



Globale analyse kentekenregistratie Caribisch Nederland (expertopinie)

10 maart 2025

Colofon

Externe opdrachtgever: [REDACTED] BZK, DG DOO, directie digitale samenleving
Interne opdrachtgever: Gert Jan Holland, RDW, divisiemanager R&I
Redactieteam RDW: Peter Jager, Sander Jager , Martine van Heijnsbergen
Versiedatum: 10 maart 2025

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Achtergrond.....	7
1.2 Opdracht en scope	7
1.3 Leeswijzer	8
2 Huidige situatie	9
2.1 Gezamenlijke wetgeving.....	9
2.2 Situatie op Bonaire	9
2.3 Situatie op Saba	10
2.4 Situatie op Sint Eustatius.....	11
2.5 Uitdagingen Caribisch Nederland	11
2.6 Stakeholders en actoren.....	12
3 Curaçao.....	14
4 Wensen Caribisch Nederland	16
4.1 Uitgangspunten vanuit het Project Digitale overheid Caribisch Nederland.....	16
4.2 Wensen Caribisch Nederland	16
4.3 Aanvullende wensen en doelen Bonaire	16
4.4 Aanvullende wensen en doelen Saba	17
4.5 Aanvullende wensen Sint Eustatius.....	17
5 Globaal ontwerp.....	18
6 Globale analyse scenario's	19
6.1 Inleiding	19
6.2 Scenario 1: het kentekenregister van Europees Nederland gebruiken.....	19
6.3 Scenario 2: Inzet systeem Curaçao.....	20
6.4 Scenario 3: Inzet (nieuwe) maatwerkapplicatie	22
6.5 Extra scenario: Commercial off the shelf.....	23
7 Conclusie.....	24
Bijlage: Brief ministerie BZK d.d. 15 december 2023.....	26

Managementsamenvatting

Achtergrond

Het project Digitale overheid Caribisch Nederland¹ van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft tot doel de digitale dienstverlening van de overheid op Bonaire, Sint Eustatius en Saba op gelijk(waardig) niveau als Europees Nederland te brengen.

Door dit project is in 2023 in overleg met betrokken overheidsorganisaties onderzocht welke tussenstappen kunnen bijdragen aan een verbetering en digitalisering van de dienstverlening. Eén van de stappen betreft een systeem voor de voertuigregistratie en de ontsluiting daarvan voor de betrokken organisaties en processen. De registratie van voertuigen en eigenaren is belegd bij de openbare lichamen van Caribisch Nederland. Deze registraties bieden op dit moment onvoldoende mogelijkheden om betrouwbare processen en digitale dienstverlening in te richten.

Opdracht

De RDW is gevraagd om te adviseren (expertopinie) in de verbetering van de voertuigregistratie met bijbehorende processen en dienstverlening. Hiervoor is een globale analyse met verschillende scenario's opgesteld in overleg met stakeholders uit Caribisch Nederland. Hierbij een overzicht van de verschillende scenario's:

- Scenario 1: De inzet van RDW-processen en het aansluiten op het kentekenregister van Europees Nederland.
- Scenario 2: Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren.
- Scenario 3: Een eigen systeem voor Caribisch Nederland: Het bouwen van een maatwerkapplicatie voor de drie openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Eventueel wordt dit systeem ingezet als overbrugging naar een toekomstig scenario van het gebruik van de RDW-processen.
- Scenario 4: Niets doen: bij deze optie wordt de huidige situatie, waarbij elk eiland zijn eigen systeem onderhoudt en doorontwikkelt, gecontinueerd ².

Huidige situatie

In het onderzoek zijn er een aantal fasen doorlopen, er heeft eerst een analyse plaatsgevonden om de huidige situatie in Caribisch Nederland en om de uitdagingen van Caribisch Nederland in kaart te brengen, gerelateerd aan kentekening, voertuigregistratie, het heffen en innen van motorrijtuigenbelasting (MRB) en voertuigverzekeringen in kaart te brengen.

De eilanden kennen eigen stelsels die grote overeenkomsten vertonen maar ook verschillen hebben. Voor alle eilanden geldt een MRB-jaartijdvak, met mogelijkheid om per half jaar te betalen. Bij wijziging van houderschap wordt betaalde belasting per kwartaal verrekend. Daarnaast geldt op alle eilanden een WA-verzekeringsplicht. Kenmerkend is ook bestaan van een gepersonaliseerd / persoonlijk kenteken. Houders mogen dit kenteken meenemen naar een volgend voertuig.

De eilanden kennen wisselende vormen van vrijstellingen voor de belastingplicht, wisselende termijnen voor de geldigheid van nummerplaten en controlestickers en een eigen opbouw van de nummerplaten. Daarnaast is de rol van de verzekeringsmaatschappijen, de belastingdienst en de openbare lichamen op de eilanden in relatie tot met name de afgifte van nieuwe nummerplaten verschillend.

Wensen van stakeholders

Op basis van bronnenonderzoek, interviews en reviews met stakeholders³ uit Caribisch Nederland zijn de volgende wensen voor Caribisch Nederland opgesteld:

¹ [Versterken digitale samenleving in het Caribisch deel van het Koninkrijk Versterken digitale samenleving op Caribisch deel koninkrijk - Digitale Overheid](#)

² Dit scenario is na overleg met opdrachtgever niet verder beschreven of onderzocht.

³ Vertegenwoordigers van BZK, de Openbare Lichamen, Belastingdienst, handhavende instanties en verzekeraars.

- Een zuivere voertuigregistratie met een minimale dataset, waarbij bij de eerste inschrijving een keuring plaatsvindt om de voertuigdata vast te stellen en vast te leggen.
- Een zuivere registratie van de eigenaar van een voertuig, de kentekenplaten en hun status.
- Een duidelijke splitsing tussen een gestolen object (het voertuig) en een gestolen kentekenplaat (het identificerend middel).
- Specifieke digitale toegang (24/7) voor belastingautoriteiten, verzekeringsmaatschappijen, politie, douane en andere handhavingsinstanties. En online digitale toegang (24/7) voor burgers en bedrijven bijvoorbeeld voor het veranderen van een eigenaar/houder of voor de registratie van gestolen voertuigen en kentekenplaten.
- Een verzekeringsregister dat door handhavers geraadpleegd kan worden.
- Integratie en hergebruik van andere (basis)registraties en digitale voorzieningen rond personen, bedrijven en adressen.

Conclusies scenario-analyse

De huidige werkwijze in Caribisch Nederland sluit aan op het stelsel van Curaçao en een transitie naar dit stelsel is wellicht op korte termijn haalbaar. Echter, dit stelsel sluit niet aan bij de ambitie om de dienstverlening in Caribisch Nederland te digitaliseren, wat het primaire doel is van het project Digitale overheid Caribisch Nederland. Om die reden valt dit scenario af.

Een “commercial off the shelf” -oplossing lijkt voor de korte en middellange termijn geen haalbare oplossing. Dit type trajecten is doorgaans complex, langdurig en duur. Dit is mede ingegeven door het noodzakelijke traject ter voorbereiding op de selectie van een passende “commercial off the shelf” -oplossing via de noodzakelijke aanbesteding. Alle eisen en wensen moeten vooraf uitgekristalliseerd zijn om een passende oplossing in te kopen. Een dergelijke oplossing legt daarnaast druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer en realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registraties en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland.

Ten opzichte van een “commercial off the shelf” -oplossing is het wel mogelijk om op kortere termijn te kiezen voor de ontwikkeling van een (nieuwe) maatwerkapplicatie. Met een maatwerkapplicatie is meer flexibiliteit te halen, en deze optie lijkt zowel bestuurlijk als technisch realiseerbaar. Een maatwerkapplicatie is, vergeleken met de andere scenario's, vaak duurder in realisatie en exploitatie. Een dergelijke oplossing legt druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer en realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registraties en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland.

Bij zowel “commercial off the shelf” als een (nieuwe) maatwerkapplicatie is integratie met andere basisregistraties en voorzieningen, als gevolg van veiligheid- en privacy-eisen complexer. Privacygevoelige informatie mag niet zonder waarborgen met een marktpartij gedeeld worden.

Voor de middellange termijn lijkt het mogelijk om aan de sluiten bij (de systematiek van) het Nederlands kentekenregister. Hiermee zou Caribisch Nederland gebruik kunnen maken van de ontwikkelkracht en kennis binnen Europees Nederland. De haalbaarheid van dit scenario voor de middellange termijn zou echter eerst nader onderzocht moeten worden, waarbij moet worden gedacht aan mogelijkheden op proces-, systeem- of wetgevingsniveau. Een vervolgonderzoek zou moeten uitwijzen of en op welke wijze met (de systematiek van) het kentekenregister invulling kan worden gegeven aan de wensen van de stakeholders. Uitgangspunt hierbij zou zijn: een separate registratie voor Caribisch Nederland, binnen de kaders van het (juridisch) Nederlands kentekenregister. Binnen dit vervolgonderzoek zou ook gekeken moeten worden naar een gefaseerde implementatie van processen, waardoor rekening kan worden gehouden met een haalbaar bestuurlijk en maatschappelijk tempo.

Dit onderzoeksrapport is een weerslag van een expertopinie waarbij is gekeken naar de haalbaarheid, niet naar de vraag of de in dit scenario beoogde taken en activiteiten voor de RDW passend zouden zijn.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het project Digitale overheid Caribisch Nederland heeft tot doel de digitale dienstverlening van de overheid op Bonaire, Sint Eustatius en Saba op gelijk(waardig) niveau als Europees Nederland te brengen⁴.

Door het project Digitale overheid Caribisch Nederland is in 2023 in overleg met betrokken overheidsorganisaties onderzocht welke tussenstappen kunnen bijdragen aan een verbetering van de dienstverlening en kunnen bijdragen aan de digitalisering van de dienstverlening. Eén van de stappen betreft een systeem voor de voertuigregistratie en de ontsluiting daarvan voor de betrokken organisaties en processen. De registratie van voertuigen en eigenaren is belegd bij de openbare lichamen van Caribisch Nederland. Deze registraties bieden op dit moment onvoldoende mogelijkheden om betrouwbare processen en digitale dienstverlening in te richten en de processen verschillen per eiland.

Opdracht/verzoek

Het volledige onderzoek in dit project voorziet in de volgende stappen:

1. Het opstellen van een globale analyse.
2. Op basis van stap 1 de mogelijke scenario's uitwerken in overleg met de stakeholders uit Caribisch Nederland, inclusief een eerste weging van deze scenario's op haalbaarheid.
3. Verfijning van het ontwerp op basis van de gemaakte keuze in stap 2.
4. Realisatie en invoering van het nieuwe systeem.

RDW is gevraagd te adviseren (expertopinie) in de verbetering van de voertuigregistratie met bijbehorende processen en dienstverlening, door stap 1 en 2 uit te voeren. Voor deze twee stappen is een offerte uitgebracht en deze is eind april 2024 geaccepteerd.

1.2 Opdracht en scope

Gevraagd is om de volgende scenario's te analyseren:

- Scenario 1: De inzet van RDW-processen en het aansluiten op het kentekenregister van Europees Nederland.
- Scenario 2: Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren.
- Scenario 3: Een eigen systeem voor Caribisch Nederland: Het bouwen van een maatwerkapplicatie voor de drie openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Eventueel wordt dit systeem ingezet als overbrugging naar een toekomstig scenario van het gebruik van de RDW-processen.
- Scenario 4: Niets doen: bij deze optie wordt de huidige situatie, waarbij elk eiland zijn eigen systeem onderhoudt en doorontwikkelt, gecontinueerd⁵.

Uitgangspunten voor de opdracht:

1. De scope van de opdracht behelst stap 1 en 2 van de opdracht: het maken van een globaal ontwerp en adviseren van de stakeholders bij het maken van een keuze voor de beoogde oplossing. De verfijning van het ontwerp en realisatie hiervan staan buiten scope van dit rapport.
2. De aangegeven scenario's zijn bedoeld om richting te geven aan de mogelijke invulling. De RDW kan desgewenst ook andere scenario's toevoegen als dit nuttig blijkt.
3. Het globale ontwerp dient ten minste te bevatten:
 - a. Een overzicht van de actoren en processen die geraakt worden.
 - b. De relevante scenario's waarmee de behoefte kan worden ingevuld inclusief voor- en nadelen, complexiteit van realisatie en invoering, geschatte kosten voor realisatie en exploitatie, geschatte realisatietermijn en de invulling van de sourcing.
 - c. De geraakte wet- en regelgeving en hoe de scenario's daar aan (kunnen) voldoen.

⁴ [Waardengedreven Digitaliseren 2024 \(digitaleoverheid.nl\)](https://www.digitaleoverheid.nl)

⁵ Dit scenario is na overleg met opdrachtgever niet verder beschreven of onderzocht.

- d. De impact op de stakeholders in Caribisch Nederland.
 - e. De samenhang en koppeling met andere basisregistraties en systemen.
 - f. Overige informatie die relevant is voor de besluitvorming in stap 2, en voor het leggen van een solide basis voor stap 3.
4. Het beleid leidt in beginsel tot een voorkeur voor de RDW-applicatie als stip op de horizon. Dit mag echter geen afbreuk doen aan de omstandigheden die in Caribisch Nederland anders zijn dan in Europees Nederland.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie van Caribisch Nederland beschreven en in hoofdstuk 3 de bestaande situatie op Curaçao. In hoofdstuk 4 worden de wensen uitgewerkt en in hoofdstuk 5 wordt een eerste globaal ontwerp weergegeven, hoofdstuk 6 bevat de globale analyse van de scenario's. Hoofdstuk 7 bevat de conclusies van de expertopinie.

2 Huidige situatie

Om de huidige situatie op Bonaire, Sint Eustatius en Saba rond de voertuigregistratie in beeld te brengen, zijn openbare bronnen onderzocht en hebben diverse gesprekken plaats gevonden met vertegenwoordigers van de openbare lichamen, handhavers en verzekeraars die actief zijn op de eilanden.

Het project Digitale overheid Caribisch Nederland heeft in 2023 al een aantal issues geïdentificeerd, daarnaast zijn er in de gesprekken in het najaar van 2024 door RDW nog een aantal aanvullende constatering gedaan.

In dit hoofdstuk is een samenvatting van de verzamelde resultaten opgenomen.

2.1 Gezamenlijke wetgeving

De BES-eilanden kennen een gezamenlijke WAM- en aansprakelijkheidswetgeving⁶ 7. De bestuurder van een motorrijtuig moet het bewijs van verzekering altijd kunnen tonen. Een verzekeraar moet een vergunning hebben op basis van de wet financiële markten BES⁸, afgegeven door de Nederlandse Autoriteit Financiële Markten (AFM).

De kentekening in Caribisch Nederland is geen zelfstandig proces, maar een middel dienend aan de heffing en inning van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en bewijs van verzekering.

2.2 Situatie op Bonaire⁹

De voertuigregistratie op Bonaire is belegd bij het Openbaar Lichaam Bonaire en is vastgelegd in de eilandsverordening¹⁰ onder de motorrijtuigenbelasting. Beknopt geformuleerd ziet het stelsel er als volgt uit:

1. De belasting wordt per kalenderjaar opgelegd aan de houder¹¹.
2. Bij wijziging van houderschap start of stopt de belastingplicht in het eerstvolgende kwartaal. De houder is de natuurlijke of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is verzekerd. Bij een onverzekerd voertuig is de houder degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.
3. Er bestaat een vrijstelling van de MRB-plicht voor voertuigen van het openbaar lichaam Bonaire of de Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN). Ook geldt er een vrijstelling voor buiten Bonaire geregistreerde voertuigen én voor voertuigen zonder CO2-uitstoot.
4. De afdeling Financiën (van het Openbaar Lichaam Bonaire) heft de motorrijtuigenbelasting op Bonaire, verstuurt de aanslagen int de verschuldigde bedragen.
5. Bij verhuizing moet de houder zijn adreswijziging aan de afdeling Financiën van het openbaar lichaam Bonaire doorgeven, via de balie of e-mail.
6. De wijziging van een tenaamstelling wordt via een formulier geregeld, welke door de verkopende en kopende partij moet worden ondertekend. Natuurlijke personen worden via het CRIB-nummer¹² geïdentificeerd, bedrijven via een uittreksel KvK.

⁶ [wetten.nl - Regeling - Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen BES - BWBR0028254 \(overheid.nl\)](#): geraadpleegd op 16-04-2024.

⁷ [wetten.nl - Regeling - Wet aansprakelijkheid bestuurders, rijbevoegdheid en rijvaardigheid BES - BWBR0028317 \(overheid.nl\)](#)

⁸ [wetten.nl - Regeling - Wet financiële markten BES - BWBR0030883 \(overheid.nl\)](#): geraadpleegd op 16-04-2024.

⁹ [Openbaar Lichaam Bonaire: Motorrijtuigen belasting | Bonairegov](#)

¹⁰ [Eilandsverordening van 30 december 2010, no. 7 op de heffing en de invordering van motorrijtuigenbelasting \(Motorrijtuigenbelastingverordening Bonaire 2011\) | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#): geraadpleegd op 16-04-2024

¹¹ Een houder kan een natuurlijke persoon of een rechtspersoon zijn.

¹² Een CRIB-nummer is een uniek persoonsgebonden nummer voor iedereen die geregistreerd staat bij de Belastingdienst Caribisch Nederland. [CRIB-nummer | Belastingdienst Caribisch Nederland \(belastingdienst-cn.nl\)](#) Geraadpleegd op 30-10-2024.

7. Het Bestuurscollege van het Openbaar Lichaam Bonaire stelt voor een of meer kalenderjaren de kleur, de nummerreeksen, de kentekens en verdere bijzonderheden van de te gebruiken nummerplaten vast, zoals het aantal nummerplaten dat per voertuigcategorie wordt uitgegeven. Elke nummerplaat¹³ is geldig voor het kalenderjaar dat daarop is aangegeven en moet vóór 1 januari van het volgende kalenderjaar zijn vervangen.
8. De nummerplaten en het bewijs van ontvangst van de MRB wordt afgegeven door de Belastingdienst (BCN). Op dit ontvangstbewijs staat de NAW van de houder, het kenteken, het merk, type en bouwjaar van het voertuig en het VIN nummer van het motorblok (of andere aandrijving). Voertuigen kunnen met of zonder (persoonlijke) kentekenplaten worden verkocht.
9. Bonaire heeft naast specifieke sidecodes voor bv. taxi's (TX), motorfietsen (MF) en bedrijfswagens (V) ook 'bijzondere kentekens' voor overheidskentekens, deze beginnen met een 'D'.

2.3 Situatie op Saba

Het stelsel op Saba lijkt sterk op die van Bonaire en is ook beschreven in een eilandsverordening¹⁴.

Beknopt geformuleerd ziet het stelsel er als volgt uit:

1. Het belastingtijdvak is een kalenderjaar en kan per half jaar worden betaald.
2. Bij wijziging houderschap wordt de motorrijtuigenbelasting per kwartaal verrekend.
3. Kentekennummers kennen een geldigheidsduur van vijf jaar en nummerplaten worden uitgegeven na betaling van de verschuldigde belasting en kosten van de platen zelf. Daarnaast wordt een sticker uitgegeven als bewijs voor betaling van de motorrijtuigenbelasting.
4. De verzekering is gekoppeld aan het kentekennummer en wordt met een looptijd van een jaar afgesloten. Een nieuw kentekennummer of sticker voor een komend jaar wordt alleen afgegeven bij bewijs van betaling van de verzekering.
5. Het kentekennummer is gekoppeld aan de houder en kan dus ook bij wijziging van voertuig door de houder opnieuw worden gebruikt voor een ander voertuig.
6. Bij wijziging houderschap kan het voertuig dus met of zonder het kentekennummer worden overgedragen.
7. Wanneer een persoonlijk kentekennummer niet wordt overgedragen of door een houder niet aan een nieuw voertuig wordt gekoppeld, kan het openbaar lichaam dit kentekennummer opnieuw uitgeven aan een andere houder.
8. Saba gebruikt verschillende sidecodes om voertuigcategorieën te duiden: de "S" voor personenauto's, de "R" voor huurvoertuigen, "T" voor taxi's, "V" voor vrachtwagens, "M" voor motoren en "D" voor overheidsvoertuigen. Saba kent geen bijzondere kentekens, zoals diplomatenkentekens.
9. De uitgifte van kentekennummers en stickers wordt uitgevoerd door de Ontvanger (Belastingdienst). Het Bestuurscollege van het Openbaar Lichaam Saba stelt vergelijkbaar met Bonaire de kentekenreeks, kleur e.d. vast.
10. Bij betaling van de belasting wordt een ontvangstbewijs afgegeven met de NAW van de houder, het kenteken, het merk, type en bouwjaar van het voertuig en het soort en VIN nummer van het motorblok (of andere aandrijving).
11. Saba kent geen (periodieke) keuring van voertuigen. Ook niet bij eerste inschrijving op het eiland.
12. Saba kent een systematiek van handelaarskentekens, afgegeven en gekoppeld aan een merk voertuig. Deze nummerplaten zijn alleen geldig op werkdagen tussen 06.00 en 18.00 uur.
13. Saba kent een extra aangiftebelasting op de verhuur van motorrijtuigen¹⁵.

¹³ Bij een nummerplaat horen ook een controleplaat of controlestickers.

¹⁴ [Eilandsverordening van 22 december 1988 tot het heffen van belasting op motorrijtuigen | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)- Saba: geraadpleegd op 16-04-2024; de tarieven zijn voor het laatst aangepast per januari 2014.

¹⁵ [Eilandsverordening regelende de heffing en invordering van een belasting op de verhuur van motorrijtuigen \(Verhuurmotorrijtuigenbelastingverordening Saba 1992\) | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#): geraadpleegd op 16-04-2024

2.4 Situatie op Sint Eustatius

Ook op Sint Eustatius bestaat een eilandsverordening voor de MRB¹⁶, welke op de van belang zijnde punten voor deze analyse gelijk is aan de eilandsverordening van Bonaire en Saba.

1. Het belastingtijdvak is een kalenderjaar; en kan per half jaar worden betaald.
2. Belastingplichtig is degene die bij aanvang van het belastingtijdvak het motorrijtuig houdt.
3. Bij wijziging houderschap wordt per kwartaal verrekend.
4. Sint Eustatius kent vrijstellingen voor de MRB bijvoorbeeld voor voertuigen welke bestemd zijn voor officieel gebruik van de openbare lichamen.
5. De nummerplaten worden pas afgegeven na betaling van de verschuldigde belasting en kosten van de platen zelf.
6. Bij betaling van de belasting wordt ook een ontvangstbewijs afgegeven met de NAW van de houder, het kenteken, het merk, type en bouwjaar van het voertuig en het soort en VIN nummer van het motorblok (of andere aandrijving).
7. Het bestuurscollege stelt voor één of meer kalenderjaren de kleur, de nummerreeksen, de kentekenen en verdere bijzonderheden van de te gebruiken nummerplaten of controlestickers, vast.
8. Het bestuurscollege stelt vast hoeveel nummerplaten aan een motorrijtuig behorend tot een bepaalde categorie motorrijtuigen moeten worden aangebracht.
9. Onleesbaar of onbruikbaar geraakte nummerplaten kunnen bij de door het Bestuurscollege aangewezen heffingsambtenaar worden ingeleverd ter vervanging door andere nummerplaten. De door het Bestuurscollege aangewezen heffingsambtenaar gaat slechts tot vervanging van de nummerplaten over na betaling van de vastgestelde prijs ervan. Het nummer van de onleesbaar of onbruikbaar geraakte nummerplaten wordt ingetrokken.

2.5 Uitdagingen Caribisch Nederland

De volgende uitdagingen zijn geïdentificeerd:

1. De momenteel gebruikte systemen in Caribisch Nederland sluiten niet aan op de behoefte van de betrokken overheidsorganisaties en bieden nauwelijks mogelijkheden voor koppelingen met andere partijen.
 - a. BCN kan (namens de 3 openbare lichamen) niet effectief de wegenbelasting innen.
 - b. Handhaving is nauwelijks mogelijk omdat voertuig- en houderinformatie beperkt uitgewisseld worden. Partijen die inzage willen hebben in deze informatie kunnen alleen telefonisch vragen stellen tijdens kantooruren.
 - c. De digitalisering van processen rondom voertuigregistratie is zeer beperkt. Dit dwingt burgers en bedrijven tot een bezoek aan loketten voor zaken, die na digitalisering ook online zouden kunnen worden uitgevoerd.
 - d. Het toetsen van de verzekerde status kan alleen plaatsvinden op basis van een papieren verzekeringsbewijs. Er wordt weinig informatie gedeeld met verzekeraars.
2. De datakwaliteit is laag.
 - a. Burgers en bedrijven krijgen vaak onjuiste aanslagen voor de wegenbelasting.
 - b. De voertuigregistratie is niet helder gekoppeld aan personen, kentekens zijn gekoppeld aan personen, maar voertuigen niet.
 - c. Gestolen kentekenplaten worden niet goed geregistreerd, administratief is het onduidelijk of het voertuig of de kentekenplaat gestolen is.
 - d. Voertuigen worden geïmporteerd terwijl de technische staat onduidelijk is, de voertuigen worden niet technisch gecontroleerd bij het invoeren van een voertuig.
 - e. Voertuigen worden niet gekeurd bij een eerste inschrijving op de eilanden, waardoor een afhankelijkheid bestaat van de (voertuig)gegevens die worden opgegeven door de klant.
 - f. Wanneer voertuigen op het eiland zijn geregistreerd, is er geen zicht meer op wat er met het voertuig gebeurt. Voertuigen kunnen onderling worden verkocht zonder dat dit wordt geregistreerd, waardoor het onduidelijk is wie de eigenaar is.

¹⁶ [Eilandsverordening op de heffing en invordering van motorrijtuigenbelasting \(Verordening motorrijtuigenbelasting 2013\) | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#) – Sint Eustatiusgeraadpleegd op 16-04-2024

3. Verdere bijzonderheden van de huidige situatie zijn:
 - a. De drie eilanden hebben elk een eigen registratie, de openbare lichamen zijn hiervoor verantwoordelijk.
 - b. De wetgeving is afwijkend van Europees Nederland. De wegenverkeersregels vloeien in Caribisch Nederland voornamelijk voort uit lokale verordeningen.
 - c. Kentekens zijn persoonsgebonden. Bij wisseling van voertuig kun je het kenteken meenemen naar het nieuwe voertuig, maar je kunt het ook mee verkopen.
 - d. Er is geen APK. Op Bonaire is daar wel behoefte aan i.v.m. toenemende drukte en daaraan gekoppelde gevolgen voor verkeersveiligheid.
 - e. De brandstofsoort, gewicht en voertuigcategorie zijn de bepalende criteria voor wegenbelasting. Het openbaar lichaam legt de aanslag op, de Belastingdienst int.
 - f. In algemene zin zijn de vast te leggen attributen sterk verschillend van Europees Nederland, gelet op de noodzakelijke gegevens voor werkende processen in Caribisch Nederland, maar ook door het ontbreken van bv. een typegoedkeuringssystematiek.
 - g. Kentekennummers en kentekenreeksen worden bepaald door het OL en voor uitgifte vrijgegeven aan verzekeraars. De verzekeringsmaatschappijen wijzen het kentekennummer toe aan de aanvrager van een verzekering voor een voertuig.
 - h. Er is geen inzicht in de levensloop van een voertuig, het voertuig wordt niet aangeboden voor een eerste inschrijving en bij het slopen/exporteren van een voertuig wordt dit niet vastgelegd in het register.
4. Door de issues met betrekking tot de voertuigregistratie in Caribisch Nederland, zijn er een aantal ongewenste gevolgen:
 - a. Een deel van de voertuigen rijdt onverzekerd rond.
 - b. Persoonlijke kentekenplaten worden bevestigd op meerdere voertuigen.
 - c. Voertuigen worden gedumpt in de natuur. Omdat er geen betrouwbare registratie is van de koppeling tussen een voertuig en de eigenaar is opsporing van de aansprakelijke niet mogelijk.
 - d. Er is geen betrouwbare registratie van de eigenaar van het voertuig, hierdoor kan een voertuig relatief makkelijk in de anonimiteit verdwijnen.

