

22 961

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

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 11 december 1995

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

De leden van de commissie verklaarden met enige teleurstelling te hebben kennis genomen van het antwoord 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, omdat het antwoord voornamelijk verwijst naar stukken en beslissingen van vóór die uitlatingen.

Ik maak graag van de gelegenheid gebruik om een nadere toelichting op de overwegingen te geven.

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is de uitvoerder van wet- en regelgeving ten aanzien van voertuigen en is in die hoedanigheid zowel verantwoordelijk voor de kwaliteit van de dienstverlening aan zijn afnemers als voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van uitvoering van het beleid. In deze setting bestaat er grote behoefte aan de benodigde voorwaarden om een eenduidige aansturing van de dienst vanuit het beleid, een eenduidige inrichting van de dienst ten behoeve van de eigen taakuitvoering, een eenduidige relatie tussen de aansturing en de taakuitvoering, en een goede interactie tussen de dienst en zijn afnemers te bewerkstelligen.

De taken van de RDW behelzen uitvoeringshandelingen die betrekking hebben op zeer grote aantallen gevallen waarvoor de wet nauw omschreven kaders geeft en waarbij de rechtsbescherming van individuele burgers gewaarborgd is. Er is daarbij sprake van uitvoeringstaken waarbij de gelijke behandeling van individuele gevallen om een zekere waarborging van onafhankelijke en verantwoorde uitvoering vraagt. Daarbij is het bovendien ongewenst dat de ministeriële zeggenschap zich mede uitstrekt over beslissingen die in individuele gevallen worden genomen.

Om een indruk te geven van de massaliteit van de productieomvang heb ik in de bijlage bij deze memorie van antwoord enige relevante gegevens opgenomen. Gezien de output-gerichte oriëntatie van de RDW,

ligt het in de rede om de Dienst niet alleen achteraf te beoordelen op output, maar ook vooraf aan te sturen op output. Dit uitgangspunt zal in de feitelijke uitwerking van de aansturingrelatie zijn beslag krijgen. In de door de Dienst Wegverkeer op te stellen meerjarenplannen zal de relatie tussen de te leveren producten (output) en de benodigde middelen (input) gelegd worden. De verantwoording achteraf zal gericht zijn op het beoordelen of de gestelde doelen op efficiënte wijze zijn behaald.

Doordat de RDW een productieorganisatie is, op een specifiek terrein waarbij de relatie met de afnemers zeer belangrijk is, vereist de besturing van de dienst een daarop afgestemde benadering. Na verzelfstandiging draagt de Dienst Wegverkeer voor deze interne besturing zelf nadrukkelijk de verantwoordelijkheid, terwijl de verantwoordelijkheid voor de aansturing van de Dienst door de minister beter kan worden ingevuld doordat deze aansturing op eenduidige wijze op hoofdlijnen zal plaatsvinden.

De in het wetsvoorstel voorziene eigen verantwoordelijkheid van de raad van toezicht en directie voor de besturing van de Dienst Wegverkeer geeft hun de bevoegdheid en mogelijkheid de organisatie van de dienst en de organisatie van de werkprocessen zodanig in te richten dat de effectiviteit, efficiëntie en kwaliteit van de dienstverlening optimaal is afgestemd op de externe omgeving en er direct en vakkundig gereageerd kan worden op de signalen en reacties van de afnemers. In de taakuitvoering wordt het volume van een taak op enig moment bepaald door de afnemers; de dienst heeft hierop zelf weinig tot geen invloed. Het belang van een tijdige, efficiënte en kwalitatief hoogwaardige dienstverlening weegt zwaar. Om fricties in het productieproces of nadelige gevolgen voor de afnemers te voorkomen, is de mogelijkheid tot flexibele inzet van middelen noodzakelijk. Inherent aan de bestuursverantwoordelijkheid is de bevoegdheid om de beschikbare middelen zodanig te alloceren dat voldaan kan worden aan de gevraagde output, en de Dienst Wegverkeer zelfstandig die beslissingen kan nemen die voor die taakuitvoering nodig zijn.

Ik ben van mening dat ten aanzien van de RDW de uitvoering van beleid aan bestuurbaarheid wint als deze functioneel en organisatorisch sterk wordt onderscheiden van de beleidsontwikkeling en -bepaling, en dat de benodigde samenwerking tussen beleidsbepaling en beleidsuitvoering effectiever zal zijn wanneer de verantwoordelijkheden en taken scherp van elkaar zijn onderscheiden.

De recente ontwikkelingen als gevolg van de in het voorlopig verslag gememoreerde kritische uitlatingen, het rapport van de Algemene Rekenkamer ten aanzien van zelfstandige bestuursorganen en de navolgende discussie heb ik nadrukkelijk meegewogen in mijn beleidsvoornemen de RDW te verzelfstandigen in de vorm van een zelfstandig bestuursorgaan.

Zoals bekend heeft het kabinet op 3 mei 1995 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal de notitie «Herstel van het primaat van de politiek bij de aansturing van zelfstandige bestuursorganen» (kamerstukken II 1994–1995, 24 130, nr. 5) aangeboden, die het kabinetsstandpunt bevat over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Zelfstandige bestuursorganen en ministeriële verantwoordelijkheid» (kamerstukken II 1994–1995, 24 130, nr. 3). Aan het slot van het kabinetsstandpunt is een viertal maatregelen opgenomen om te komen tot een herstel van het primaat van de politiek. Een van die maatregelen bestaat uit het creëren van een nieuw kader voor het instellen van zelfstandige bestuursorganen. Dit kader is voorlopig vastgesteld in de vorm van ontwerp-aanwijzingen voor de rijksdienst inzake zelfstandige bestuursorganen. Door het kabinet is besloten dat, vooruitlopend op de advisering door de Raad van State,

de ontwerp-aanwijzingen dienen te worden toegepast op toekomstige voorstellen tot verzelfstandiging.

Alhoewel de ontwerp-aanwijzingen uitsluitend op nieuwe gevallen zien, ligt evenwel een toetsing van het onderhavige wetsvoorstel aan de ontwerp-aanwijzingen mijns inziens voor de hand. Uit deze toetsing kan geconcludeerd worden dat het wetsvoorstel met uitzondering van enkele kleine onderdelen in hoge mate voldoet aan de ontwerp-aanwijzingen. In de ontwerp-aanwijzingen wordt zelfs expliciet een aantal bepalingen uit het wetsvoorstel als modelbepaling gepresenteerd ten behoeve van te ontwerpen wetgeving ter oprichting van zelfstandige bestuursorganen.

Om volledig aan de concept-aanwijzingen te kunnen voldoen, heb ik het voornemen het wetsvoorstel op onderdelen bij te stellen en aan te vullen. Het betreft met name het verankeren van een ministerieel goedkeuringsrecht voor de begroting van de Dienst Wegverkeer, alsmede voor alle door de Dienst vast te stellen tarieven, voor het bestuursreglement van de Dienst, en het vastleggen van een ministerieel toestemmingsvereiste voor bepaalde door de Dienst te verrichten privaatrechtelijke rechtshandelingen. De bedoelde aanpassingen zullen door middel van een nota van wijziging van het voorstel van wet, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten (kamerstukken II, 1995-1996, 24 496, nr. 2), die onlangs bij de Tweede Kamer is ingediend, worden gerealiseerd. Het aldus bijgestelde wetsvoorstel schept de voorwaarden voor een doelmatige en doeltreffende uitvoering door de Dienst Wegverkeer van zijn publieke taken, terwijl tegelijkertijd een toereikende controle en aansturing van de Dienst gewaarborgd is. Hiermee is het wetsvoorstel naar mijn mening volledig in overeenstemming gebracht met de ontwerp-aanwijzingen inzake zelfstandige bestuursorganen. Indien de advisering door de Raad van State terzake de ontwerp-aanwijzingen mocht leiden tot aanpassing van de aanwijzingen, dan zal dat uiteraard zijn doorwerking kunnen hebben in het onderhavige wetsvoorstel.

In relatie tot deze ontwerp-aanwijzingen heb ik nogmaals afgewogen hoe de kosten, bestuurlijke lasten en de doelmatigheid van bestuur zich verhouden tot het blijven uitoefenen van de uitvoeringstaken onder volledige ministeriële verantwoordelijkheid.

De bestuurlijke lasten op het departement zullen afnemen doordat een geconcentreerde en gestroomlijnde beleidsontwikkeling kan worden ontwikkeld. De beleidsontwikkeling aangaande het voertuig- en voertuig-informatievoorzieningenbeleid bestrijkt een zeer breed gebied, verdeeld over meerdere ministeries. Het op afstand zetten van de feitelijke uitvoering ten opzichte van de beleidsbepaling die ten grondslag ligt aan diezelfde uitvoeringstaken zal een helder en uniform beeld van de verantwoordelijkheidstoedeling opleveren.

Een belangrijke verhoging van de doelmatigheid inzake bestuur wordt ook gegenereerd binnen het aandachtsgebied van het beheer van de bedrijfsvoering. Het bestuur van de Dienst Wegverkeer kan zich meer dan voorheen toeleggen op de besturing van een «produktiefabriek». Ik zal hierop toezicht uitoefenen met name gericht op de kwaliteit van de totale «output», maar ook op de doelmatigheid en de kwaliteit van de taakuitoefening door de Dienst Wegverkeer.

Ik kan mij aldus concentreren op de hoofdlijnen en resultaten van de prestaties van de Dienst Wegverkeer. Verschillende hulpmiddelen staan mij hierbij ten dienste, zoals het kennisnemen van het jaaroverzicht, het goedkeuren van de jaarlijkse begroting, het kunnen geven van algemene aanwijzingen, het laten uitvoeren van een periodieke organisatie-doorlichting en, zeer belangrijk, het (al dan niet) goedkeuren van de jaarlijkse tarieven van de Dienst.

Al deze bestuurlijke aspecten worden nader uitgewerkt in een Informatiestatuut dat de informatiestromen tussen mijn ministerie en de verzelfstandigde Dienst Wegverkeer regelt. De nieuwe bestuurlijke verhoudingen zullen geen meerkosten met zich meebrengen. De (geringe) kosten die het hebben van een raad van toezicht met zich meebrengt zullen meer dan worden goedgemaakt door de reeds eerder gememoreerde doelmatiger vorm van bedrijfsvoering.

Ik heb mij voorts nogmaals bezonnen op het aspect van de ministeriële verantwoordelijkheid. Bij een tot zelfstandig bestuursorgaan verzelfstandigde Dienst Wegverkeer blijven de effecten van de bestuurlijke bevoegdhedentoedeling te allen tijde politiek relevant en worden niet aangetast: de reikwijdte van het politieke primaat wordt niet verkleind (de overheid wordt niet kleiner, het ministerie wel).

Mijn verantwoordelijkheid jegens het Parlement wordt wel anders ingevuld. Deze wordt toegespitst op de ministeriële bevoegdheden die in het verzelfstandigingswetsvoorstel zijn neergelegd.

Samengevat kan worden gesteld dat na verzelfstanding de ministeriële verantwoordelijkheid volledig intact blijft voor politieke en beleidsmatige zaken als wel voor de taakuitvoering van de Dienst Wegverkeer op hoofdlijnen.

Bij de behandeling van het verzelfstandigingswetsvoorstel op 27 september 1994 in de Tweede Kamer heb ik gesteld dat ik een aantal acties in gang had gezet, die erop gericht zijn om over 1995 een goede bedrijfsvoering en een ordelijk bestendig financieel beheer te realiseren. Voorts stelde ik in mijn brief aan uw Kamer van 26 juni 1995 (kamerstuk 22 961, nr. 93e), dat ik rond eind oktober zicht zou hebben of deze acties tot het beoogde resultaat hebben geleid. De Departementale Accountantsdienst heeft inmiddels aan mij een tussenrapportage uitgebracht. Hieruit blijkt dat de verbetering van vele, essentiële zaken structureel wordt aangepakt. De RDW werkt stelselmatig aan de verbetering van het financieel beheer in het algemeen en aan de overgebleven nog te verbeteren punten in het bijzonder. Op basis van de tussenrapportage van de Accountantsdienst en van een door mij zelf ingestelde evaluatie, spreek ik de verwachting en het vertrouwen uit dat ultimo 1995 het financieel beheer op orde is en dat het verkrijgen van een goedkeurende accountantsverklaring over 1995 in principe haalbaar is. Ik baseer deze verwachting op het binnen de RDW aanwezig zijn van geïnstitutionaliseerde structuren en procedures die daadwerkelijk nageleefd worden door een voor deze zaken gemotiveerd integraal management. Medio april 1996 wordt bekend of de RDW over 1995 een goedkeurende verklaring heeft verkregen, zodat ik eerst dan zal besluiten of het verzelfstandigingswetsvoorstel daadwerkelijk per 1 juli 1996 in werking zal kunnen treden.

De leden van de commissie hadden met teleurstelling kennis genomen van het antwoord op de vraag van de VVD-fractie, welke taken de Dienst zal dienen te blijven vervullen en op welke wijze dit in de wet of in een uitvoeringsbesluit is of zal worden vastgelegd. Zij vroegen of er, gezien de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer (kamerstuk 23 900 XII, nr. 26), iets op het ministerie was misgegaan en of dit niet een aanwijzing is dat ter zake overhaast en onvoldoende zorgvuldig is gehandeld.

Zoals in het antwoord op de eerder door de VVD-fractie gestelde vragen over de wijze waarop het functioneren van de Dienst Wegverkeer formeel wordt vastgelegd is aangegeven, bestaan er reeds vele regels welke het taakveld van de RDW bestrijken en aldus expliciet of impliciet voorschriften omvatten gericht op het handelen van de RDW. De verzelfstanding van de RDW doet hier niets aan af.

Ten behoeve van de verzelfstanding van de RDW wordt «bovenop»

deze regelgeving voorzien in een wettelijke regeling waarin de essentiële zaken gericht op de verzelfstandigde situatie worden vastgelegd. Zoals hiervoor is aangegeven, wordt het onderhavige wetsvoorstel nog op een enkel punt aangepast aan de ontwerp-aanwijzingen voor zelfstandige bestuursorganen opdat het op de datum van verzelfstandiging van de RDW volledig in overeenstemming is met deze ontwerp-aanwijzingen.

Bij de verzelfstandiging van de RDW geldt als één van de uitgangspunten dat de Dienst Wegverkeer (slechts) zal zijn belast met de uitvoering van formeel aan de Dienst opgedragen taken. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving behoort niet tot het takenpakket van de verzelfstandigde Dienst. De voor de Dienst Wegverkeer relevante wet- en regelgeving is overigens een dynamisch geheel en aan (internationale) ontwikkelingen onderhevig. Voor zover nieuw beleid of gewijzigde omstandigheden wijzigingen van wet- en regelgeving noodzakelijk maken, zullen deze wijzigingen op het ter zake verantwoordelijke departement, voor zover relevant uiteraard in overleg met de verzelfstandigde Dienst, worden voorbereid en ingevoerd. De Dienst Wegverkeer zal de uitvoeringspraktijk op deze wijzigingen moeten aanpassen om te blijven voldoen aan de verplichtingen die uit de wet- en regelgeving voortvloeien.

Het door de Dienst Wegverkeer te beheren kentekenregister in relatie tot het onlangs vastgestelde beleid ten aanzien van de verstrekking van gegevens over gestolen en verduisterde voertuigen kan in dit kader juist zeer goed als voorbeeld dienen. Allereerst zij opgemerkt dat het nieuwe voertuigregistratiesysteem is onderworpen aan een door de Accountantsdienst uitgevoerde zgn. EDP-audit. Een goedkeurende verklaring met betrekking tot actualiteit, betrouwbaarheid, volledigheid en integriteit van het systeem als zodanig is afgegeven. Verder zal de werking en naleving van het systeem jaarlijks worden onderworpen aan een door een accountant uitgevoerde controle. De gegevensverstrekking uit het kentekenregister is als «gesloten systeem» tot in detail geregeld in de Wegenverkeerswet 1994, het Kentekenreglement, het Privacyreglement kentekenregister 1994 en enkele aanvullende ministeriële regelingen ter zake van het gebruik van de gegevens door de aangewezen belangenhartigers van de automobielbranche en ter zake van de aanwijzing van belanghebbenden aan welke gegevens omtrent de aangifte van gestolen en verduisterde voertuigen kunnen worden verstrekt. Deze regelgeving blijft, na enkele aanpassingen van formele aard, na verzelfstandiging van de RDW volledig bestaan. Aldus bestaat een gedetailleerde «handleiding» voor de Dienst Wegverkeer waarin de grenzen van het handelen van de Dienst liggen besloten. Voor de verstrekking van gegevens uit het kentekenregister betekent dit dat de Dienst slechts gegevens mag verstrekken aan hiertoe in regelgeving of bij beschikking door de Minister van Verkeer en Waterstaat en, in geval van verstrekking van gegevens over gestolen voertuigen, door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie gezamenlijk, aangewezen derden.

Verder staat de registratie en de gegevensverstrekking onder permanent toezicht van de Registratiekamer, die met de regelgeving terzake akkoord is gegaan.

Voor de registratie, het verstrekken en het gebruik van gegevens omtrent gestolen en verduisterde voertuigen lag reeds enige tijd de vaststelling van nieuw beleid in het verschiet. De registratie van deze gegevens is in juli 1994 ondergebracht bij het kentekenregister. De regelgeving omtrent het kentekenregister voorzag echter niet in een afdoende regeling aangaande de verstrekking van deze gegevens aan particuliere organisaties ten behoeve van het opsporen, terugvinden en terugbezorgen van gestolen en verduisterde voertuigen. Door de bestaande leemte ontstond er een frictie in de uitvoering, omdat

overeenkomstig het destijds geldende recht de tot dusver gedoogde levering van gegevens over gestolen voertuigen uit het kentekenregister aan particuliere organisaties via de CRI werd stopgezet. Een en ander was reden om interdepartementaal tot een eensluidend beleid ter zake te komen. In afwachting van dit nieuwe beleid bleef de bestaande regelgeving uitgangspunt voor het handelen van de RDW.

Het beleid en de regelgeving waar het hier om gaat, is echter niet primair bedoeld om richting te geven aan het handelen van de RDW – beleid en regelgeving zijn uiteraard wel van invloed op dit handelen en de RDW zal de uitvoeringspraktijk hierop moeten aanpassen – doch om maatschappelijke normen vast te stellen voor de verstrekking en het gebruik van de gegevens over gestolen en verduisterde voertuigen.

Alhoewel ik het betreur dat, als gevolg van de verwerking van de verschillende stukken, in het verslag geen melding is gemaakt van de over het onderhavige onderwerp handelende brief aan de Tweede Kamer, kan niet gesteld worden dat hier iets is misgegaan op het ministerie.

Voor wat betreft de door de vaste commissie gestelde vragen omtrent het ter zake van het gebruik van de gegevens omtrent gestolen en verduisterde voertuigen vastgestelde beleid, merk ik, mede namens mijn ambtsgenoten van Binnenlandse Zaken en van Justitie, het volgende op. Bij de voorbereiding van het beleid zijn twee randvoorwaarden geformuleerd. Ten eerste dient het verstrekken en het gebruik van de gegevens te passen in het voor het kentekenregister geldende verstrekkingensysteem waarbij de persoonlijke levenssfeer van geregistreerden optimaal wordt gewaarborgd. Ten tweede dient heling te worden voorkomen.

Het onderscheid tussen private en publieke dimensie dient ons inziens te worden gemaakt om het voldoen aan deze randvoorwaarden te waarborgen. De verantwoordelijkheden van de verschillende bij diefstal van voertuigen betrokkenen dienen helder te zijn.

Het opsporen van autodieven en het opsporen van gestolen goed, in casu voertuigen, maken deel uit van het takenpakket van de politie. Echter, net als bij de door de leden van de commissie genoemde slachtofferhulp, spelen ook andere organisaties dan overheidsorganisaties een eigen rol bij de inspanning zoveel mogelijk gestolen voertuigen terug te vinden. Zoals in de genoemde brief van 14 maart 1995 is aangegeven, is de rol van de private sector gelegen in het terugvinden en terugbezorgen van gestolen auto's, voor zover voertuigeigenaren hier vooraf toestemming of een opdracht voor hebben verleend. Het beleid dat aan opsporingsinstanties van de overheid meer gegevens met betrekking tot een gestolen voertuig worden verstrekt dan aan particuliere organisaties is deels ingegeven door dat verschil in karakter van de taakstellingen van de overheid en de particuliere organisaties op dit terrein. Daarnaast wordt het ongewenst geacht dat voertuigeigenaren na diefstal van hun auto ongevraagd – dat wil zeggen zonder een vooraf gegeven opdracht – worden benaderd door particuliere organisaties met het aanbod het gestolen voertuig tegen een bepaalde prijs terug te bezorgen. Daarmee zou namelijk gemakkelijk een klimaat van chantage en ook heling kunnen ontstaan. Om die reden krijgen particuliere organisaties in het kader van het terugvinden van gestolen voertuigen, indien zij zelf een kenteken van het voertuig opgeven, uit het kentekenregister geen tenaamstellingsgegevens maar alleen voertuiggegevens, inclusief het door de politie aangeleverde gegeven of dat voertuig gestolen is gemeld en zo ja welke politie-instantie de diefstalmelding in het kentekenregister heeft aangemeld. De tenaamstellingsgegevens van de voertuigeigenaren die vooraf een «zoekopdracht» aan de organisatie hebben verstrekt, zijn uiteraard ook reeds bekend bij de particuliere organisatie. In het geval bij «toeval» een gestolen voertuig wordt teruggevonden dient de particuliere

organisatie de politie in te schakelen, welke vervolgens de gedupeerde eigenaar of verzekeringsmaatschappij kan benaderen om deze over het terugvinden van het voertuig in te lichten, waarna gezamenlijk de gewenste stappen ten behoeve van het terugbezorgen van het voertuig kunnen worden genomen. In dit kader zij nog opgemerkt dat een kenteken van een in het kentekenregister als gestolen geregistreerd voertuig niet op naam van een ander kan worden gesteld. Eerst nadat een voertuig wordt teruggevonden wordt het diefstalsignaal door de politie uit het kentekenregister verwijderd, en wordt de normale registratie inclusief de mogelijkheid de tenaamstelling te wijzigen, hersteld.

De leden van de commissie stelden voorts de vraag of de Centrale Recherche Informatiedienst (CRI) nu zonder beperkingen gegevens over gestolen auto's van de RDW ontvangt. De CRI heeft, met uitzondering van een periode van drie maanden (eind 1994) altijd de beschikking gehad over de gegevens uit het kentekenregister. In overleg met de CRI zijn eind 1994 afspraken gemaakt over de beschikbaarstelling van gegevens over gestolen en verduisterde voertuigen die de CRI in staat stelt te voldoen aan de informatiebehoefte van binnen- en buitenlandse opsporingsautoriteiten. De CRI heeft voor het maken van strategische analyses en het samenstellen van statistieken nog aanvullende wensen naar voren gebracht. Met de CRI vindt op dit moment nog overleg plaats over de vraag of het noodzakelijk is, en zo ja, om welke gegevens het gaat en op welke manier aan deze wensen tegemoet kan worden gekomen.

Tot slot vroegen de leden van de commissie 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 verstrekking van gegevens over paspoorten en rijbewijzen verschilt op een aantal punten. Dit heeft te maken met het bestaan van een Centraal Register Rijbewijzen, terwijl er geen centraal register paspoorten bestaat. Een goede vergelijking is dan ook niet te maken. Ten aanzien van de informatieverstrekking uit het centraal rijbewijzen register kan het volgende worden gemeld.

De RDW verstrekt aan de CRI kosteloos de gewenste gegevens over oningevulde gestolen rijbewijzen ten behoeve van signalering van deze documenten in het kader van de internationale opsporingspraktijk. Vanuit de CRI worden deze gegevens ingebracht in het VIS. De CRI kan daarnaast het Centraal Register Rijbewijzen onbeperkt en kosteloos bevragen ten behoeve van informatie over ingevulde rijbewijzen. Het betreft hier een bevragingfunctie: de gegevens over ingevulde rijbewijzen worden niet feitelijk aan de CRI verstrekt.

Over de wijze waarop informatie over gestolen en vermiste ingevulde rijbewijzen ter beschikking kan worden gesteld aan belanghebbenden en over de dekking van de kosten vindt nog overleg plaats met de Ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken. Naar mijn mening dient daarbij als uitgangspunt te gelden het beginsel van eenmalige opslag bij de bron. Het beschikbaarstellen van informatie over ingevulde gestolen en vermiste rijbewijzen behoeft dan ook geen probleem te zijn, de manier langs welke weg die informatie aan de bevrager wordt geleverd is nog onderwerp van discussie. Daarover hoop ik op korte termijn afspraken te maken.

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

BIJ DE NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

**Productiegegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
(cijfers prognose 1995; niet limitatief)**

In het Centraal Register Kentekens bevinden zich de gegevens van 11 000 000 kentekens. Wijzigingen in de registratie verlopen als volgt:

- via 600 postkantoren	2 700 000 tenaamstellingen
- via 15 000 erkende hande- laren	4 800 000 APK-meldingen
	2 000 000 mutaties
bedrijfsvoorraad	500 000 eerste afgiften
	190 000 sloop/export
- via Kamers van Koophandel	650 000 rechtspersoon gegevens
- via gemeenten	1 250 000 mutaties
- via 450 verzekeraars	7 000 000 aan- en afmeldingen
- aan 15.000 erkende hande- laren	600 000 erkenningen bedrijfs- voorraad
- t.b.v. particulieren	650 000 modificaties

Het register wordt in totaal ca. 20 500 000 keer gemuteerd.

Op basis van het register wordt informatie verstrekt:

- aan politie en justitie	11 500 000
- aan CBM	7 500 000
- aan autobranche	3 700 000
- aan CBS	12 500 000
- aan verzekeraars	500 000
- aan particulieren	900 000

Er wordt totaal ca. 36 600 000 keer informatie verstrekt.

De RDW geeft documenten af:

- aan erkende importeurs	500 000 delen I
- aan particulieren er paral- lele import	155 000 delen I en registratie- bewijzen
- aan particulieren	3 000 000 delen II
- aan particulieren	7 550 000 delen III
- aan particulieren	410 000 diverse documenten.

In het kader van Handhaving voertuigverplichtingen worden er jaarlijks ca. 140 000 transactievoorstellen gedaan.

In het Centraal Register Rijbewijzen bevinden zich de gegevens van 9 500 000 rijbewijzen.

Het register wordt gemuteerd:

- via gemeenten	1 500 000
- omwisseling rijbewijzen	14 000
- via politie en justitie	300 000

Informatieverstrekking uit het register:

- aan politie	1 000 000
- aan justitie	500 000
- aan postkantoren	2 700 000
- aan CBR	500 000

In het kader van toelaten op de weg, periodieke keuringen en toezicht erkenningen voert de RDW de volgende keuringen uit:

– kentekenonderzoek en overige	170 000
– typegoedkeuringen, inrichtingskeuringen, beproevingen en metingen	22 200
– periodieke keuringen	20 400
– steekproeven	75 000