



Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/156904, houdende aanwijzing van DAEB-activiteiten Dienst Wegverkeer (RDW)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 14 en 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), het Besluit (EU) Nr. 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen ('DAEB-Vrijstellingsbesluit'), artikel 4b van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 2 van de Regeling taken Dienst Wegverkeer;

BESLUIT:

Artikel 1

Als Diensten van Algemeen Economisch Belang in de zin van artikel 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, worden de volgende diensten aangewezen:

1. Het ter beschikking stellen van de testfaciliteiten op het RDW-testcentrum ten behoeve van economische activiteiten die:
 - a. bijdragen aan de bescherming van de gezondheid op het gebied van mobiliteit,
 - b. bijdragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid,
 - c. bijdragen aan de bevordering van de duurzaamheid van de mobiliteit,
 - d. bijdragen aan de bevordering van kennis op het gebied van voertuigtechniek, de interactie met de infrastructuur, de omgeving en personen, en innovatieve toepassingen, of
 - e. op enigerlei andere wijze bijdragen aan de bescherming van het openbaar belang.
2. Overige activiteiten die noodzakelijk zijn voor het efficiënt uitvoeren van de activiteiten genoemd in het eerste onderdeel.

Artikel 2

Met de in artikel 1 aangewezen Diensten van Algemeen Economisch Belang wordt belast de Dienst Wegverkeer, in het maatschappelijk verkeer aangeduid als RDW.

Artikel 3

De Dienst Wegverkeer wordt belast met de in artikel 1 aangewezen Diensten van Algemeen Economisch Belang voor een periode van tien jaar gerekend vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 4

Voor de uitvoering van de opgelegde diensten wordt aan de Dienst Wegverkeer een compensatie verleend voor het aandeel aan economische DAEB-activiteiten in het exploitatiesaldo, dat tot stand komt door de som van:

1. het operationele exploitatieresultaat voor compensatie en fictieve financieringskosten;
2. de afwaardering op de investering;
3. de marktconforme, fictieve financieringskosten (WACC) van de investering.

Artikel 5

Om overcompensatie te voorkomen, wordt de compensatie voor de uitvoering van de in artikel 1 aangewezen Diensten van Algemeen Economisch Belang elke twee jaar bepaald, gecontroleerd en eventueel herzien, als onderdeel van de jaarrekeningcontrole. Hiertoe wordt een voor de looptijd van de Diensten van Algemeen Economisch Belang vastgesteld rekenmodel gebruikt, waarvan de geprognosticeerde waarden van de daarin gebruikte parameters bij het verstrijken van de jaren worden vervangen door de daadwerkelijk gerealiseerde waarden en de prognoses voor de resterende looptijd zo nodig worden geactualiseerd.



Artikel 6

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2025.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het bezwaarschrift. Een bezwaarschrift kan uitsluitend per gewone post en niet per e-mail worden ingediend. Machtigt u iemand om namens u bezwaar te maken? Stuur dan ook een kopie van de machtiging mee. Bij indiening van een bezwaarschrift namens een rechtspersoon, dient u documenten mee te sturen (origineel uittreksel uit het handelsregister en/of een kopie van de statuten van de rechtspersoon) waaruit blijkt dat u bevoegd bent namens de rechtspersoon op te treden.



TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Aanleiding

De publieke uitvoeringsorganisatie Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) beschikt momenteel over een eigen testcentrum te Lelystad. Dit testcentrum is een afgesloten terrein waar onder gecontroleerde, ISO-gecertificeerde, omstandigheden testen met voertuigen gedaan kunnen worden. Het centrum bestaat uit een aantal testfaciliteiten. Het huidige Testcentrum van de RDW is echter niet toekomstvast. De huidige testbaan is bijvoorbeeld niet lang genoeg om beproevingen uit te kunnen voeren die nodig zijn voor de taakuitoefening van de RDW. Als de RDW niet beschikt over eigen testfaciliteiten in Nederland, dan zou de RDW voor de uitvoering van testen die onderdeel zijn van wettelijke taken moeten uitwijken naar het buitenland. Dit geldt ook voor burgers en bedrijven die een voertuig nationaal willen laten goedkeuren. Een nieuw testcentrum is nodig om de continuïteit van de wettelijke aan de RDW opgedragen taken te kunnen waarborgen. Daarmee wordt ook de kennisinbreng in de ontwikkeling van beleid en regelgeving en het beheerst implementeren van innovaties verzekerd. De RDW bereidt daarom de verplaatsing voor van het huidige testcentrum van Lelystad naar de beoogde nieuwe locatie, te weten het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse.

Het testcentrum dat wordt beoogd in Marknesse bestaat uit testfaciliteiten inclusief apparatuur en middelen en andere faciliteiten, die in dit verband alle onder 'de testfaciliteiten' worden begrepen. De testfaciliteiten zijn:

- a. Testbaan. Dit is een ovale testbaan bestaande uit twee evenwijdige rechtstanden en twee bogen. De bogen hebben een schuin omhoog oplopend weggedeelte zodat voertuigen hun snelheid in de bogen kunnen behouden.
- b. Hellingbanen. Dit zijn omhooglopende weggedeeltes voor o.a. parkeerremtesten.
- c. Remvlakte. Deze wordt gebruikt voor het uitvoeren van verschillende soorten remtesten op verschillende soorten wegooppervlakte, en testen voor verschillende (nieuwe) richtlijnen zoals advanced emergency braking.
- d. Dynamische vlakte. Dit is een basisvoorziening voor uiteenlopende testen zoals de stabiliteit van een voertuig onder diverse omstandigheden.
- e. Stabiliteitsvlakte/-cirkel. Deze wordt gebruikt voor rem- en griptesten op (nat) wegdek.
- f. Wetgripbaan. Deze baan wordt gebruikt voor het uitvoeren van wetgrip-testen van bijvoorbeeld banden.
- g. Geluidmeetvlakte. Hier worden voertuigen en banden getest op geluidseigenschappen.
- h. Keuringshallen met daarin inspectieputten en -bruggen, werkruimten om voertuigen te prepareren voor een test. In de hallen wordt onder andere voorzien in de mogelijkheid om veilig een waterstofvoertuig of bandenslijtage te testen. Bijvoorbeeld de ombouw van een dieselvrachtwagen tot (experimenteel) waterstofaangedreven vrachtwagen, of testen met bussen op waterstof.
- i. Kantoorruimten voor personeel, balies, administratie, kantine, en vergaderruimtes.
- j. Hoofdgebouw met verkeerstoren. In de verkeerstoren wordt toezicht gehouden op de testfaciliteiten.
- k. Parkeerplaatsen en opstelplaatsen voor voertuigen die moeten worden getest.
- l. Toezichtpersoneel, voor bijvoorbeeld het toezicht op de baan en het veilig kunnen bedienen van apparatuur en verschromen van banden.
- m. Apparatuur en hulpmiddelen zoals testcentrumvoertuig, stuurrobot, apparatuur voor emissie- en geluidmetingen.

In het testcentrum worden verschillende testactiviteiten voor nationale goedkeuring en voor Europese goedkeuring uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het testen van geluid, stabiliteit en remmen. Naast deze activiteiten voor nationale en Europese goedkeuring door de RDW, technische diensten en fabrikanten, worden er ook activiteiten op het testcentrum uitgevoerd door externe partijen. Deze externe partijen huren onderdelen van het testcentrum voor bijvoorbeeld verkeersveiligheidsstrainingen voor ambulancepersoneel, en het testen van voertuiginnovaties door fabrikanten vooruitlopend op toelatingstesten.

Voor het uitvoeren van die activiteiten wordt gebruik gemaakt van de hierna genoemde testfaciliteiten. De in de tabel genoemde percentages reflecteren de huidige situatie en zijn gebaseerd op historische gegevens:

Type activiteit	Met als doel	Uitgevoerd door de RDW in hoedanigheid van	Benodigde testfaciliteiten
Niet-economisch 13%	Nationale goedkeuring	Goedkeuringsautoriteit	Testbaan, hellingbaan, remvlakte, dynamische vlakte, stabiliteitscirkel, geluidmeetvlakte, keuringshal
Economisch 87%	Europese typegoedkeuring 30% Activiteiten fabrikanten, andere technische diensten en overige derden die bijdragen aan algemeen belang 57%	Technische dienst Degene die de testfaciliteiten aan derden ter beschikking stelt	Testbaan, hellingbaan, remvlakte, dynamische vlakte, stabiliteitscirkel, wetgripbaan, geluidmeetvlakte, keuringshal, testmachines voor banden

De financiering van de nieuwe testfaciliteiten is niet mogelijk zonder publiek geld. Deze financiering moet uiteraard in overeenstemming zijn met het staatssteunrecht. Voor zover deze testfaciliteiten worden gebruikt ten behoeve van de hierboven aangeduide 'niet-economische activiteiten' valt de bekostiging van de faciliteiten niet onder het staatssteunrecht. Dit besluit ziet op de financiering van de overige – economische – activiteiten.

2. Dienst van Algemeen Economisch Belang

Een Dienst van Algemeen Economisch Belang (hierna: DAEB) is een dienst die enerzijds economisch van aard is (dat wil zeggen: het gaat om een dienst die in concurrentie met andere ondernemingen wordt aangeboden) en anderzijds een dusdanig publiek belang dient dat de overheid het beschikbaar zijn van die diensten tegen maatschappelijk aanvaardbare voorwaarden wil waarborgen. Daartoe kan de overheid het aanbieden van de betrokken diensten beleggen bij een entiteit, in dit geval de RDW, en kan de betrokken entiteit vervolgens compensatie inzetten voor het uitvoeren van die dienst. De compensatie voor het verrichten van een DAEB moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De begunstigde onderneming moet daadwerkelijk zijn belast met de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen;
- de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend moeten vooraf op objectieve en doorzichtige wijze worden vastgesteld;
- de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen te dekken; en
- het bedrag van de compensatie moet worden vastgesteld aan de hand van de kosten die een gemiddelde goed beheerde onderneming zou hebben gemaakt.

In dit geval gaat het om de beoordeling van de noodzakelijke publieke financiering voor het door de RDW ter beschikking stellen van de testfaciliteiten van de RDW voor economische activiteiten die een algemeen belang dienen en overige activiteiten die noodzakelijk zijn voor een efficiënte uitvoering daarvan. Dat betekent dat de RDW de testfaciliteiten bouwt, onderhoudt en exploiteert.

3. Wat wordt aangewezen als Dienst van Algemeen Economisch Belang

Zoals aangegeven gaat het in het geval van de testfaciliteiten op het RDW-testcentrum om het door de RDW ter beschikking stellen van de faciliteiten voor economische activiteiten die een algemeen belang dienen. Onder de als DAEB aangewezen activiteiten vallen ook die activiteiten die noodzakelijk zijn voor het efficiënt uitvoeren van het bovenstaande, zoals bijvoorbeeld de realisatie en het onderhoud. In dit besluit is nader beschreven met het oog op welke algemene belangen de aangewezen testfaciliteiten worden ingezet. Het kan gaan om een bijdrage aan de bescherming van de gezondheid, aan de bevordering van de verkeersveiligheid, de bevordering van de duurzaamheid van de mobiliteit, de bevordering van kennis op het gebied van voertuigtechniek, de interactie met de infrastructuur, de omgeving en personen, en innovatieve toepassingen, of om een andere bijdrage aan de bescherming van het openbaar belang.

Algemene belangen kunnen worden afgeleid uit de redenen waarom testactiviteiten die op de testfaciliteiten worden uitgevoerd wettelijk aan de RDW zijn opgedragen en kunnen voorts worden afgeleid uit bestaande beleidsdoelstellingen.

De RDW is belast met diverse wettelijke taken op grond van de Wegenverkeerswet 1994. Deze taken worden uitgevoerd in het kader van de bescherming van gezondheid, de verkeersveiligheid, duurzaamheid en bescherming van het openbaar belang. De testfaciliteiten op het RDW-testcentrum vervullen daarbij een belangrijke rol in de borging van de mobiliteit van burgers en bedrijven: het ontbreken van deze faciliteiten zou negatieve effecten hebben op de mobiliteit van burgers en (kleine) bedrijven die afhankelijk zijn van nationale goedkeuringen. De expertise die de RDW opdoet bij het verrichten van deze testactiviteiten, stelt de RDW in staat om de taken in het kader van de (type)goed-



keuring beter te verrichten en daarmee de kwaliteit van de uitoefening van deze taken continu te verbeteren (beleidsontwikkeling).

Met de testfaciliteiten worden naast wettelijke taken ook andere activiteiten uitgeoefend. Uitgangspunt hierbij is dat deze activiteiten ten dienste moeten staan aan een algemeen belang, zoals de veiligheid of duurzaamheid van de mobiliteit. Gedacht kan worden aan rijopleiding van bijvoorbeeld ambulancepersoneel en brandweer, en het gebruik door onderzoeksorganisaties, publieke uitvoeringsorganisaties of ministeries voor onderzoek. Meer in algemene zin vinden activiteiten plaats die bijdragen aan bevordering van kennis op het gebied van voertuigtechniek, de interactie met de infrastructuur, de omgeving en personen, en innovatieve toepassingen. Activiteiten van de RDW op het testcentrum op het MITC zijn daarbij gericht op samenwerking in de innovatieketen door de multifunctionele toepassing (met politie en NLR), door de integratie van lucht en weg (drones, voertuigen, Duits-Nederlandse Windtunnels) en door het samenbrengen van bedrijfsleven met onderwijspartners en onderzoeksorganisaties (bijvoorbeeld met ROC Friese Poort en hogeschool Windesheim). De hierboven genoemde activiteiten leveren bovendien belangrijke inzichten op die dienen als input bij beleidsvorming, voorbereiding van wet- en regelgeving, onderzoek en besluitvorming bij incidenten en de ontwikkeling van technische opleidingen. Dit bevordert innovatie en de kwaliteit van de publieke taakuitvoering in Nederland. In de Regio Deal Noordelijk Flevoland wordt benadrukt dat het MITC, waar het testcentrum van de RDW naar toe wordt verplaatst, bijdraagt aan een veilig, slim en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Verder draagt het bij aan de beleidsdoelen van het Kabinet met betrekking tot 'Smart mobility Dutch reality', in dit kader wordt ook gewezen op de samenwerking tussen overheid, bedrijven en kennisinstellingen/scholen. Ook is het MITC volgens de Regio Deal op regionaal niveau belangrijk voor werkgelegenheid en brede welvaart en welzijn.

Ook de EU, bijvoorbeeld in Verordening (EU) 2018/858, benadrukt dat het testen van voertuigen voor Europese toelating bijdraagt aan de verkeersveiligheid en het verkleinen van de ecologische voetafdruk van wegvoertuigen. De significantie van de hiervoor genoemde algemene belangen volgt ook uit Europees beleid, zoals het 'EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021–2030' en het daarin beschreven 'Vision Zero'-beleid van de Europese Commissie. De RDW verwacht in de toekomst een toename van testen ter uitvoering van de publieke taken als EU typegoedkeuringsautoriteit in Nederland, zoals de toename van testen voor de EU-verordening 2018/1832 'In-Service Conformity Testing' en EU 2019/631 'In-Service Verification Testing of CO₂ Emissions'-testen. Deze testen worden onder meer uitgevoerd als controle op de naleving van de betreffende Europese milieueisen en dragen daarmee bij aan de milieudoelstellingen van de Europese Unie. Daarnaast zal de RDW testfaciliteiten realiseren voor de accreditatie van service providers in het kader van 2004/52/EC on the interoperability of electronic road toll systems. Op grond van de EETS-Richtlijn (2019/520) wordt de RDW bovendien verantwoordelijk voor de accreditatie van tolheffers. De Richtlijn benadrukt dat tijdige accreditatie essentieel is om het EETS-aanbieders mogelijk te maken om op niet-discriminerende wijze mee te dingen naar alle klanten in een specifiek EETS-gebied. Meer in algemene zin draagt dit bij aan 'betrouwbare, gebruiksvriendelijke, kostenefficiënte systemen die zijn afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van het beleid op Unieniveau inzake rekeningrijden en op toekomstige technische ontwikkelingen' (ov. 2).

Geconcludeerd kan worden dat met het ter beschikking stellen van de in dit besluit aangewezen testfaciliteiten, het algemeen belang wordt gediend. Hiermee wordt dan ook tegemoetgekomen aan de behoeften van burgers als wel van de gemeenschap in zijn geheel.

In dit verband is van belang dat de dichtstbijzijnde alternatieve testfaciliteiten, gerekend vanaf het huidige testcentrum zijn: testcentrum Aldenhoven in Duitsland op 250 km afstand, testcentrum Papenburg in Duitsland op 210 km afstand, en testcentrum Lommel in België op 180 km afstand. Deze testcentra bieden echter niet de functionaliteiten die in dit besluit ten aanzien van het testcentrum van de RDW worden voorzien en vormen daarom, los van de afstand, geen alternatief voor de door de RDW ter beschikking te stellen faciliteiten.

4. Is de voorziene compensatie noodzakelijk en evenredig?

Op dit moment worden de activiteiten met een algemeen belang uitgevoerd op de testfaciliteiten op het testcentrum te Lelystad (TCL). Deze testfaciliteiten zijn in handen van de overheid. Vervanging/uitbreiding van de testfaciliteiten is noodzakelijk om aan de nieuwe voorgeschreven procedures te kunnen voldoen. Zonder (geoorloofde) staatssteun zal aanleg en exploitatie van de testfaciliteiten in Nederland niet mogelijk zijn. Bij sluiting van het huidige testcentrum in Lelystad zou het uitvoeren van toelatingstesten in Nederland stoppen. Dit zou onder andere tot consequentie hebben dat het individueel testen en kunnen toelaten van voertuigen op basis van nationale regelgeving niet meer verzekerd zou zijn.

Het ontwerp van de testfaciliteiten is gebaseerd op de bestaande baan in Lelystad, waarbij rekening is



gehouden met wijzigingen in bestaande en nieuwe regelgeving. De belangrijkste functionele uitbreiding is een langere testbaan. De geraamde investeringskosten, rendementseisen en tarieven zijn (onafhankelijk) getoetst op proportionaliteit. De uiteindelijke investeringskosten zullen worden vastgesteld op basis van de uitkomsten van een openbare Europese aanbesteding. Ook de wijze van berekening van de compensatie over een periode van 10 jaar is beoordeeld door een onafhankelijke deskundige. Geborgd is dat de compensatie niet meer en niet minder inhoudt dan het bijleggen van het exploitatieverlies tegen marktcondities. Dit volgens van tevoren afgesproken spelregels, vastgelegd in een door extern deskundigen beoordeeld rekenmodel. Van overcompensatie is hierdoor geen sprake.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

In dit artikel wordt aangegeven welk dienst/diensten aangewezen worden als DAEB. Zoals ook in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, gaat het in het onderhavige besluit om het door de RDW ter beschikking stellen van de testfaciliteiten op het testcentrum van de RDW voor economische activiteiten die een bepaald algemeen belang dienen. Het algemeen belang dat wordt gediend is in het besluit nader beschreven. Het moet gaan om een bijdrage aan de bescherming van de gezondheid, aan de bevordering van de verkeersveiligheid, de bevordering van de duurzaamheid van de mobiliteit, de bevordering van kennis op het gebied van voertuigtechniek, de interactie met de infrastructuur, de omgeving en personen, en innovatieve toepassingen, of om een andere bijdrage aan de bescherming van het openbaar belang. Alleen het ter beschikking stellen van de faciliteiten voor activiteiten die bijdragen aan zo een algemeen belang en overige activiteiten die noodzakelijk zijn voor een efficiënte uitvoering daarvan, vallen onder de DAEB. Bij de activiteiten die noodzakelijk zijn voor een efficiënte uitvoering moet worden gedacht aan onder meer de aanleg ofwel realisatie, de exploitatie, het onderhoud en de overheadkosten voor het ter beschikking stellen van de faciliteiten. Met de beschrijving wordt geborgd dat alleen economische activiteiten onder het toepassingsbereik van de omschrijving van de DAEB-aanwijzing vallen. Niet-economische activiteiten zoals die in het kader van handhaving en toezicht zoals het gebruik van de testfaciliteiten voor het testen van voertuigen voor nationale toelating, en de 'wettelijke taken' activiteiten vallen er aldus niet onder. De beschrijving maakt enerzijds voldoende specifiek inzichtelijk welke soort economische activiteiten als DAEB wordt aangewezen en heeft anderzijds een voldoende open karakter voor de benodigde flexibiliteit in de toekomst.

Artikel 2

De RDW wordt belast met de aangewezen diensten en daarvoor noodzakelijke activiteiten. Dat betekent dat de RDW de testfaciliteiten bouwt, onderhoudt en exploiteert. De RDW zal hiervan een dusdanig gescheiden administratie bijhouden, dat kosten en opbrengsten van deze activiteiten afzonderlijk inzichtelijk zijn. Dit mede ten behoeve van de berekening van de in artikel 4 genoemde compensatie.

Artikel 3

De RDW wordt belast met de in artikel 1 aangewezen Diensten van Algemeen Economisch Belang voor een periode van tien jaar gerekend vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 4

De compensatie, berekend aan de hand van de in het onderhavige artikel genoemde parameters, komt op basis van huidige inzichten uit op het bedrag van € 110,7 mln. De berekening van de compensatie is bevestigd door een onafhankelijke deskundige.

Artikel 5

In artikel 5 worden voorwaarden genoemd die ertoe strekken om overcompensatie te voorkomen.

De publieke financiering van de in dit besluit aangewezen DAEB bestaat uit drie onderdelen: een bijdrage van de Provincie Flevoland voor de aanleg van het testcentrum, een bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en een bijdrage vanuit de Dienst Wegverkeer.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*