2.6 Stakeholders en actoren

Als voornaamste stakeholders in Caribisch Nederland zijn geïdentificeerd:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	Opdrachtgever	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Rijksoverheid.nl
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Eigenaar RDW en beleidsverantwoordelijk voor kentekenregistratie	NL: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijksoverheid.nl Caribisch Nederland: Infrastructuur & Waterstaat Rijksdienst Caribisch Nederland
Openbaar Lichaam Bonaire	Verantwoordelijke overheidsorganisatie	Openbaar Lichaam Bonaire: Openbaar Lichaam Bonaire (bonairegov.com)
Openbaar Lichaam Saba	Verantwoordelijke overheidsorganisatie	Saba (sabagov.com)
Openbaar Lichaam Sint Eustatius	Verantwoordelijke overheidsorganisatie	Home St. Eustatius (statiagovernment.com)
Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN)	Overkoepelende overheidsorganisatie voor Caribisch Nederland	Home Rijksdienst Caribisch Nederland (rijksdienstcn.com)

Belastingdienst Caribisch Nederland (BCN)	Verantwoordelijk voor heffing en inning motorrijtuigenbelasting	Belastingdienst en Douane Caribisch Nederland Belastingdienst Caribisch Nederland (belastingdienst-cn.nl)
Korps Politie Caribisch Nederland (KPCN)	Handhavende instantie	Korps Politie Caribisch Nederland Justitie & veiligheid Rijksdienst Caribisch Nederland (rijksdienstcn.com) + Home politiecn.com
Koninklijke Marechaussee (KMar)	Handhavende instantie	Koninklijke Marechaussee Justitie & veiligheid Rijksdienst Caribisch Nederland (rijksdienstcn.com)
Douane	Handhavende instantie	Belastingdienst en Douane Caribisch Nederland Belastingdienst Caribisch Nederland (belastingdienst-cn.nl)
Verzekeraars	Private verstrekkers van voertuigverzekeringen	Boogaard Assurantiën BV, Bsüre, Ennia, Insight, Guardian Group, Nagico, Crooij & Flipse en CG United.
Burgers en bedrijven	Houders van voertuigen	

3 Curaçao

Als mogelijk scenario voor digitalisering van de kentekenregistratie in Caribisch Nederland is de inzet van de registratie en processen op Curaçao onderzocht. Om dit te kunnen beoordelen is allereerst op basis van openbare bronnen de situatie op Curaçao beknopt in kaart gebracht.

Eerste inschrijving en kentekening op Curaçao¹⁷

Dit proces is geldig in de volgende situaties:

1. Bij aankoop van een nieuw voertuig bij een van de autohandelaren op Curaçao;
2. Bij aankoop van een tweedehands voertuig dat nog niet is geregistreerd en moet worden overgeschreven;
3. Bij import van een voertuig als verhuisboedel vanuit het buitenland;
4. Bij import van een voertuig gekocht in het buitenland.

Voordat een voertuig gebruik mag maken van de openbare weg moet het worden geregistreerd in het register bij de Uitvoeringsorganisatie Verkeer en Vervoer (UOVV). Na registratie moet het voertuig worden gekeurd. Deze keuring¹⁸ wordt op afspraak (te maken via telefoon of website) door het UOVV uitgevoerd; bij goedkeuring ontvangt de houder een voertuigkeuringskaart.

Na de goedkeuring moet en kan het voertuig worden verzekerd, en als één na laatste stap in het proces dient bij de Belastingdienst (afdeling Landsontvanger) te WTC, Postkantoor of Spaar-en Kredietcoöperatie ACU de motorrijtuigenbelasting te worden betaald, waarna de houder de zgn. belastingkaart ontvangt. Afsluitend kunnen met de belastingkaart, het geldige verzekeringsbewijs en de keuringskaart de kentekenplaten worden opgehaald bij het MRB-loket van de Belastingdienst in het WTC Piscadera.

Het kentekennummer is voertuiggebonden en blijft voor de rest van de levenscyclus van het voertuig op Curaçao bij het voertuig.

Periodieke keuring

Curaçao kent een eigen stelsel voor periodieke keuring. Na de eerste inschrijving met de daarbij horende eerste keuring moet jaarlijks of tweejaarlijks de keuring opnieuw worden uitgevoerd.

Personenauto's, huurauto's en motorfietsen moeten iedere 2 jaar worden gekeurd; voertuigen voor openbaar vervoer, trekwagens, vrachtwagens en laders moeten jaarlijks worden gekeurd.

Kenteken voertuig overschrijven¹⁹

De koper moet met behulp van de verkoper het kenteken op naam laten zetten.

Op het belastingkantoor, een keuringslokaal, een verzekeringsmaatschappij of het vergunningenloket (Bentana di Informashon) moet het Tegenaangifteformulier motorrijtuigenbelasting worden opgehaald.

Het is de verantwoordelijkheid van de verkoper om het Tegenaangifteformulier in te vullen en te ondertekenen. Daarna moet de keuringskaart, een kwitantie (of koopovereenkomst), een geldig identiteitsbewijs en ingevuld Tegenaangifteformulier door de koper ingeleverd worden bij de Belastingdienst. De koper ontvangt een kopie van de ingevulde tegenaangifte.

Deze kopie moet meegenomen naar het keuringslokaal (UOVV). Hier worden de gegevens verwerkt en kan de nieuwe keuringskaart worden opgehaald.

Het voertuig is dan overgeschreven en de nieuwe houder moet voldoen aan de verplichtingen die daarbij horen.

Wanneer de motorrijtuigenbelasting al betaald is voor de komende kwartalen moet de koper een naamswijziging laten doorvoeren op de belastingkaart bij het MRB-loket van de Belastingdienst. Als de

¹⁷ [Kenteken aanvragen - Belastingdienst](#): geraadpleegd op 10-04-2024

¹⁸ [Keuren van voertuigen | Digitaal loket \(gobiernu.cw\)](#): geraadpleegd op 10-04-2024

¹⁹ [Kenteken voertuig overschrijven - Belastingdienst](#): geraadpleegd op 10-04-2024

motorrijtuigenbelasting nog niet betaald was, dan kan dit bij Spaar-en Kredietcoöperatie ACU en C-Post betaald worden.

Wanneer het voertuig bij een handelaar wordt gekocht, faciliteert deze handelaar veelal de overschrijving.

Motorrijtuigenbelasting²⁰ wordt per kwartaal opgelegd (bij wijziging houder), en in periodes van een half jaar betaald (1/1 t/m 30/6 en 01/07-31/12). Bewijs van betaling moet op het voertuig kenbaar worden gemaakt via een controlesticker of controleplaat.

Om de motorrijtuigenbelasting te kunnen betalen voor een komende periode is een geldige keuringskaart, een geldig verzekeringsbewijs en het betalingsbewijs MRB van de voorgaande periode worden overlegd.

De betaling moet fysiek plaatsvinden en kan op 2 locaties op Curaçao worden gedaan.

Het tarief is afhankelijk van brandstof, voertuigcategorie, bouwjaar en kent speciale tarieven voor openbaar vervoer en vervoermiddel als bron van inkomsten.

De systematiek op Curaçao kent geen openbaar register, digitale processen en koppelvlakken. Alle processen zijn gebonden aan handelingen bij diverse fysieke loketten.

²⁰ [Informatie en tarieven - Belastingdienst](#): geraadpleegd op 10-04-2024

4 Wensen Caribisch Nederland

Om de toekomstige behoeften van Caribisch Nederland in kaart te brengen, zijn diverse stakeholders geraadpleegd. Dit hoofdstuk bevat een analyse van de gesprekken die zijn gevoerd met het openbaar lichaam van Bonaire, Sint Eustatius en Saba, handhavers en verzekeraars in Caribisch Nederland. De input van deze partijen biedt waardevolle inzichten in de verwachtingen en wensen voor de toekomst.

4.1 Uitgangspunten vanuit het Project Digitale overheid Caribisch Nederland

Binnen het project Digitale overheid Caribisch Nederland zijn de volgende verbeteringen van de voertuigregistratie onderkend:

1. Digitale processen verlagen de kosten, vereenvoudigen processen, leveren gemakkelijke toegang op en verhogen de efficiëntie.
2. Nauwkeurige registratie van voertuigen, hun kentekens en kenmerken.
3. Nauwkeurige registratie van eigenaar/houder van het voertuig.
4. Digitale toegang tot informatie voor en communicatie met stakeholders.
5. Integratie: hergebruik informatie van andere (basis)registraties.
6. Veiligheid en privacy conform voorwaarden in afstemming met Europees Nederland.
7. Architectuur die compatibel is met de huidige standaarden van IT-architectuur (inclusief NORA).
8. Wendbaarheid: aanpasbaar voor Caribisch Nederland-specifieke omstandigheden/ontwikkeling.
9. Continuïteit: houdbaar voor > 3 jaar.

4.2 Wensen Caribisch Nederland

De drie openbare lichamen, de handhavers en verzekeraars in Caribisch Nederland hebben behoefte aan de volgende wensen:

1. Keuring van een voertuig bij eerste inschrijving waardoor voertuigdata correct in het register kan worden opgenomen.
2. Digitale, realtime koppeling met een houderadministratie.
3. Digitale, realtime koppeling met een centraal verzekeringsregister.
4. Digitale, realtime raadpleging van registerinformatie (24/7).
5. Voorzieningen voor digitale dienstverlening aan burgers en bedrijven en andere overheidsorganisaties.

4.3 Aanvullende wensen en doelen Bonaire

In deze paragraaf worden de aanvullende wensen en behoeften van Bonaire beschreven. Daarnaast is er geïnventariseerd welke hoofddoelen de stakeholders voor ogen hebben en welke van deze doelen als meest urgent worden beschouwd.

- Bonaire hecht waarde aan het volledig kunnen volgen van een voertuig van eerste registratie tot sloop/export.
- Voertuigdiefstal en verlies/diefstal van kentekenplaten is een groot probleem in Bonaire. In praktijk is het vaak niet bekend of het om een 'echte' diefstal gaat. Wens is om hier een betrouwbaar proces en registratie voor in te richten.
- Informatieverstrekking is gewenst voor BCN ten behoeve van beslaglegging en kwijtschelding.
- Het is een wens om de systematiek van persoonlijke kentekens te behouden.

Bonaire heeft onderstaande drie hoofddoelen geformuleerd voor de kentekenregistratie:

1. **Een zuiver kentekensysteem/register** dat verbonden is aan een voertuig met een correcte registratie van de voertuigkenmerken.
2. **Verplichte keuring** voor het inschrijven van een voertuig.
3. **Koppelingen met kentekenpartners** voor het waarborgen van de zuiverheid van het register.

Het eerste doel heeft hierin prioriteit.

4.4 Aanvullende wensen en doelen Saba

In deze paragraaf worden de aanvullende wensen en behoeften van Saba beschreven. Daarnaast is er geïnterviewd welke hoofddoelen de stakeholders voor ogen hebben en welke van deze doelen als meest urgent worden beschouwd.

- Saba hecht wel waarde aan het volledig kunnen volgen van een voertuig van eerste registratie tot sloop/export, inclusief de geregistreerde houders in die periode.
- Saba staat open voor aanpassing van de vijfjaarlijkse vervanging van het kentekennummer en de systematiek van sticker gekoppeld aan betaling van de MRB wanneer dit procesverbeteringen oplevert.
- Saba wil minimaal informatieverstrekking uit een register aan de Belastingdienst (Receiversoffice), handhaving (Public Order and Safety) en mogelijk verstrekking aan het bevolkingsregister (Census²¹).
- Bredere informatieverstrekking is gewenst voor de geldigheid van kentekennummers, verzekering en de belastingsticker.

Saba heeft onderstaande vijf hoofddoelen geformuleerd voor de kentekenregistratie:

1. **Verbeterde klantenservice:** Een verbeterde klantenservice door gestroomlijnde processen en een vereenvoudigd registratie- en verlengingsproces.
2. **Verbeterde efficiëntie en gemak:** Een efficiëntere, toegankelijke en juiste database voor gemakkelijke toegang en het ophalen en bijwerken van informatie met minimale handmatige gegevensinvoer.
3. **Verbeterde nauwkeurigheid en gegevensbeheer:** Verbeter de openbare veiligheid door verkeershandhaving te kunnen verbeteren door middel van real-time monitoring en directe toegang tot up-to-date registratie en gegevens van geregistreerde voertuigen.
4. **Kostenbesparing:** Verlaag de administratieve en operationele kosten door te bezuinigen op papiergebruik, fysieke opslag en handmatige arbeid.
5. **Duurzaamheid en milieuvoordelen:** Verminder de impact op het milieu door de behoefte aan op papier gebaseerde materialen te verminderen. Stimuleer de invoering van digitale oplossingen en milieuvriendelijke praktijken bij het publiek en binnen de overheid.

De eerste drie doelen hebben hierin prioriteit.

4.5 Aanvullende wensen Sint Eustatius

In deze paragraaf worden de wensen en behoeften van Sint Eustatius geanalyseerd en ingedeeld in vier hoofditems: voertuigadministratie, houderadministratie, kentekenplaatadministratie en diensten & informatieverstrekking.

- Er ontbreekt een keuringsstation voor voertuigen (voor o.a. het vaststellen van de voertuigkenmerken). Mogelijkheid zou kunnen zijn om dit te beleggen bij garages of partnerships. Wens is om de voertuiggegevens bij een eerste registratie vast te leggen.
- Wens is om informatie van zowel de eigenaar/houder als het voertuig veilig te registreren en vast te leggen met waarborg voor de privacy.
- Er ontbreekt een kentekenplaatadministratiesysteem, wens is deze op te zetten.
- Het systeem moet geoptimaliseerd zijn voor mobiele toegang, gezien de hoge afhankelijkheid van mobiele apparaten op het eiland.
- Integratie met andere overheidsdiensten moet mogelijk zijn o.a. met de belastingdienst.
- Het moet mogelijk zijn om de diensten in meerdere talen aan te bieden.

In het rapport met aanbevelingen dat Sint Eustatius heeft opgeleverd, zijn verder onder andere meerdere non-functionele eisen benoemd. Deze zijn voor deze globale analyse buiten beschouwing gelaten, maar worden in een vervolgonderzoek meegenomen.

²¹ [Census Office \(Civil Registry\) | Public Entity Saba \(sabagov.com\)](#)

5 Globaal ontwerp

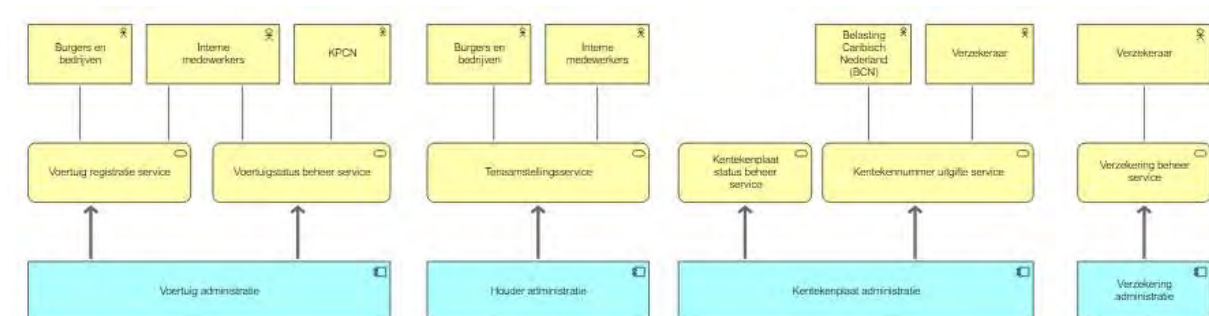
Met de beschrijving van de huidige situatie (hoofdstuk 2) en wensen van Caribisch Nederland (hoofdstuk 4), komen we tot het volgende globale ontwerp.

Over het algemeen is er behoefte aan registers met betrouwbare gegevens die de uitwisseling van informatie (realtime en digitaal) mogelijk maken.

Samenvattend is er behoefte aan:

- Een zuivere voertuigregistratie, waarbij bij de eerste inschrijving een keuring plaatsvindt om de voertuigdata vast te stellen en vast te leggen.
- Minimale datapunten: kenteken, VIN-nummer, gewicht, merk, specifiek type, jaar (leeftijd), brandstof(en), type voertuig (passagier, bus, etc.), informatie over de eigenaar/houder.
- Een duidelijke splitsing tussen een gestolen object (het voertuig) en een gestolen kentekenplaat.
- Specifieke digitale toegang (24/7) voor belastingautoriteiten, verzekeringsmaatschappijen, politie, douane en andere handhavingsinstanties.
- Online digitale toegang (24/7) voor burgers en bedrijven (binnen het kader van de privacyregelgeving).
- Digitale processen die nodig zijn voor veranderingen in eigenaar/houder.
- Digitale processen die nodig zijn voor de registratie van gestolen voertuigen en kentekenplaten.
- Een nauwkeurige registratie van kentekenplaten en hun status.
- Een verzekeringsregister dat door handhavers geraadpleegd kan worden.
- Integratie en hergebruik van andere (basis)registraties en digitale voorzieningen rond personen, bedrijven en adressen.

Dit leidt tot de volgende schematische weergave van de actoren, processen en administraties. Lees dit model als volgt: er is een 'Voertuig Administratie' die twee services levert, de 'Voertuig registratie service' en de 'Voertuigstatus beheer service'. De 'Voertuig registratie service' kan worden gebruikt door 'Burgers en bedrijven' en 'Interne medewerkers'. De 'Voertuigstatus beheer service' kan worden gebruikt door 'Burgers en bedrijven' en 'Interne medewerkers'.



6 Globale analyse scenario's

6.1 Inleiding

RDW is gevraagd in de globale analyse in ieder geval naar de volgende scenario's te kijken:

- Scenario 1: De inzet van RDW-processen en het aansluiten op het kentekenregister van Europees Nederland.
- Scenario 2: Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren.
- Scenario 3: Een eigen systeem voor Caribisch Nederland: Het bouwen van een maatwerkapplicatie voor de drie openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Eventueel wordt dit systeem ingezet als overbrugging naar een toekomstig scenario van het gebruik van de RDW-processen.
- Scenario 4: Niets doen: bij deze optie wordt de huidige situatie, waarbij elk eiland zijn eigen systeem onderhoudt en doorontwikkelt, gecontinueerd²².

Tijdens het reviewproces met stakeholders is gevraagd om ook het scenario van een "commercial of the shelf"-oplossing mee te wegen.

In dit hoofdstuk wordt het huidige stelsel in Caribisch Nederland, de wens tot digitalisering tegen het proces in het Europees deel van Nederland (het kentekenregister) afgezet, en wordt op hoofdlijnen beoordeeld óf en hoe het Nederlandse proces en het kentekenregister dienend kan zijn aan Caribisch Nederland. Als basisuitgangspunt is wel genomen dat een vernieuwd stelsel geborgd moet worden door een wettelijk kader dat uniform geldig voor geheel Caribisch Nederland.

6.2 Scenario 1: het kentekenregister van Europees Nederland gebruiken

De wensen zoals in hoofdstuk 4 beschreven, komen deels overeen met de Nederlandse processen zoals die zijn ingericht bij RDW. Daarnaast zijn er al belangrijke verschillen met de huidige situatie die ook overbrugt moeten worden. Deze worden in onderstaand overzicht geïnventariseerd.

Nr.	Onderwerp	Invulling Kentekenregister	Huidige situatie Caribisch Nederland
1.	Eerste inschrijving	Er zijn inschrijvingsprocessen voor de eerste inschrijving van een voertuig.	Er vindt geen keuring plaats voor het toelaten van een voertuig.
2.	Voertuig heeft kenteken	Het kenteken is voertuiggebonden.	Kenteken is persoonsgebonden en is gekoppeld aan de betaling van de verzekering en de MRB.
3.	Voertuig heeft houder	Houder is geregistreerd in het register	Een voertuig is gekoppeld aan een persoonlijk kenteken. Een persoonlijk kenteken is gekoppeld aan een houder.
4.	Voor voertuigen moet er MRB betaald worden	Er wordt MRB betaald op basis van voertuigkenmerken. Betaling wordt automatisch geïncasseerd	Er wordt MRB betaald op basis van voertuigkenmerken. Betaling moet aan een loket worden uitgevoerd.
5.	Een voertuig moet WA-verzekerd zijn	Handhaving via registervergelijkingen. Er zijn koppeling met het verzekeringsregister.	Handhaving via staande houdingen. Er zijn geen koppeling met het verzekeringsregister.
6.	Informatieverstrekking aan	Politie en andere handhavingsinstanties hebben online	Politie en andere handhavingsinstanties hebben alleen tijdens kantooruren via een

²² Dit scenario is na overleg met opdrachtgever niet verder beschreven of onderzocht.

	handhavingsinstanties	toegang tot gegevens in het register.	telefonische uitvraag toegang tot gegevens in het register.
7.	Afgifte voertuigdocument	Afgifte Kentekencard.	Afgifte ontvangstbewijs betaalde MRB met houder- en voertuiggegevens.
8.	Registratie en vervanging gestolen kentekenplaten	De kentekenplaat is een weergave van het kenteken en (afgeleide) identiteit van een voertuig. Kentekenplaten krijgen een zichtbare duplicaatcode wanneer deze worden vervangen. Er is geen connectie met betaalde MRB of een afgesloten verzekering.	Kentekenplaten en/of stickers zijn bewijs van betaalde MRB (en op Bonaire ook een afgesloten verzekering). De juiste plaat/sticker op het juiste voertuig is dus van groot belang; de kentekenplaat / sticker zelf heeft dus waarde.
9.	Voertuig wordt periodiek gekeurd.	In Nederland geldt een APK-verplichting	Caribisch Nederland kent geen APK-verplichting.
10.	Mate van digitalisering	De Nederlandse processen worden volledig digitaal ondersteund. Het enige vaker voorkomende fysieke proces is bij aankoop van een nieuw of tweedehands voertuig, en de daarbij behorende overschrijving van houderschap.	Er is geen digitale ondersteuning van de bestaande processen. Wijzigingen en betalingen moeten fysiek bij een loket van het Openbaar Lichaam worden uitgevoerd. Inzage of informatieverstrekking verloopt via een fysiek een loket of voor handhavers telefonisch tijdens kantooruren.

Afweging

Algeheel kan gesteld worden dat de meeste wensen van het project en van Caribisch Nederland passen op de werking van het Nederlands kentekenregister, met uitzondering een aantal specifieke procesafwijkingen en wetgeving. Voor de middellange termijn kunnen de mogelijkheden verder worden onderzocht, waarbij moet worden gedacht aan mogelijkheden op proces-, systeem- of wetgevingsniveau. Uitgangspunt hierbij is een separate registratie voor Caribisch Nederland, binnen de kaders van het (juridisch) Nederlands kentekenregister.

Een vervolgonderzoek zal nader moeten uitwijzen of en hoe het kentekenregister van Europees Nederland invulling kan geven aan de wensen zoals gesteld in hoofdstuk 4. Binnen dit vervolgonderzoek kan daarnaast wel gekeken worden naar een gefaseerde implementatie van processen, waardoor rekening kan worden gehouden met een haalbaar bestuurlijk, uitvoeringstechnisch en maatschappelijk tempo. De migratie van de bestaande processen naar alle gedigitaliseerde processen is dusdanig groot dat dit zowel bestuurlijk, uitvoeringstechnisch als maatschappelijk een te grote stap in één keer is.

Daarnaast sluit dit scenario aan bij het overheidsprincipe: Hergebruik vóór kopen vóór maken²³ en sluit aan bij de voorkeursrichting welke is meegegeven door de opdrachtgever (BZK): Het beleid leidt in beginsel tot een voorkeur voor inzet van het (Europees Nederlands) Kentekenregister als stip op de horizon.

6.3 Scenario 2: Inzet systeem Curaçao

In onderstaande tabel worden de verschillen en overeenkomsten tussen het systeem op Curaçao en het huidige systeem in Caribisch Nederland kort beschreven, waarna ook worden gekeken naar de doelen en de wensen van de stakeholders.

²³ [Hergebruik vóór kopen vóór maken - NORA Online](#)

Nr.	Parallel	Invulling Curaçao	BES invulling (huidige situatie)
1.	Eerste inschrijving	Curaçao kent een beschreven proces voor import c.q. eerste inschrijving van een voertuig.	Er vindt geen keuring plaats voor het toelaten van een voertuig.
2.	Voertuig heeft kenteken	Het kenteken is voertuiggebonden.	Kenteken is persoonsgebonden en is gekoppeld aan de betaling van de verzekering en de MRB.
3.	Voertuig heeft houder	Houder is geregistreerd in het register	Een voertuig is gekoppeld aan een persoonlijk kenteken. Een persoonlijk kenteken is gekoppeld aan een houder.
4.	Voor voertuig moet MRB worden betaald	Er wordt MRB betaald op basis van voertuigkenmerken. Betaling moet aan een loket worden uitgevoerd.	Er wordt MRB betaald op basis van voertuigkenmerken. Betaling moet aan een loket worden uitgevoerd.
5.	Een voertuig moet WA-verzekerd zijn	Een voertuig moet WA-verzekerd zijn, er wordt via staandehouding gehandhaafd. Betaling van MRB is alleen mogelijk bij een verzekerd voertuig. Verzekering moet aan een loket worden afgesloten.	Een voertuig moet WA-verzekerd zijn, er wordt via staandehouding gehandhaafd. Verzekering moet aan een loket worden afgesloten.
6.	Informatieverstreking aan handhavingsinstanties	Politie en andere handhavingsinstanties hebben alleen tijdens kantooruren via een telefonische uitvraag toegang tot gegevens in het register	Politie en andere handhavingsinstanties hebben alleen tijdens kantooruren via een telefonische uitvraag toegang tot gegevens in het register
7.	Afgifte voertuigdocument	Curaçao kent een belastingkaart, keuringskaart en verzekeringsdocument.	Afgifte ontvangstbewijs betaalde MRB met houder- en voertuiggegevens.
8.	Registratie en vervanging gestolen kentekenplaten	Kentekenplaten hebben geen waarde zoals in Caribisch Nederland. Het is onbekend of Curaçao kentekenplaten zelf als apart object registreert.	Kentekenplaten zijn bewijs van betaalde MRB (en op Bonaire ook een afgesloten verzekering). De juiste plaat op het juiste voertuig is dus van groot belang; en een kentekenplaat zelf heeft dus waarde.
9.	Voertuig wordt periodiek gekeurd.	Curaçao kent een periodieke keuring (jaarlijks of tweejaarlijks afhankelijk van categorie) en een keuring bij eerste inschrijving.	Caribisch Nederland kent geen APK-verplichting.

10.	Mate van digitalisering	Er is geen digitale ondersteuning van de bestaande processen. Wijzigingen en betalingen moeten fysiek bij een loket worden uitgevoerd. Inzage of informatieverstrekking verloopt via een loket of voor handhavers telefonisch tijdens kantooruren.	Er is geen digitale ondersteuning van de bestaande processen. Wijzigingen en betalingen moeten fysiek bij een loket van het Openbaar Lichaam worden uitgevoerd. Inzage of informatieverstrekking verloopt via een loket of voor handhavers telefonisch tijdens kantooruren.
-----	-------------------------	--	---

Afweging

Voor de bestaande situatie zijn er diverse overeenkomsten tussen het systeem op Curaçao en de huidige werkwijzen in Caribisch Nederland. Maar deze oplossing is niet digitaal, en voldoet daarmee niet aan de uitgangspunten van het project Digitale overheid Caribisch Nederland en geeft geen invulling aan de wensen zoals gesteld in hoofdstuk 4. Hiermee valt dit scenario af.

6.4 Scenario 3: Inzet (nieuwe) maatwerkapplicatie

Met een nieuwe maatwerkapplicatie is meer flexibiliteit te halen, maar is vaak duurder in realisatie en exploitatie, vergeleken met hergebruik, zeker op lange termijn.

Een maatwerkapplicatie moet minimaal aan de volgende eisen voldoen:

1. Harmonisatie over de eilanden heen is noodzakelijk om de kosten beheersbaar te houden.
2. Het is een wens om de systematiek van persoonlijke kentekens te behouden.
3. Er vindt gegevensuitwisseling plaats met verschillende ‘basis’ administraties, zoals de BRP/PIVA en het handelsregister.
4. Een zuivere voertuigregistratie, waarbij bij de eerste inschrijving een keuring plaatsvindt om de voertuigdata vast te stellen en vast te leggen.
5. Voorzieningen voor digitale dienstverlening aan burgers en bedrijven en andere overheidsorganisaties.
6. Een nauwkeurige registratie van kentekenplaten en hun status.
7. Handhavers moeten de benodigde registers digitaal kunnen raadplegen.
8. De voertuigregistratie is publiekelijk raadpleegbaar, vergelijkbaar met de online voertuiginformatie/kentekencheck RDW <https://ovi.rdw.nl/>

Afweging

Een maatwerkapplicatie is een oplossing die op korte/middellange termijn zowel technisch als bestuurlijk realiseerbaar is. Voorwaarde is wel dat de maatwerkapplicatie voldoet aan de uitgangspunten zoals gesteld in paragraaf 4.1. Met een maatwerkapplicatie is meer flexibiliteit te halen, waaronder behoud van het persoonsgebonden kenteken, en deze optie lijkt zowel bestuurlijk als technisch realiseerbaar. Een maatwerkapplicatie is echter vaak duurder in realisatie en exploitatie, vergeleken met hergebruik. Een dergelijke oplossing legt daarnaast ook druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer, realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registraties en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland, en daarmee uitvoeringstechnisch een grotere uitdaging.

Aanvullend speelt dat wanneer een maatwerkapplicatie bij een marktpartij in ontwikkeling en beheer wordt gegeven, integratie met andere basisregistraties en voorzieningen, als gevolg van veiligheid- en privacy-eisen complexer wordt. Privacygevoelige informatie mag alleen met expliciete (wettelijk vastgelegde) doelbinding met een marktpartij gedeeld worden.

6.5 Extra scenario: Commercial off the shelf

Naast maatwerk bestaan er ook diverse standaardoplossingen die overwogen kunnen worden, zoals ERP systemen (Enterprise Resource Planning), Case managementsystemen of andere meer dedicated oplossingen uit andere landen. Dit zijn echter altijd generieke standaardoplossingen die veel configuratie management vragen, en doorgaans beperkend zijn in de mogelijkheden: je moet zoveel mogelijk bij de standaardoplossing blijven om aan te kunnen sluiten. Daarnaast wordt de ‘winst’ van dit soort systemen pas gehaald, als je alle processen, systemen en data in één pakket opneemt. Deze standaardisering doet geen recht aan de gewenste processen en digitalisering in Caribisch Nederland.

Afweging

Een “commercial off the shelf” -oplossing lijkt voor de korte en middellange termijn geen haalbare oplossing. Dit type trajecten is doorgaans complex, langdurig en duur. Dit is mede ingegeven door het noodzakelijke traject ter voorbereiding op de selectie van een passende “commercial off the shelf” -oplossing via de noodzakelijke aanbesteding²⁴. Alle eisen en wensen moeten vooraf uitgekristalliseerd zijn om een passende oplossing in te kopen. Een dergelijke oplossing legt daarnaast druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer, realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registraties en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland, en daarmee uitvoeringstechnisch een grotere uitdaging.

Aanvullend speelt ook bij dit scenario, dat integratie met andere basisregistraties en voorzieningen, als gevolg van veiligheid- en privacy-eisen complexer wordt. Privacygevoelige informatie mag alleen met expliciete (wettelijk vastgelegde) doelbinding met een marktpartij gedeeld worden.

²⁴ Caribisch Nederland is geen onderdeel van de EU en is daarmee niet gehouden aan de Europese aanbestedingsregels. Er zijn echter wel vergelijkbare regels van toepassing.

7 Conclusie

De RDW is gevraagd in de globale analyse in ieder geval naar de volgende scenario's²⁵ te kijken:

- De inzet van RDW-processen en het aansluiten op het kentekenregister van Europees Nederland.
- Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren.
- Eigen systeem voor Caribisch Nederland: Bouwen van een maatwerkapplicatie voor de drie openbare lichamen.

Als extra scenario is er een 'commercial off the shelf' oplossing meegenomen.

Onderstaande conclusie is opgebouwd op basis van haalbaarheid en inzetbaarheid van de scenario's vanuit de expertise van de RDW.

Dit onderzoeksrapport is een weerslag van een expertopinie waarbij is gekeken naar de haalbaarheid, niet naar de vraag of de in dit scenario beoogde taken en activiteiten voor de RDW passend zouden zijn.

Algeheel kan gesteld worden dat er meerdere scenario's mogelijk zijn of toepasbaar kunnen zijn in Caribisch Nederland, dit wordt per scenario toegelicht. Onafhankelijk van de scenario's zijn er randvoorwaarden voor een succesvolle implementatie. Als basisuitgangspunt is genomen dat een vernieuwd stelsel geborgd moet worden door een wettelijk kader dat uniform geldig is voor geheel Caribisch Nederland. Daarnaast is harmonisatie over de eilanden heen noodzakelijk om de kosten beheersbaar te houden.

Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren

Voor de bestaande situatie zijn er diverse overeenkomsten tussen het systeem op Curaçao en de huidige werkwijzen in Caribisch Nederland. Maar deze oplossing is niet digitaal, en voldoet daarmee niet aan de uitgangspunten en geeft geen invulling aan de wensen zoals gesteld in hoofdstuk 4. Ook het hergebruiken van basisadministraties is geen standaardvoorziening op Curaçao en sluit dus niet aan op de ambitie van Caribisch Nederland om gebruik te maken van de generieke digitale infrastructuur (zoals een burgerservicenummer en het gebruik van DigID).

Extra scenario: commercial off the shelf

Een "commercial off the shelf" -oplossing lijkt voor de korte en middellange termijn geen haalbare oplossing. Dit type trajecten is doorgaans complex, langdurig en duur. Dit is mede ingegeven door het noodzakelijke traject ter voorbereiding op de selectie van een passende "commercial off the shelf" -oplossing via de noodzakelijke aanbesteding²⁶. Alle eisen en wensen moeten vooraf uitgekristalliseerd zijn om een passende oplossing in te kopen. Een dergelijke oplossing legt daarnaast druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer en realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registratie en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland.

In dit scenario is Integratie met andere basisregistraties en voorzieningen, als gevolg van veiligheid- en privacy-eisen complexer. Privacygevoelige informatie mag niet zonder waarborgen met een marktpartij gedeeld worden.

Een (nieuwe) maatwerkapplicatie

Een maatwerkapplicatie is een oplossing die op korte/middellange termijn zowel technisch als bestuurlijk realiseerbaar is. Voorwaarde is wel dat de maatwerkapplicatie voldoet aan de uitgangspunten zoals gesteld in paragraaf 4.1. Met een maatwerkapplicatie is meer flexibiliteit te halen, en deze optie lijkt zowel bestuurlijk als technisch realiseerbaar. Een maatwerkapplicatie is echter vaak duurder in realisatie en exploitatie, vergeleken met hergebruik. Een dergelijke oplossing legt daarnaast ook druk op de organisaties in Caribisch Nederland voor ontwikkeling, beheer en realisatie en onderhoud van koppelingen met andere registratie en de GDI-voorzieningen van Europees Nederland.

²⁵ Het scenario "niets doen" is in overleg met de opdrachtgever binnen de analyse niet verder onderzocht of beschreven.

²⁶ Caribisch Nederland is geen onderdeel van de EU en is daarmee niet gehouden aan de Europese aanbestedingsregels. Er zijn echter wel vergelijkbare regels van toepassing.

Ook in dit scenario is Integratie met andere basisregistraties en voorzieningen, als gevolg van veiligheid- en privacy-eisen complexer. Privacygevoelige informatie mag niet zonder waarborgen met een marktpartij gedeeld worden.

Het kentekenregister van Europees Nederland gaan gebruiken

Algeheel kan gesteld worden dat de meeste wensen van het project en van Caribisch Nederland passen op de werking van het Nederlands kentekenregister, met uitzondering van een aantal specifieke procesafwijkingen en wetgeving. Voor de middellange termijn kunnen de mogelijkheden verder worden onderzocht, waarbij moet worden gedacht aan mogelijkheden op proces-, systeem- of wetgevingsniveau. Een vervolgonderzoek zou moeten uitwijzen of en op welke wijze met (de systematiek van) het kentekenregister invulling kan worden gegeven aan de wensen van de stakeholders. Uitgangspunt hierbij zou zijn een separate registratie voor Caribisch Nederland, binnen de kaders van het (juridisch) Nederlands kentekenregister. Binnen dit vervolgonderzoek zou ook gekeken moeten worden naar een gefaseerde implementatie van processen, waardoor rekening kan worden gehouden met een haalbaar bestuurlijk en maatschappelijk tempo.

Bijlage: Brief ministerie BZK d.d. 15 december 2023

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Rotouradres Turfmarkt 147 2511 DP Den Haag



**Directie Digitale
Samenleving**
Directoraat-generaal
Digitalisering en
Overheidsorganisatie (DG
DOO)

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Nederland

Contactpersoon

Datum 15 december 2023
Betreft Registratie voertuigen in Caribisch Nederland

Kenmerk
20231213
Uw kenmerk

Geachte heer

Tijdens het overleg d.d. 31 augustus 2023 tussen onze organisaties aangaande de registratie van voertuigen in Caribisch Nederland (CN) is besproken dat RDW kan adviseren bij het verbeteren daarvan. Daarbij worden de volgende stappen voorzien:

1. Het opstellen van een globale analyse.
2. Op basis van de uitkomst daarvan in overleg met de stakeholders in CN de mogelijke varianten uitwerken inclusief weging tegen nog af te stemmen criteria voor de invulling van een nieuw registratiesysteem.
3. Verfijning van het ontwerp op basis van de gemaakte keuze in stap 2.
4. Realisatie en invoering van het nieuwe systeem

Door middel van dit schrijven verzoek ik u mij een voorstel te doen toekomen voor stap 1 en 2. In vervolg op die stappen bespreken wij graag op een later moment uw eventuele verdere betrokkenheid aangaande advies en besluitvorming.

Het voornemen om uw inzet bij dit vraagstuk te betrekken is afgestemd met het ministerie van IenW en wordt door hen ondersteund. Het ministerie van BZK onderneemt deze stap vanuit haar betrokkenheid bij de openbare lichamen in Caribisch Nederland. Er wordt door partijen niet vooruitgelopen op de verantwoordelijkheidsverdeling aangaande de realisatie en invoering van een voertuigregistratie in Caribisch Nederland in stap 4.

Context

Het project *Digitale overheid Caribisch Nederland* heeft tot doel de digitale dienstverlening van de overheid in CN op gelijk(waardig) niveau als in Europees Nederland te brengen. Daartoe is in 2023 in overleg met de betrokken overheidsorganisaties onderzocht welke tussenstappen daaraan bijdragen.

Één van de onderdelen waarop naar verwachting relatief snel een nuttig resultaat kan worden bereikt betreft een systeem voor de registratie van voertuigen, en de ontsluiting daarvan voor de betrokken organisaties en processen.

**Directie Digitale
Samenleving**
Directoraat-generaal
Digitalisering en
Overheidsorganisatie (DG
DOO)

Datum
15 december 2023

Kenmerk
20231213

Huidige situatie voertuigregistratie

In tegenstelling tot Europees Nederland is de registratie van voertuigen niet belegd bij de RDW maar bij de openbare lichamen. De huidige registraties bieden onvoldoende mogelijkheden om betrouwbare processen en dienstverlening in te richten.

Bekende issues in de huidige situatie (besproken met de werkgroep versterken digitale overheid CN in juni 2023) waarvoor een oplossing in uw advies wordt gevraagd zijn:

- De momenteel gebruikte systemen sluiten niet aan op de behoefte van de betrokken overheidsorganisaties en bieden nauwelijks tot geen mogelijkheden voor koppelingen met andere partijen (zoals de Belastingdienst die de wegenbelasting int).
- De datakwaliteit is laag.
- Partijen die inzage willen hebben in voertuiginformatie (zoals KPCN en KMAR) kunnen alleen tijdens kantooruren telefonisch vragen stellen.
- Burgers en bedrijven krijgen vaak onjuiste aanslagen voor de wegenbelasting (Uw advies kan zich beperken tot het kunnen voorzien in de benodigde informatie voor de Belastingdienst en ziet niet op het inningsproces zelf).
- De registratie is niet helder gekoppeld aan personen.
- De mogelijkheden voor digitalisering van processen rondom voertuigregistratie zijn zeer beperkt. Dit dwingt burgers en bedrijven tot een bezoek aan loketten voor zaken die ook online zouden kunnen worden uitgevoerd.
- Gestolen kentekens worden niet goed geregistreerd.
- Er wordt nog geen informatie gedeeld met verzekeraars, waardoor het toetsen van de verzekerde status alleen kan plaatsvinden op basis van een papieren bewijs.

Verdere kenmerken van de huidige situatie zijn:

- De drie eilanden hebben elk een eigen registratie, de openbare lichamen zijn hiervoor zelf verantwoordelijk.
- De wetgeving is afwijkend van Europees Nederland. De wegenverkeersregels vloeien voornamelijk voort uit lokale verordeningen.
- Kentekens zijn persoonsgebonden. Bij wisseling van voertuig kun je het kenteken meenemen naar het nieuwe voertuig, maar je kunt het ook meeverkopen.
- Er is geen APK. Op Bonaire is daar wel behoefte aan i.v.m. toenemende drukte en daaraan gekoppelde gevolgen voor verkeersveiligheid.
- De brandstofsoort is het enige bepalende criterium voor wegenbelasting. Die wordt geïnd door de Belastingdienst. Het OL legt de aanslag op, de Belastingdienst int.
- In algemene zin zijn de vast te leggen attributen sterk verschillend van Europees Nederland.

Mogelijke varianten voor voertuigregistratiesysteem

In overleg met de werkgroep werden de volgende te verkennen opties gesuggereerd:

**Directie Digitale
Samenleving**
Directoraat-generaal
Digitalisering en
Overheidsorganisatie (DG
DOO)

Datum
15 december 2023

Kenmerk
20231213

1. RDW systeem gaan gebruiken (waarbij naar verwachting de nodige aanpassingen moeten worden gemaakt)
2. Het systeem dat op Curaçao wordt gebruikt inzetten/kopiëren.
3. Eigen systeem voor CN
Bouwen van een maatwerkapplicatie voor de drie openbare lichamen. Kan eventueel ook voor de overbruggingstermijn naar het gebruik van de RDW applicatie in de toekomst.
4. Niets doen
Bij deze optie wordt de huidige situatie, waarbij elk eiland zijn eigen systeem onderhoudt en doorontwikkelt, gecontinueerd.

Uitgangspunten voor de opdracht

Ik verzoek u bij uw voorstel de volgende uitgangspunten te hanteren:

1. De scope van de opdracht behelst stap 1 en 2: het maken van een globaal ontwerp en adviseren van de stakeholders bij het maken van een keuze voor de beoogde oplossing.
2. De aangegeven varianten zijn bedoeld om richting te geven aan de mogelijke invulling. U kunt desgewenst ook andere varianten toevoegen indien dit nuttig blijkt.
3. Uw globaal ontwerp dient ten minste te bevatten:
 - a. Een overzicht van de actoren en processen die geraakt worden.
 - b. De relevante varianten waarmee de behoefte kan worden ingevuld inclusief voor/nadelen, complexiteit van realisatie/invoering, geschatte kosten voor realisatie en exploitatie, geschatte realisatietermijn, de invulling van de sourcing.
 - c. De geraakte wet- en regelgeving en hoe de varianten daar wel/niet compliant mee zijn.
 - d. De impact op de stakeholders in CN.
 - e. De samenhang/koppeling met andere basisregistraties en systemen.
 - f. Overige informatie die relevant is voor de besluitvorming in stap 2, en voor het leggen van een solide basis voor stap 3.
4. Het vigerende "comply or explain" beleid leidt in beginsel tot een voorkeur voor de RDW applicatie als stip op de horizon. Dit mag echter geen afbreuk doen aan de omstandigheden die in CN nu eenmaal anders zijn dan in Europees Nederland.
5. Het projectteam bij BZK faciliteert de contacten met de stakeholders in CN en zal waar nuttig ook zelf deelnemen aan de te organiseren meetings. Voortgang is mede afhankelijk van de beschikbaarheid en inbreng van stakeholders en het project. Het is belangrijk om rekening te houden met o.a. het tijdsverschil en afwijkende vakanties/feestdagen.
6. Ik verzoek u een vaste prijs uit te brengen voor stap 1 en 2 afzonderlijk, uitgaande van een gewenste realisatie van stap 1 en 2 in de eerste helft van 2024. Het ministerie van BZK financiert de kosten voor uw inzet bij stap 1 en 2.
7. Ik verzoek u reisbewegingen naar de eilanden zoveel mogelijk te beperken tot wat noodzakelijk is om de opdracht succesvol af te ronden.

Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,



**Directie Digitale
Samenleving**
Directoraat-generaal
Digitalisering en
Overheidsorganisatie (DG
DOO)

Datum
15 december 2023

Kenmerk
20231213

**RDW****Ops kenmerk**
24.0010241**Bedeelname**
2**Offerte**

De opdracht wordt uitgevoerd op basis van de beschreven uitgangssituatie, de mogelijke varianten en uitgangspunten zoals opgenomen in uw brief van 13 december 2023, kenmerk 20231213.

Gelet op beperkte beschikbare capaciteit stellen wij voor om de opdracht als een timebox te benaderen richting de zomerperiode. Deze timebox bepaalt daarmee tevens de te kunnen behalen diapvang van de globale analyse.

Voor de uitvoering van de eerste globale analyse en uitwerking gaan we uit van 150 uur inzet. Voor de uitvoering van nader overleg met stakeholders en de weging van de scenario's rekenen we 50 uur inzet.

Uitgangspunt voor overleg door RDW met stakeholders op de BES-eilanden of Curaçao is virtueel overleg. Mocht een werkbezoek door RDW gewenst o.q. noodzakelijk zijn, dan worden deze reizen naar de BES-eilanden of Curaçao vooraf besproken met uw ministerie. De daaropvolgende reis- en verblijfkosten van RDW naar de BES-eilanden of Curaçao worden separaat in rekening gebracht.

Deze offerte is tot stand gekomen op basis van interne RDW gegevens alsmede kennis en ervaring op basis van eerdere trajecten. De genoemde bedragen zijn exclusief BTW. Voor de algemene voorwaarden en facturatie verwijzen we naar bijlage 1.

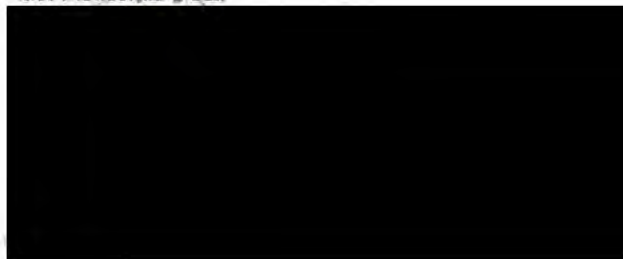
Vervolg

Indien de uitkomsten van deze offerte voor u aanleiding zijn om verder gaan vernemen ik dat schriftelijk. De ingeschatte doorlooptijd na acceptatie van de offerte bedraagt tussen de 3 en 4 maanden. Tijdens deze periode bespreken we de voortgang en concept-bevindingen. Het streven is het definitief concept voor de zomer van 2024 op te leveren. Het definitieve rapport kan pas na besluitvorming binnen het MTRD/W worden opgeleverd; dit wordt gelet op het zomerreces na de zomer van 2024.

Een eventueel vervolg van stap 3 en stap 4 zullen op een later moment worden besproken, afhankelijk van de besluitvorming.

Dank voor uw belangstelling in deze en graag vernemen ik uw reactie.

Met vriendelijke groet,





Bijlage 1

Financiële afhandeling

Soort kosten	Uren	Prijs per uur	Totaal
Stap 1	150	€ 167,-	€ 25.050,-
Stap 2	50	€ 167,-	€ 8.350,-
Totaal	200		€ 33.400,-

- Betaling 100%, netto 80 dagen na factuurdatum.
- BTW is niet van toepassing.
- Facturatie van de kosten na opleveren advies.
- Reis- en verbijfkosten naar de BES-landen of Curaçao worden apart in rekening gebracht.

Algemene voorwaarden van de RDW:

- Een offerte gedaan door RDW heeft een geldigheidsduur van 1 maand na afgiftedatum, tenzij anders vermeld.
- Wanneer op verzoek van de Opdrachtgever of de bevoegde autoriteiten extra werkzaamheden, wijzigingen door Opdrachtgever worden opgegeven, van welke aard dan ook, uitgevoerd dan wel geleverd dienen te worden zullen deze, na ontvangst van een extra opdracht, als meerwerk in rekening worden gebracht.
- Op alle documenten van de RDW en overeenkomsten tussen RDW en Opdrachtgever is uitsluitend het Nederlands recht van toepassing.