

**22 961**

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

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 17 maart 1995

Gaarne ga ik in het hierna volgende in op de vragen die zijn gesteld in het voorlopig verslag.

De leden van de VVD-fractie, daarin bijgevallen door de leden van de fracties van het CDA en de PvdA, zouden gaarne de bijzondere redenen vernemen welke aanleiding hebben gevormd tot het verzelfstandigen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Zij constateerden dat in de schriftelijke stukken hierop wel uitvoerig wordt ingegaan, maar alleen in algemene termen en onder verwijzing naar vorige rapporten. Zij merkten op de vraag in het bijzonder te stellen in verband met recente zeer kritische berichten over verzelfstandigingen, waarbij zij als voorbeelden noemden een recent advies van de verzamelde secretarissen-generaal, inhoudende onder meer dat het verzelfstandigen en privatiseren van uitvoerende rijksdiensten vaak niet aan de verwachtingen voldoet, en een advies van prof. mr. M. Scheltema, inhoudende dat de overheid er een «rommeltje» van heeft gemaakt en voorts het voornemen van de Minister van Binnenlandse Zaken dat hij werk wil maken van orde in de chaos aan verzelfstandigingen, iets wat vanuit de Tweede Kamer en ook in het rapport «Steekhoudend Ministerschap» is gevraagd.

Het kabinetsbesluit tot verzelfstandiging van het grootste deel van de taken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer is genomen onder het kabinet Lubbers III. In het regeerakkoord van dat kabinet werd vermeld dat aan de reorganisatie van de rijksdienst opnieuw inhoud zou worden gegeven. Inzet zou daarbij zijn verhoging van de efficiency en de effectiviteit en een bezinning op de inhoud van het beleid in relatie tot maatschappelijke ontwikkelingen en problemen. Uitgangspunt zou zijn dat de rijksdienst belangrijke beleidsfuncties vervult en dat de uitvoering daarvan wordt overgedragen aan de andere overheden dan wel opgedragen aan zelfstandige bestuursorganen of te verzelfstandigen diensten (kamerstukken II 1989–1990, 21 132, nr. 9, blz. 48).

Gelet op de aard van de betrokken taken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer ligt territoriale decentralisatie voor deze taken niet in de rede. Zij kunnen het best op nationaal niveau worden uitgeoefend.

Het betreft taken die – in het bijzonder door de totstandkoming van de

nieuwe wegenverkeerswetgeving – wettelijk strak genormeerd zijn. Voor dergelijke taken kan de ministeriële verantwoordelijkheid, tenzij het om politiek zeer gevoelige zaken gaat, beperkt blijven tot de wettelijke normering en de algemene gang van zaken bij de uitvoering. Om die reden is gekozen voor overdracht van de betrokken taken aan een zelfstandig bestuursorgaan (externe verzelfstandiging).

Deze keuze strookt overigens met de constatering in het rapport «Steekhoudend Ministerschap» van de Commissie-Scheltema (kamerstukken II 1992–1993, 21 427, nrs. 40 en 41) dat grootschalige beschikkingsverlening in aanmerking komt voor overdracht aan een zelfstandig bestuursorgaan (paragraaf 7.7).

De keuze sluit ook aan bij het rapport «Verantwoord verzelfstandigen» dat de commissie-Sint op verzoek van de secretarissen-generaal heeft opgesteld en door de ministerraad is besproken op 16 december 1994. Dit rapport, waarop de vragenstellers in hun vraag kennelijk doelen, is op 26 januari 1995 aan de Tweede Kamer aangeboden bij brief van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Financiën aan de Kamervoorzitter (kamerstukken II 1994–1995, 21 042, nr. 15). Als een van de situaties waarin externe verzelfstandiging in aanmerking komt, wordt in dit rapport vermeld het geval dat er sprake is van uitvoeringshandelingen die betrekking hebben op grote aantallen afzonderlijke gevallen waarvoor de wet nauw omschreven kaders geeft (IV.3).

Daarnaast noemt de commissie ook de situatie waarin het taken betreft met een specifiek karakter, die niet algemene beleidsvorming inhouden en de taken worden gekenmerkt door een stabiele beleidsomgeving. De Rijksdienst voor het Wegverkeer verricht werkzaamheden die een uitvoerend karakter hebben, in een technisch gespecialiseerde omgeving en dat alles binnen strikte wettelijke normen.

Bij het kabinetsbesluit tot verzelfstandiging van de meeste taken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft meegespeeld dat de verzelfstandiging naar verwachting zal leiden tot grotere efficiency en tot kwaliteitsverbetering. In een vroeg stadium van het verzelfstandigingsproces werden in dit verband de taken en de taakuitoefening van de Rijksdienst reeds heroverwogen. Deze grotere efficiency en kwaliteitsverbetering zal in de komende jaren door mijn ministerie nauwkeurig worden bekeken aan de hand van het informatiestatuut, bedoeld in artikel 4u van het wetsvoorstel.

Tevens zal de raad van toezicht toezien op een efficiënte bedrijfsvoering door de verzelfstandigde dienst. Daartoe zullen onder meer de jaarlijkse begroting, grote investeringen en de tarieven onderworpen zijn aan de goedkeuring van de raad. Daarnaast zal de verzelfstandigde dienst zijn rekening moeten laten goedkeuren door een, door de raad van toezicht benoemde, externe registeraccountant. Bovendien zal mijn ministerie binnen vijf jaar na verzelfstandiging een evaluatie laten uitvoeren, waarin onder meer de doeltreffendheid van de verzelfstandiging aan de orde zal komen.

De verwachting is gewettigd dat de diverse maatregelen tot vergroting van de efficiency van de dienst en van de kwaliteit van zijn produkten zal leiden. Bovendien past deze verzelfstandiging ook binnen de randvoorwaarden die nu worden gesteld voor externe verzelfstandiging. Al met al ben ik van mening dat de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer op goede gronden stoelt.

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en de PvdA vroegen voorts hoe de voorgestelde regeling van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zich verhoudt tot de recente kritiek op

verzelfstandigingen bij de rijksoverheid, waarnaar in verband met de vorige vraag is verwezen.

Een centraal punt in deze kritiek is dat de betrokken minister bij een aantal verzelfstandigingsprojecten na de verzelfstandiging niet meer voldoende instrumenten heeft om zijn noodzakelijke ministeriële verantwoordelijkheid te kunnen waarmaken. Voor de eisen waaraan in dit verband moet worden voldaan, is reeds een aanzet gegeven in de Nota functioneel bestuur Waarom en hoe (kamerstukken II 1990–1991, 21 042, nr. 4). Nadien zijn de eisen verder uitgewerkt, laatstelijk in het reeds genoemde rapport «Verantwoord verzelfstandigen». Ofschoon het wetsvoorstel inmiddels al weer enkele jaren geleden is ingediend, constateer ik dat er – mede door later aangebrachte wijzigingen – toch voldoende waarborgen op dit punt zijn opgenomen.

In dit verband noem ik de volgende in het wetsvoorstel opgenomen voorzieningen:

- de bevoegdheid van de minister tot het geven van algemene aanwijzingen over de taakuitoefening door de dienst (artikel 4c);
- de bevoegdheid van de minister in geval van taakverwaarlozing door de dienst (artikel 4x);
- de algemene informatieplicht van de Dienst Wegverkeer jegens de Minister van Verkeer en Waterstaat (artikel 4u). Hiertoe zal een informatie-statuut worden opgesteld, dat zal voldoen aan de recente inzichten op dit terrein, waaronder de inzichten van de Algemene Rekenkamer;
- de verplichting tot toezending aan de minister van het jaarverslag en de jaarrekening en de bijbehorende accountantsverklaring (artikel 4s);
- de vereiste goedkeuring van de minister van het financiële meerjaren-beleidsplan (artikel 4l, derde lid);
- de vereiste goedkeuring van de minister van de bezoldiging van de directie (artikel 4l);
- de opdracht aan de regering bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen inzake de tarieven van de Dienst Wegverkeer (onder meer omtrent de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het beginsel van volledige kostendekkendheid van tarieven, omtrent de gevallen waarin de vaststelling van de tarieven de goedkeuring van de minister behoeft en omtrent de evaluatie van het tariefstelsel) (artikel 4q); en
- de verplichte evaluatie ter zake van de doeltreffendheid van de verzelfstandiging waarbij onder meer het arbeidsvoorwaardenregime aan de orde moet komen (artikel VI).

De leden van de VVD-fractie worden gaarne nader ingelicht over de openbare taken, welke de nieuwe dienst zal dienen te blijven vervullen en over de wijze waarop dit in de wet of in een uitvoeringsbesluit is of zal worden vastgelegd. In dit kader vragen zij een toelichting op de kwestie met betrekking tot de verstrekking van gegevens over gestolen auto's en de wijze waarop een regeling kan worden getroffen om dergelijke kwesties in de toekomst te voorkomen.

De omvang van het totale aan de Dienst Wegverkeer opgedragen takenpakket wordt uitputtend geregeld in het bepaalde in artikel 4b van het onderhavige wetsvoorstel, waarin is vastgelegd welke wettelijke taken aan de Dienst Wegverkeer zijn dan wel kunnen worden opgedragen. De aan de Dienst Wegverkeer opgedragen taken zijn publiekrechtelijk van aard en uit dien hoofde is de Dienst Wegverkeer met openbaar gezag bekleed. Deze taken resulteren dus in publiekrechtelijke rechtshandelingen. Juist om deze reden is gekozen voor een publiekrechtelijke rechtsvorm, te weten een zelfstandig bestuursorgaan.

Regels omtrent de wijze waarop de taken door de verzelfstandigde dienst dienen te worden uitgevoerd, liggen in beginsel vast in de wet- en

regelgeving waarin de desbetreffende activiteiten zijn verankerd en verder uitgewerkt.

De Wegenverkeerswet 1994 en de op deze wet gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bevatten de meeste voorschriften aan de hand waarvan de Dienst Wegverkeer bijvoorbeeld keuringen van voertuigen zal verrichten (hoofdstuk III en V van de Wegenverkeerswet 1994), erkenningen aan het bedrijfsleven zal verlenen of intrekken (hoofdstuk III, IV en V van de Wegenverkeerswet 1994) en kentekenbewijzen en rijbewijzen zal afgeven (hoofdstuk IV en VI van de Wegenverkeerswet 1994). Daarnaast worden er met betrekking tot de bij andere wetten aan de Dienst Wegverkeer opgedragen taken in de betreffende wet- en regelgeving regels vastgesteld welke voorschriften bevatten met betrekking tot de taakuitoefening door de Dienst, zoals bijvoorbeeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen en de op basis van deze wet vastgestelde regelgeving.

Voor zover de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van artikel 4b, tweede lid, onderdeel b, van het onderhavige wetsvoorstel andere taken aan de Dienst Wegverkeer opdraagt, wordt per taak bezien of aanvullende voorschriften of afspraken met betrekking tot de uitoefening van die taak is gewenst.

Gezien de gekozen rechtsvorm en de aard van de taken is de Dienst Wegverkeer gebonden aan algemene regels zoals vastgelegd in de Wet Openbaarheid van Bestuur, de Algemene Wet Bestuursrecht en de Wet op de Nationale ombudsman. Toetsing van het handelen van de Dienst Wegverkeer in individuele gevallen kan aldus, binnen de gegeven wettelijke kaders, plaatsvinden door middel van een rechterlijke toets of een toetsing door de Nationale ombudsman.

Daarnaast vervult de raad van toezicht een rol bij het toezicht op de directie en op de algemene gang van zaken bij de Dienst Wegverkeer. Door de samenstelling van de raad wordt gewaarborgd dat alle facetten, waaronder de bestuurlijke en maatschappelijke, van de aan de Dienst Wegverkeer opgedragen taken voldoende worden bewaakt.

Tot slot behoudt de Minister van Verkeer en Waterstaat als algemeen sturingsmiddel in het kader van de algemene beleidsbepaling de bevoegdheid om de Dienst een algemene aanwijzing te geven (artikel 4c van het onderhavige wetsvoorstel). Zoals bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is aangegeven, zal van deze bevoegdheid met terughoudendheid gebruik worden gemaakt.

Evenals voor de hierboven genoemde taken, worden ook voor de verstrekking van gegevens uit de diverse registers – waaronder het kentekenregister – in de specifieke regelgeving duidelijk voorschriften gegeven. In verband met het kentekenregister zij nog het volgende vermeld.

Bij de verzelfstandiging wordt de Dienst Wegverkeer houder van het kentekenregister, evenals van de overige bij deze dienst ondergebrachte registers. In het kader van dit houderschap heeft de dienst een eigen verantwoordelijkheid voor het functioneren van het register. Dit houderschap betekent echter niet dat de Dienst zelfstandig kan bepalen aan wie welke gegevens voor welke doeleinden worden verstrekt. De verstrekking en het gebruik van gegevens uit de registers is tot in detail uitgewerkt in de Wegenverkeerswet 1994, de op deze wet gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Voor het kentekenregister is dit thans gebeurd in het Kentekenreglement en in de regelingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 december 1994 (nrs. RV 188323, RV 188324 en RV 188325, Staatscourant nr. 252).

De Dienst Wegverkeer is uiteraard gebonden aan deze regelgeving. Dit neemt niet weg dat de Dienst Wegverkeer een verantwoordelijkheid heeft

ten aanzien van het juiste gebruik van de uit de registers aan derden verstrekte gegevens. Indien wordt geconstateerd dat gegevens worden gebruikt in strijd met regelgeving of interdepartementale afspraken, zal de Dienst moeten optreden, bijvoorbeeld door stopzetting van de informatieverstrekking, hetgeen in het onderhavige geval is gebeurd. Tegen een dergelijke beschikking kan de betrokkene bezwaar of beroep aantekenen.

Voor zover de beslissing beleidsmatig of politiek van belang is, zal vooral overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dienen plaats te vinden. Ook dit laatste is overigens gebeurd in het kader van de door de VVD-fractie aangehaalde, de Rijksdienst voor het Wegverkeer «overstijgende», kwestie.

Ik zie geen reden om, aangezien de kwestie volstrekt volgens de regels is verlopen, voor deze specifieke materie dan wel meer in het algemeen naast de bestaande regelgeving een verdergaande regeling voor het toekomstige functioneren van de Dienst Wegverkeer te treffen.

Voor een nadere toelichting op de door de leden van de VVD-fractie aangehaalde kwestie moge ik u verwijzen naar de in dit verband in de maanden oktober, november en december van het vorig jaar door verschillende leden van de Tweede Kamer gestelde vragen en de op deze vragen gegeven antwoorden (Handelingen II, 1994–1995, Aanhangsel nrs. 163, 164, 178, 321 en 322).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink