

Vergaderjaar 1993–1994

22 961

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, houdende regeling van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer**

Nr. 12

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG**

Ontvangen 20 mei 1994

#### **Algemeen**

Het verheugt mij dat de leden van de fractie van het CDA en van de fractie van de VVD hun voldoening uitspraken over de inmiddels in het voorstel van wet aangebrachte wijzigingen, zoals de evaluatiebepaling. Voorts constateer ik met tevredenheid dat de inmiddels verschenen schriftelijke stukken de instemming van de leden van de PvdA-fractie met de voorgenomen verzelfstandiging niet hadden veranderd. Gaarne ga ik hierna in op de bij de leden van de genoemde fracties nog bestaande vragen.

De leden van de PvdA-fractie stemden ermee in dat een expliciete evaluatie-bepaling aan de wet wordt toegevoegd. Zij achtten het evenwel moeilijk voorstelbaar dat de verzelfstandiging op basis van de evaluatie kan worden teruggedraaid. Zij vroegen de regering of zij de verwachting deelt, dat bij de evaluatie de optie van een verdere verzelfstandiging naar een stichtingsvorm in discussie kan komen.

De uitkomst van een evaluatie vijf jaar na de daadwerkelijke verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer laat zich thans moeilijk voorspellen. De onderwerpen die in de evaluatiebepaling zijn opgenomen, betreffen een basis-pakket. Deze onderwerpen zijn genoemd, omdat zij thans essentieel worden geacht voor deze verzelfstandiging, maar daarnaast kunnen over vijf jaar ook andere onderwerpen opportuun worden geacht. De evaluatie moet worden gezien als een duidelijk ijkmoment in een voortdurend ontwikkelingsproces, dat kan leiden tot bijstellingen inzake de wijze waarop aan de verzelfstandiging invulling wordt gegeven. Hoewel een teruggedraaien van deze verzelfstandiging of een stichtingsvorm op grond van de evaluatie niet kunnen worden uitgesloten, acht ik thans noch het één, noch het ander waarschijnlijk.

De reden daarvoor is dat voor de rechtsvorm ZBO is gekozen omdat aan de Dienst Wegverkeer taken worden opgedragen die strekken ter uitvoering van de wet. Zij hebben een publiekrechtelijk karakter. De uitvoering van deze taken zal veelal plaatsvinden in de vorm van beschikkingen, waarbij eenzijdig de rechten en plichten van burgers worden vastgesteld; uitvoering van taken op deze wijze betekent uitoefening van openbaar gezag. Voor een uitvoeriger toelichting moge ik

verwijzen naar mijn brief d.d. 7 mei 1991 (kamerstukken II, 1990/91, 17 938, nr. 53), waarbij ik aan u de beleidsnotitie inzake de verzelfstandiging van de Dienst Wegverkeer heb toegezonden en waarbij ik de gekozen rechtsvorm uitvoerig heb toegelicht.

Aangezien de dienst taken met een publiekrechtelijk karakter blijft uitvoeren, blijven de overwegingen die tot de rechtsvorm van een ZBO met rechtspersoonlijkheid leiden, van toepassing. Wat betreft de bestuurlijke en bedrijfskundige aspecten, biedt de stichtingsvorm geen additionele voordelen boven de vorm die aan de ZBO is gegeven.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of in het gewijzigde wetsvoorstel enige materiële verandering is aangebracht ten aanzien van de voorstellen tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, waarbij zij verwezen naar onderdeel RRR van artikel I. Voorts vroegen zij of er op enig punt nog een nieuwe keuze moest worden gemaakt die nog niet in het oorspronkelijk wetsvoorstel lag besloten inzake de verdeling van de bevoegdheden tussen minister en verzelfstandigde dienst.

In het voorstel van wet behoefde als gevolg van de in de Wegenverkeerswet 1994 aangebrachte wijzigingen geen wijziging in de verdeling van de bevoegdheden tussen minister en verzelfstandigde dienst te worden aangebracht. Veel van de wijzigingen in de Wegenverkeerswet 1994 betroffen delegatiebepalingen. Waar het hier gaat om delegatie van regelgevende bevoegdheid, maakt dit voor de verzelfstandiging geen verschil. De onderhavige regelgevende bevoegdheid blijft immers voorbehouden aan de Kroon of aan de minister.

Bij onderdeel RRR van Artikel I is het volgende het geval. Tijdens de parlementaire behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 is bij amendement aan artikel 139 (thans artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994) een tweede lid toegevoegd, ertoe strekkend de ontheffingverlening ten aanzien van de technische voertuigeisen te centraliseren bij de minister. In het kader van de verzelfstandiging kan de ontheffingverlening van de technische voertuigeisen – welke thans bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer plaatsvindt – worden toegedeeld aan de Dienst Wegverkeer. Daarmee leek de aanvankelijke wijziging van het eerste lid overbodig te zijn geworden. Echter, gebleken is dat het voorkomt dat in het kader van bijzondere transporten de RDW tevens ontheffing verleent van voorschriften inzake de snelheid waarmee een motorvoertuig moet kunnen rijden om gebruik te mogen maken van de autosnelweg. Het gaat dan met name om lagere dan toegestane snelheden. Een dergelijk voorschrift valt niet onder de in artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994 bedoelde technische voertuigeisen. Om in bedoelde gevallen toch ontheffingverlening door de Dienst Wegverkeer mogelijk te maken, wordt bij nota van wijziging de wijziging van het eerste lid van artikel 149 in ere hersteld.

## **1. Motivering van de gekozen vorm van verzelfstandiging**

De leden van de CDA-fractie vroegen een preciezer inzicht in het aantal ambtenaren dat ten departemente bij de centrale diensten kan verdwijnen na verzelfstandiging.

Een precies inzicht is te geven ten aanzien van de gevolgen van de verzelfstandiging voor het facilitaire deel van de centrale diensten. Het betreft hier onder andere de salarisadministratie en het bedrijfsmaatschappelijk werk. Ten aanzien van de beleidsmatige staftaken is het moeilijker een kwantificering te geven, omdat het gaat om taken die voor het hele departement worden uitgevoerd. Het hiervoor benodigde aantal formatieplaatsen kan met 3 à 4 afnemen.

De leden van de CDA-fractie wilden nog nadere opheldering over het commercieel gebruik van gegevens van de RDW. Voorts zouden zij nader

toegelicht willen zien hoe een en ander zich verhoudt tot de Wet persoonsregistraties.

Ingevolge artikel 54 van de Wet persoonsregistraties (WPR) en het besluit van 16 juni 1989, Stb. 238, valt het kentekenregister niet onder de werking van die wet. De Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) geeft deels een eigen voorziening ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de geregistreerden in het kentekenregister. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van die wet is op 1 november 1993 een privacy-reglement kentekenregister van kracht geworden, dat nauw aansluit bij de regeling van WPR en die van de WVW 1994. Uitgangspunt daarbij is dat gegevens uit het kentekenregister worden verstrekt overeenkomstig het doel van dat register, te weten, een goede uitvoering van de Wegenverkeerswet en een aantal andere wettelijke regelingen ten aanzien van motorrijtuigen, alsmede de handhaving van de bij of krachtens deze wettelijke regelingen vastgestelde voorschriften. Het verstrekken van gegevens voor commerciële doeleinden kan slechts geschieden aan door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen belangenbehartigers van de automobielbranche, mits de doeleinden door de minister zijn aangegeven en degenen op wie de gegevens betrekking hebben tegen een dergelijk gebruik geen bezwaar hebben. Dit is in overeenstemming met de bescherming die de WPR beoogt te bieden. Commerciële benutting van de gegevens door de Dienst Wegverkeer zelf is nu en in de toekomst niet aan de orde.

De leden van de PvdA-fractie gingen in op de financiële kant van het verstrekken van gegevens uit het kentekenregister. In dat verband vroegen zij welke tarieven de RDW thans in rekening brengt voor informatieverstrekking aan bij voorbeeld het RAI Datacentrum en welke totale inkomsten dit oplevert.

Voorts vroegen deze leden om een uitsplitsing van de kosten van informatieverstrekking aan de publieke sector en aan het meer commerciële circuit.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie deel ik u mede dat de totale kosten van informatieverstrekking uit het kentekenregister ca. f 22,5 mln/jaar bedragen; ca. f 19 mln van deze kosten zijn toe te rekenen aan informatieverstrekking binnen de publieke sector en ca. f 3,5 mln aan de private sector.

De kosten van deze informatieverstrekking worden voor f 19 mln gefinancierd uit de opbrengsten vanwege deel III; f 3,5 mln wordt gedekt door tarieven voor informatieverstrekkingen uit het kentekenregister aan de private sector.

De tarieven voor informatieverstrekkingen aan de private sector worden vastgesteld op basis van kostprijsberekeningen aan de hand van de «Handleiding voor de bepaling van tarieven voor verrichte werkzaamheden en verleende diensten van de Centrale Accountantsdienst van het Ministerie van Financiën». Thans is in ontwikkeling een kostprijscalculatiemodel, dat gebruik maakt van de zgn. kostenplaatsenmethode.

De aard en wijze waarop de informatieverstrekking plaatsvindt is afhankelijk van de informatiebehoeften en de regels die voor informatieverstrekking uit het kentekenregister zijn gesteld; dit leidt tot verschillende kostprijzen voor de verschillende informatievragers. Het tarief voor geautomatiseerde informatieverstrekking uit het voertuigenregister aan RDC bedraagt thans f 0,215 per inlichting; dit brengt jaarlijks f 0,6 mln op. Het tarief voor algemene inlichtingen uit het voertuigenregister die geautomatiseerd worden aangevraagd en verstrekt, bedraagt f 0,80 per inlichting; dit brengt jaarlijks f 0,6 mln op. Het tarief voor individuele inlichtingen uit het voertuigenregister bedraagt f 15,00 per inlichting; dit brengt jaarlijks f 2,3 mln op. De totale inkomsten uit informatieverstrekkingen uit het voertuigenregister bedragen dus ca. f 3,5 mln/jaar.

De leden van de CDA-fractie vroegen of het restant van de keuringen van zware voertuigen (0,5 %) dat nu door de RDW wordt verricht, niet door onafhankelijke keuringsinstanties zou kunnen worden opgepakt. Voorts vroegen zij in welke regio er een tekort aan onafhankelijke keuringscapaciteit bestond. Ook de leden van de PvdA-fractie vroegen waarom de markt zelf niet in voldoende onafhankelijke keuringscapaciteit voorziet. Tevens vroegen zij welke voorzieningen met betrekking tot onafhankelijke keuringscapaciteit buiten de Rijksdienst voor het Wegverkeer werden bedoeld.

In theorie is het mogelijk dat het restant van de keuringen van zware voertuigen, dat nu door de RDW wordt verricht, door onafhankelijke keuringsinstanties zou worden opgepakt. In de praktijk is er evenwel nauwelijks belangstelling voor een onafhankelijk keuringsstation. Dit wordt veroorzaakt door bedrijfsmatige overwegingen. Voor bezitters van zware voertuigen is het veel efficiënter en is het financieel aantrekkelijker om een onderhoudsbeurt te combineren met de APK-keuring. Het marktmechanisme van vraag en aanbod leidt er vervolgens toe dat er slechts op beperkte schaal onafhankelijke keuringscapaciteit voor zware voertuigen voorhanden is.

Gezien het vorenstaande is het niet juist om te spreken van een tekort aan onafhankelijke keuringscapaciteit voor zware voertuigen. Door de werking van het marktmechanisme is een beperkt aanbod van onafhankelijke keuringscapaciteit voor zware voertuigen in het gehele land ontstaan. Er zijn derhalve geen specifieke regio's aan te wijzen.

Voor diegenen die een onafhankelijke keuring van zware voertuigen prefereren, bestaat de mogelijkheid deze bij de RDW te laten verrichten.

Het aantal APK-keuringen van zware voertuigen dat jaarlijks door de RDW wordt uitgevoerd, ondersteunt bovenstaande verklaring. Ter indicatie:

	APK I (voertuigen > 3500 kg)	APK II (voertuigen < 3500 kg)
RDW	1 000	8 000
Bedrijfsleven	180 000	4 600 000

Ten aanzien van de voorzieningen met betrekking tot onafhankelijke keuringscapaciteit buiten de RDW merk ik het volgende op. Het betreft hier met name bedrijven die door de RDW zijn erkend als onafhankelijke keuringsinstantie met betrekking tot APK-keuringen van zware voertuigen. Van de mogelijkheid om door de RDW erkend te worden als onafhankelijke keuringsinstantie voor zware voertuigen, wordt zeer beperkt gebruik gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd om meer duidelijkheid over af te stoten en wellicht af te stoten taken, in het bijzonder wat betreft de keuringscapaciteit en wat betreft de testbaan.

Zij wilden weten welke keuringscapaciteit van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zal worden opgeheven, rekening houdend met bekende plannen van de ANWB voor keuringsstations. Tevens vroegen zij zich af of de testbaan en eventuele andere bezittingen zullen worden afgestoten naar de private sector.

De ANWB heeft op dit moment uitsluitend keuringsaccommodaties die geschikt zijn voor de keuringen van personenwagens. Nieuwe initiatieven van de ANWB op het gebied van (onafhankelijke) keuringen zijn mij niet bekend.

In het beleid met betrekking tot het handhaven dan wel afstoten van keuringscapaciteit bij de RDW wordt rekening gehouden met de noodzakelijke vangnetfunctie voor de APK. Op dit moment wordt nog onderzocht of een eventuele vermindering van het aantal keuringsplaatsen mogelijk

is. Dit vindt voornamelijk plaats op basis van een afweging tussen een efficiëntere benutting van deze accommodaties (aantal keuringsplaatsen en daarbij behorend aantal keuringsbanen) en een redelijke mate van bereikbaarheid in het kader van de situatie met betrekking tot de vangnetfunctie voor de APK.

Uit onderzoek is gebleken dat er voor overname van de testbaan in de private sector geen belangstelling bestaat. Aangezien de testbaan een onmisbare rol vervult in het typegoedkeuringsproces van voertuigen en voor de taakuitvoering van de RDW beschikbaar dient te blijven, wordt de testbaan voorshands niet afgestoten.

Als reactie op de vragen van de leden van de PvdA-fractie terzake van de prejudiciële vragen omtrent de verenigbaarheid van het stelsel van de algemene periodieke keuringen met het EG-recht, merk ik het volgende op. Het Hof heeft terzake van de prejudiciële vragen nog geen uitspraak gedaan. Onder verwijzing naar mijn mede namens de Minister van Justitie gegeven antwoorden op kamervraag 2929305410 van het lid Van der Vaart over de APK-keuring (aansluitend kamerstukken II, 1992/93, nr. 689) zij herhaald dat er bij de Europese Commissie niet gebleken is van enig bezwaar tegen de wijze waarop Nederland uitvoering heeft gegeven aan richtlijn 77/143/EEG. Teneinde uitsluitel te krijgen over de vraag of, hangende de behandeling van vorenbedoelde prejudiciële vragen bij het Hof, de APK-wetgeving inderdaad niet mag worden toegepast, is bij de Hoge Raad een nieuwe zaak aanhangig gemaakt. Op 5 oktober 1993 heeft de Hoge Raad daarin een arrest gewezen. Bij dit arrest heeft de raad evenwel besloten de beslissing aan te houden totdat het Hof van Justitie eerderbedoelde prejudiciële vragen heeft beantwoord.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de verenigbaarheid van de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene erkenningsregeling voor typegoedkeuringen met het EG-recht. Zij zeiden zich daaromtrent uit de behandeling van die wet geen mededelingen van de regering te herinneren. In dat verband vroegen zij wat een en ander in praktische zin voor de Dienst Wegverkeer betekent.

Met de gestelde vraag naar de verenigbaarheid van de erkenningsregeling voor typegoedkeuringen met het EG-recht roeren de leden van de PvdA-fractie een kwestie aan die in feite thuishoort bij de behandeling van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994, en die in dat kader ook zeer zeker aan de orde moet komen. Nu evenwel de behandeling van het onderhavige wetsontwerp inzake de verzelfstandiging in aanzienlijke mate voor loopt op de behandeling van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994, en de in dat kader nog optredende wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 hun weerslag kunnen hebben op de voorgenomen verzelfstandiging, komt het wenselijk voor thans reeds op de kwestie van de erkenningsregeling toelatingskeuring in te gaan.

Nederland is steeds voorstander geweest van de mogelijkheid om typekeuringen door het bedrijfsleven zelf te laten verrichten. Voorwaarde daarvoor is dat het betrokken bedrijf beschikt over een voorgeschreven kwaliteitsborgingssysteem, dat ten minste een zelfde niveau van kwaliteit van de produkten garandeert als het door de overheid verrichte toelatingsonderzoek. Op dit kwaliteitsborgingssysteem wordt toezicht gehouden door de overheid o.a. door middel van bedrijfsschouwingen en steekproefsgewijze onderzoeken. Het geschetste systeem van toelatingsonderzoek door het bedrijfsleven biedt zowel voor het bedrijfsleven als voor de overheid voordelen. Het bedrijfsleven behoeft produkten niet langer afzonderlijk aan de overheid ter keuring aan te bieden. Voor de overheid ontstaat een lastenverlichting omdat er een verschuiving optreedt van zelf keuren naar toezicht op de bedrijven.

De ontwikkelingen op het gebied van deze erkenningsregeling zijn door mij geschetst op bladzijde 19 van de memorie van antwoord inzake de

Wegenverkeerswet 1994 (kamerstukken II, 1991/92, 22 030, nr. 6), zulks naar aanleiding van een vraag van de leden van de PvdA-fractie. Aldaar heb ik uiteengezet dat het betrokken onderwerp helaas geen neerslag heeft gevonden in de wijziging van richtlijn 70/156/EEG door richtlijn 92/53/EEG, doch door de Raad van de Europese Gemeenschappen is aangehouden voor behandeling in het kader van een volgende wijziging van basisrichtlijn 70/156/EEG. Geconstateerd moet evenwel worden dat nu recentelijk een algehele wijziging van richtlijn 70/156/EEG tot stand is gekomen, er binnen de EG weinig animo bestaat om andermaal tot een vrij principiële wijziging over te gaan. Dit betekent dat – zoals reeds in de memorie van antwoord gesteld – de erkenningsregeling voor typegoedkeuringen bij inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1994 nog niet kan worden geëffectueerd. Ook over deze erkenningsregeling zal derhalve bij de behandeling van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 een finale beslissing moeten worden genomen.

Voor de Dienst Wegverkeer betekent het onverhoopt niet doorgaan van bedoelde erkenningsregeling dat de beoogde lastenverlichting in die zin dat een verschuiving optreedt van daadwerkelijk zelf keuren naar toezicht op door bedrijven uitgevoerde keuringen, niet doorgaat. De Dienst Wegverkeer zal zelf de typekeuringen moeten blijven uitvoeren. Dit betekent dat geplande efficiencybesparingen niet kunnen worden gerealiseerd.

## **2. Rechtsvorm**

Het heeft mij verheugd te constateren dat de leden van de fracties van het CDA en van de PvdA met mij van mening zijn, dat in het geval van de Rijksdienst voor het Wegverkeer de keuze voor een zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid sui generis te prefereren is boven de keuze van een agentschap. Inmiddels is mij gebleken, dat de invoering van een agentschap inderdaad geen vertraging zou behoeven op te leveren voor de verzelfstandiging. Het spreekt echter voor zich dat dit argument de keuze voor de mate van verzelfstandiging niet wezenlijk heeft beïnvloed. Doorslaggevend bij de keuze voor externe verzelfstandiging is geweest het feit dat de uitvoerende taken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zodanig wettelijk en beleidsmatig zijn ingekaderd dat voor de controle op een juiste taakuitoefening volstaan kan worden met een rechterlijke toets. De ministeriële verantwoordelijkheid wordt alsdan beperkt tot het beleid, een taak die bij uitstek politieke controle behoeft.

De leden van de PvdA-fractie vroegen voorts of de ministeriële verantwoordelijkheid wel verder wordt beperkt dan bij een agentschap nu door het in stand houden van een algemene aanwijzingsbevoegdheid van de minister de Kamer de regering op vrijwel alle handelingen van de Dienst Wegverkeer kan blijven aanspreken. Hiertegen zou ik willen aanvoeren dat een algemene aanwijzingsbevoegdheid nimmer betrekking kan hebben op individuele handelingen. Zoals ik reeds heb aangegeven in de memorie van antwoord (pagina 14), zal van de algemene aanwijzingsbevoegdheid terughoudend gebruik moeten worden gemaakt. Dit betekent dat dit instrument slechts zal worden gebruikt op het moment dat daartoe wezenlijke aanleiding bestaat. Ook de Kamer zal, naar ik aanneem, hiervan doordrongen zijn telkens wanneer zij overweegt zich tot de regering te richten met de vraag van deze bevoegdheid gebruik te maken. Ik ga er van uit dat thans voldoende is aangetoond dat ondanks het instrument van een aanwijzingsbevoegdheid de Dienst Wegverkeer als zelfstandig bestuursorgaan een aanzienlijk grotere zelfstandigheid verwerft dan hij zou verwerven met de status van een agentschap. Tenslotte merk ik nog op dat de leden van de PvdA-fractie ten onrechte aannamen dat wijziging van de Comptabiliteitswet de mogelijkheid zou kunnen openen dat een agentschap zelfstandig op de kapitaalmarkt zou kunnen opereren.

### 3. Taakomschrijving

De leden van de PvdA-fractie vroegen of hun veronderstelling juist is dat in gebieden waar op een afstand van 25 tot 30 kilometer geen onafhankelijke keuringscapaciteit voor de APK aanwezig is, de Dienst Wegverkeer deze zal handhaven. Voorts vroegen zij in hoeverre die situatie thans is bereikt. Zij merkten op dat zij in het wetsvoorstel een herkenbare verwijzing naar die gebiedsgerichte benadering misten.

In gebieden waar onvoldoende onafhankelijke keuringscapaciteit is, kunnen automobilisten voor een APK-keuring terecht bij de RDW. Niet alleen de RDW en de ANWB bieden onafhankelijke keuringen. Er zijn ook particuliere keuringsstations die een erkenning hebben voor onafhankelijke keuringen. Vraag en aanbod (incl. RDW) van onafhankelijke keuringen zijn op dit moment goed met elkaar in evenwicht.

De wetgeving inzake de periodieke keuring beoogt, naast het invoeren van de keuringsplicht, voor de automobilist een reële keuzemogelijkheid te garanderen tussen enerzijds een APK-keuring in een garagebedrijf met reparatiemogelijkheid en anderzijds een APK-keuring in een onafhankelijk keuringsstation. In de nota naar aanleiding van het eindverslag op de Wegenverkeerswet (kamerstukken II, 1976/77, 14 020, nr. 9, blz 5) staat vermeld dat een maximale afstand van 25 tot 30 kilometer hiervoor als redelijk wordt ervaren.

Met de komende verzelfstandiging zal echter een belangrijk nieuw element worden meegenomen in de beoordeling of de RDW een keuringsstation zal aanhouden, nl. bedrijfseconomische redenen. Aangezien de RDW zelf haar inkomsten en uitgaven in evenwicht dient te houden, zal bij een onrendabel keuringsstation de keuze moeten worden gemaakt tussen opheffing of verplaatsing naar een plaats waar een keuringsstation wel rendabel kan worden geëxploiteerd. Dat kan ertoe leiden dat een enkele automobilist meer dan de genoemde 30 kilometer zal moeten gaan rijden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of een verdergaande afstoting van eigen algemene periodieke keuringen ten gunste van ANWB-capaciteit gunstig of ongunstig uitwerkt op de inkomsten/uitgavenverhouding. Uit de verstrekte gegevens leidden zij af dat de RDW ongeveer f 7 mln. «verdient» aan periodieke keuringen; zij vroegen nadere informatie over de inkomsten en kosten vanwege de periodieke voertuigkeuringen en daarbij een nader onderscheid te maken naar personenauto's en bedrijfswagens.

De conclusie dat de RDW jaarlijks f 7 mln. aan de periodieke keuringen zou verdienen, kan ik niet onderschrijven omdat dit een omzetcijfer is; hieruit moeten de kosten vanwege de periodieke keuringen worden verhaald.

Mogelijkheden voor afstoten van algemene periodieke keuringen van voertuigen door RDW naar ANWB zijn op dit moment uitsluitend aanwezig voor de categorie personenauto's; dit betreft ca. 8000 van de 50 000 periodieke keuringen, die de RDW jaarlijks verricht. Het tarief voor deze keuring is voor de RDW kostendekkend. Afstoting van deze activiteit zou dus per saldo een neutrale invloed op de baten/kosten verhouding hebben.

In onderstaand overzicht zijn de tarieven, inkomsten en kosten van voertuigkeuringen (raming 1994) samengevat:

Soort keuring	aantal	tarief	inkomsten	uitgaven
APK I (voertuigen > 3500 kg c.q. > 8000 kg)	1 000	gemiddeld f 170,00 <sup>1</sup>	f 170 000,00	f 170 000,00
APK II (voertuigen < 3500 kg)	8 000	f 91,65	f 733 000,00	f 733 000,00
Diverse periodieke keuringen (autobussen, taxis, ambulances, VLG) c.q. overige keuringsonderzoeken	41 000 c.q. 40 000	diverse tarieven	f 6 097 000,00	f 6 097 000,00
Totaal	90 000		f 7 000 000,00	f 7 000 000,00

<sup>1</sup> Dit is een gewogen gemiddelde van de volgende tarieven:  
> 3500 kg f 155,70;  
> 8000 kg f 175,65;  
toeslag per extra-as f 20,00.

#### 4. Interne organisatie

De leden van de CDA-fractie gaven in overweging het wetsvoorstel naar analogie van de Overlegorganen van de PTT aan te passen, opdat het gebruikersoverleg een wettelijke basis krijgt. Hierover zou ik het volgende willen opmerken.

Ten aanzien van de Koninklijke PTT Nederland (KPN) zijn er twee soorten overleg. Enerzijds is er het ingevolge de Wet Raad verkeer en waterstaat te voeren overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de representatieve belangenorganisaties (waaronder de KPN) inzake het operationele beleid. Anderzijds zijn er de overlegorganen tussen de KPN en zijn gebruikers. Deze overlegorganen werden gecreëerd omdat de rechtsverhouding tussen de concessiehouder KPN en de gebruikers van aangeboden nutsdiensten van privaatrechtelijke aard is en alleen wordt beheerst door de door de concessiehouder voor het gebruik van die nutsdiensten vast te stellen algemene voorwaarden. Deze algemene voorwaarden dienen gelet op de marktordeningaspecten daarvan, tot stand te komen na overleg met de gebruikers. Teneinde dit laatste te verzekeren werd het overleg wettelijk verankerd.

Ook voor de Dienst Wegverkeer zal er sprake zijn van twee soorten overleg. Het overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de belangenorganisaties inzake het operationele beleid zal plaatsvinden binnen het kader van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat. Daarnaast zal er overleg tussen de Dienst Wegverkeer en gebruikers over uitvoeringszaken gevoerd kunnen worden. De rechtsverhouding tussen de Dienst Wegverkeer en de gebruikers is echter niet van privaatrechtelijke, maar van publiekrechtelijke aard. De voorwaarden waaronder de gebruikers van de diensten van de Dienst Wegverkeer gebruik zullen maken, worden derhalve niet door die dienst bepaald, maar door de wet. Een gebruikersoverleg is in deze context zeker nuttig, maar is niet van een zodanige importantie dat een wettelijke verankering nodig is. Daarbij komt dat overleg met gebruikers reeds sedert een aantal jaren gevoerd wordt. Er is op dit moment geen enkele aanleiding te veronderstellen dat dit overleg niet zal worden gecontinueerd. Wat betreft de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de relatie tussen het gebruikersoverleg en de Raad voor verkeer en waterstaat merk ik op dat gelet op het voorgaande van een rechtstreekse relatie geen sprake zal zijn. Evenmin zal er sprake zijn van een rechtstreekse relatie tussen het gebruikersoverleg en de raad van toezicht. Dit is ook niet nodig, omdat het overleg met de gebruikers zal worden voorgezeten door en gevoerd met de directie van de Dienst Wegverkeer.

Naast het hierboven genoemde overleg zal er, op grond van het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat is aangewezen als coördinerend



bewindspersoon voor het voertuiginformatiebeleid, een interdepartementaal overleg over voertuiginformatievoorzieningen worden gestart. In dit overleg kunnen alle voorstellen met betrekking tot voertuiginformatie worden besproken.

Voorts vroegen de leden van de fractie van de VVD of bij de samenstelling van de raad van toezicht wordt gezocht naar onafhankelijke deskundigen op de terreinen waar de dienst zich mee bemoeit.

Zoals ook in het algemene deel van de toelichting op het wetsvoorstel is aangegeven, wordt de raad van toezicht op zodanige wijze samengesteld dat dit orgaan kan voldoen aan de aan hen opgedragen taken. Het zwaartepunt hierbij ligt op het gebied van de bedrijfsvoering. Specifieke deskundigheid op de terreinen waar de dienst zich op begeeft, is niet noodzakelijk. Denkbaar is echter dat kandidaten, die naast de voor de taken benodigde deskundigheid tevens over kennis beschikken op bijvoorbeeld voertuigtechnisch gebied, extra aandacht verdienen.

Op verzoek van de leden van de fractie van de PvdA wordt de onafhankelijkheid van de leden van de raad van toezicht in artikel 4j van de wet zelf vastgelegd. Ik verwijs hiervoor naar de nota van wijziging.

## **5. Bevoegdheden van de minister**

De leden van de fractie van het CDA vroegen een verduidelijking waarom de minister naast regelgeving een sturingsmogelijkheid ten aanzien van de strategische beleidsbepaling nodig achtte.

Terecht stellen de leden van de fractie van het CDA dat de verantwoordelijkheid voor de regelgeving des ministers is. Regelgeving is een uitermate belangrijk instrument bij verzelfstandigingen. Het is uiteraard gewenst zoveel mogelijk in regelgeving vast te leggen, maar niet alles kan in regelgeving worden vastgelegd. Om die reden is in het wetsvoorstel opgenomen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een aanwijzingsbevoegdheid heeft, om de verzelfstandigde dienst algemene aanwijzingen te kunnen geven als sturingsinstrument bij de algemene beleidsbepaling. Uitdrukkelijk zij vermeld dat dit nimmer aanwijzingen in individuele gevallen kunnen zijn. Anders dan voor de eigen bedrijfsvoering vindt er binnen de verzelfstandigde dienst geen strategische beleidsbepaling plaats.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gelijk met hun constatering dat de «tarieven-amvb» overeenkomstig artikel 3, tweede lid, van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 aan de beide kamers der Staten-Generaal zal worden overgelegd. Het gestelde in de memorie van antwoord terzake was nog niet afgestemd op het toen recentelijk door de Tweede Kamer aanvaarde wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994. Uiteraard ben ik bereid desgewenst de ministeriële regeling inzake de tarieven tijdig aan de Kamer te doen toekomen.

In het wetsvoorstel wordt thans expliciet voorzien in een wettelijke basis voor een informatieprofiel als door de leden van de CDA-fractie bedoeld. Ik verwijs daarvoor naar de nota van wijziging.

## **6. Status van het personeel**

Ten aanzien van de conclusie van de leden van de CDA-fractie dat de directie van de dienst een eigen salarisbeleid kan voeren, begrensd door mijn invloed op de tarieven, merk ik het volgende op.

Vanaf de eerste plannen tot verzelfstandiging van de RDW in de vorm van een ZBO, heeft mij voor ogen gestaan dat het personeel niet alleen

formeel doch ook zoveel mogelijk materieel in een gelijkwaardige positie zou komen als rijksambtenaren. In de memorie van antwoord heb ik aangegeven dat de Minister van Binnenlandse Zaken een zekere coördinerende bevoegdheid heeft ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden van ZBO's. Dit betreft de facto alleen die zaken waar nog in het CGOA over onderhandeld wordt voor alle ambtenaren, zoals pensioenen. In het sectorenmodel is bewust niet voorzien in een aparte sector voor ZBO's.

Wel ben ik tot de conclusie gekomen dat het wetsvoorstel randvoorwaarden dient te bevatten die waarborgen dat de arbeidsvoorwaarden van de dienst in grote lijnen in de pas lopen met de arbeidsvoorwaardenontwikkelingen van het overige overheids personeel. De dienst moet hierbij voldoende armslag krijgen om een beleid te voeren dat is toegespitst op de dienstspecifieke situatie. De Raad van Toezicht zal op dit geheel moeten toezien. Ik bereid daartoe een nota van wijziging voor.

Voorts vroegen de leden van de CDA-fractie wanneer gestart zal worden met de onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden.

Aangezien de vermoedelijke datum van verzelfstandiging inmiddels verder in de tijd is opgeschoven, zijn de onderhandelingen nog niet gestart. Het inzicht in de gevolgen van deze onderhandelingen dient uiteraard vóór de verzelfstandigingsdatum bekend te zijn, aangezien deze mede bepalend zijn voor de hoogte van de tarieven. De referentiekaders voor de onderhandelingen zullen zijn het ARAR en het BBRA 1984. Het bestaande financiële kader is uitgangspunt. Ik stel mij voor de onderhandelingen ruim zes maanden voor de datum van verzelfstandiging te starten.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe het feit dat de Minister van Binnenlandse Zaken (behoudens pensioenzaken) geen coördinerende bevoegdheden meer heeft ten aanzien van ZBO's, zich verhoudt tot de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) waar onder meer voor het behoud van de ambtelijke status is gekozen zodat dan de salarissen zich binnen de marges van het rijksbeleid zouden blijven bewegen.

Het is juist, dat het personeel van de verzelfstandigde LVB de status heeft (behouden) van ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet 1929. Dit impliceert niet zonder meer, dat de salarissen van het LVB-personeel zich bewegen binnen de marges van het rijksbeleid.

Zoals bekend heeft de procedure om te komen tot een verzelfstandiging van de LVB vrij lang geduurd. Aanvankelijk werd ervan uitgegaan, dat het behoud van de ambtenarenstatus ook zou moeten inhouden dat de rechtspositie in materieel opzicht niet of nauwelijks zou moeten wijzigen. Tevens werd gemeend dat toezicht zou worden uitgeoefend door de Minister van Binnenlandse Zaken.

Met het meer boven de kim komen van de verzelfstandiging zijn ook de inzichten gewijzigd. De ontstane grotere vrijheid voor gemeenten, provincies etc. en een daarmee gepaard gaande terughoudender rol van de Minister van Binnenlandse Zaken heeft daarbij een grote rol gespeeld. Inmiddels is deze sectoralisatie van de arbeidsvoorwaarden al weer enige tijd een feit.

Dit neemt niet weg, dat het ongewenst moet worden geacht indien de arbeidsvoorwaarden bij de verzelfstandigde LVB zich – ongemotiveerd – aanzienlijk gunstiger zouden ontwikkelen dan voor andere ambtenaren. Gelet op één van de gronden om te verzelfstandigen, t.w. een door de

Commissie Albeda in 1985 beslecht arbeids-conflict, heb ik steeds met een lichte verbetering rekening gehouden.

In de Wet Luchtverkeer zijn bepalingen opgenomen waardoor toezicht is verzekerd.

Zo is er een door mij benoemd bestuur, dat bij reglement de regeling van de rechtstoestand van het personeel vaststelt. Dit is evenwel een bestuursbesluit dat de voorafgaande instemming moet hebben van de Raad van Toezicht.

Voor de Raad van Toezicht, waarvan de leden eveneens door mij worden benoemd, is een belangrijk aandachtspunt dat de loonkosten van de LVB een belangrijk onderdeel vormen van de LVB-uitgaven en dat deze directe gevolgen hebben voor de hoogte van de in rekening te brengen tarieven. Ik wijs er daarnaast op, dat een tweetal leden van de raad afkomstig is uit in Nederland werkzame luchtvaartmaatschappijen, welke maatschappijen gebaat zijn bij concurrerende tarieven.

Verder heb ik zicht op de toepassing van de arbeidsvoorwaarden omdat het bestuur de wettelijke plicht heeft daarvan verslag te doen in een aan mij te zenden jaaroverzicht.

Kortom, ook zonder coördinatie en direct toezicht door mij of door de Minister van Binnenlandse Zaken zijn er goede wettelijk vastgelegde waarborgen waardoor de arbeidsvoorwaarden in grote lijnen de ambtenarentrend volgen, onverlet latend de mogelijkheid voor de totstandkoming van een op de LVB-situatie toegesneden arbeidsvoorwaardenbeleid.

De leden van de CDA-fractie vroegen informatie omtrent de exacte invulling van de afslanking van de personeelsformatie. Tevens wensten zij een antwoord op de vraag, hoe de bovenformatieve bezetting van plm 200 medewerkers in de startformatie van de dienst verwerkt zal worden.

Ook de leden van de PvdA-fractie stelden vragen over het zogenaamde grijze personeel en de wijze waarop de beoogde formatiereductie per 1 januari 1994 gestalte zou krijgen. Zij vroegen tevens of de dienst in zijn huidige omvang wel alle wettelijke taken naar behoren uitvoert, waaronder de taak om 3 % van de algemeen periodiek gekeurde voertuigen te herkeuren.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat het niet doorgaan van de vaartuiregistratie voor gevolgen heeft voor de formatie van de dienst.

Ten aanzien van de personele bezetting en de afslankingsoperatie is thans meer informatie beschikbaar dan ten tijde van het opstellen van de memorie van antwoord (augustus 1993). In de memorie van antwoord is aangegeven dat de RDW een taakstellende reductie opgedragen kreeg van 110,5 formatieplaatsen en dat deze taakstelling per 1 januari 1994 is afgeboekt.

Dit heeft geleid tot inkrimping van de formatie van 1027,5 tot een omvang van 916. Hiervoor zijn arbeidsbesparende maatregelen genomen. Ik noem hier de belangrijkste:

– In het kader van de voorbereiding van de WVV 1994 is een groot aantal met de kentekenregeling samenhangende procedures opnieuw ontwikkeld. Hierbij is de efficiency vergroot.

– De autobranche is ingeschakeld bij de registratie van voertuigen die in bedrijfsvoorraad worden opgenomen. De procedure, waarbij een afschrift van het handelaarsvrijwaringsbewijs voor handmatige verwerking naar Veendam wordt gezonden is voor de helft van de bedrijven vervangen door een gecontroleerde on-line registratie door het autobedrijf in de RDW-registratie. Naar verwachting zal eind 1994 90 % van de vrijwaringsbewijzen op deze wijze worden verwerkt zonder

tussenkomst van RDW-medewerkers. Het betreft plm 1 miljoen transacties per jaar.

– Er is sprake van toepassing van automatiseringsondersteuning binnen de automatiseringsafdeling. Dit betreft o.a. aanschaf van een robot ter vervanging van arbeidsintensieve werkzaamheden met tapes en standaardisering en stroomlijning van werkzaamheden en systemen.

– Op het gebied van onderhoud van PC's en netwerken zijn werkzaamheden uitbesteed. Dit geldt eveneens voor enkele logistieke activiteiten. Tezamen zijn hierdoor plm 10 formatieplaatsen vrijgekomen.

– Tot slot mag de toegenomen aandacht voor zaken als efficiency en kostenbewust werken niet onvermeld blijven. Deze heeft er toe bijgedragen dat door tal van kleinschalige wijzigingen meer werk per medewerker kon worden verricht.

Ook in de periode van 1994 tot en met 1999 zullen door de RDW maatregelen worden genomen die zullen leiden tot verdere besparing van enkele tientallen formatieplaatsen.

In de periode van 1 februari 1991 tot 1 januari 1994 is er naast de realisatie van de afslankingstaakstelling tevens sprake van groei in het volume van de aan de RDW opgedragen wettelijke taken:

– In de memorie van antwoord is aangegeven dat plm 140 extra arbeidsplaatsen moesten worden gecreëerd voor de daar genoemde nieuwe activiteiten. Een tiental van deze plaatsen betrof de registratie van pleziervaertuigen. Het niet doorgaan van deze registratie heeft ruimte geboden om andere nieuwe taken op te vangen. Het betreft hier de aandacht die nodig is voor voertuigen die aardgas als brandstof gebruiken en capaciteit benodigd voor enkele neven-effecten van de invoering van de BPM (import van voertuigen die ouder zijn dan 100 maanden).

– Daarnaast vond autonome groei van de bestaande taken plaats. De jaarlijkse toename van het aantal voertuigen heeft een veelvoud in de groei van het aantal RDW-handelingen tot gevolg. Per (extra) voertuig gaat het onder andere om afgifte van een kentekenbewijs, eerste en periodieke keuringen, afgifte van delen III, verstrekkingen van informatie en heruitgifte van gemodificeerde of verloren gegane documenten. Zo is in de genoemde periode het aantal telefonische informaties over procedurele zaken vooral ten gevolge van de invoering van nieuwe regelgeving met 20 % toegenomen tot 1 163 000 in 1993. Het aantal afgegeven delen III steeg met 9 % en het aantal schriftelijke informaties steeg met 20 %. Het aantal meldingen van APK-keuringen steeg met 5 %, hetgeen betekent dat het aantal uit te voeren steekproeven evenredig is gestegen. Ook het aantal zgn. normkeuringen (voornamelijk ten behoeve van individuele afgifte of wijziging van het kentekenbewijs) heeft een stijging vertoond. Om deze autonome groei op te vangen zijn thans 75 extra medewerkers ingezet.

De extra bezetting is op dit moment nog niet toereikend om alle wettelijke taken volledig uit te voeren. Het tekort in de keuringsorganisatie van de dienst zal tot gevolg hebben dat het vastgestelde herkeuringspercentage van de APK niet geheel zal kunnen worden gerealiseerd.

Het is niet mijn voornemen om de RDW een nog hogere overbezetting toe te staan. De in gang gezette en voor 1994 en 1995 voorgenomen efficiency-maatregelen zullen leiden tot het terugbrengen van het huidige tekort.

Het huidige tekort in de personele bezetting van de RDW vormt geen nieuwe situatie. Ook in de jaren 1991 t/m 1993 hebben zich tekorten voorgedaan. Hierdoor heeft de RDW niet alle wettelijke taken kunnen uitvoeren. Het herkeuren van algemene periodieke keuringen is in de praktijk sluitpost, aangezien de vragen vanuit de klantenkring van de RDW

alle andere produkten en diensten betreffen. In de jaren 1991 t/m 1993 is gemiddeld een steekproefpercentage van 2 bereikt. De hiervoor genoemde daling van het personeelstekort zal in 1994 t/m 1996 naar verwachting de ruimte bieden om het wettelijk vastgestelde percentage van ten minste 3 % vrijwel geheel te realiseren.

## **7. Financiën**

De leden van de fractie van de VVD vroegen of meer duidelijkheid kan worden gegeven over de financiële positie van de Dienst Wegverkeer, gekoppeld aan het feit dat inmiddels in de Wegenverkeerswet de afschaffing van deel III van het kentekenbewijs is geregeld. Deze leden waren geïnteresseerd in een meerjareninzicht in de baten en lasten van de Dienst Wegverkeer. De leden van de fractie van de PvdA vroegen daarnaast in elk geval een opstelling te maken van inkomsten en uitgaven voor de situatie na afschaffing van deel III.

De afschaffing van deel III heeft tot direct gevolg dat met ingang van 1996 op jaarbasis inkomsten voor een bedrag van ca. f 157 mln en uitgaven voor ca. f 21 mln wegvallen. Dit betreft ruim 60 % van de totale jaarlijkse inkomsten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Binnen mijn departement worden thans voorstellen ontwikkeld over alternatieve financieringsbronnen, waarover ik u zo spoedig mogelijk zal berichten. In het geval de RDW eerder verzelfstandigt dan dat de regelgeving inzake een alternatieve financieringsmethode is vastgesteld, zal een tijdelijke regeling moeten worden getroffen waarbij Verkeer en Waterstaat zich verplicht tot financiering van de ongedekte kosten van de voertuigenregistratie, zolang de Dienst Wegverkeer daarvoor geen eigen inkomsten ter beschikking staan. Het feit dat op dit moment een structurele regeling en een eventuele overgangsregeling voor de dekking van een meerderheid van de kosten van de Dienst Wegverkeer ontbreekt, heeft tevens consequenties voor het maken van een gekwantificeerde openingsbalans. Ook de opstelling van een meerjareninzicht in de baten en lasten is daarvan afhankelijk. Voorts wordt deze opstelling thans nog bemoeilijkt door de extra onzekerheden vanwege de overgang van een kasstelsel naar een baten-lastenstelsel, de onmogelijkheid om inschattingen te maken van ontwikkelings- en exploitatiekosten van nieuwe projecten en taken in het kader van de beleidsontwikkeling van het Rijk (bij voorbeeld ontwikkelingen met betrekking tot het kentekenbewijs, de Belasting Personenauto's en Motorrijwielen, afgifte kentekenplaten, rijbewijzen e.d.) en onvoldoende inzicht in de effecten van de ontwerp-Wet financiële voorzieningen privatisering ABP en van de wijzigingen in het sociale zekerheidsstelsel voor (rijks)ambtenaren op de personele lasten.

Naar aanleiding van de vragen over de toekomstige exploitatie, deel ik u mede dat de huidige situatie, vertaald naar de zelfstandige (bedrijfseconomische) exploitatieopzet, een jaarlijks omzetsniveau oplevert van ca. f 223 mln. Hieruit zullen onder meer moeten worden bekostigd de kosten van rente (ca. f 6 mln) en afschrijvingen (ca. f 21 mln). Voor een gedetailleerd meerjarig beeld van de overige uitgaven en de inkomsten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer moge ik u verwijzen naar mijn voorstellen voor de begroting 1995 van Verkeer en Waterstaat.

De leden van de CDA-fractie en van de PvdA-fractie verzochten om een indicatie van de openingsbalans en in het bijzonder om informatie over omvang en aard van eigen of daaraan gelijk te stellen vermogen. De leden van de PvdA-fractie vroegen tevens om een indicatie van de kapitaalsinjectie of aflosbare lening waaraan mogelijk moet worden gedacht.

Een definitieve balans, dus ook een openingsbalans, kan eerst na de peildatum worden vastgesteld aan de hand van de financiële stand van zaken op die datum. In geval van een bestaande bedrijfsuitoefening is de peildatum meestal 31 december van ieder jaar; in geval van een nieuwe organisatie is dat de startdatum. De openingsbalans is de uitkomst van belangrijke, daaraan voorafgaande stappen waarbij de uitgangspunten en feiten worden vastgesteld die bepalend zijn voor de uiteindelijke openingsbalans. Dit betreft de volgende stappen:

1. Vaststelling van waarderingsgrondslagen.

De waarderingsgrondslagen worden primair afgeleid uit de bepalingen, die zijn opgenomen in titel 9 van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Voorts is rekening gehouden met de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Deze waarderingsgrondslagen zijn voor de Dienst Wegverkeer in principe vastgesteld; de hoofdlijnen hiervan zullen worden aangegeven.

2. Afspraken en vastlegging daarvan inzake de overgang van rechten en verplichtingen. Voor sommige kunnen eenvoudig afspraken worden gemaakt zoals bij voorbeeld de overgang van debiteuren en crediteuren; overgangsafspraken inzake andere rechten en verplichtingen zullen nog intensief overleg vergen, zoals bij voorbeeld verplichtingen in de personele sfeer inzake langdurig zieken, wachtgeld, reorganisatiekosten vanwege GEO, etc. Veel van deze aandachtspunten verkeren nog in het overlegstadium en zijn derhalve nog niet vastgelegd.

3. Afspraken en vastlegging daarvan met betrekking tot taken die de Rijksdienst voor het Wegverkeer uitvoert voor de rijksoverheid. Dit betreft de zorg voor diverse registers, handhaving en opsporing Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) en de algemene periodieke keuring van voertuigen (APK), informatieverstrekking ten behoeve van de uitvoering van de Wet belasting personenauto's en motorrijwielen (BPM). Hierbij zal ook een regeling voor de financiering van het nieuwe voertuigenregister (NKR) moeten worden getroffen in het geval dat de Dienst Wegverkeer verzelfstandigt zonder dat een alternatieve eigen inkomstenbron in plaats van deel III is gecreëerd. Deze afspraken zijn nog niet vastgelegd.

4. Afspraken en vastlegging daarvan inzake de vermogenstoedeling van het Rijk met kenmerken van eigen of daaraan gelijk te stellen vermogen en/of vreemd vermogen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is zowel voor als na de verzelfstandiging van de Dienst Wegverkeer verantwoordelijk voor inhoud, totstandkoming en uitvoering van bovenbedoelde afspraken. Deze verantwoordelijkheid strekt zich uit over zowel de publiekrechtelijke, als de privaatrechtelijke aspecten van deze afspraken.

De (pro forma) openingsbalans ex ante zal in nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Financiën) worden opgesteld.

De definitieve openingsbalans zal na uitvoering van dit stappenplan onder verantwoordelijkheid van de directie en de raad van toezicht kunnen worden vastgesteld aan de hand van financiële gegevens en feiten per realisatiedatum van de verzelfstandiging. Deze balans dient zodanig te zijn opgesteld dat een accountant een goedkeurende verklaring kan afgeven. Aangezien uit het voorgaande blijkt, dat veel afspraken en aandachtspunten nog in een overlegstadium verkeren, is een kwantificering van openingsbalansposten thans nog niet mogelijk.

Op basis van de eerste stap kan evenwel tevoren inzicht worden geboden in een beschrijving van de pro forma openingsbalans, die de

essentiële uitgangspunten aangeeft voor het tot stand brengen van de feitelijke openingsbalans te zijner tijd.

## *II Indicatieve openingsbalans ex ante*

Met een indicatie voor de openingsbalans ex ante kunnen alleen structuur, waarderingsgrondslagen en de financiering door middel van eigen en vreemd kort/lang vermogen met aanname van veronderstellingen worden aangegeven. Een openingsbalans ex ante zal altijd inschattingen en onzekerheden bevatten. Voorts dient de openingsbalans een beschrijving te bevatten van hetgeen wordt ingebracht, de daaraan toegekende waarde alsmede de toegepaste waarderingsmethoden.

### **Structuur openingsbalans**

De openingsbalans van de Dienst Wegverkeer zal de volgende structuur hebben.

Activa	Passiva
* Vaste activa	* Garantievermogen
Immateriële vaste activa	Eigen vermogen
Materiële vaste activa	Achtergesteld vermogen
a) bedrijfsgebouwen en -terreinen;	* Voorzieningen
b) machines en installaties;	* Vreemd vermogen
c) vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa;	Langlopende schulden
d) andere vaste bedrijfsmiddelen;	Kortlopende schulden
e) niet aan de bedrijfsuitoefening dienstbaar.	
* Vlottende activa	
Vorderingen	
Liquide middelen	
Voorraden	

### **Toelichting activa**

#### *Vaste activa/immateriële vaste activa*

De immateriële vaste activa zullen in de openingsbalans pm worden gewaardeerd. Wegens hun moeilijk grijpbare waarde plegen zij met een zeker wantrouwen te worden bejegend en verdient het achterwege laten van activering de voorkeur. Deze aanbeveling wordt gedaan in de memorie van toelichting bij aanpassingswet 4e EEG-richtlijn inzake de jaarverslaggeving; ook de nota «Agentschappen» (Ministerie van Financiën, maart 1992) wijst in deze richting.

#### *Vaste activa/materiële vaste activa*

Onder de noemer materiële vaste activa worden stoffelijke goederen geactiveerd, die zijn bestemd om de uitoefening van de werkzaamheden van de rechtspersoon duurzaam te dienen. De grondslag voor de waardering van deze activa is de verkrijgingsprijs. Deze verkrijgingsprijs is op het verzelfstandigingsmoment de actuele waarde.

Taxateurs hebben in december 1992 de actuele waarde van de materiële vaste rijksactiva, waarvan de Rijksdienst voor het Wegverkeer op dat moment gebruik maakte, getaxeerd op een waarde van ca. f 75 mln. Op datum van verzelfstandiging zullen deze taxaties worden geactualiseerd ten behoeve van de feitelijke openingsbalans.

#### *Vlottende activa*

Van de vlottende activa worden de liquide middelen nominaal gewaar-

deerd. De vorderingen worden nominaal gewaardeerd rekening houdend met mogelijke oninbaarheid op grond van een individuele beoordeling van de openstaande posten. De Rijksdienst voor het Wegverkeer houdt ten behoeve van het voortbrengingsproces zeer beperkt voorraden aan; deze zullen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen.

## **Toelichting Passiva**

### *Garantievermogen*

#### 1. Doel garantievermogen

Het doel van het garantievermogen is de Dienst Wegverkeer in staat te stellen om zelfstandig zorg te dragen voor de bedrijfscontinuïteit. In het kader van deze continuïteit zal het garantievermogen fluctuaties van de exploitatierekening moeten kunnen opvangen en basis zijn om een (nog niet bepaalde) hoeveelheid vreemd vermogen (bij voorbeeld eventuele leningen, rekening-courant kredieten) aan te kunnen trekken.

#### 2. Gewenste omvang garantievermogen

In het algemeen is de gewenste omvang van het garantievermogen afhankelijk van de volgende factoren:

- het risicokarakter van de organisatie;
- de risico-omvang van de individuele taken en diensten;
- de stabiliteit van het bedrijfsresultaat;
- op stapel staande (uitbreidings)investeringen.

Voor zover ontwikkelings- en investeringskosten van nieuwe taken eventueel door de Staat worden (voor)gefinancierd is het laatste punt minder relevant.

Bovenstaande factoren tezamen bepalen het «risicoprofiel» van de Dienst Wegverkeer en aldus de leencapaciteit. De Nederlandse Investeringsbank (NIB) heeft in december 1990 een onderzoek verricht naar aspecten die van belang zijn voor de invulling van de financieringsstructuur. Met inschatting van de risico's en onzekerheden van dat moment komt de NIB tot de aanbeveling buffers te creëren in de vorm van risicodragend vermogen van 10% à 20% van het balanstotaal en van bestemmingsreserves en een algemene reserve ter verbetering van de solvabiliteit.

#### 3. Samenstellende delen garantievermogen

Het garantievermogen kan worden samengesteld uit eigen vermogen en/of achtergesteld vermogen.

Het eigen vermogen kan de vorm krijgen van een permanente renteloze lening en/of algemene en bestemmingsreserves. Voor de financiering van investeringen kan een herwaarderingsreserve worden gecreëerd, die eerst vrijkomt door afschrijvingen; dit is een wettelijke reserve waaruit geen uitkeringen mogen plaatsvinden (titel 9, boek 2, B.W.).

Achtergesteld vermogen verschaft de mogelijkheid om rentebetalingen en/of aflossingen afhankelijk te stellen van de beschikbare cashflow. Dit heeft een direct liquiditeitseffect en verbetert indirect de solvabiliteitspositie. Flexibilisering van rente en/of aflossingen kan niet cumulatief of cumulatief plaatsvinden, d.w.z. dat niet betaalde renten en aflossingen later niet c.q. alsnog betaald moeten worden.

### *Voorzieningen*

Voorzieningen worden in de definitieve openingsbalans opgenomen ter



compensatie van: 1) verplichtingen en verliezen waarvan de omvang op balansdatum onzeker is doch redelijkerwijs is te schatten; 2) bestaande risico's ter zake van te verwachten verplichtingen of verliezen, waarvan de omvang redelijkerwijs te schatten is; 3) kosten die in een volgend boekjaar zullen worden gemaakt, mits die kosten hun oorsprong vinden in het lopend of een voorafgaand boekjaar en de voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van de lasten over een aantal boekjaren.

### *Vreemd vermogen*

Langlopende en kortlopende schulden worden opgenomen tegen nominale waarde.

Bepalend voor deze posten van de openingsbalans zijn de resultaten van de eerdergenoemde stappen 2, 3 en 4. en van zgn. overlopende passiva waaronder belastingen en premies sociale verzekering, afdracht pensioenpremies, e.d.

Voor wat betreft de algemene maatregel van bestuur inzake de tarieven verwijs ik hier naar de brief waarbij ik deze nota naar aanleiding van het eindverslag aan u aanbied.

De leden van de CDA-fractie signaleerden dat blijkens de memorie van antwoord f 210 mln aan inkomsten uit de begroting verdwijnen en f 200 mln aan kosten. Zij vroegen of zij hieruit de conclusie mochten trekken dat de burger f 10 mln te veel in rekening wordt gebracht.

De Dienst Wegverkeer zal haar taken op basis van volledige kosten-dekking uitvoeren en derhalve zal aan de burger niets te veel in rekening worden gebracht. Het principe van volledige kostendekking wordt bij nota van wijziging in artikel 4q van de wet vastgelegd.

De bedragen die in de memorie van antwoord zijn vermeld, hebben slecht betrekking op de budgettaire effecten voor hoofdstuk XII van de rijksbegroting. Ten laste van diverse andere hoofdstukken van de rijksbegroting worden ook uitgaven ten behoeve van de Rijksdienst voor het Wegverkeer verricht, die in de tarieven zijn verdisconteerd. Vergelijking van uitgaven en inkomsten van hoofdstuk XII met betrekking tot de Rijksdienst voor het Wegverkeer levert daardoor een onvolledig beeld op.

De leden van de PvdA-fractie merkten met verwijzing naar hun eerdere opmerkingen op, dat de splitsing in drie groepen activiteiten, te weten documenten, informatieverstrekking en keuringen, hun enerzijds als onvoldoende verrijnd voorkwam en anderzijds als te versnipperd. Zo konden zij zich goed voorstellen dat de activiteit keuringen als geheel kostendekkend wordt gemaakt, maar zouden dan wel willen zien dat de rekening voor typekeuringen en andere werkzaamheden voor het bedrijfsleven niet eenzijdig bij de bezitters van personenauto's wordt gelegd via het afmeldtarief voor het algemene periodieke keuren van voertuigen. Anderzijds vonden zij dat de activiteiten documenten en informatieverstrekking niet elk afzonderlijk moeten worden beschouwd en kostendekkend gemaakt. Het kwam hun juist voor dat de kosten van de afgifte van documenten mede zouden kunnen worden gedekt door de verdiensten op het verstrekken van informatie uit de aldus verzamelde en toegankelijk gemaakte gegevens. Het kan daarbij zowel gaan om vergoedingen van commerciële gebruikers als van de belastingdienst in het kader van de houderschapsbelasting. Voorts vroegen deze leden waar de inkomsten uit het zogenaamde schorsingstarief neerslaan en om welke financiële omvang het daarbij jaarlijks kan gaan.

In mijn brief van 21 juli 1993 heb ik naar aanleiding van vragen en opmerkingen tijdens de behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 een overzicht op hoofdlijnen verschaft van de geraamde kosten en inkomsten

in 1994 en van de meerjarenramingen 1994 – 1998. Meer gedetailleerde ramingen van uitgaven, van soorten en aantallen dienstverleningen, en van daaraan gerelateerde inkomsten zijn opgenomen in de Rijksbegroting, Hoofdstuk XII Verkeer en Waterstaat, bij de artikelsgewijze toelichtingen op uitgaven/verplichtingen en op ontvangsten.

Het dilemma tussen enerzijds de veelheid en gevarieerdheid van dienstverleningen die leiden tot een gedetailleerde informatievoorziening en anderzijds de wenselijkheid zicht te houden op de hoofdlijnen van dienstverleningen aan gebruikersgroepen en daaraan gerelateerde kosten zal als volgt worden opgelost.

Uitgangspunt is dat de tarieven voor de dienstverleningen op basis van kostprijsdekkende calculaties zullen worden vastgesteld. Daarbij zullen vier hoofdgebruikersgroepen worden afgebakend, die ieder kosten-dekkend dienen te zijn. Dit zijn de groep Particulieren, de groep Autobranche/fabrikanten en importeurs, de groep Autobranche/garage- en onderhoudsbedrijven en de groep Overheid/overig. Aldus wordt voorkomen dat bezitters van personenauto's kosten krijgen doorberekend, die door het bedrijfsleven worden veroorzaakt.

Ten aanzien van de suggestie kosten voor informatieverstrekking aan de belastingdienst door te berekenen, informeer ik u dat deze dienst niet de enige in de overheidssector is, die informatie van de RDW betreft. Ook het CBS, politie en justitie, alle lagere overheden en het ministerie van Defensie krijgen informatie; eventuele doorberekening van kosten aan overheidsorganen zal budgettaire consequenties tot gevolg hebben. De kosten die de RDW maakt ten behoeve van de overheid hangen vooral samen met informatieverstrekking. Deze kosten worden tot 1 januari 1997 hoofdzakelijk gefinancierd uit de opbrengsten van deel III. Over de wijze waarop daarna in de financiering van deze kosten kan worden voorzien zal ik u binnenkort nader informeren.

De inkomsten uit het schorsingstarief zullen bij de RDW terecht komen. Ervaringsgegevens ontbreken omdat de schorsing eerst onder de Wegenverkeerswet 1994 zal worden ingevoerd; vooralsnog wordt uitgegaan van 10 000 schorsingen die f 2,5 mln/jaar opbrengen. De inkomsten kunnen worden aangewend ter (mede)financiering van de kosten van het voertuigenregister.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om nader in te gaan op hetgeen is gerangschikt onder de post «projecten» in de tabel inkomsten/uitgaven 1994 in de brief van 21 juli 1993, 22 961, nr. 7. Om welke projecten gaat het, waarom zijn deze in zo sterke mate toegerekend aan de activiteit documenten en in hoeverre zijn deze kosten blijvend, zo vroegen deze leden.

Onder «projecten» worden de uitgaven geraamd voor onderzoek en de ontwikkeling van omvangrijke nieuwe taken en activiteiten of significante wijzigingen daarin, waarbij in een aantal gevallen ook de wettelijke basis nog in ontwikkeling is. Het betreft in concreto de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 (nieuw voertuigregister, nieuw voertuigreglement), belasting personenauto's en motorrijwielen (houderschapsbelasting), Europese typekeuringen, gecontroleerde afgifte en inname kentekenbewijzen, deels taken in het kader van de afgifte en registratie van rijbewijzen en snelheidsbegrenzers. Het grootste aandeel in het projectenbudget 1994 heeft het nieuwe voertuigregister (f 20,4 mln).

De projecten hebben uiteraard personele en financiële gevolgen, aangezien een project een wijziging in de produktie van de RDW te weeg brengt. De projecten bij de RDW bestaan voor een deel uit incidentele en een deel structurele kosten. Zodra het project is afgerond, worden de structurele consequenties verwerkt in de exploitatie.

De leden van de PvdA-fractie achtten de inhoud van artikel 4q nog onvoldoende. Voorts achtten zij een wettelijke verankering van het beginsel van kostendekkendheid van de tarieven wel degelijk gewenst.

De opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie hebben mij aanleiding gegeven artikel 4q nogmaals te bezien. Met name het beginsel van kostendekkendheid en de goedkeuringsbevoegdheid van de minister worden thans wettelijk verankerd. Ik verwijs hiervoor naar de nota van wijziging. Verdergaande detaillering van de gang van zaken rond de tarieven hoort naar mijn mening in de algemene maatregel van bestuur op basis van artikel 4q thuis. Zoals hiervoor reeds in deze nota werd geconstateerd, zal deze amvb aan de Kamer worden voorgelegd, zodat parlementaire betrokkenheid langs deze weg voldoende is gewaarborgd. Verdere detaillering in artikel 4q komt mij dan als een doublure voor.

## **8. Rechtsbescherming en openbaarheid**

Naar aanleiding van de suggestie van de leden van de CDA-fractie om Veendam als vestigingsplaats van de Dienst Wegverkeer aan te merken omdat daar de kern van het apparaat is gevestigd, merk ik het volgende op.

De Rijksdienst voor het Wegverkeer vervult een groot aantal taken. Binnen die taken vervullen de registers een belangrijke rol, met als middelpunt de plaats Veendam waar de registers zijn ondergebracht. Ook de jaarlijkse kentekenbewijs-deel-III-ronde draagt vermoedelijk veel bij aan de grote naamsbekendheid van de RDW te Veendam. Dit neemt evenwel niet weg dat de kern van de RDW is gevestigd in Zoetermeer. Aldaar zetelt de directie. Voorts worden vanuit die vestiging diverse andere taken uitgeoefend. Ik noem – zonder volledig te zijn – de toelating van voertuigen tot de weg, de APK-keuringen, de ontheffingen en het juridisch apparaat. Gelet hierop dient naar mijn mening Zoetermeer als vestigingsplaats van de Dienst Wegverkeer te worden aangemerkt.

Het gaat echter vooral om de juridische hoofdvestiging en die is daar waar de directie zetelt namelijk Zoetermeer. Dat zegt overigens nog niets over het aantal arbeidsplaatsen, de taakverdeling en dergelijke.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 4a*

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie of het wettelijk vastleggen van de vestigingsplaats betekent dat een eventuele verhuizing naar een andere plaats slechts bij wetwijziging mogelijk is, merk ik op dat zulks niet het geval is. Het wettelijk vastleggen van de vestigingsplaats heeft tot doel om met het oog op eventuele gerechtelijke procedures een bevoegde rechter aan te wijzen. Dit is te meer van belang nu de Dienst Wegverkeer op verschillende plaatsen in het land kantoren en keuringsplaatsen heeft. Bij privaatrechtelijke rechtspersonen pleegt een vestigingsplaats in de statuten te worden vastgelegd. In het geval van een bij wet in het leven geroepen zelfstandig bestuursorgaan is de wettelijke regeling er in feite in de plaats van de statuten. Het wettelijk vastleggen van de vestigingsplaats betekent niet dat van een feitelijke verhuizing geen sprake kan zijn zonder wetwijziging. De juridische vestigingsplaats blijft evenwel de in de wet genoemde, zodat de dienst verplicht zal zijn aldaar ten minste een postadres aan te houden. Uiteraard verdient het de voorkeur in geval van verhuizing naar een andere plaats de wettelijke regeling bij zich voordoende gelegenheid met de werkelijkheid in overeenstemming te brengen.

#### Artikel 4c

De leden van de PvdA-fractie vroegen of voorbeelden konden worden gegeven van andere zelfstandige bestuursorganen waarbij eveneens een algemene aanwijzingsbevoegdheid is toegekend en van voorbeelden waarbij zulks juist niet is gedaan.

Voor de goede orde wijs ik er op dat beleid rond verzelfstandigingen zich pas sedert relatief korte tijd ontwikkelt. Binnen dit in ontwikkeling zijnde beleid wordt een algemene aanwijzingsbevoegdheid vrij algemeen aanvaard. Zo is het instrument o.a. opgenomen in het regeringsstandpunt «Functioneel bestuur, waarom en hoe?». Ook de recente voorstellen voor verzelfstandigingen zoals met betrekking tot de Informatie Beheer Groep (de voormalige informatiseringsbank), het kadaster (Kadasterwet, Stb. 1991, 570) en de voorgenomen instelling van het centraal orgaan opvang asielzoekers (kamerstukken II, 1993/94, nr. 23 540) bevatten een dergelijke algemene aanwijzingsbevoegdheid. Bij de vergunningverlenende organen Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) en Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV) is in de Wet Goederenvervoer over de weg een dergelijke aanwijzingsbevoegdheid niet opgenomen. Dit valt toe te schrijven aan het feit dat op het moment van indiening van het betreffende wetsvoorstel nog geen sprake was van een eenduidig standpunt over de verschillende sturingsinstrumenten die met het oog op de ministeriële verantwoordelijkheid kunnen worden ingezet. Bovendien is bij de vergunningverlening respectievelijk bij de inschrijving noch bij de intrekking daarvan sprake van enige beleidsruimte. In deze situaties bestond derhalve ook geen behoefte aan een aanwijzingsbevoegdheid. In de onderhavige wet is op bepaalde plaatsen wel sprake van enige beleidsruimte. De algemene aanwijzingsbevoegdheid is in casu dan ook met name opgenomen als sturingsmogelijkheid bij de algemene beleidsbepaling.

#### Artikel 4l

De leden van de PvdA-fractie bleven het merkwaardig vinden dat in artikel 4k is bepaald dat bij vacatures de resterende leden van de raad van toezicht de bevoegdheden hebben van de volledige raad, maar dat in artikel 4l is bepaald dat zij geen rechtsgeldige besluiten kunnen nemen indien het onverhoopt zou gaan om twee vacatures.

Artikel 4k geeft de algemene regel weer hoe de raad van toezicht wordt samengesteld en hoe de leden van de raad van toezicht worden benoemd. Als er een vacature ontstaat, dan rust op de Minister van Verkeer en Waterstaat de plicht om zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen twee maanden een nieuw lid te benoemen.

Bij de samenstelling van de raad van toezicht zal rekening worden gehouden met de in de wet gestelde taken van de verzelfstandigde dienst. In de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel heb ik al aangegeven om welke deskundigheden het moet gaan. Naar mijn mening kan bij meer dan één vacature in de raad van toezicht niet meer worden gesproken van een zodanige samenstelling dat alle belangen goed worden afgewogen. Om die reden is bepaald dat bij meer dan één vacature de raad van toezicht geen rechtsgeldige besluiten kan nemen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of er grote bezwaren bestaan tegen de toevoeging van het tarievenbesluit van de raad van toezicht (tweede lid, onderdeel b) aan de goedkeuringsbevoegdheid van de minister (derde lid).

Besluiten van de directie betreffende wijzigingen van tarieven behoeven de goedkeuring van de raad van toezicht. De directie is bij deze besluiten gehouden aan de bepaling dat de Dienst Wegverkeer haar taken op basis van volledige kostendekking dient uit te voeren. Deze bepaling is thans bij

nota van wijziging in artikel 4q vastgelegd. Voorts zal de Dienst Wegverkeer gebonden zijn aan de bepalingen van de algemene maatregel van bestuur, waarin de zelfstandige aanpassing van tarieven gelimiteerd zal worden door indices voor algemene kostenontwikkelingen. Tariefswijzigingen die daar boven uit gaan behoeven de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De besluiten van de directie zullen door de onafhankelijke raad van toezicht aan deze bepalingen worden getoetst. Naar mijn oordeel zijn daarmee voldoende kaders geschapen voor verantwoorde tariefstellingen door de Dienst Wegverkeer. Uitbreiding van de goedkeuringsbevoegdheid van de minister tot alle tariefwijzigingen zou afbreuk doen aan het flexibel aanpassingsvermogen op kostenontwikkelingen en de eigen verantwoordelijkheden van de raad van toezicht en de directie van de Dienst Wegverkeer.

#### *Artikel 4u*

De leden van de PvdA-fractie waren van mening dat de memorie van antwoord onvoldoende duidelijkheid verschafte over de vraag of de minister de Kamer alle inlichtingen moet onthouden indien de directie deze gegevens als vertrouwelijk bestempelt.

Het is geenszins de bedoeling dat de minister de Kamer inlichtingen zal onthouden, indien deze gegevens door de directie als vertrouwelijke gegevens worden bestempeld. Integendeel, een aanduiding van de directie dat gegevens vertrouwelijk zijn kan de grondwettelijke informatieplicht niet doorkruisen. Het feit dat de minister de gegevens vertrouwelijk heeft verkregen, zal hij aan de Kamer melden. Overigens is het tweede lid van het onderhavige artikel bij nota van wijziging vervallen. Ik verwijs u hiervoor naar de toelichting op de bijgevoegde nota van wijziging.

#### *Onderdeel RRR*

Op de vragen van de leden van de fractie van de PvdA inzake onderdeel RRR is in het begin van deze nota reeds ingegaan.

De leden van de PvdA-fractie informeerden of in het wetsvoorstel een henummeringsbepaling zou moeten worden opgenomen.

De voorbereidingen voor de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 zijn thans in volle gang. Daarbij moet met name worden gedacht aan de opleiding van degenen die met de handhaving van de wegenverkeerswetgeving zijn belast, en aan werkzaamheden ten behoeve van die handhaving, zoals het opstellen van feitomschrijvingen en tarieven ter zake van strafbare feiten. Een henummering van de Wegenverkeerswet 1994 in het kader van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zou deze activiteiten ernstig doorkruisen. Zo zullen leermiddelen en de reeds genoemde feitomschrijvingen moeten worden aangepast aan de herziene nummering. Om die reden verdient het naar mijn mening geen aanbeveling te voorzien in een henummeringsbepaling. De tot nu toe in het kader van de verzelfstandiging in de Wegenverkeerswet 1994 aangebrachte wijzigingen nopen daar ook niet toe. Dat de wettelijke regeling van de Dienst Wegverkeer is vervat in de artikelen 4a tot en met 4x, acht ik niet bezwaarlijk.

De leden van de PvdA-fractie namen aan dat het onderhavige wetsvoorstel niet eerder in werking kan treden dan de Wegenverkeerswet 1994. Waar voor de WVV 1994 wordt gemikt op inwerkingtreding op 1 januari 1995, konden zij niet plaatsen waarom de memorie van antwoord spreekt over verzelfstandiging spoedig na 1 januari 1994.

Inderdaad kan het onderhavige wetsvoorstel niet eerder in werking treden dan de WVV 1994. In de memorie van antwoord heb ik zulks uiteen gezet. Voorts heb ik daar gesteld dat verzelfstandiging per 1 januari

1994 niet haalbaar zou zijn, doch dat ik zou streven naar verzelfstandiging op zo kort mogelijke termijn. Daarbij ging ik ervan uit dat de WVV 1994 nog in de tweede helft van 1994 in werking zou kunnen treden. Inmiddels wordt voor de WVV 1994 inderdaad afgekoerst op inwerkingtreding per 1 januari 1995, zij het dat voor het hoofdstuk van de WVV 1994 dat gaat over rijbewijzen (hoofdstuk VI) zoals ik u reeds heb gemeld, een latere ingangsdatum zal gelden. Gelet op het vorenstaande zal na aanvaarding van het wetsvoorstel door de beide Kamers der Staten-Generaal de verzelfstandiging op zijn vroegst in de loop van 1995 haar beslag kunnen krijgen.

De leden van de fractie van de PvdA zeiden dat het voor de hand zou liggen om de inwerkingtreding van de verzelfstandiging bij de wet te regelen, aangezien zulks ook bij de Wegenverkeerswet 1994 het geval is.

Bij de Wegenverkeerswet 1994 is met name voor regeling van de inwerkingtreding bij de wet gekozen met het oog op de zeer gecompliceerde overgangsproblematiek die de algehele herziening van de wegenverkeerswetgeving met zich brengt.

Bij het onderhavige voorstel van wet doet zich een dergelijke omstandigheid niet voor. In verband daarmee meen ik dat het in de rede ligt hier het tijdstip van inwerkingtreding vast te stellen bij koninklijk besluit.

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