

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/62572

Uw kenmerk
29398 265

Datum 3 mei 2011

Betreft vragen en opmerkingen van de fracties van VVD, PvdA en de
PVV over de evaluatie verzelfstandiging RDW door Price
WaterhouseCoopers

Geachte Voorzitter,

Hierbij treft u de antwoorden op de door de leden van de fracties van de VVD,
PvdA en PVV gestelde vragen naar aanleiding van de derde evaluatie
verzelfstandiging RDW.

VVD- fractie

Vraag

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ruimte om bij te sturen beperkt
is als gevolg van de kosteninflexibiliteit. Kan de regering aangeven waarom er
niet wordt gewerkt aan een hogere, betere kostenflexibiliteit?

Antwoord

De RDW is een tariefgefinancierde ZBO en voor de continuïteit van de uitvoering
van wettelijke en opgedragen taken afhankelijk van de opbrengst van de gefactu-
reerde dienstverlening. Met uitzondering van een aantal conjunctuurgevoelige
taken als de afgifte van kentekendocumenten en rijbewijzen heeft de opbrengst
een stabiel karakter en is de financiering verzekerd.

Daar waar het kan worden er door de RDW initiatieven ontplooid om te komen tot
een grotere kostenflexibiliteit. Voor zover de kosten een variabel karakter hebben
en ten dele meebewegen met de bedrijfsdrukke, zoals bij het Klant Contact Cen-
trum en de import van voertuigen, wordt een flexibele rand van tijdelijke krachten
en uitzendkrachten aangehouden.

De mogelijkheden tot flexibilisering zijn echter beperkt omdat de bedrijfsvoering
van de afgifte van documenten vrijwel geheel geautomatiseerd is en de kosten
daarmee een overwegend vast karakter hebben. Lagere volumes leiden als gevolg
daarvan niet tot overeenkomstige kostendalingen. Deze problematiek wordt opge-
lost met de conjunctuurreserve waarover tussen het Ministerie van I en M en de
RDW afspraken zijn gemaakt. Ten tijde van laagconjunctuur behoeven de tarieven
niet verhoogd te worden. Exploitatieverliezen worden uit de daartoe bestemde

conjunctuurreserve gedekt. Deze reserve wordt ten tijde van een hoogconjunctuur weer aangevuld.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Van belang is voorts dat de uitvoering van wettelijke taken daar waar mogelijk door marktpartijen wordt uitgevoerd. Hierbij is te denken aan de uitvoering van de APK door erkenninghouders en de uitgifte van kentekendocumenten en data voor het kenteken en rijbewijsregister. Door de uitvoering van deze taken buiten de RDW neer te leggen wordt de kostengevoeligheid van de uitvoering van wettelijke taken door RDW substantieel verbeterd en wordt de organisatie efficiënt en "lean".

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/62572

Vraag

De leden van de VVD-fractie constateren dat er geen onderzoek is gedaan naar de arbeidsvoorwaarden van de RDW omdat de bevoegdheid' is belegd bij de RDW'. Gezien de monopolistische positie van de RDW en het feit dat de RDW een ZBO is, is conformering aan de algemene arbeidsvoorwaarden van de Rijksoverheid toch normaal? Kan de regering aangeven of dit alsnog kan worden vastgelegd?

Antwoord

In het kader van de implementatie van de kaderwet zbo's is dit punt nadrukkelijk aan de orde geweest. Besloten is dat de eigen cao van de RDW behouden dient te blijven. De volgende redenering ligt hieraan ten grondslag. Bij de verzelfstandiging van de RDW is besloten de RDW een eigen cao te laten voeren. Dit sluit aan op het principe dat de RDW zelf de verantwoordelijkheid draagt voor de interne besturing. Zodoende is de RDW de bevoegdheid en mogelijkheid geboden om de organisatie en de werkprocessen zodanig in te richten dat de effectiviteit, efficiëntie en kwaliteit van de dienstverlening optimaal is afgestemd op de externe omgeving. De cao van de RDW biedt specifiek op de organisatie toegesneden maatwerk. Indien de rechtspositieregeling van het rijk van toepassing zou worden verklaard voor de RDW zou dit leiden tot ongewenste effecten op de bedrijfsvoering. Er zou dan minder armslag en flexibiliteit zijn ten aanzien van de inzet van het personeel wat zou leiden tot vermindering van de kwaliteit van de dienstverlening en risico's ten aanzien van de continuïteit van de taakuitvoering door minder beschikbaarheid van het personeel en minder concurrentiekracht op de arbeidsmarkt. Ook zou dit leiden tot kostenverhoging als gevolg van meer verlofrechten etc, ervan uitgaande dat de primaire arbeidsvoorwaarden voor het zittende personeel niet zullen worden aangepast. Een gedeeltelijke dan wel een volledige aanpassing van de cao zou betekenen dat er sprake zou zijn van aanzienlijke overgangsregelingen, waarbij verworven rechten voor lange tijd gerespecteerd dienen te worden. De baten daarvan zouden nauwelijks opwegen tegen de kosten.

Vraag

De leden van de VVD-fractie vragen of de RDW een bijdrage kan leveren aan het innen van verkeersboetes van buitenlanders in Nederland nu de RDW EUCARIS heeft geïntroduceerd en EUCARIS uitdrukkelijk in beeld is voor de uitwisseling van rij-en kentekenbewijsgegevens op EU niveau?"

Antwoord

Ja, door EUCARIS kan RDW elektronisch communiceren met andere landen in Europa om onderling voertuiggegevens uit te wisselen. Om deze gegevens ook daadwerkelijk te kunnen uitwisselen is echter ook een juridische basis nodig. Op Europees niveau wordt inmiddels gewerkt aan een richtlijn die het mogelijk maakt

deze gegevens met de andere EU lidstaten uit te wisselen. De verwachting is dat deze richtlijn half 2011 wordt aangenomen. In deze concept- richtlijn wordt lidstaten opgedragen gebruik te maken van EUCARIS voor de informatie-uitwisseling. Voor de meeste lidstaten betekent dit dat met een relatief kleine moeite bestaande techniek hergebruikt kan worden om boetes in het buitenland te kunnen innen. Zo ook voor Nederland en de RDW.

PvdA fractie

Vraag

In de evaluatie lezen de leden van de PvdA-fractie dat het gehanteerde beoordelingskader uit 2008 niet voldoende is. Het besluitvormingsproces over het al dan niet toestaan van nieuwe taken voor de RDW kan op onderdelen beter, aldus de evaluatie. Hierdoor is de scheiding tussen markt en overheid niet altijd even duidelijk. De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd hoe deze aanbeveling om het beoordelingskader te verfijnen verder wordt opgepakt en uitgewerkt. Wordt hierbij ook de aanbeveling overgenomen om een uitgewerkte businesscase aan te leveren, waarin naast de bedrijfsmatige onderbouwing ook het publieke belang wordt geëxpliciteerd?

Antwoord

Ja, de betreffende aanbeveling wordt overgenomen. Aan de hand van casusposities wordt bezien hoe het huidige beoordelingskader verder kan worden verfijnd.

Vraag

De PvdA fractie is voorstander van een duidelijke scheiding tussen marktactiviteiten en publieke taken. Deze moeten helder en zuiver zijn. Het belang om activiteiten in overheidshanden te organiseren moet helder zijn. In de evaluatie lezen de leden van de PvdA – fractie dat de minister 2 keer een verzoek tot taak- of activiteit uitbreiding heeft afgewezen. De leden van de PvdA fractie willen graag weten wat hiervan de reden is.

Antwoord

De twee zaken hadden respectievelijk betrekking op de registratie van verzekeringsgegevens door de RDW en het verzoek van de RDW het bestaande APK- toezichtarrangement van de RDW tijdelijk in te zetten voor aankoopkeuringen die door private garagebedrijven worden uitgevoerd. Voor de registratie van verzekeringsgegevens was het voorstel om de RDW enkele aanvullende private gegevens te laten registreren ten behoeve van de verzekeraars, zoals een polisnummer, een schadenummer die de verzekeraar aan een diefstal toekent, diefstalallocatie etc. Hiermee zou het eigen register van vermiste voertuigen dat door de verzekeraars wordt bijgehouden overbodig worden. Het betreffende autoregister wordt beheerd door de private organisatie RDC. Bij de beoordeling van het verzoek is geconstateerd dat er geen sprake lijkt te zijn van een significant, aantoonbaar maatschappelijk belang om de private gegevens door de RDW te laten registreren. De markt kan zelf in de taak voorzien en er zal geen sprake zijn van lagere maatschappelijke kosten. De tijdelijke inzet van het APK- toezicht arrangement voor aankoopkeuringen is eveneens beoordeeld. Deze vrijwillige keuringen zouden kopers bij particuliere handel in tweedehands auto's meer zekerheid kunnen bieden over de kwaliteit van

het aangeboden voertuig. Er zijn al aanbieders voor dergelijke keuringen op de markt. De RDW stelde dat het aan een centrale regie ontbrak waardoor er sprake is van een ondoorzichtige en versnipperde situatie voor de consument. De centrale regie zou door het toezicht door de RDW op deze keuringen tegen geringe kosten kunnen worden georganiseerd, aangezien de RDW al beschikt over de benodigde middelen en expertise. Bij de beoordeling van dit verzoek is het ontbreken van een aantoonbaar maatschappelijk belang de belangrijkste reden geweest het verzoek af te wijzen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/62572

PVV-fractie

Vraag

In de media wordt al druk gespeculeerd over de mogelijke invoer van een puntenrijbewijs, wat door het Openbaar Ministerie (OM) zou zijn aanbevolen. De leden van de PVV-fractie hebben hier net als de ANWB reeds hun bedenkingen bij geplaatst. Zonder op de zaken vooruit te willen lopen, vragen deze leden toch of al gekeken is naar wat de mogelijke consequenties voor de RDW zijn. Het bijhouden van zo'n puntensysteem zou immers toch een behoorlijke lastenverzwaring met zich meebrengen, mocht de registratie ervan bij de RDW komen te liggen, hetgeen wel zo logisch zou zijn. Deze leden willen de minister dan ook verzoeken dat bij het uitbrengen van haar keuze voor het nieuwe (punten)rijbewijs duidelijkheid te verschaffen over de administratieve lasten en kosten voor de instantie die zich hiermee gaat bezighouden.

Antwoord

Conform uw verzoek zullen de Minister van Veiligheid en Justitie en ik uw Kamer voor 18 mei a.s. informeren over onze voornemens met betrekking tot het rijbewijshuis. We moeten afwegen wat het beste systeem is. Eén van de elementen die we daarbij meenemen is het al dan niet uitbreiden van het huidige puntensysteem en de voor- en nadelen die daarmee samenhangen. Overigens laten wij bij een voorgenomen invoering van nieuwe maatregelen standaard de administratieve lasten in beeld brengen en vragen wij de betrokken organisatie om een uitvoeringstoets

Vraag

Via de media vernamen de leden dat met betrekking tot het ultimatum dat de minister het CBR heeft gesteld, het een serieuze optie zou kunnen zijn om het CBR bij de RDW te voegen. Deze leden vragen hoe de minister hierover denkt. Overigens betwijfelen deze leden of dit de gewenste oplossing is, het zou zonde zijn als de goed functionerende RDW op deze manier wordt meegesleurd in de heersende malaise bij het CBR. De RDW zou beter als voorbeeldfunctie kunnen dienen voor het CBR om de gewenste bedrijfsmatigere aanpak door te voeren. Deelt de minister deze opvatting?

Antwoord

De directie van het CBR is in januari 2010 een ambitieus verbeterprogramma gestart. In dit verbeterprogramma zijn diverse maatregelen opgenomen die moeten leiden tot betere prestaties, lagere kosten, meer service en meer transparantie. Ik heb in uw Kamer een aantal concrete resultaten benoemd die het CBR vóór 1 juli moet realiseren. Op dit moment inventariseer ik terugvalopties voor het geval eind juni blijkt dat het CBR onvoldoende voortgang heeft geboekt. Eén van de opties die ik onderzoek is samenvoeging van CBR en RDW. Het door uw commissie gesignaleerde risico zal ik in juni 2011 nadrukkelijk bij mijn

standpuntbepaling betrekken. De inzet is er echter op gericht dat het CBR erin slaagt om aan de door mij gestelde eisen te voldoen. De directie en de raad van toezicht werken daar samen met de organisatie hard aan. Eerder heb ik al aan uw kamer aangegeven dat ik de huidige directie en de raad van toezicht van het CBR in staat acht het CBR om te kunnen vormen tot een goed functionerende organisatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/62572

Vraag

Wat deze leden betreft kan ook Rijkswaterstaat nog het nodige leren van de aanpak van de RDW. Steeds vaker ontvangen deze leden namelijk berichten van verongelijkte burgers en lokale bestuurders, dat zij geen inzicht krijgen in de gemaakte keuzes, bijvoorbeeld bij het bepalen van bepaalde tracés. Zeker als verenigingen van bewoners met een constructieve bijdrage komen, die op het oog niet alleen kostendekkend is (soms zelfs nog goedkoper), maar ook voor minder overlast en een verbeterde doorstroming zorgt, dan vinden de leden van de PVV-fractie het zeer kwalijk dat Rijkswaterstaat dit compleet negeert. Het zou niet meer dan normaal moeten zijn dat Rijkswaterstaat op zijn minst serieus naar een dergelijke bijdrage kijkt en vervolgens tekst en uitleg geeft over de gemaakte keuzes aan alle betrokken partijen. De vraag is: vindt de minister dat ook en is de minister bereid om de RDW- aanpak, die heeft geleid tot een efficiëntere, bedrijfsmatige en transparante bedrijfsvoering, toe te passen op Rijkswaterstaat? Ter verduidelijking: de leden van de PVV- fractie doelen hier natuurlijk niet louter op het bekostigingsmodel, maar op de algehele organisatie.

Antwoord

Ik vind het van belang om gebruikers, omwonenden en lokale bestuurders actief en vroegtijdig te betrekken bij planvorming en realisatie. Dat is ook een belangrijke pijler van de Sneller- en Beter werkwijze bij de aanleg van infrastructuur. Rijkswaterstaat ontwikkelt zich tot een publieksgericht netwerkmanager waarbij de gebruiker centraal staat. Dat gebeurt binnen de kaders van beleid en beheer zoals die in de begroting zijn vastgelegd. Kern van deze aanpak is: weten wie de gebruikers zijn, wat zij willen en welke belangen er spelen. Door middel van regionale en landelijke publieksanalyses wordt dit in beeld gebracht en doorvertaald in de wijze van werken. Daarbij is van belang dat gebruikers worden geïnformeerd over wat wel en wat niet mogelijk is. Deze ontwikkeling is in gang gezet en onderdeel van de dagelijkse werkprocessen (bijvoorbeeld incidentmanagement). Het resulteert in positieve waardering door gebruikers en omgeving. Uit de in 2010 gehouden evaluatie naar het functioneren van RWS als agentschap komt dit ook naar voren. Deze koers wordt de komende jaren verder uitgebouwd. Denken vanuit de gebruiker, met aandacht voor o.a. veiligheid en doorstroming, is daarbij het uitgangspunt. Het omgevingsbewustzijn van Rijkswaterstaat en de samenwerking met partners in de regio worden in dit kader versterkt.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen