

22 961

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

NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 16 mei 1995

De leden van de commissie verklaarden met enige teleurstelling te hebben kennis genomen van het antwoord van de minister op de vragen naar de achtergronden van en de aanleiding tot het verzelfstandigen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, zulks mede in het licht van de in het voorlopig verslag genoemde kritische uitlatingen: «voldoet vaak niet aan de verwachtingen» (secretarissen-generaal), «de overheid heeft er een rommeltje van gemaakt» (N. Scheltema) en «de chaos aan verzelfstandigingen» (H. Dijkstal).

Het antwoord gaat hierop niet in, maar verwijst voornamelijk naar stukken en beslissingen van vóór die uitlatingen, en besluit slechts in zeer algemene termen: «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.»

Inmiddels is deel 3 van het verslag van de Algemene Rekenkamer over 1994, handelende over zelfstandige bestuursorganen, (kamerstuk 24 130, nr. 3) verschenen, dat scherpe kritiek bevat over het algemene en financiële beleid van zelfstandige bestuursorganen, met onder meer als conclusies, dat de wildgroei in de inrichting van zelfstandige bestuursorganen dient te worden ingeperkt, dat de ministers in de praktijk zelden beschikken over de door de Rekenkamer minimaal nodig geachte informatie over de met hen verbonden zelfstandige bestuursorganen en dat van de door de Rekenkamer minimaal wenselijk geachte bevoegdheden voor toezicht gemiddeld minder dan de helft was gerealiseerd (blz. 53 en 54).

Naar aanleiding van dit rapport hebben de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën op 10 april 1995 een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer gezonden, waarin op korte termijn een kabinetsstandpunt wordt aangekondigd, waar nodig vergezeld van voorstellen tot beleidswijzigingen ten aanzien van zowel nieuw in te richten als bestaande zelfstandige bestuursorganen.

De leden van de commissie deelden mee het bedoelde kabinets-

¹ Samenstelling:

Baarda (CDA), voorzitter, Eversdijk (CDA), Werner (CDA), Tummers (PvdA), K. Zijlstra (PvdA), Staal (D66), Tiesinga-Autsema (D66), Hilarides (VVD), Talsma (VVD), Pitstra (GroenLinks), Barendregt (SGP), Schuurman (RPF), Veling (GPV).

standpunt en de resultaten van de discussie daarover in de Tweede Kamer af te wachten alvorens nader over het onderhavige wetsvoorstel te beslissen. Zij zouden gaarne de reactie van de minister hierop vernemen.

De leden van de commissie hadden met teleurstelling kennis genomen van het antwoord op de vraag van de VVD-fractie, welke taken de nieuwe dienst zal dienen te blijven vervullen en op welke wijze dit in de wet of in een uitvoeringsbesluit is of zal worden vastgelegd, welk antwoord luidt dat de minister geen reden ziet naast de bestaande regelgeving een verdergaande regeling voor het toekomstig functioneren van de Dienst Wegverkeer te treffen.

Deze teleurstelling ging over in verbazing en ook verontrusting toen de commissie enige tijd later kennis kreeg van de brief van de minister van 14 maart 1995 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (kamerstuk 23 900 XII, no. 26), waarin wordt vermeld dat een nieuw beleid terzake is vastgelegd. Dit beleid is ook uitvoerig in dat stuk omschreven, met aan het slot de vermelding dat bovengenoemde, nieuwe elementen zo spoedig mogelijk in de bestaande regelgeving zullen worden verwerkt en dat gezien het spoedeisende karakter in dit kader de nodige maatregelen zijn getroffen, vooruitlopend op de inwerkingtreding van deze regelgeving.

Is er hier op het ministerie wat misgegaan? Is dit niet een aanwijzing dat er terzake overhaast en onvoldoende zorgvuldig is gehandeld?

Zonder nu reeds op bijzonderheden van de nog vast te stellen regelgeving te willen ingaan, wilden de leden van de commissie de vraag stellen of het onderscheid publieke en private dimensie – met bijna geen, respectievelijk vrij veel beperkende voorschriften – wel zo scherp dient te worden gemaakt. Is toch niet het terugvinden van gestolen auto's een vorm van schadevergoeding dan wel schadebeperking, welke toch evenals slachtofferhulp in het algemeen ook mede een taak van de overheid is?

Wat is de precieze bedoeling en inhoud van voorwaarde 2 (genoemd stuk blz. 4) dat er alleen voertuiggegevens en geen tenaamstellingsgegevens mogen worden bevraagd? Betekent dit dat ingeval het kenteken van een gestolen auto inmiddels op naam van een ander is gesteld, de bestolene wel verneemt dat dit het geval is maar niet ten name van wie?

Ten slotte wilden de leden van de commissie gaarne een duidelijk en compleet antwoord ontvangen – zonder verwijzing naar andere stukken – op de vraag of de Centrale Recherche Informatiedienst nu zonder beperkingen gegevens over gestolen auto's van de RDW ontvangt. Voorts stelden zij nog de aanvullende vraag of het Verificatie en Informatie Systeem (VIS) al dan niet via haar «houdster», de CRI, opgave krijgt van de nummers van oningevulde gestolen rijbewijzen en van ingevulde gestolen of verloren rijbewijzen, op een soortgelijke wijze als het Ministerie van Binnenlandse Zaken nu reeds soortgelijke gegevens ten aanzien van paspoorten aan de CRI, bestemd voor het VIS, doorgeeft.

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen