleg en zeiden het wetsvoorstel te beoordelen in samenhang met de brief van 7 mei 1991 (kamerstukken II, 1990–1991, 17 938, nr. 53), welke naar hun oordeel een uitgebreidere onderbouwing van een aantal aspecten van het wetsvoorstel bevatte dan de memorie van toelichting.

Voor de beantwoording van de door de diverse fracties gestelde vragen wordt zoveel mogelijk de volgorde van het voorlopig verslag aangehouden. Niettemin bleek het op een aantal punten wenselijk vragen die hetzelfde onderwerp betreffen, in samenhang te beantwoorden, in welk geval een verwijzing is opgenomen.

Eind juni van dit jaar is het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994 door de Tweede Kamer aanvaard. Het onderhavige ontwerp moet daarmee nog in overeenstemming worden gebracht. Een daartoe strekkende nota van wijziging is in voorbereiding.

In deze memorie van antwoord worden de artikelen volgens de nummering van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 (kamerstukken II, 1992-1993, 22 030, nr. 59) aangehaald, waarbij tussen haakjes de «oude» nummering is opgenomen.

De leden van de fractie van de PvdA vroegen in te gaan op eventuele verschillen in uitwerking tussen het beleidsvoornemen van 1991 en het thans voorliggende wetsvoorstel.

Mede gezien de steun die ik tijdens het op 10 september 1991 gevoerde mondelinge overleg van de verschillende fracties kreeg voor mijn beleidsvoornemen tot verzelfstandiging van de rijksdienst voor het wegverkeer, heb ik dit voornemen uitgewerkt in het voorliggende wetsvoorstel. Van afwijkingen van het beleidsvoornemen is geen sprake.

In relatie tot het genoemde mondeling overleg van 10 september 1991 vroegen de leden van de fractie van de PvdA en van de VVD waarom het na dit mondeling overleg nog zo lang heeft geduurd voordat het wetsvoorstel kon worden ingediend. Ook de leden van de GPV-fractie stelden een vraag van die strekking, waarbij zij het principebesluit tot verzelfstandiging van 1988 als uitgangspunt namen.

In juli 1988 is door mijn ambtsvoorganger in principe besloten tot verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Dit principebesluit is vervolgens uitgewerkt voor wat betreft taken van de verzelfstandigde dienst, de rechtsvorm en de personele en financiële consequenties. Een en ander is vervolgens neergelegd in een beleidsnotitie, waarover advies is gevraagd aan de Interdepartementale Begeleidingscommissie Privatisering. Deze commissie bracht op 24 oktober 1990 advies uit.

Bij brief van 7 mei 1991 heb ik de definitieve beleidsnotitie en het advies, voorzien van mijn reactie daarop, aan de Tweede Kamer doen toekomen, waarna op 10 september 1991 het mondeling overleg met de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat plaatsvond.

Na het mondeling overleg is het voorstel van wet met de daarbij behorende memorie van toelichting gereed gemaakt voor behandeling in de ministerraad. Deze vond plaats in maart 1992, waarna het ontwerp in april voor advies is voorgelegd aan de Raad van State. De Raad van State bracht in september 1992 advies uit. Op 17 december 1992 werd het ontwerp aan de Kamer aangeboden.

Dit tijdschema overziende komt het mij voor dat het voorbereiden, opstellen en afronden van het wetsvoorstel en de memorie van toelichting, alsmede de advisering daarover, niet veel tijd in beslag hebben genomen.

Door de leden van de fractie van de PvdA zijn vragen gesteld met betrekking tot de tijdens het mondeling overleg genoemde personeelsreductie van 10% en met betrekking tot formatieomvang van de Dienst Wegverkeer, zulks in relatie tot de huidige formatie. Voorts informeerden zij naar de resultaten van de uitgevoerde personeelsanalyse. Ook de leden van de VVD-fractie vroegen naar de personeelsreductie. Voor een reactie op die vragen moge hier worden verwezen naar het terzake gestelde onder 6. Status van het personeel.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een behoorlijk kwantitatief overzicht van zowel de inkomsten als uitgaven van de dienst, naar soort uitgesplitst, de openingsbalans en de personeelsformatie, waarbij zij zich realiseerden dat op deze punten soms met voorlopige schattingen moet worden volstaan. Ook de leden van de VVD-fractie vroegen de minister nader in te gaan op de kosten en de baten van de dienst.

Een definitieve openingsbalans kan uiteraard pas na de startdatum worden opgesteld, omdat voor een aantal balansposten, te weten

kantoorinventaris en -apparatuur, vlottende activa (voorraden, voorde- ringen en liquide middelen) alsmede voor kortlopende schulden (credi- teuren etc.) de stand per de verzelfstandigingsdatum bepalend is. Voor de juiste bepaling van de openingsbalans staat borg het vereiste dat de goedkeuring van een externe registeraccountant moet worden verkregen.

Wel kan ten aanzien van een aantal elementen, die in belangrijke mate de openingsbalans bepalen, te voren inzicht worden verkregen en kunnen uitgangspunten worden vastgesteld. Dit betreft de waarderingsgrond- slagen voor de vaste activa en de daaruit af te leiden waarderungen, de vaststelling van de noodzakelijke voorzieningen, van gezonde vermogens- verhoudingen en van de financieringsstructuur. Naar verwachting zal eind 1993 een verder inzicht in deze elementen en uitgangspunten worden verkregen. Dit inzicht zal voorlopig zijn, aangezien nog een periode tot de datum van het inwerkingtreden van de wet moet worden overbrugd, gedurende welke zich nog veranderingen zullen voordoen (onder meer als gevolg van investeringen gedurende die periode).

Teneinde te komen tot bedoeld inzicht zijn de onroerende activa getaxeerd. Daarbij zijn betrokken de economische, functionele en technische veroudering. Tevens zijn de roerende goederen van de Rijks- dienst voor het Wegverkeer geïnventariseerd en getaxeerd en zal met inachtneming van veroudering een overdrachtswaarde worden vastge- steld.

Aan de passiefzijde van de balans zal de omvang van het eigen vermogen en vreemd vermogen worden aangegeven. In samenhang daarmee zullen de financieringsbehoeften en -relaties kunnen worden uitgewerkt. Een zeer belangrijke post aan de passiefzijde betreft de voorzieningen die in dit stadium slechts indicatief kunnen worden aange- geven; dit betreft in het bijzonder voorzieningen voor personele verplich- tingen die van het Rijk worden overgenomen, en voor de uitvoering van het sociaal statuut.

In de memorie van toelichting is gesteld dat een van de uitgangs- punten is dat de Dienst Wegverkeer tegen kostendekkende tarieven, gebaseerd op een bedrijfseconomische bedrijfsvoering, zal werken. Tevens zullen jaarlijkse tekorten en overschotten met elkaar kunnen worden gecompenseerd. Daartoe dient de Dienst Wegverkeer steeds de beschikking te hebben over een redelijk percentage van het balanstotaal aan eigen of daarmee gelijk te stellen vermogen.

Op deze wijze is op basis van huidige beleidsinzichten gewaarborgd dat de exploitatielasten gedekt kunnen worden uit de exploitatiebaten.

Voor wat betreft de personeelsformatie van de dienst moge hier worden verwezen naar 6. Status van het personeel.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de wijze waarop en door wie na de verzelfstandiging besluiten worden genomen over de omvang van de formatie, de indeling naar salarisschalen en de bezoldiging daarvan.

Na de verzelfstandiging is het aan de directie van de verzelfstandigde dienst om besluiten te nemen over bovengenoemde kwesties. Een en ander gebeurt op basis van het rechtspositiereglement ex artikel 3o en de daarbij behorende uitvoeringsregelingen. Betreft het besluit een wijziging van het reglement of van een uitvoeringsregeling, dan dient dit besluit, nadat hierover overleg is gevoerd met de verschillende vakorga- nisaties, overeenkomstig het bepaalde in artikel 31 ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de raad van toezicht.

De leden van de PvdA-fractie verbaasden zich er over dat in dit wetsvoorstel de mededienstbaarheid van de periodieke keuring aan de Wet ambulancevervoer wordt ingetrokken, daar inmiddels gebleken zou zijn dat daaraan geen behoefte bestaat. Zij vroegen op welke wijze dit is

gebleken en waarom dit punt niet kon worden meegenomen in de Wegenverkeerswet 1994.

De periodieke keuring van ambulances betreft ongeveer 700 voertuigen, derhalve een zeer klein aantal. Het aantal aspecten dat bij ambulances wordt gecontroleerd in aanvulling op de bij alle voertuigen tijdens de periodieke keuring te controleren aspecten, is eveneens beperkt. Het gaat daarbij om zaken als een afgescheiden achtercompartiment dat bepaalde afmetingen moet hebben, verlichting in dat compartiment en de inrichting van het compartiment. Bovendien worden deze aspecten reeds in het kader van de toelating van de ambulance tot de weg afdoende gecontroleerd. Op de medische uitrusting betrekking hebbende aspecten komen bij de hier bedoelde periodieke keuring niet aan de orde. Gelet hierop bestaat er geen behoefte de periodieke keuring zich ook tot deze aspecten te laten uitstrekken.

De ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 betreft een algehele herziening van de wegenverkeerswetgeving, waaronder de voertuigreglementering. In dat kader is gekomen tot een integratie van verschillende keuringsregimes, leidende tot het brengen van de keuring van ambulances onder de wegenverkeersrechtelijke periodieke keuring. De keuringsinstantie wijzigt daarbij niet: de Rijksdienst voor het Wegverkeer blijft de bevoegde instantie.

Bij het onderhavige ontwerp gaat het om de verzelfstandiging van de RDW en komt de vraag aan de orde of bepaalde taken voor afstoting naar de markt in aanmerking komen. Op dat moment worden de hiervoor genoemde argumenten met betrekking tot de periodieke keuring van ambulances actueel. Deze argumenten, gevoegd bij het feit dat het onpraktisch is een zeer groot aantal keuringsinstanties te belasten met het opdoen van kennis met betrekking tot specifieke ambulanceaspecten – terwijl de kans dat zij ooit met een ambulance worden geconfronteerd, klein is – hebben ertoe geleid in het onderhavige wetsvoorstel de periodieke keuring van ambulances te beperken tot de algemene, voor alle voertuigen geldende, technische aspecten.

De vraag of de voorgestelde regeling voldoende waarborgen biedt om gebreken tijdens het gebruik van de voertuigen zoveel mogelijk te voorkomen – de leden van de GPV-fractie stelden deze vraag – kan naar mijn mening dan ook zeker bevestigend worden beantwoord. Hieraan kan voorts nog worden toegevoegd dat degene die ambulancevervoer uitvoert, zelf verantwoordelijk is voor het juist uitvoeren van het vervoer, waarvoor uiteraard zonder meer noodzakelijk is dat het voertuig in goede conditie verkeert. Blijft de vervoerder in gebreke, dan loopt hij de kans ingevolge de Wet ambulancevervoer zijn vergunning kwijt te raken.

Naar aanleiding van het feit dat in het wetsvoorstel is gekozen voor behoud van de ambtelijke status van het personeel vroegen de leden van de VVD-fractie of daardoor de Minister van Binnenlandse Zaken verantwoordelijk blijft voor de algemene randvoorwaarden terzake van de arbeidsvoorwaarden. Deze leden vroegen voorts om een vergelijking met de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie.

De verantwoordelijkheid van de Minister van Binnenlandse Zaken terzake van de arbeidsvoorwaarden blijft beperkt tot pensioenzaken, daar de pensioenvoorziening van het personeel van de Rijksdienst voor het Wegverkeer is ondergebracht bij het Algemeen burgerlijk pensioenfonds; pensioenaangelegenheden betreffende het overheidspersoneel zijn aan de orde in het Centraal Georganiseerd Overleg in Ambtenarenzaken, dat gevoerd wordt door genoemde minister. Op 1 april jl. is de decentralisatie van het arbeidsvoorwaardenoverleg naar acht sectoren (rijk, provincies, gemeenten, enz) ingevoerd. Daarbij is niet voorzien in de vorming van een sector voor zelfstandige bestuursorganen. Voorts

hebben de coördinatie-artikelen 125 en 126 van de Ambtenarenwet 1929 geen betrekking op de besturen van zelfstandige bestuursorganen. Het vorenstaande impliceert dat er voor de Minister van Binnenlandse Zaken ten aanzien van de arbeidsvoorwaardenontwikkeling bij zelfstandige bestuursorganen geen verantwoordelijke rol is weggelegd. Het bestuur van de verzelfstandigde RDW heeft derhalve de vrijheid om in overleg met vertegenwoordigers van het personeel een eigen rechtspositiereglement vast te stellen. Die vrijheid wordt beperkt door de invloed die de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op de tarieven.

De onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden bij de verzelfstandigde RDW zijn nog niet gestart en het resultaat moet dus worden afgewacht. Een vergelijking met de op 1 januari jl. gerealiseerde arbeidsvoorwaarden bij de op die datum verzelfstandigde LVB is om functionele redenen niet aan de orde. In de situatie van de RDW is geen sprake van externe factoren die de arbeidsvoorwaarden substantieel kunnen beïnvloeden.

In de binnenkort uit te brengen nota van wijziging zal worden voorzien in een evaluatiebepaling die inhoudt dat de onderhavige verzelfstandigingsoperatie vijf jaar na inwerkingtreding ervan zal worden geëvalueerd. Door de leden van de fractie van het CDA, van het GPV en van de VVD was om het opnemen van een dergelijke bepaling verzocht.

De leden van de SGP-fractie misten in de memorie van toelichting een uiteenzetting over de vraag in hoeverre de taken van de nieuwe dienst zich voor privatisering zouden kunnen lenen.

Voor een uiteenzetting als verzocht moge ik in de eerste plaats verwijzen naar mijn al eerder genoemde brief d.d. 7 mei 1991, alsmede naar het op bladzijde 3 van de memorie van toelichting gestelde omtrent het afstoten van taken naar de marktsector.

Kort weergegeven gaat het hierbij om een drietal taken:

- Fysieke beproevingen in het kader van typegoedkeuringen voor voertuigen en onderdelen daarvan en de exploitatie van de in dat verband gebruikte proefbaan te Lelystad.

Hierover kan worden opgemerkt dat de mogelijkheid van overdracht aan de marktsector afhankelijk is van de onder 3. Taakomschrijving genoemde ontwikkelingen in Europees verband.

- Het verrichten van de in de Wegenverkeerswet voorgeschreven algemene periodieke keuring van personenauto's en vrachtauto's (de APK).

Ten aanzien van deze keuringen kan worden gesteld dat het overgrote deel reeds door het bedrijfsleven wordt verricht. Slechts in die gevallen waarin niet of onvoldoende is voorzien in de in bedoelde wet gewaarborgde onafhankelijke keuringsmogelijkheid, zal de dienst in dezen een vangnetfunctie (blijven) vervullen.

- Het verrichten van de in het Besluit personenvervoer respectievelijk de Wet ambulancevervoer verplicht gestelde periodieke keuringen van taxi's, autobussen en ambulances.

Met betrekking tot de periodieke keuringen van taxi's en ambulances wordt opgemerkt dat deze worden ondergebracht in het wegenverkeersrechtelijke APK-systeem. Daarmee worden deze keuringen – behoudens eerdergenoemd vangnet van de dienst – overgedragen aan de marktsector. Voor wat betreft de periodieke keuringen van autobussen is de voorgestane overdracht naar de marktsector nog afhankelijk van nadere besluitvorming in EG-verband.

Met de leden van de SGP-fractie ben ik van mening dat de ministeriële verantwoordelijkheid ten volle geldt op die terreinen waarop de minister bevoegdheden heeft. Het in de memorie van toelichting gemaakte onderscheid had slechts ten doel aan te geven dat er taken overgaan naar de

verzelfstandigde dienst, voor de concrete uitvoering waarvan de minister niet langer verantwoordelijk is, anders dan voor het algemene beleid terzake. Het terrein waarvoor de ministeriële verantwoordelijkheid geldt, wordt derhalve beperkt.

Voor het antwoord op de door de leden van de SGP-fractie gestelde vragen met betrekking tot de noodzaak om aan de Dienst Wegverkeer taken op te dragen aangaande de periodieke keuring, moge hier worden verwezen naar het daaromtrent gestelde onder 3. Taakomschrijving.

De leden van de SGP-fractie drongen er onder verwijzing naar de recent plaatsgevonden hebbende berichtgeving omtrent de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen op aan dat de Dienst Wegverkeer cliënten tijdig informeert over verandering in de wet- en regelgeving.

In de huidige situatie is de Rijksdienst voor het Wegverkeer als onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat mede belast met voorlichtingsactiviteiten. Wanneer de verzelfstandiging een feit zal zijn, zal de berichtgeving ter zake van beleid en regelgeving geen taak meer zijn van de – uitvoerende – Dienst Wegverkeer, doch van het ministerie als primair verantwoordelijke voor het beleid en de regelgeving. Overigens ben ik met de leden van de SGP-fractie van mening dat informatie omtrent wijziging in de wet- en regelgeving de burger tijdig moet bereiken.

1. Motivering van de gekozen vorm van verzelfstandiging; 2. Rechtsvorm

De leden van de CDA-fractie zeiden de keuze voor een zelfstandig bestuursorgaan te begrijpen, gelet op het publieke karakter van de taken van de verzelfstandigde dienst. Ook de leden van de PvdA-fractie en de leden van de GPV-fractie steunden de keuze voor deze rechtsvorm.

In relatie tot de uitgangspunten dat de dienst tegen kostendekkende tarieven zal werken en geen winst mag nastreven vroegen de leden van de GPV-fractie of is overwogen te kiezen voor de stichting als verzelfstandigingsvorm voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Bij de te kiezen rechtsvorm voor de verzelfstandiging van de RDW zijn alle mogelijke varianten in beschouwing genomen, dus ook de privaatrechtelijke. De taken van de te verzelfstandigen dienst strekken alle ter uitvoering van de wet en hebben derhalve een publiekrechtelijk karakter. Voor dergelijke taken ligt een publiekrechtelijke organisatievorm in de rede. In het bijzonder geldt voorts dat de grote betekenis die de registers van de RDW hebben voor de opsporing van strafbare feiten, het ook wenselijk maakt dat het beheer daarvan in publiekrechtelijke handen blijft. Dit heeft geleid tot de keuze voor een publiekrechtelijk vormgegeven zelfstandig bestuursorgaan. Deze keuze is geheel in lijn met de notitie «Functioneel bestuur» (kamerstukken II, 1990–1991, 21 042, nr. 4).

Voor een nadere beschouwing van de argumentatie die heeft geleid tot de keuze voor een publiekrechtelijk vormgegeven zelfstandig bestuursorgaan verwijs ik u mede naar mijn brief d.d. 7 mei 1991 (kamerstukken II, 1990–1991, 17 938, nr. 53).

De leden van de CDA-fractie en van de fractie van de VVD hadden behoefte aan een nadere argumentatie wat de voordelen van onderbrenging van de taken van de RDW in een zelfstandig bestuursorgaan zijn.

De voordelen van onderbrenging van de betrokken taken in een zelfstandig bestuursorgaan zijn tweeledig. Door het besluit de taken van

uitvoerende aard te laten verrichten door een zelfstandig bestuursorgaan wordt enerzijds bereikt dat de ministeriële verantwoordelijkheid wordt beperkt tot die taken die politieke sturing behoeven. Dit heeft tot voordeel dat de departementale organisatie zich kan concentreren op de hoofdlijnen van het beleid. Anderzijds leidt onderbrenging van de taken in een zelfstandig bestuursorgaan tot de inrichting van een bedrijfsmatig werkende organisatie, waarin kosten en opbrengsten in een duidelijke relatie tot elkaar staan. Op deze wijze worden de mogelijkheden van efficiëntie en doelmatigheid geoptimaliseerd.

Voorts vroegen de leden van de VVD-fractie of niet de belangrijkste reden voor verzelfstandiging is gelegen in het feit dat men zelfstandig de kapitaalmarkt op kan. Tevens vroegen deze leden zich af of dat er niet toe leidt dat via een constructie toch het kapitaalbeslag van de overheid op de kapitaalmarkt vergroot kan worden.

Het zelfstandig op de kapitaalmarkt kunnen opereren is slechts een bijkomend voordeel van deze verzelfstandiging, waarvan uitsluitend gebruik zal worden gemaakt in de vorm van het sluiten van leningen. Dit kan nodig zijn in verband met bijvoorbeeld noodzakelijke vervanging van kostbare apparatuur.

Door de leden van de CDA-fractie werd vervolgens gevraagd welke per saldo de effecten zijn van de verzelfstandiging op de departementale organisatie.

Het feit dat de RDW geen deel meer uitmaakt van de organisatie van Verkeer en Waterstaat, heeft gevolgen voor het facilitaire deel van het centrale apparaat van Verkeer en Waterstaat (zoals de salarisadministratie en het bedrijfsmaatschappelijk werk). Hierdoor zal het aantal formatieplaatsen met enkele afnemen. Overigens zijn de effecten op het centrale stafapparaat gering, aangezien alleen het aantal medewerkers waarover het beheer van het departement zich uitstrekt in verhouding met een gering aantal afneemt, maar de beheerswerkzaamheden als zodanig in stand blijven.

De leden van de CDA-fractie vroegen vervolgens waarom een agentschap niet tot de mogelijkheden zou behoren om hetzelfde doel te bereiken.

De regering heeft de mogelijke vormen voor de verzelfstandiging van de RDW ampel overwogen. De overwegingen die hebben geleid tot de keuze voor een zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, zijn uiteengezet in de brief en de beleidsnotitie die in mei 1991 aan u zijn toegezonden (kamerstukken II, 1990-1991, 17 938, nr. 53) en in de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsontwerp. De mogelijkheid van een agentschap heeft bij deze overwegingen geen rol kunnen spelen omdat de nota ter uitwerking van de aanbevelingen ten aanzien van agentschappen eerst in maart 1992 is verschenen. Dit rapport geeft geen aanleiding tot heroverweging van de gekozen rechtsvorm, omdat met een agentschap niet de hiervoor in antwoord op vragen van de fracties van het CDA en de VVD besproken voordelen kunnen worden bereikt die met de thans gekozen rechtsvorm worden bereikt. Voorts dient te worden bedacht dat de ministeriële verantwoordelijkheid voor het totale functioneren van een agentschap blijft bestaan. Voorts zou de uitvoering van de aanbevelingen wijziging van de Comptabiliteitswet vergen, hetgeen zou leiden tot een aanzienlijke vertraging in de verzelfstandiging van de RDW.

Tenslotte merkten de leden van de CDA-fractie op dat zij gaarne een nadere onderbouwing wensten op welke gronden het computercentrum mede deel uitmaakt van het zelfstandig bestuursorgaan en niet verder wordt verzelfstandigd.

De primaire processen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer bestaan voor een zeer groot deel uit informatieverwerking. Hierbij wordt automatisering in verregaande mate toegepast. Deze activiteit is opgedragen aan de afdeling Automatisering die, verre van de min of meer onafhankelijke positionering die uit het woord «computercentrum» zou kunnen worden begrepen, ten nauwste is verbonden met deze primaire processen. Ten einde de verantwoordelijkheid van de verzelfstandigde dienst voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en continuïteit van de informatie-systemen volledig te kunnen dragen, kan niet tot verdere verzelfstandiging van deze afdeling worden overgegaan, omdat dan een vitaal onderdeel van het totale bedrijfsvoeringsproces zou worden geprivatiseerd.

Daarnaast geldt dat in het register gegevens zijn opgenomen die een zeer vertrouwelijk karakter hebben. Het gaat dan onder andere over ontzeggingen van de rijbevoegdheid in verband met overtreding van de wegenverkeerswetgeving. Ook om deze reden is verdergaande verzelfstandiging van de geautomatiseerde gegevensverwerking bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer niet aan de orde.

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat volgens de memorie van toelichting commercieel gebruik van persoonsgegevens door de dienst niet tot de mogelijkheden behoort. Zij vroegen of een wettelijke bepaling terzake niet in de rede zou liggen.

De verstrekking van gegevens uit het kentekenregister is geregeld in de artikelen 43 [oud 42] (autoriteiten) en 44 [oud 43] (belanghebbenden) van het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994 (kamerstukken II, 1992-1993, 22 030, nr. 59). In de bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen regels – het Kentekenreglement – zal worden bepaald dat de gegevens uit het kentekenregister overeenkomstig het doel van de wet moeten worden gebruikt. Het verstrekken van gegevens voor commerciële doelen kan onder voorwaarden worden toegestaan aan aan te wijzen belanghebbenden. Te denken valt daarbij aan gebruik van gegevens door de automobielbranche, zulks met het oog op gerichte reclame. Daarbij zullen de voorwaarden worden gesteld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat voor het gebruik toestemming moet hebben verleend en bovendien dat de geregistreerde daar geen bezwaar tegen heeft. In commercieel gebruik door de dienst zelf is niet voorzien. Gelet op het vorenstaande komt een expliciete wetsbepaling omtrent commercieel gebruik van de in het register aanwezige persoonsgegevens mij niet noodzakelijk voor.

Voor wat betreft de door de leden van de PvdA-fractie gevraagde informatie met betrekking tot de fysieke beproevingen in het kader van de typegoedkeuringen en de positie van de testbaan merk ik het volgende op. Een van de kerntaken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer is het toelaten van motorvoertuigen en aanhangwagens tot de weg, ten behoeve waarvan moet worden vastgesteld of aan de eisen met betrekking tot veiligheid en milieu wordt voldaan. Het toetsen aan de vastgestelde normen maakt in een aantal gevallen fysieke beproeving van het complete voertuig of van onderdelen daarvan – zoals remsystemen, koppelingen en stuurinrichtingen – noodzakelijk.

Om een indruk te geven van het belang van de onderhavige testfaciliteit volgt onderstaand een overzicht van het aantal beproevingen dat in 1992 in het kader van de goedkeuring van voertuigtypen, afzonderlijke voertuigen en voertuigonderdelen is verricht, waarbij in alle gevallen de Rijksdienst voor het Wegverkeer optrad als opdrachtgever.

Soort voertuig	Beproeving	Aantal
bedrijfsauto's > 3500 kg	remmen, ABS, geluid, stuurinrichting, enz.	100
aanhangwagens	remmen, ABS, stabiliteit	27
personen-/bestelauto's	remmen, ABS, geluid, stijfheid chassis, enz.	227
motorfietsen	typekeuring	73
incidentele modificaties personen-/bestelauto's	toelatingskeuring t.b.v. afgifte kenteken	175
incidentele modificaties motorfietsen	idem	334
motoren	SELA (schoon en lawaaiarm regelgeving VROM)	32

Met betrekking tot de door de leden van de VVD-fractie gestelde vragen inzake de informatieverstrekking merk ik het volgende op.

Het verstrekken van gegevens uit het kentekenregister is in hoofdlijnen geregeld in de artikelen 43 [oud 42] en 44 [oud 43] van eerder genoemd wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994. Het onderhavige wetsvoorstel geeft in artikel I, onderdelen N en O, aan welke wijzigingen hierin worden aangebracht als gevolg van de verzelfstandiging van de RDW. Het blijkt dat het hier gaat om wijzigingen van betrekkelijk ondergeschikte, meer formele aard. Dit betekent dat het systeem van de informatieverstrekking op zich ongewijzigd blijft. Voor meer duidelijkheid over dit systeem moge worden verwezen naar het in het kader van de behandeling van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 aan de Kamer overgelegde ontwerp-Kentekenreglement, alwaar in hoofdstuk 3 een uitgewerkte regeling is neergelegd met betrekking tot het kentekenregister en het verstrekken van gegevens daaruit.

De leden van de GPV-fractie onderschreven de opvatting dat de totale kosten van de dienst in principe door de inkomsten van de dienst zullen worden gedekt. Zij konden evenwel niet met zekerheid zeggen of dit ook daadwerkelijk zal gebeuren. In dat verband vroegen zij op welke termijn een beter inzicht in de financiële positie van de dienst is te verwachten. Voorts vroegen zij in hoeverre de mogelijkheid reëel is dat de verzelfstandigingsoperatie niet budgettair neutraal zal kunnen verlopen of dat de tarieven als gevolg van de verzelfstandigingsoperatie zullen stijgen.

Op de financiële positie van de dienst is hiervoor in deze memorie van antwoord reeds uitgebreid ingegaan in reactie op vragen van de fracties van de PvdA en van de VVD. Aldaar is ook de verwachting uitgesproken dat eind 1993 meer inzicht in de financiële positie zal worden verkregen.

Uitgaande van de huidige inzichten en gegevens kan worden geconcludeerd dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de verzelfstandigingsoperatie, structureel gezien, niet budgettair neutraal zal verlopen. Evenmin wordt verwacht dat er zich grosso modo een (gemiddelde) tariefstijging zal voordoen als gevolg van de verzelfstandiging. Dit neemt niet weg dat zich binnen dit plafond als gevolg van calculaties op basis van bedrijfseconomische bedrijfsvoering verschuivingen in tariefstellingen kunnen voordoen.

3. Taakomschrijving

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie impliceerde de redenering, dat waar de RDW geen keuringscapaciteit heeft, er per definitie dus geen onafhankelijke keuringscapaciteit is. Deze leden namen aan dat dit niet de bedoeling van de redenering is.

Het stelsel van de periodieke keuring is zo opgezet dat er door verschillende instanties keuringen kunnen worden verricht. In de eerste plaats worden keuringen verricht door van overheidswege, d.w.z. door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende keuringsinstanties, waarbij

een driedeling gemaakt kan worden naar de APK-erkende (garage)bedrijven die mogen keuren en repareren, de APK-erkende eigen-wagenparkbezitters, die uitsluitend het eigen wagenpark mogen keuren, en als derde de APK-erkende keuringsstations, zoals de ANWB. Deze laatste kunnen ook als onafhankelijk worden aangemerkt. Daarnaast verricht de overheid, de Rijksdienst voor het Wegverkeer, keuringen in haar keuringsstations, welke uiteraard als onafhankelijk kunnen worden beschouwd. Daar waar de RDW dus geen onafhankelijke keuringscapaciteit heeft, kan deze er dus zeer wel zijn doordat andere onafhankelijke keuringsinstanties zoals de ANWB in het betrokken gebied gevestigd zijn.

Door de leden van diverse fracties werden vragen gesteld met betrekking tot het door de Dienst Wegverkeer aanhouden van onafhankelijke keuringscapaciteit.

Tot hun genoegen merkten de leden van de CDA-fractie op, dat een deel van het takenpakket thans geheel wordt geprivatiseerd. Zij waren nog niet overtuigd van de noodzaak onafhankelijke keuringscapaciteit aan te houden in gebieden waar volgens de memorie geen onafhankelijke keuringscapaciteit aanwezig is. Gaarne kregen zij inzicht in de aantallen en gebieden waar het om gaat.

Ook de leden van de GPV-fractie constateerden dat de verzelfstandiging erop gericht is om een aantal uitvoerende taken in principe af te stoten naar de marktsector. Niettemin stelden zij vast dat de verzelfstandigde dienst een aantal niet-exclusieve taken blijft behouden. Zij vroegen op basis van welke criteria de regering tot de conclusie komt dat in een aantal regio's onvoldoende keuringscapaciteit aanwezig is. Voorts vroegen de leden van de GPV-fractie zich af of de vraag naar onafhankelijke keuringsstations zodanig is dat een aparte taak van de verzelfstandigde dienst Wegverkeer noodzakelijk blijft.

Ook de leden van de SGP-fractie vroegen zich af in hoeverre het noodzakelijk is dat aan de Dienst Wegverkeer in bepaalde regio's taken worden opgedragen aangaande periodieke keuringen. Zij konden zich niet goed voorstellen dat de markt niet op de nieuwe situatie zou inspelen.

Met betrekking tot artikel 78 [oud 79] merkten de leden van de PvdA-fractie op dat zij hetgeen in de leden 2 en 3 wordt geformuleerd, rijkelijk vaag vonden. Volgens deze leden kan uit de memorie van toelichting worden afgeleid dat een gebiedsgewijze beoordeling wordt voorgestaan, kennelijk in die zin dat als de ANWB in een bepaald gebied een keuringsstation vestigt, de dienst een in dat gebied eventueel aanwezige vestiging moet sluiten. Zij constateerden dat deze gebiedsgerichte benadering niet uit de wettekst blijkt en bovendien stelden zij de vraag aan welke omvang van die gebieden wordt gedacht. Gaarne zagen zij dat hierop nader wordt ingegaan.

Verder vonden de leden van de PvdA-fractie dat de aanwezigheid van de dienst in een bepaald gebied ook van belang is voor de mogelijkheid van herkeuring (artikel 90 [oud 91]). Wil deze mogelijkheid niet al te moeilijk worden gemaakt voor de burger, dan blijft volgens de leden van de PvdA-fractie nabijheid van een vestiging van de dienst toch van belang. Gaarne zagen de leden dat dit aspect ook in de beschouwing wordt betrokken.

Basisgedachte voor de wetgeving inzake de periodieke keuring is dat de autobezitter een vrije keuze moet hebben tussen een keuring van zijn auto in enerzijds een – onafhankelijk – keuringsstation, en anderzijds een garagebedrijf met een reparatiemogelijkheid, bijvoorbeeld als onderdeel van een onderhoudsbeurt. Uit de nota naar aanleiding van het eindverslag op de Wegenverkeerswet (kamerstukken II, 1976–1977,

14 020, nr. 9) valt op te maken dat een maximale afstand van 25 tot 30 km van automobilist naar onafhankelijke keuringsinstantie als redelijk wordt ervaren.

Voor gebieden met onvoldoende onafhankelijke keuringscapaciteit geldt voorts dat de RDW als «vangnet» moet fungeren, zulks mede in verband met een mogelijke intrekking van de erkenning van een onafhankelijke keuringsinstantie of bedrijfsbeëindiging.

Voor wat betreft de noodzaak voor de RDW om onafhankelijke keuringscapaciteit te bieden, zij het volgende opgemerkt.

Geconstateerd kan worden dat er voor wat betreft de personenauto's en lichte bedrijfswagens buiten de RDW sprake is van voldoende onafhankelijke keuringscapaciteit en dat er voor de zware voertuigen boven de 3500 kg buiten de RDW in ongeveer de helft van het land voldoende mogelijkheden zijn voor onafhankelijke keuringen. In de overige gebieden moet men voor deze keuringen vaak grotere afstanden afleggen.

Gezien de beperkte onafhankelijke keuringscapaciteit voor zware voertuigen, dient de RDW deze taak vooralsnog uit te voeren. Voor personenauto's en lichte bedrijfswagens is er qua totale capaciteit geen tekort aan onafhankelijke keuringsmogelijkheden.

Overigens wordt hier opgemerkt dat slechts in 0,5% van de gevallen bij de RDW wordt gekeurd.

Ten aanzien van de mogelijkheid van herkeuringen als bedoeld in artikel 90 [oud 91] van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 merk ik op dat zich daar geen probleem voordoet aangezien de herkeuring plaatsvindt op de plaats van de oorspronkelijke keuring.

Met betrekking tot de onafhankelijke keuringscapaciteit werd door de leden van de CDA-fractie voorts nog gevraagd of de noodzaak tot terugtreden door de Dienst Wegverkeer door de minister of door de dienst zelf wordt beoordeeld. Ook de leden van de VVD-fractie stelde een vraag van die strekking.

Het terugtreden van de Dienst Wegverkeer indien er voldoende onafhankelijke keuringscapaciteit beschikbaar is, is neergelegd in het voorgestelde artikel 78 [oud 79], derde lid. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de dienst om aan de in dat artikel neergelegde verplichting uitvoering te geven. Als erkenningverlenende instantie zal de dienst zelf kunnen beoordelen hoe het in een bepaald gebied staat met de beschikbaarheid van onafhankelijke keuringscapaciteit. Mocht de dienst onverhoopt tekort schieten bij de beoordeling daaromtrent, dan kan op grond van artikel 3c aan de dienst een algemene aanwijzing worden gegeven om de eigen keuringscapaciteit aan te passen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom een aparte wetsbepaling over de taken van de dienst noodzakelijk is, en niet is volstaan met het vermelden van de dienst in die artikelen waarbij de dienst taken aangewezen krijgt. Voorts vroegen zij of de naam «Dienst Wegverkeer» wel de meest geschikte was indien de dienst bijvoorbeeld pleziervoertuigen gaat registreren.

Indien in de wet een zelfstandig bestuursorgaan in het leven wordt geroepen, is het naar mijn mening wenselijk duidelijk aan te geven wat de taken van een dergelijk orgaan zijn. De meest heldere en toegankelijke wijze waarop zulks kan geschieden, is naar mijn mening op de wijze zoals dat in het voorgestelde artikel 3b is geschied. Toedeling van taken in de diverse artikelen van de Wegenverkeerswet heeft als belangrijk nadeel dat de gehele wet moet worden geraadpleegd om er achter te komen wat de taken van de dienst zijn. Ook in relatie met andere artikelen biedt een algemene opsomming voordelen. Ik verwijs daarvoor naar artikel 3c en naar artikel 3l, tweede lid, onderdeel b. Voor wat

betreft de naam van de dienst merk ik op dat het overgrote deel van de taken op wegenverkeersrechtelijk terrein ligt. Dat rechtvaardigt naar mijn mening de naam Dienst Wegverkeer. Dat de dienst daarnaast – evenals nu voor wat betreft de registratie van snelle motorboten – een enkele niet-wegenverkeersrechtelijke taak verricht, behoeft daarvoor geen beletsel te zijn.

De leden van de GPV-fractie vroegen op welke Europese ontwikkelingen wordt gedoeld die een voorlopige handhaving van de taken met betrekking tot de typegoedkeuringen bij de verzelfstandigde Dienst Wegverkeer wenselijk maken. Voorts wilden deze leden weten op welke termijn hier meer inzicht in is te verwachten.

Met de in de memorie van toelichting genoemde Europese ontwikkelingen wordt gedoeld op de ontwikkelingen op het gebied van de bedrijfserkenningen. Het systeem van bedrijfserkenningen houdt in dat fabrikanten onder strikte voorwaarden door de RDW worden geautoriseerd de testen uit te voeren die nodig zijn om een EEG-typegoedkeuringscertificaat te verkrijgen. Binnen de EG krijgt dit door Nederland voorgestane systeem momenteel onvoldoende steun: de onlangs door richtlijn 92/53/EEG gewijzigde basisrichtlijn 70/156/EEG biedt voor bedrijfserkenningen geen ruimte. Dit betekent dat de beproevingen die ingevolge de diverse richtlijnen moeten worden gedaan, niet door de fabrikanten kunnen worden uitgevoerd, maar dat de RDW zelf deze testen moet uitvoeren. Het is niet te verwachten dat op korte termijn dit systeem van bedrijfserkenningen zal kunnen worden geïntroduceerd in het kader van de EEG-typegoedkeuringen.

4. Interne organisatie

De leden van de PvdA-fractie vonden de opzet van een directie van drie leden en een raad van toezicht van vijf leden een goed werkbaar. Zij merkten op dat volgens de memorie van toelichting de leden van de raad van toezicht hun werk zonder last of ruggespraak verrichten en zodanig onafhankelijk moeten zijn dat bijvoorbeeld geen vertegenwoordigers van de ANWB of RAI en BOVAG kunnen worden benoemd. Zij vroegen of vertaling van deze uitgangspunten in een wettelijke bepaling niet in de rede zou liggen.

Gelet op het feit dat de functie van een raad van toezicht met zich meebrengt dat deze bestaat uit onafhankelijke leden, is in het wetsvoorstel vastgelegd dat de benoeming door de Minister van Verkeer en Waterstaat geschiedt. Onafhankelijkheid zal bij elke benoeming van een lid van de raad van toezicht dan ook een absolute voorwaarde zijn. Een zwaardere verankering in de wettekst zelf lijkt mij niet noodzakelijk.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom is gekozen voor een directie van maximaal 3 personen en hoe de huidige directiestructuur is.

Op dit moment kent de RDW een algemeen directeur en een plaatsvervangend directeur. Binnen het maximum van drie kan al naargelang de behoefte op flexibele wijze invulling worden gegeven aan de directiestructuur. Meer dan drie directieleden zijn voor een organisatie met de omvang van de RDW niet nodig. Voor de Dienst Wegverkeer is gekozen voor een directie van maximaal drie personen.

De leden van de VVD-fractie waren het ermee eens dat voor onafhankelijke leden van de raad van toezicht wordt gekozen. Zij vroegen hoe met betrekking tot de raad van toezicht geregeld wordt dat degene die geacht mag worden de belangen van de consumenten te behartigen, in die raad komt, terwijl betrokkene niet verbonden mag zijn aan een van de consumenten/belangenorganisaties vanwege de vereiste onafhankelijkheid.

Ook de leden van de GPV-fractie vroegen naar dit laatste. Zij vroegen voorts of met de voorgestelde samenstelling van de raad wel voldoende inzicht kan worden verschaft in de specifieke wegenverkeersproblematiek.

De leden van de CDA-fractie bepleitten de instelling van een adviesraad van bij het werkveld van de Dienst betrokken maatschappelijke organisaties.

Met betrekking tot de samenstelling van de raad van toezicht is getracht om recht te doen aan de meest belangrijke aspecten van het functioneren van de RDW.

Ik zie daarbij niet dat het niet mogelijk zou zijn dat vanuit de consumentenorganisaties een lid wordt voorgedragen dat geacht wordt de belangen van de consument te behartigen zonder dat deze persoon aan een dergelijke organisatie is verbonden. Het lijkt mij dat er in het maatschappelijk veld voldoende personen te vinden zijn die zowel geacht kunnen worden het vertrouwen van dergelijke organisaties te genieten en dit aspect met deskundigheid te behartigen, alsook onafhankelijk zijn. Dat de raad van toezicht deskundigheid zou moeten hebben inzake de wegenverkeersproblematiek, is naar mijn mening een pre, doch niet strikt noodzakelijk. De wegenverkeersproblematiek is een zaak die primair het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betreft, om welke reden specifieke kennis terzake aldaar aanwezig dient te zijn.

De kwestie van de instelling van een adviesraad van bij het werkveld van de Dienst betrokken maatschappelijke organisaties ontmoet dezelfde bezwaren als in de memorie van toelichting met betrekking tot de vertegenwoordiging van deze organisaties in de raad van toezicht zijn geuit: de Dienst Wegverkeer blijft (anders dan de PTT) een overheidsorganisatie die ten opzichte van de leden van deze organisaties op uitvoerend vlak overheidstaken en -bevoegdheden uitoefent. Wel kan ik mij voorstellen dat er ook in de toekomst een zogenaamd gebruikersoverleg functioneert, waarin de Dienst Wegverkeer op gezette tijden over uitvoeringszaken overleg pleegt met vertegenwoordigers van de belangrijkste gebruikers van zijn diensten. Tegen de achtergrond van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat kan dit gebruikersoverleg echter geen adviesorgaan worden genoemd; het gaat immers niet om onafhankelijke deskundigen, maar om vertegenwoordigers van belangenorganisaties. Indien het daarentegen om beleid gaat, kunnen deze organisaties zich wenden tot de verantwoordelijke minister.

Het verschil in zittingsduur tussen de leden van de directie en de leden van de raad van toezicht, waarnaar de leden van de GPV-fractie informeerden, strekt ertoe de continuïteit van het bedrijf te waarborgen. Voorkomen wordt dat de zittingsduur van de directie en (een deel van [Artikel IV]) de raad van toezicht op hetzelfde tijdstip afloopt.

Voor het antwoord op de door de leden van de GPV-fractie gestelde vragen inzake de periodieke keuring van ambulances moge hier worden verwezen naar het daaromtrent gestelde onder I Algemeen.

5. Bevoegdheden van de minister

De leden van de CDA-fractie waren van oordeel dat het wetsvoorstel nog onvoldoende helder de bevoegdheden van de minister en de Dienst afbakt. Er van uitgaande dat de minister verantwoordelijk is voor de regelgeving in samenwerking met de Staten-Generaal, en dat de individuele toepassing en uitvoering waarbij geen beleidsvrijheid voor de Dienst aanwezig is, het monopolie van de Dienst is, konden zij een algemene aanwijzingsbevoegdheid voor de minister niet plaatsen. Zij

stelden dat of de regelgeving adequaat is in welk geval de Dienst weet waaraan zij zich moet houden, of departementale bemoeienis blijkens de memorie van toelichting niet gewenst is.

Met de leden van de CDA-fractie ben ik van mening dat de regelgeving een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van Staten-Generaal en minister, en dat de concrete beleidsuitvoering waarbij geen beleidsvrijheid in het geding is, de taak van de verzelfstandigde Dienst is. Echter, de grens tussen adequate regelgeving en achterwege blijven van departementale bemoeienis is niet zo absoluut dat voor een algemene aanwijzingsbevoegdheid geen ruimte meer is. Een algemene aanwijzingsbevoegdheid voor de minister is gewenst als sturingsmogelijkheid bij de algemene beleidsbepaling. Ook het regeringsstandpunt over «Functioneel bestuur» wijst op het belang van een dergelijke sturingsmogelijkheid op strategisch niveau. Uiteraard mag een dergelijke aanwijzingsbevoegdheid niet worden gebruikt om de verzelfstandiging op onderdelen ongedaan te maken. Een terughoudend gebruik is derhalve geboden. De vraag in welke gevallen van een dergelijke bevoegdheid gebruik zal worden gemaakt, hangt af van de omstandigheden en is niet in zijn algemeenheid te beantwoorden. Denkbaar is dat de minister de Dienst een algemene aanwijzing geeft op het gebied van het al dan niet aanhouden van onafhankelijke keuringscapaciteit voor periodieke keuringen indien het door de dienst gevoerde beleid niet voldoende aansluit op de praktijkbehoeften terzake. Algemene aanwijzingen zullen zich niet mogen begeven in individuele beslissingen. Niet ondenkbaar is evenwel dat een beslissing van de dienst in een concreet geval aanleiding vormt tot de algemene aanwijzing om in het vervolg in vergelijkbare gevallen op een bepaalde wijze te handelen. Een voorbeeld zou kunnen zijn de wijze waarop de Dienst een EEG-richtlijn toepast, welke toepassing zich niet verdraagt met het nationaal beleid terzake of met het internationaal recht. Met een algemene aanwijzing kan de minister in dergelijke gevallen sturing geven aan de uitvoering. Terughoudendheid met dergelijke aanwijzingen is evenwel uitgangspunt.

Voorts wilden de leden van de CDA-fractie weten wat onder paragraaf 8 van de toelichting wordt bedoeld met de zinsnede, dat de minister aanspreekbaar blijft voor de hoofdstructuur van de Dienst Wegverkeer.

Bij bedoelde zinsnede stond de situatie voor ogen dat, in het kader van het door de overheid eind januari zestig, begin jaren zeventig gevoerde beleid van spreiding van rijksdiensten, een deel van de Rijksdienst voor het Wegverkeer van Den Haag is verplaatst naar Oost-Groningen (Veendam). Doel hiervan was om de werkgelegenheid, die in dit gebied door de teloorgang van de aardappelmeel- en strokartonindustrie ernstig was getroffen, een nieuwe impuls te geven. Teneinde zonodig te kunnen voorkomen dat deze impuls weer ongedaan wordt gemaakt, is het wenselijk dat de minister invloed behoudt op de inrichting van de straks verzelfstandigde dienst.

Het voorstel van de leden van de CDA-fractie om te voorzien in een informatieprofiel voor de verzelfstandiging, neem ik gaarne in overweging.

Met betrekking tot de gegevensverstrekking memoreerden de leden van de CDA-fractie dat ondubbelzinnig gewaarborgd moet zijn dat de dienst medewerking verleent aan opsporingsinstanties en andere overheidsinstanties. Zij zagen in het wetsvoorstel niet op welke wijze hieraan vorm en inhoud is gegeven.

Op grond van artikel 43 [oud 42], eerste lid, van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 moeten aan de aldaar bedoelde autoriteiten de door hen gevraagde inlichtingen uit het kentekenregister worden verschaft. Aan andere personen en instanties met een publiekrechtelijke taak

worden de gevraagde gegevens op basis van artikel 44 [[oud 43] van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 verstrekt, voor zover zij deze gegevens nodig hebben voor de uitvoering van hun taak en de persoonlijke levenssfeer van de geregistreerde niet onevenredig wordt geschaad.

Op de Dienst Wegverkeer berust derhalve een wettelijke plicht om gegevens te verstrekken aan bedoelde autoriteiten en instanties. Schiet de dienst bij de vervulling van die plicht te kort, dan zal de minister terzake op basis van artikel 3c een algemene aanwijzing kunnen geven.

In het kader van de afstemming tussen de diverse door de Rijksdienst voor het Wegverkeer aangehouden registers bestaat het voornemen om over te gaan tot een zogenaamde eenmalige opslag van persoonsgegevens ten behoeve van die registers. Tevens bestaat het voornemen om te komen tot de oprichting van een – interdepartementaal – coördinatieorgaan ten behoeve van de informatievoorziening. Op deze wijze kan naar mijn mening een goede coördinatie worden bereikt.

Voor het antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie welke mechanismen worden gehanteerd om zo zuinig mogelijk om te springen met de kosten ten einde de tarieven zo laag mogelijk te houden, moge hier worden verwezen naar het hierna onder 7. Financiën in antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie gestelde ter zake van de beheersing van de kosten van het functioneren van de Dienst Wegverkeer.

In relatie tot de ministeriële verantwoordelijkheid merkten de leden van de fractie van D66 op dat zij vier verschillende niveaus van verantwoordelijkheid onderscheidten. Zij vroegen de minister op basis hiervan nog eens op de ministeriële verantwoordelijkheid in te gaan.

Zoals reeds eerder in deze memorie van antwoord in reactie op een vraag van de leden van de fractie van de SGP is uiteengezet, blijft de minister verantwoordelijk voor het algemene beleid. Om deze verantwoordelijkheid waar te kunnen maken, is in het wetsontwerp een aantal voorzieningen getroffen. Als voorbeeld kan worden genoemd de door de leden van de fractie van D66 aangehaalde goedkeuring van bepaalde besluiten van de directie door de minister, zoals de uitbreiding van de keuringscapaciteit.

De eveneens door deze leden genoemde benoeming van de leden van de raad van toezicht door de minister heeft ten doel het waarborgen van het onafhankelijk karakter van deze raad.

In verband met de ministeriële verantwoordelijkheid vroegen de leden van de fractie van D66 in hoeverre artikel 3l, tweede en derde lid, en artikel 3q met elkaar te verenigen zijn. In artikel 3l wordt geregeld dat de directie ten aanzien van de vaststelling van de tarieven de goedkeuring behoeft van de raad van toezicht en niet van de minister. In artikel 3q staat echter dat bij amvb regels inzake de tarieven worden vastgesteld en in de memorie van toelichting bij dit artikel staat dat het met inachtneming van deze regels door de Dienst Wegverkeer vastgestelde tariefbeleid dient te worden goedgekeurd door de minister. Ook de leden van de fracties van de VVD en van de PvdA gingen in op de passage in de toelichting dat de minister het tariefbeleid dient goed te keuren.

Ingevolge de op basis van artikel 3q vast te stellen algemene maatregel van bestuur zal de vaststelling van de tarieven als volgt geschieden. Uitgangspunt van het tariefstelsel is kostendekkendheid. Door middel van indexering vindt inflatiecorrectie plaats. Binnen de door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde indexeringsruimte vindt in beginsel vaststelling van de tarieven door de directie van de Dienst Wegverkeer plaats. De vaststelling van de tarieven door de directie behoeft de goedkeuring van de raad van toezicht. Tariefsverho-

gingen die de bandbreedte van de indexering overschrijden, behoeven de goedkeuring van de minister.

Voor het antwoord op de vraag van de leden van de fractie van D66 naar de wijze waarop de coördinatie en samenwerking zal plaatsvinden tussen het directoraat-generaal en de verzelfstandigde RDW moge worden gewezen naar het met betrekking tot de beleidseenheid gestelde onder 7. Financiën.

6. Status van het personeel

Door de leden van de CDA-fractie werd gevraagd waaruit de flexibiliteit van de dienst zou bestaan in vergelijking met de huidige situatie, als het personeel de ambtelijke status behoudt. Voor wat betreft het behoud van de ambtenarenstatus legden deze leden een relatie met de Ambtenarenwet 1929 en vroegen zij of wordt bedoeld dat de rechtspositie in formele zin een eigen rechtspositie is, maar dat de materiële inhoud wordt overgenomen van hetgeen in het kader van de Ambtenarenwet wordt bepaald respectievelijk overeengekomen. Tenslotte vroegen zij om een vergelijking met andere zelfstandige bestuursorganen.

De flexibiliteit van de nieuwe dienst in vergelijking met de huidige situatie bestaat hierin dat de dienst haar eigen beheer voert op personeel, financieel en materieel gebied. Dit biedt de dienst mogelijkheden om op deze gebieden maatwerk voor de dienst zelf te creëren. Het feit dat de ambtenarenstatus behouden blijft, doet daaraan niets af, immers de Ambtenarenwet 1929 regelt niet de materiële rechtstoestand, doch de formele. Overigens blijft de ambtenarenstatus gehandhaafd door artikel 30 van het onderhavige wetsontwerp. Dit was noodzakelijk omdat de reikwijdte van de Ambtenarenwet 1929 zich niet uitstrekt tot personeel van zelfstandige bestuursorganen. Een vergelijking met andere zelfstandige bestuursorganen leert dat daar waar het gewenst is dat het personeel ambtenaar is, een overeenkomstige regeling is getroffen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd het Algemeen burgerlijk pensioenfonds en het Commissariaat voor de Media.

De leden van de CDA-fractie vroegen voorts aan te geven op welke wijze de vakbonden betrokken zijn via de dienstcommissie of de bijzondere commissie en hoe de adviezen luiden die over het onderhavige wetsvoorstel zijn uitgebracht.

Zowel met de dienstcommissie RDW als met de bijzondere Commissie van Overleg bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is overleg gepleegd over het voornemen tot verzelfstandiging. Beide commissies stemden in met het voornemen. Hoewel de dienstcommissie RDW ten aanzien van het wetsontwerp geen instemmingsrecht heeft, is het wel met de dienstcommissie besproken. De dienstcommissie kon zich vinden in het voorgestelde. Ook de bijzondere Commissie kon zich vinden in het voorliggende wetsontwerp.

De leden van de fractie van de PvdA informeerden naar de nadere besluitvorming door de minister omtrent de tijdens het mondeling overleg ter sprake gekomen personeelsreductie van 10%, ten aanzien waarvan de minister toen aangaf dat een taakstelling van 10% haar te ver ging. Voorts vroegen zij in hoeverre de voorgenomen formatieomvang afwijkt van de huidige, inclusief zogenaamd grijs personeel, en in hoeverre kan worden gesteld dat de huidige dienst alle wettelijke taken behoorlijk kan uitvoeren bij de huidige formatie.

De leden van de CDA-fractie herinnerden de minister eraan dat zij nog een nadere visie zou geven op de benodigde omvang van de dienst. Zij vroegen een actuele stand van zaken, inclusief effecten van de

GEO-invulling en de taken waarop die effecten zullen neerkomen. Tevens wilden zij inzicht in het aantal mensen dat boven de formatie werkt en de wijze waarop deze situatie in de startformatie zal worden verwerkt. Tenslotte zeiden deze leden gaarne informatie te ontvangen over de effecten op de personeelsomvang te Veendam.

De leden van de fractie van D66 hadden de indruk dat zaken rond rechtspositie van het personeel op bevredigende wijze in het wetsvoorstel worden geregeld.

Ook zij vroegen – evenals de leden van de VVD-fractie – de minister in te gaan op de efficiencyverbeteringstaakstelling van 10%.

Ten aanzien van de personele bezetting moet onderscheid worden gemaakt tussen de situatie per 1 februari 1991 en de situatie nadien. Het takenpakket per 1 februari 1991 is in 1991 door een extern bureau doorgelicht. Een van de conclusies van het bureau was dat een efficiencyverbetering onder een aantal voorwaarden van 11% mogelijk was. Door mij is op grond daarvan besloten dat de RDW een taakstellende reductie opgedragen krijgt van 110,5 formatieplaatsen (11% van 1002 formatieplaatsen per 1 februari 1991) met ingang van 1 januari 1994.

Na 1 februari 1991 zijn er bij de RDW taakintensiveringen opgetreden en zijn er taken bijgekomen. Een deel van die taken betreft tijdelijke activiteiten; een ander deel betreft activiteiten die moeten worden verricht om mogelijke toekomstige nieuwe taken uit te kunnen voeren; een derde deel betreft nieuwe taken waarover reeds is besloten. In totaliteit gaat het om circa 140 plaatsen. De belangrijkste posten zijn de Europese typegoedkeuringen, de centralisatie van ontheffingen, de milieukeuringen, de snelheidsbegrenzer, de vaartuiregistratie en de invoering van de nieuwe voertuigreglementering en de nieuwe kentekenregistratie.

Over de concrete invulling van deze plaatsen en met name de vraag in welke mate er permanent voorzieningen voor moeten worden getroffen, kan thans nog geen uitsluitsel worden gegeven. Naar verwachting kan dit inzicht najaar 1993 worden geboden. Thans wordt namelijk gewerkt aan een bedrijfsplan voor de verzelfstandiging. Op basis van dit plan kunnen definitieve aantallen worden genoemd. Voor wat betreft de GEO-taakstelling kan worden opgemerkt dat deze per 1 januari 1994 is afgeboekt. Voor Veendam zal de GEO-taakstelling ook effecten hebben. Daartegenover staat dat in het bijzonder in Veendam sprake is van nieuwe projecten. Voor de hele RDW overigens wordt niet uitgesloten dat realisering van de GEO-taakstelling niet in volle omvang per 1 januari 1994 zal kunnen plaatsvinden, maar deels later. Dit houdt mede verband met de noodzaak van een zorgvuldige toepassing van het geldende sociaal flankerend beleid.

Eerst in de tweede helft van 1993 zal inzicht bestaan in de vraag in welke mate vertraging optreedt. Voor de goede orde wordt in dit verband opgemerkt dat dit een tijdelijke financiële problematiek betreft en niet de taakstelling als zodanig raakt.

7. Financiën

De leden van de CDA-fractie spraken met betrekking tot de financiële onderbouwing van het wetsvoorstel hun droefenis uit over het feit dat nog geen inzicht in kwantitatieve zin werd gegeven van essentiële delen als ruwe contouren van een openingsbalans. Ook misten zij een inzicht in de gevolgen voor de rijksbegroting, zowel aan de uitgaven- als aan de inkomstzijde.

Voor een toelichting op de financiële aspecten van de verzelfstandiging moge hier in de eerste plaats worden verwezen naar het gestelde

onder I Algemeen in antwoord op vragen van de fracties van de PvdA en van de VVD, waar met name wordt ingegaan op de openingsbalans.

Voor wat betreft de gevolgen voor de rijksbegroting merk ik op dat de verzelfstandiging van de RDW budgettair neutraal zal worden uitgevoerd. Hiermee wordt bedoeld dat het financieringstekort niet toeneemt door het wegvallen van uitgaven enerzijds en van inkomsten anderzijds. Door de systematiek van de rijksbegroting, waarbij uitgaven ten behoeve van de RDW ten laste van verschillende hoofdstukken van de begroting komen, zullen voor de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat enkele negatieve effecten optreden terwijl op andere begrotingshoofdstukken ook (positieve) effecten optreden (bij voorbeeld VROM/Rijksgebouwendienst en andere soortgelijke functionele stafdiensten).

In de memorie van antwoord betreffende het wetsvoorstel houdende vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994) (kamerstukken II, 1991-1992, 22 030, nr. 6, blz. 52) is aangegeven dat de kentekenregistratie op kostendekkende wijze zal worden uitgevoerd. Het budgettair saldo tussen uitgaven en inkomsten zal dus bij het van kracht worden van deze wet nihil moeten zijn. Daarom is in de memorie van antwoord bij bedoeld wetsvoorstel aangegeven dat er een compensatieafpraak is met de Minister van Financiën over de budgettaire effecten van de Wegenverkeerswet 1994.

Op basis van de huidige inzichten wordt er rekening mee gehouden dat structureel op jaarbasis aan de uitgavenzijde ca. f 200 mln en aan de inkomstenzijde ca. f 210 mln uit de meerjarencijfers voor de begroting van hoofdstuk XII zullen verdwijnen.

De leden van de fractie van D66 vroegen naar de wijze waarop de coördinatie en samenwerking zal plaatsvinden tussen enerzijds de mensen die de niet-verzelfstandigde taken op het directoraat-generaal uitvoeren en anderzijds de verzelfstandigde RDW.

Door de leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD werden kritische kanttekeningen geplaatst bij het feit dat wordt voorgesteld de financiering van de beleidseenheid bij het departement ten laste van de verzelfstandigde dienst te brengen. De leden van de CDA-fractie kregen voorts gaarne toegelicht hoe groot de departementale eenheid zal zijn.

Ter uitvoering van de taken waarvoor de ministeriële verantwoordelijkheid moet worden gehandhaafd, zal een beleidseenheid worden gevormd, die organisatorisch wordt ondergebracht bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. Voor een beschrijving van deze taken moge worden verwezen naar het daaromtrent gestelde in de memorie van toelichting. Bij deze beleidseenheid dient de afstemming en samenwerking plaats te vinden tussen de mensen die de niet-verzelfstandigde taken op het ministerie uitvoeren en de verzelfstandigde dienst.

Daarnaast zal deze beleidseenheid inhoud gaan geven aan de toezichthoudende taken op de verzelfstandigde dienst die uit de ontwerp-wet voortvloeien. Dit betreft met name afstemmings- en coördinatieoverleg, advisering met betrekking tot benoeming, schorsing en ontslag van leden van de raad van toezicht door de minister, goedkeuring van het financiële meerjarenbeleidsplan en kennisneming van het jaarverslag en de jaarrekening. Voor de uitvoering van deze taken zijn intussen 4, maximaal 5 arbeidsplaatsen geraamd. De betrokken plaatsen zullen voor de verzelfstandiging uit de RDW worden vrijgemaakt. Met betrekking tot de bezwaren tegen de financiering van de beleidseenheid ben ik bij nader inzien het er mee eens dat de uitvoering van ministeriële taken niet door de verzelfstandigde dienst dient te worden gefinancierd.

Met betrekking tot de passage over calamiteiten op automatiseringsgebied in de memorie van toelichting verzochten de leden van de

CDA-fractie om een toelichting en om inzicht in de huidige situatie. In dat verband stelden zij ook de vraag op welke wijze in de financiering van voor het beheer van registers noodzakelijke investeringen zal worden voorzien, bijvoorbeeld indien nieuwe registers worden opgezet.

In het kader van de eerder in deze memorie van antwoord (onder 1. Motivering van de gekozen vorm van verzelfstandiging) genoemde verantwoordelijkheid van de Rijksdienst voor het Wegverkeer voor de informatiesystemen beschikt deze dienst thans over de mogelijkheid om in geval van calamiteiten op automatiseringsgebied, bijvoorbeeld langdurig uitvallen van computersystemen, gebruik te maken van een noodvoorziening. De primaire processen kunnen daarmee in korte tijd worden hervat. Deze voorziening zal ook in de toekomst in het licht van het groeiende maatschappelijk belang van de registers ter beschikking moeten staan.

Indien er sprake is van nieuwe registers ten tijde van het moment van verzelfstandiging, zal de financiering van noodzakelijke nog te plegen investeringen worden voorzien in de openingsbalans.

Tevens is in de memorie van toelichting gesteld dat het noodzakelijk is dat de openingsbalans de mogelijkheid biedt op eenvoudige wijze een beroep te doen op de kapitaalmarkt. Dit is onder meer van belang indien nieuwe investeringen ten behoeve van het houden van registers nodig blijken te zijn na het moment van verzelfstandiging.

De leden van de CDA-fractie konden instemmen met het uitgangspunt dat de Dienst met kostendekkende tarieven zal dienen te werken en geen winst mag nastreven. Zij kregen gaarne nader inzicht in de wijze waarop de opzet van de Dienst Wegverkeer en het wetsvoorstel bijdraagt aan een beheersing van kosten van het functioneren. Een oordeel over de effecten van de uitgangspunten leek hen overigens nog niet goed mogelijk als de opzet van de tariefstructuur niet helder en de index voor aanpassing niet bekend is. De leden drongen er derhalve op aan het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur zo spoedig mogelijk aan de Kamer bekend te maken.

Binnen de overheidssystematiek van het geïntegreerd kasverplichtingenstelsel wordt o.a. bewaakt op kasuitgaven. Als zelfstandig bestuursorgaan zal de Dienst Wegverkeer sturen op kosten. Inzicht in de kostenontwikkeling van de dienst is dan onontbeerlijk.

De amvb op basis van artikel 3q beoogt het tarievenbeleid van de Dienst Wegverkeer op hoofdlijnen te regelen. Binnen deze hoofdlijnen heeft de Dienst Wegverkeer de vrijheid het bedrijf op kostendekkende wijze te exploiteren. De directie van de Dienst Wegverkeer kan hiertoe binnen zekere kaders tarieven vaststellen onder de goedkeuring van de raad van toezicht.

Aan het verzoek van de leden van de CDA-fractie om het ontwerp voor de amvb inzake tarieven aan de Kamer bekend te maken, kom ik gaarne tegemoet. Ik zeg deze leden hierbij toe dat ik het ontwerp aan de Kamer zal toezenden zodra dit in concept-vorm gereed is.

De suggestie van de leden van de CDA-fractie om te voorzien in een evaluatiebepaling is hiervoor onder I. Algemeen reeds aan de orde gekomen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom het uitgangspunt van kostendekkendheid van de tarieven en het niet behalen van winst niet in de wet wordt verankerd.

Met de leden van de PvdA-fractie ben ik van mening dat kostendekkendheid en derhalve de afwezigheid van een winstoogmerk voor de vaststelling van de tarieven essentiële randvoorwaarden zijn. In de algemene maatregel van bestuur, waarin regels worden gegeven met

betrekking tot de tarieven, zal de kostendekkendheid van de tarieven expliciet worden verankerd. Het ontwerp voor deze algemene maatregel van bestuur zal u te zijner tijd worden toegezonden.

De leden van de PvdA-fractie moesten bekennen niet op de hoogte te zijn van de taken die de dienst uitvoert voor de registratie van snelle motorboten. Zij vroegen om een nadere schets van het wettelijk kader en de concrete uitvoering daarvan.

Het wettelijk kader is de Wet van 17 maart 1979, houdende regeling van de vergoeding van de kosten van registratie van motorboten (Stb. 1979, 175). Deze regeling voorziet in de wettelijke grondslag voor de verplichting tot vergoeding van de kosten die zijn verbonden aan de registratie van motorboten. Voor een groot aantal wateren gelden met betrekking tot de motorbootrecreatie – in het bijzonder voor het gebruik van snelle motorboten – provinciale of gemeentelijke verordeningen en, voor wat betreft een aantal belangrijke wateren in beheer bij het Rijk, reglementen die door de Kroon zijn vastgesteld op grond van de Wet van 28 februari 1891, Stb. 69, houdende bepalingen betreffende 's-Rijks waterstaatswerken.

Met het oog op het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van voorschriften in deze regelingen is in het algemeen in die regelingen aan de eigenaar, en in sommige regelingen aan de houder, van een motorboot het vereiste van registratie gesteld. In samenhang met het registratievereiste is in de regelingen tevens de voorwaarde opgenomen dat het opgegeven registratieteken op de betrokken motorboot is aangebracht en het registratiebewijs in die boot aanwezig is.

Ingevolge de hiervoor bedoelde regelingen is de eigenaar (of houder) van een motorboot verplicht de registratie van die boot te laten verrichten bij een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen orgaan. Als zodanig heeft de Minister aangewezen de Rijksdienst voor het Wegverkeer, die de bovenbedoelde registratie van motorboten sinds 1 januari 1977 uitvoert; daarbij is de opzet zodanig, dat de aanvraag van de registratie en de afgifte van het registratiebewijs plaatsvinden op de daartoe aangewezen postkantoren.

Teneinde de kosten van de registratie te dekken wordt voor de aanvraag van een registratiebewijs een bepaald bedrag in rekening gebracht (sedert 1 juli 1986: f 47,50).

8. Rechtsbescherming en openbaarheid

De toepasselijkheid van de Wet Nationale Ombudsman en de Wet openbaarheid van bestuur wordt niet rechtstreeks in de onderhavige wet geregeld – de leden van de PvdA-fractie vroegen daarnaar – aangezien in bedoelde wetten zelf is voorzien in regeling van hun toepasselijkheid bij algemene maatregel van bestuur.

9. Deregulering

De leden van de VVD-fractie zeiden in het wetsvoorstel niets aan deregulering te kunnen vinden. Naar hun mening is er eerder sprake van regulering. Zij vroegen de regering dan ook aan te geven op welke punten na invoering van dit wetsvoorstel sprake is van deregulering.

De leden van de fractie van de VVD hebben gelijk indien zij met hun constatering erop doelen dat het thans voorliggende wetsvoorstel weinig bijdraagt aan de deregulering. Op zichzelf is dat terecht. Het wetsvoorstel betreft een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. In dat kader is de deregulering uitgebreid aan de orde geweest. (Verwezen moge worden naar kamerstukken II 1990–1991, 22 030, nr. 3 blz. 53). Het thans

voorgliggende voorstel betreft met name de oprichting en inrichting van een rechtspersoon. Dat daarmee het aantal regels in de Wegenverkeerswet 1994 toeneemt is inherent aan het – ook door het parlement onderschreven – beleid van een zorgvuldige, bij wet te regelen verzelfstandiging. Indien het dereguleringsbegrip in ruime zin wordt opgevat, bevat het wetsvoorstel zeer zeker dereguleringsaspecten. Het gaat dan om zaken als efficiencyverbetering en lastenverlichting. Voor de verzelfstandigde dienst brengt het wetsvoorstel de mogelijkheid van een grotere flexibiliteit en verbetering van efficiency. De overheid is gebaat bij de verzelfstandiging omdat niet tot de kerntaken behorende werkzaamheden op afstand worden gebracht. Het afstoten van taken naar de markt betekent een lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Zo leidt het feit dat de periodieke keuring van ambulances niet langer een overheidstaak is ertoe dat ambulances voortaan gekeurd kunnen worden door de «erkende garage om de hoek». Het is op deze dereguleringsaspecten, die niet rechtstreeks uit de wettekst blijken, waarop de dereguleringsparagraaf in de memorie van toelichting het oog heeft.

II. ARTIKELEN

Onderdeel B

Artikel 3a

De reden dat de vestigingsplaats van de Dienst Wegverkeer in artikel 3a wordt vastgelegd – de leden van de PvdA-fractie informeerden daarnaar – is gelegen in het feit dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer, en na verzelfstandiging de Dienst Wegverkeer, op verschillende plaatsen in het land kantoren heeft. Er zijn kantoren in Zoetermeer en Veendam, diverse districtskantoren en tenslotte de proefbaan in Lelystad. Gelet hierop komt het wenselijk voor een hoofdvestiging aan te wijzen. Dit kan onder meer van belang zijn in een eventuele juridische procedure voor het bepalen van de bevoegde rechter. In artikel 3a wordt om die reden het kantoor te Zoetermeer als vestigingsplaats aangewezen.

Artikel 3b

De door de leden van de fractie van D66 geconstateerde onvolkomenheid in artikel 3b, eerste lid, onderdeel e, zal bij nota van wijziging worden weggenomen.

Artikel 3c

Voor het antwoord op de door de leden van de PvdA-fractie gestelde vragen met betrekking tot de bevoegdheid van de minister om aanwijzingen van algemene aard te geven, verwijs ik naar het antwoord op vragen van gelijke strekking van de leden van de CDA-fractie (onderdeel 5. Bevoegdheden van de minister). Aldaar wordt ook ingegaan op de betekenis van de aanwijzingsbevoegdheid in relatie tot individuele gevallen.

Artikel 3e

Voor de benoeming van de leden van de directie is – de leden van de SGP-fractie vroegen daarnaar onder verwijzing naar de Wet luchtverkeer – aansluiting gezocht bij de bepalingen inzake de structuur-nv in het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 3l

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de werking van artikel 3l, vierde lid, ingeval vacatures bestaan.

Indien er meer dan één vacature bij de raad van toezicht bestaat, doet zich met betrekking tot de bepaling van artikel 3l, vierde lid, inderdaad een probleem voor, omdat in dat geval niet wordt voldaan aan het vereiste van aanwezigheid van ten minste vier leden. Deze situatie die, naar ik aanneem, een uitzondering zal zijn, zal mij noodzaken om snel in de vacaturevervulling te voorzien. Het derde lid van artikel 3k noemt overigens in dat verband een termijn van twee maanden waarbinnen een benoeming moet plaatsvinden.

Onder verwijzing naar de Wet luchtverkeer merkten de leden van de SGP-fractie op dat zij het goedkeuringsrecht van de minister voor het reglement inzake de werkwijze van de raad van toezicht niet nodig achtten.

Het vereiste van goedkeuring van bedoeld reglement strekt ertoe de onafhankelijkheid van de raad van toezicht te waarborgen, en moet als zodanig in het verlengde van de benoeming van de leden van de raad van toezicht door de minister worden gezien, welke eveneens de onafhankelijkheid beoogt te waarborgen.

Artikel 3n

Tenslotte vroegen de leden van de SGP-fractie of het reglement, bedoeld in artikel 3n, de gehele inrichting van de Dienst Wegverkeer moet bevatten, dan wel volstaan kan worden met de hoofdlijnen.

De inhoud van het reglement is een kwestie van de interne bedrijfsvoering van de verzelfstandigde dienst. De mate van gedetailleerdheid van het reglement is daarmee naar mijn mening een eigen verantwoordelijkheid van de directie van de dienst.

Artikel 3o

Door de leden van de PvdA-fractie werd gevraagd wat precies wordt verstaan onder de rechtstoestand van het personeel. Ook vroegen zij wat de materiële betekenis is van het vierde lid van artikel 3o.

Onder de rechtstoestand van het personeel wordt verstaan de algehele rechtspositie. In het wetsvoorstel wordt dit nader omschreven in artikel 3o, derde lid. Het vierde lid strekt ertoe een voorziening te bieden indien de directie het reglement inzake de rechtspositie niet, niet overeenkomstig de daarvoor geldende procedure, dan wel niet volledig vaststelt. Bij dit laatste kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie dat de directie een reglement vaststelt waarin een of meer onderdelen als bedoeld in artikel 3o, derde lid, ontbreken. In die situatie kan de Kroon de raad van toezicht verzoeken om het reglement wel op de juiste wijze vast te stellen. Blijft ook de raad van toezicht in gebreke, dan zal de Kroon, de Raad van State gehoord, het reglement zelf vaststellen. Gezien mijn specifieke verantwoordelijkheid voor de RDW zullen beslissingen door de Kroon op mijn voordracht worden genomen.

Artikel 3q

De leden van de PvdA-fractie spraken de wens uit dat de ontwerp-amvb inzake de tarieven voor de plenaire behandeling van het wetsvoorstel aan de Kamers wordt voorgelegd. Voorts achtten zij het redelijk op deze amvb een voorhangprocedure bij het parlement toe te passen.

Gelet op de ruimte die de formulering van artikel 3q biedt, komt de wens om een voorhangprocedure ten aanzien van de op basis van dat artikel vast te stellen amvb mij begrijpelijk voor. Echter, nu de concept-amvb inmiddels nader gestalte heeft gekregen, is het mogelijk artikel 3q een meer materiële inhoud te geven door de onderwerpen die in de amvb aan de orde zullen komen, in de wet zelf op te nemen. Op deze wijze wordt de delegatiemogelijkheid op wetsniveau nader omschreven. Verwezen moge worden naar de binnenkort uit te brengen nota van wijziging. Naar het mij voorkomt wordt de amvb in dat geval puur uitvoerend van karakter, om welke reden zou kunnen worden afgezien van parlementaire betrokkenheid bij gedelegeerde regelgeving in de vorm van een voorhangprocedure.

Gaarne kom ik tegemoet aan de wens van de hier aan het woord zijnde leden om de ontwerp-tarievenamvb aan de Kamer over te leggen. Het ontwerp zal zodra het in concept-vorm gereed is, aan de Kamer worden toegezonden, zodat het bij de beoordeling van het wetsontwerp kan worden betrokken.

Voor wat betreft de door de leden van de PvdA-fractie gestelde vraag inzake tarieven in relatie tot de daarop betrekking hebbende categorieën van uitgaven komt het mij zinnig voor deze vraag te beantwoorden in directe samenhang met de genoemde amvb. Gaarne kom ik op deze vraag terug bij gelegenheid van het toezenden van de ontwerp-amvb aan de Kamer.

Artikel 3s

Het komt mij niet noodzakelijk voor – de leden van de SGP-fractie informeerden daarnaar – om in het vijfde lid van artikel 3s een termijn op te nemen waarbinnen de daar bedoelde bescheiden aan de minister moeten worden gezonden.

Het vijfde lid betreft het ter kennisneming toezenden van stukken, hetgeen naar mag worden aangenomen in goed overleg tussen dienst en minister zal plaatsvinden. In vergelijking hiermee zijn de in artikel 3t genoemde bescheiden voor het ministerie van groter belang, om welke reden artikel 3t voor het verstrekken ervan wel een termijn noemt.

Artikel 3t

De leden van de PvdA-fractie begrepen niet waarom de minister ten behoeve van de rijksbegroting gegevens nodig heeft van de dienst, die immers buiten de begroting blijft. Voorts vroegen deze leden welke rente en aflossingen in de memorie van toelichting worden bedoeld.

De bepaling inzake de verstrekking van gegevens ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding van het rijk heeft een zeer beperkte reikwijdte. Indien ter financiering van de openingsbalans gebruik gemaakt zou worden van rentedragende en af te lossen leningen van het rijk, dan zullen de desbetreffende gegevens tijdig dienen te worden verstrekt. In hoeverre daadwerkelijk van deze financieringsvorm gebruik gemaakt gaat worden, wordt nog overlegd. Eerst zal de waarde van activa en passiva (incl. de noodzakelijke voorzieningen) moeten worden vastgesteld; vervolgens komt dan de gewenste financiering in de vorm van eigen en vreemd vermogen aan de orde.

Artikel 3u

De leden van de fractie van de PvdA vroegen welke bevoegdheid de minister heeft om af te wijken van de mening van de dienst dat een bepaald gegeven een vertrouwelijk karakter heeft.

Artikel 3u richt zich op de relatie tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de directie van de Dienst Wegverkeer. De in dat artikel vastgelegde wijze van verstrekken van inlichtingen door deze dienst aan de minister laat zijn politieke verantwoordelijkheid, overigens zonder afbreuk te doen aan een eventueel vertrouwelijk karakter van die inlichtingen, jegens de volksvertegenwoordiging onverlet.

Artikel 3x

De leden van de PvdA-fractie plaatsten een kanttekening bij het gestelde in artikel 3x dat de bevoegdheden die bij besluit van de minister ter zijde worden gesteld, van rechtswege overgaan op de minister.

Met deze leden ben ik van mening dat de woorden «van rechtswege» in de betrokken bepaling niets toevoegen. De bedoelde woorden zullen bij nota van wijziging worden geschrapt.

Onderdeel II Artikel 78 [oud 79]

De door de leden van de fractie van de PvdA gestelde vragen met betrekking tot artikel 78 [oud 79] zijn hiervoor onder 3. Taakomschrijving reeds aan de orde gekomen.

Artikel II

De leden van de CDA-fractie misten in artikel II een regeling over de pensioenaanspraken.

Het personeel van de Dienst Wegverkeer valt onder de Ambtenarenwet 1929. Dientengevolge is de pensioenvoorziening ondergebracht bij het Algemeen burgerlijk pensioenfonds. Ook nu zijn de pensioenaanspraken daar ondergebracht. Door de verzelfstandiging wijzigt er dus niets in de pensioenopbouw en aanspraken. Een bepaling in de wet hierover is derhalve overbodig.

Onderdeel RRR

De leden van de PvdA-fractie wilden met betrekking tot de in onderdeel RRR vervatte wijziging van artikel 149 [oud 139] nader worden geïnformeerd over de wijze waarop de splitsing tussen besluitvorming door de minister en de dienst zal worden gemaakt.

Het ligt in het voornemen de Dienst Wegverkeer in ieder geval te belasten met ontheffingverlening, voor zover het gaat om de bevoegdheid van het Rijk, ten behoeve van bijzondere transporten. Een en ander houdt verband met de coördinerende rol die de RDW naar verwachting in de loop van dit jaar bij de verstrekking van ontheffingen als hier bedoeld zal gaan vervullen. Ter zake moge ook worden verwezen naar hetgeen is opgemerkt in de nota naar aanleiding van het eindverslag inzake het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994 (kamerstukken II, 1991-1992, 22 030, nr. 11, blz. 70). Voor het overige zal bij de nadere invulling en concretisering van de taken van de Dienst Wegverkeer nog moeten worden vastgesteld in welke gevallen de Minister van Verkeer en Waterstaat en in welke gevallen de Dienst Wegverkeer tot ontheffingverlening bevoegd zal zijn.

Uiteraard zal het bij ontheffingverlening door de Dienst Wegverkeer uitsluitend gaan om voorschriften, vastgesteld bij of krachtens de hoofdstukken III (Toelating tot de weg), IV (Kentekens en kentekenbewijzen) en V (Gebruik van voertuigen op de weg) van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel V

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van het CDA naar het tijdstip van inwerkingtreding van de verzelfstandiging, merk ik het volgende op.

Het wetsontwerp inzake de Wegenverkeerswet 1994 voorziet in een algehele herziening van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium. De thans aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgedragen taken worden opnieuw geformuleerd en waar nodig aangevuld. Daarmee wordt tevens voorzien in het kader waarbinnen de RDW na eventuele verzelfstandiging haar taken moet verrichten.

Het onderhavige voorstel van wet voorziet in de totstandkoming van een rechtspersoon en het opdragen van de thans aan de minister opgedragen taken aan het verzelfstandigde orgaan.

Uit het vorenstaande volgt dat de inwerkingtreding van de verzelfstandiging in nauwe relatie staat met het tot stand brengen van de Wegenverkeerswet 1994, welke thans bij het parlement aanhangig is. Gelet op het stadium waarin de behandeling van deze wet verkeert, zal de datum 1 januari 1994 niet haalbaar zijn. Het streven is evenwel gericht op verzelfstandiging op zo kort mogelijke termijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen