

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2005

Op 26 september 2005 heb ik u het eindrapport van de tweede evaluatie van de Dienst Wegverkeer (RDW) toegezonden (Kamerstuk 30 300 XII, nr. 3). In mijn aanbiedingsbrief heb ik u aangegeven dat ik in overleg met de RDW zou bezien hoe ik met de aanbevelingen van het onderzoeksbureau Twijnstra Gudde, zoals die zijn verwoord in het evaluatierapport, zou omgaan.

In deze brief zal ik u informeren over mijn, in overleg met RDW tot stand gekomen, standpunten ten aanzien van de desbetreffende aanbevelingen. Ik zal per aanbeveling aangegeven wat hierover in het evaluatierapport is opgenomen en wat mijn reactie daarop is.

1. Strategische heroverweging

Advies

«RDW heeft de afgelopen jaren gekozen voor een heldere strategische lijn in het publieke domein. Maar die positie kan in de nabije toekomst onder druk komen te staan. De vraag die zich voor de toekomst voordoet is in welke richting de organisatie zich verder wil ontwikkelen. Gezien de huidige situatie is het raadzaam voor de RDW te anticiperen op de ontwikkelingen in Europa in goede afstemming met V&W. Wij adviseren om in de huidige risicoanalyse de ontwikkelingen in Europa nog nadrukkelijk(er) een plaats te geven en op basis daarvan in overleg met V&W te kijken waar een strategische heroverweging nodig is».

Standpunt/reactie

Bij de verzelfstandiging van de RDW is bewust gekozen om de RDW, als publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan, alleen publieke taken uit te laten voeren. Deze lijn is de afgelopen jaren, bij eventuele taakuitbreidingen, consequent gehandhaafd.

Met betrekking tot de Europese context zien RDW en ik ontwikkelingen waarbij de RDW vanwege haar expertise op ICT-gebied en als houder van

diverse grote overheidsbestanden, na de hiervoor vereiste besluitvorming, een belangrijke rol kan spelen. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de (Europese) uitwisseling van overheidsinformatie op het gebied van voertuigen, hun houders en rijbewijzen, gericht op verkeersveiligheid, milieu, opsporing en handhaving van strafbare feiten en de preventie en bestrijding van voertuigcriminaliteit en terrorisme. Daarentegen is als gevolg van de uitbreiding van de EU ook sprake van een toenemende concurrentie op het gebied van de Europese typegoedkeuringen. Wat de consequenties daarvan voor de RDW zullen zijn, is nog onduidelijk.

Zowel voor V&W, als voor RDW is het van belang te anticiperen op van belang zijnde Europese ontwikkelingen. Wij beschouwen dit als een continu aandachtspunt, waarbij RDW en V&W zoveel mogelijk samen zullen optrekken. De door de onderzoekers gedane aanbeveling op dit punt onderschrijven wij aldus zeer zeker en inmiddels heeft de RDW de internationale ontwikkelingen meer prioriteit gegeven in de strategie voor de toekomst.

2. Vergelijken HRM-beleid

Advies

«Uit de bevindingen blijkt dat de primaire arbeidsvoorwaarden de afgelopen periode bij de RDW sterker zijn gestegen dan bij de overheid en de markt. Wij adviseren om een uitgebreidere vergelijking te maken van het volledige arbeidsvoorwaardenpakket. Dat is van belang om inzicht te krijgen in de concurrentiepositie die RDW heeft en wil op de arbeidsmarkt»

«Het aantal functioneringsgesprekken is als gevolg van het invoeren van competentie management achtergebleven. We bevelen aan om op dit punt vast te houden aan de huidige voortgang».

Standpunt/reactie

Bij de verzelfstandiging is de bevoegdheid om arbeidsvoorwaarden voor het eigen personeel vast te stellen, bij de RDW belegd. De besluitvorming omtrent de arbeidsvoorwaarden behoeft de goedkeuring van de Raad van Toezicht. Vanuit mijn ministeriële verantwoordelijkheid acht ik vooral de doorwerking van de arbeidsvoorwaardenontwikkelingen in de tarieven van belang (voor de ontwikkeling van de tarieven verwijs ik naar mijn reactie bij punt 4). Vanuit het oogpunt van mijn ministeriële verantwoordelijkheid bestaat geen directe noodzaak om een onderzoek naar het arbeidsvoorwaardenpakket bij de RDW te laten uitvoeren. De RDW deelt deze visie. Wel zal de RDW in de toekomst het beleid continueren om bij toekomstige CAO's, de ontwikkelingen binnen relevante sectoren en bedrijfstakken te betrekken.

De RDW heeft aangegeven dat de uitvoering van de functioneringsgesprekken hoog op de agenda staat en dat minimaal wordt vastgehouden aan de huidige voortgang. Invoering van het competentie management was een belangrijke stap in de verdere professionalisering van het HRM-beleid.

3. Duidelijkheid over doelmatigheid

Advies

«Op dit moment ontbreekt het aan duidelijke maatstaven waarlangs de doelmatigheid voldoende gedifferentieerd kan worden bepaald. Wij bevelen aan om deze maatstaven, in samenhang met het niveau waarop

de doelmatigheidsontwikkeling van de RDW wordt gevolgd, in gezamenlijk overleg tussen RDW en V&W te onderzoeken en vast te stellen».

Standpunt/reactie

De onderzoekers hebben geconcludeerd dat op het totaal niveau van de RDW-organisatie sprake is van een positieve ontwikkeling van de doelmatigheid. De onderzoekers bevelen aan ten aanzien van de monitoring van de doelmatigheid een slag dieper te gaan.

Wij hebben in dit kader voor een andere benadering gekozen, namelijk via de beoordeling van de tarieven. Bij de beoordeling van de tariefvoorstellen hanteer ik een aantal uitgangspunten, zoals een gematigd tarievenbeleid, kostendekkendheid op taakclusterniveau en het verbod op kruissubsidiëring tussen de afzonderlijke taakclusters. Daarnaast geldt dat de tariefvoorstellen ook jaarlijks eerst aan de gebruikers, die zijn vertegenwoordigd in de Stichting Coördinatie Overleg Bedrijfsleven – RDW (COBR), worden voorgelegd. Daarmee is er voor de RDW ook sprake van druk van buiten om efficiënt en doelmatig te handelen. De reactie van deze gebruikers betrek ik bij mijn beoordeling van de jaarlijks door mij goed te keuren tariefvoorstellen. Deze methode is de afgelopen jaren toereikend gebleken om de tariefvoorstellen te kunnen beoordelen. Omdat burgers niet in de Stichting COBR zijn vertegenwoordigd, zal de RDW in de komende periode onderzoeken of en zo ja, op welke wijze de burger beter bij de beoordeling van de aan deze groep in rekening gebrachte tarieven kunnen worden betrokken.

4. Onderzoek effecten tarievenbeleid

Advies

«Naar onze mening is het belangrijk dat er een goed inzicht bestaat in de verhouding tussen de voor- en nadelen van het gematigd tarievenbeleid. Wij zijn van mening dat voorkomen moet worden dat de 5%-regel een eigen leven gaat leiden, die het lastig maakt om de andere doelstellingen dichterbij te brengen».

Standpunt/reactie

Wij delen de opvatting van Twijnstra Gudde dat de afspraak over het gematigd tarievenbeleid, waarbij is afgesproken dat tarieven in beginsel niet meer dan 5% (exclusief inflatie) mogen stijgen, geen eigen leven moet gaan leiden. De 5% regel is een uitgangspunt, geen doelstelling. Goed beargumenteerd afwijken van deze regel is mogelijk en is in het verleden ook gebeurd. De gemiddelde tariefontwikkeling is in de afgelopen jaren overigens ver onder de 5% gebleven. V&W en RDW zijn zich van de eventuele voor- en nadelen van het gematigd tarievenbeleid bewust en hebben dit ondermeer in relatie gezien met een recente discussie over een minimale omvang van het eigen vermogen.

5. Beoordeling eigen vermogen

Advies

«Uit onze bevindingen met betrekking tot de ontwikkeling van de reserves is gebleken dat de omvang van de reserves een belangrijk aandachtspunt is. Om de steeds terugkerende kwesties met betrekking tot de reserves tot een definitieve oplossing te brengen, stellen wij voor om tot een integrale beoordeling te komen van de omvang van het eigen vermogen. Als het vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering toch gemakkelijker blijkt te zijn om

voor bepaalde risico's een aparte reserve te creëren dan is dat zeker aan te raden».

Standpunt/reactie

In de afgelopen vier jaar heeft de omvang van de reserves van de RDW twee maal op de agenda gestaan. De eerste keer was na de eerste evaluatie van de verzelfstandiging, naar aanleiding van het advies van Berenschot om de omvang van de conjuncturele reserve te verhogen. Zoals uit het evaluatierapport blijkt is deze aanbeveling overgenomen en heeft dit geleid tot een verhoging van de maximale omvang van de conjuncturele reserve. Recentelijk is, op advies van de Raad van Toezicht RDW, een discussie gevoerd over de minimale omvang van het eigen vermogen. Deze discussie heeft niet geleid tot aanpassing van de huidige omvang van het eigen vermogen, maar heeft wel geleid tot een aantal nadere afspraken over hoe zal worden omgegaan indien het eigen vermogen ontoereikend blijkt te zijn om zeer omvangrijke onvoorziene situaties op te vangen. Naar het oordeel van zowel de RDW als V&W is de discussie omtrent het eigen vermogen hiermee voor dit moment adequaat afgerond en bestaat er geen noodzaak voor nader onderzoek of discussie.

6. Innovatorrol op ICT-gebied

Advies

«Omdat de RDW voorop loopt op het gebied van het digitaliseren van de dienstverlening, fungeert zij in de praktijk als voorbeeld in het kader van het programma Elektronische Overheid. Deze positie gaat echter niet altijd gepaard met voldoende invloed op de uitvoering van het programma. Het risico bestaat dat er voor de RDW een enigszins remmende werking uitgaat van de participatie in de programma-activiteiten. Wij bevelen aan dat V&W en de RDW zich een steviger positie in de ambtelijke gremia van het programma Elektronische Overheid verwerven. Tegelijkertijd dient de RDW zich niet alleen afhankelijk te maken van deze context, maar in onderlinge samenspraak met V&W als partner, steeds een eigen afweging te maken over de te kiezen koers».

Standpunt/reactie

De RDW heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in ICT vernieuwing en digitalisering van haar dienstverlening. Voor een groot gedeelte hebben dergelijke ontwikkelingen binnen de eigen verantwoordelijkheden van de RDW plaatsgevonden. Die situatie dient mijns inziens ongewijzigd te blijven. Voor wat betreft de uitvoering van Rijksbeleid dient de RDW zich, net als alle partijen binnen het openbaar bestuur, te houden aan de vigerende wet- en regelgeving. Op het gebied van de beleidsontwikkeling ten aanzien van de Elektronische Overheid participeren RDW en V&W gezamenlijk in diverse werkgroepen. Een eventuele remmende werking op de taakuitvoering van de RDW is daarin tot dusverre niet gebleken. De vertegenwoordiging in deze ambtelijke gremia wordt regelmatig besproken in de diverse periodieke overleggen tussen V&W en RDW.

7. Herijken prestatie-indicatoren

Advies

«De eerste PIN's (= prestatie indicatoren) stammen uit 2001, deze hebben zich in de loop der tijd verder ontwikkeld. Een aantal van deze PIN's is inmiddels achterhaald, het doet meer recht aan de werkelijkheid om ze

waar nodig te actualiseren. Aanbevolen wordt op basis van het beschikbare materiaal over de afgelopen jaren de gehanteerde PIN's waar nodig te actualiseren en te specificeren, met als doel een verdere vergroting van de doeltreffendheid van het functioneren van de RDW».

Standpunt/reactie

De ontwikkeling van prestatie-indicatoren is een continu proces. In het verleden is gebleken dat niet alle indicatoren een toegevoegde waarde bieden, die om die reden dan ook zijn geschrapt. Daarentegen hecht ik er wel belang aan dat er sprake is van een zekere mate van continuïteit om zodoende de ontwikkeling van de prestaties in de loop der jaren goed te kunnen monitoren.

De RDW heeft aangegeven in 2006 de binnen de organisatie gehanteerde prestatie indicatoren op actualiteit en meerwaarde te zullen beoordelen. De uitkomsten hiervan zullen, voor zover relevant voor de bestaande Toezichtvisie V&W-RDW, worden besproken met Verkeer en Waterstaat.

8. Uitlijnen klachtenprocedure

Advies

«Ondanks de klachtenprocedure is het voor betrokkenen binnen de RDW niet altijd helder wanneer een klacht een klacht is. Keuringsstations horen alle klachten door te geven aan de klachtencoördinator. In de praktijk gebeurt dit onvoldoende, want zij hanteren het uitgangspunt dat alleen schriftelijke klachten echte klachten zijn, Wij bevelen aan de klachtenprocedure op het punt van aanlevering van klachten en de daarmee samenhangende registratie te verbeteren».

Standpunt/reactie

Voor de RDW als bestuursorgaan geldt de klachtregeling uit hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Volgens de Awb dient een mondelinge klacht in principe op dezelfde manier te worden behandeld als een schriftelijke klacht. Om een goed beeld van het aantal klachten te krijgen is een goed functionerende klachtenregeling inclusief een goede, volledige registratie van belang. Door de inspanningen in het verleden is er nu dan ook sprake van een goede klachtenprocedure. In de praktijk is het echter wel eens lastig om te bepalen of iets als een klacht geregistreerd moet worden, bijvoorbeeld als het «probleem» onmiddellijk bij het eerste contact met de RDW wordt opgelost. Vanwege de aanbeveling zal worden gezien of binnen de RDW nadere verduidelijking over de definiëring van mondelinge klachten mogelijk is.

9. Kabinetsstandpunt inzake Kohnstamm

Advies

«Wij constateerden dat er op grond van de restrictieve interpretatie die het Kabinet hanteert in het kader van het Kabinetsstandpunt inzake het rapport van de Werkgroep Kohnstamm een doorlichting plaats gaat vinden van de RDW. Wij bevelen aan dat daarbij gebruik zal worden gemaakt van de resultaten van deze evaluatie».

Standpunt/reactie

Deze aanbeveling onderschrijf ik van harte. Ik vind het belangrijk dat zo goed mogelijk met beschikbaar materiaal wordt omgegaan. Het evaluatie-

rapport is, gezien de doelstellingen van de beoogde doorlichting, zeker van belang.

10. Toetsen ontwikkeling toezichtarrangement

Advies

«Er is in het huidige arrangement sprake van een mix van moderne (horizontale) toezichtarrangementen en meer klassieke (verticale) instrumenten. De uitvoering van het arrangement vindt professioneel plaats. In die zin kan de toezichtverhouding RDW-V&W ook worden gezien als een «best practice».

In paragraaf 3.3 hebben we de veelheid van instrumenten beschreven. De valkuil daarvan is dat regels, afspraken en vormen van monitoring vanzelfsprekend groeien zonder dat daarbij nog de strategische vraag wordt gesteld: welk instrument dient welk doel en wat is daarbij goed genoeg (maatvoering)?

In het licht van het kabinetsstandpunt bevelen we aan dat elk voorstel voor verdere uitbreiding van het toezichtarrangement door RDW en V&W gezamenlijk tegen de achtergrond van de bestaande instrumentenmix wordt geanalyseerd op nut en noodzaak».

Standpunt/reactie

Ik ben blij te constateren dat het huidige toezichtarrangement als «best practice» kan worden beschouwd. V&W en RDW hebben daarin de afgelopen jaren veel geïnvesteerd en blijkbaar met succes. Ik deel de mening van Twijnstra Gudde dat kritisch moet worden gekeken naar een verdere uitbreiding van het arrangement en eventuele dubbelingen. Uiteraard is het altijd mogelijk dat als gevolg van (nieuwe) wet- en regelgeving, aanvullende eisen worden gesteld. V&W zal dergelijke wetsvoorstellen kritisch vanuit dit uitgangspunt beoordelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs