Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/351569

Bijlage(n)
2

Datum	4 december 2023
Betreft	Wettelijke evaluatie Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)

Geachte voorzitter,

Voortkomend uit artikel 39 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen ontvangen de beide Kamers der Staten-Generaal elke vijf jaar de wettelijke evaluatie van een zelfstandig bestuursorgaan (hierna: zbo). Hierbij ontvangt u het rapport inzake de wettelijke evaluatie van het zbo Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (hierna: NIWO) over de periode 2018-2022. De NIWO is belast met de vergunningverlening voor het binnenlands en grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer op de weg, op basis van de Wet wegvervoer goederen (Wvg) en bevordert daarmee het functioneren van de transportsector. De evaluatie is uitgevoerd door het adviesbureau AEF. Het rapport is als bijlage bij deze brief meegestuurd. De voorgaande evaluatie is op 8 november 2018 aan u aangeboden.[1]

Het ministerie onderschrijft de conclusies en aanbevelingen in de wettelijke evaluatie. De evaluatie laat een zeer positief beeld zien over het functioneren van de NIWO. De hoofdconclusie van AEF is dat de NIWO gedurende de onderzoeksperiode haar publieke taken op doeltreffende en doelmatige wijze heeft uitgevoerd. Het lukt de NIWO om ondanks ontwikkelingen en nieuwe eisen aan de dienstverlening – denk daarbij aan de Brexit, Oekraïne, EU-regelgeving en aan steeds verder gaande digitalisering – de tarieven al 13 jaar gelijk te houden.

De aandachtspunten die AEF ziet zijn herkenbaar. De NIWO heeft aangegeven dat zij de aanbevelingen uit het rapport gaat implementeren in haar organisatie. Daarbij dient rekening gehouden te worden met exogene omstandigheden zoals krapte op de arbeidsmarkt en de beperkte schaalgrootte van de NIWO. Die uitdaging wordt overigens voor meer uitvoeringsorganisaties herkend, zoals ook geschetst wordt in de Stand van de Uitvoering van IenW. Daarbij is het uitgangspunt dat de medewerkers van het ministerie van IenW en de NIWO elkaar op gelijkwaardige wijze helpen en ondersteunen om zo de kwaliteit van de NIWO te borgen.

[1] Kamerstuk 2018D53369

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/351569

Andersson Elffers Felix

Stabiel in bewogen jaren

Wettelijke evaluatie NIWO 2018-2022

Eindrapport oktober 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. NIWO in context
3. Resultaten evaluatie
4. Bedrijfsvoering en interne organisatie
5. Doeltreffendheid
6. Doelmatigheid
7. Governance
8. Toekomstbestendigheid van de NIWO

Datum
19 oktober 2023

Versie
Eindrapport

Opdrachtgever
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Contact
Informatie niet relevant voor het Kamerstuk.
[redacted]

Referentie
GI207, Eindrapport

/Andersson Elffers Felix

1. Inleiding

1.1 | Introductie wettelijke evaluatie

1.2 | Vraagstelling en onderzoeksaanpak

1.1 | Introductie wettelijke evaluatie

De NIWO is belast met de vergunningverlening voor het wegvervoer

De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) heeft als doel de eerlijke concurrentie in de (inter)nationale wegtransportsector te bevorderen, waardoor deze sector maatschappelijk verantwoord kan opereren. Daartoe is de NIWO als zelfstandig bestuursorgaan op grond van de Wet wegvervoer goederen (Wwg) belast met de vergunningverlening voor het wegvervoer. De NIWO verleent en toetst vergunningen van ongeveer 17.000 transportondernemingen.

De NIWO is actief in een sector die relatief veel merkt van internationale ontwikkelingen. De coronacrisis, klimaatverandering, Brexit en de oorlog in Oekraïne hebben of hadden effect op het wegtransport. Daarnaast was er de afgelopen jaren veel aandacht in de media voor de arbeidspositie van Europese truckers en staat Europese regelgeving (daardoor) niet stil. Ook merkt de NIWO veel van economische ontwikkelingen. Economische ontwikkelingen hebben namelijk een directe invloed op de omvang van het wegtransport en daarmee ook op de NIWO.

Daarbij beweegt de NIWO zich in een keten met een groot aantal spelers. Denk hierbij aan de partijen die toezicht en handhaving op de transportsector uitvoeren en (inter)nationale beleidsmakers. De mate waarin de NIWO succesvol is in het behalen van haar maatschappelijke doelen is sterk afhankelijk van hoe de samenwerking met deze partijen verloopt.

AEF evalueerde de NIWO over de periode 2018-2022

De NIWO is in 1946 opgericht als belangengroepering van en voor het wegtransport. Al snel kreeg het ook overheidsbevoegdheden. Per 1 januari 2017 is de NIWO omgevormd van privaatrechtelijk naar publiekrechtelijk zbo. Voorliggende evaluatie beslaat dus de eerste periode waarin de NIWO als organisatie gedurende de hele evaluatieperiode publiekrechtelijk is. In 2019 is de NIWO organisatorisch uitgebreid met een afdeling Internationale Betrekkingen.

De NIWO voert haar wettelijk verankerde taken uit in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Op grond van de Kaderwet zbo moet de doelmatigheid en doeltreffendheid van het functioneren van een zelfstandige bestuursorgaan elke vijf jaar worden geëvalueerd en moet verslag daarvan worden gedeeld met de Tweede Kamer. Eerder is de NIWO geëvalueerd over de periode 2010-2012 en 2013-2017.

In deze evaluatie is de ontwikkeling van de NIWO onderzocht in de periode 2018-2022. Deze rapportage is een weergave van onze bevindingen, conclusie en aanbevelingen rondom de bedrijfsvoering, doeltreffendheid, doelmatigheid, governance en toekomstbestendigheid van de NIWO. Op de volgende pagina gaan we in op de vraagstelling en aanpak van deze evaluatie.

1.2 | Vraagstelling en onderzoeksaanpak

Vraagstelling

Deze wettelijke zbo-evaluatie beslaat de periode van 2018 tot 2022. Voor deze evaluatie zijn de hoofdthema's: de ontwikkeling van het functioneren van de NIWO en de toekomstbestendigheid van de NIWO. Aan de hand van deze hoofdthema's zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd.

Ontwikkeling functioneren NIWO

- In hoeverre zijn de aandachtspunten uit de evaluatie 2013-2017 opgevolgd?
- Hoe heeft de bedrijfsvoering en interne organisatie zich ontwikkeld?
- Hoe heeft de doelmatigheid van het functioneren zich de afgelopen vijf jaar ontwikkeld?
- Hoe heeft de doeltreffendheid van het functioneren zich de afgelopen vijf jaar ontwikkeld?
- Hoe heeft de governance met IenW en derden zich de afgelopen vijf jaar ontwikkeld?

Toekomstbestendigheid NIWO

- Is de NIWO in staat om adequaat in te spelen op ontwikkelingen (nationaal en internationaal)?
- Hoe ontwikkelen zich de kernactiviteiten van de NIWO en is de NIWO hiertoe voldoende geëquipeerd?

Onderzoeksaanpak

De evaluatie is uitgevoerd door middel van een documentstudie en interviews. Documenten die in deze evaluatie zijn betrokken zijn o.a. jaarverslagen- en rekeningen, wetteksten, beleidsdocumenten, HR-documenten en governance-afspraken. Aan de hand hiervan is op de verschillende thema's van de evaluatie de feitelijke situatie zo accuraat mogelijk in kaart gebracht.

Vanuit die basis zijn gesprekken gevoerd met verschillende interne en externe stakeholders van de NIWO om beelden op te halen over hoe het functioneren van de NIWO zich (in kwalitatieve zin) heeft ontwikkeld gedurende de evaluatieperiode. Zie bijlage 1 voor een volledige lijst met alle gesprekspartners.

In hoeverre aandachtspunten uit de vorige evaluatie zijn opgevoerd, hebben we geïnventariseerd via een schriftelijke uitvraag bij de NIWO en het ministerie (opdrachtgever en eigenaar). Waar relevant zijn deze bevindingen verwerkt in de rapportage, een overzicht van hoe de aanbevelingen zijn opgevolgd staat in bijlage 2.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we aanvullende context over de primaire taak, het primaire proces en de bevoegdheden van de NIWO. In hoofdstuk 3 presenteren we de belangrijkste resultaten van deze evaluatie: onze hoofdconclusie en aanbevelingen. Hoofdstukken 4 t/m 8 bevatten de bevindingen en deelconclusies over respectievelijk de onderwerpen bedrijfsvoering en interne organisatie, doeltreffendheid, doelmatigheid, governance en tot slot de toekomstbestendigheid van de NIWO

2. NIWO in context

2.1 | Primaire taakstelling NIWO

2.2 | Primair proces NIWO

2.3 | Overige beschikkingsbevoegdheden en taken

2.1 | Primaire taakstelling NIWO

Het behandelen van aanvragen voor Eurovergunningen is de belangrijkste taak van de NIWO
De beoordeling van aanvragen voor Eurovergunningen, ook wel communautaire vergunning, is veruit de belangrijkste wettelijke taak van de NIWO. De Eurovergunning is een vergunning voor transportbedrijven die aan beroepsgoederenvervoer doen over de weg voor derden. De vergunningplicht geldt voor nationaal en internationaal vervoer met voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kilogram.

De kaders voor de Eurovergunning zijn op Europees niveau geregeld in de Verordeningen 1071/2009 en 1072/2009. Deze hebben als doel het reguleren van de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en het waarborgen van eerlijke concurrentie en naleving van bepaalde normen en voorschriften binnen de sector van het internationale goederenvervoer over de weg. De taakstelling om uitvoering te geven aan deze verordening is opgenomen in de Wet wegvervoer goederen (Wwg). Om een Eurovergunning te krijgen moet de onderneming aan een aantal eisen voldoen die beschreven staan in de "Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO": werkelijke en duurzame vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. Hiernaast lichten we de vergunningseisen kort toe.

Werkelijke en duurzame vestiging
Middels dit criterium wordt beoordeeld of het bedrijf daadwerkelijk en duurzaam in Nederland is gevestigd. Het bedrijf moet hiervoor ingeschreven staan in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, een BTW nummer hebben, het bedrijf bewaart documenten die zien op transportactiviteiten en vakbekwaamheid op het vestigingsadres om aanspraak te maken op de vergunningen op het vestigingsadres, het bedrijf heeft één of meer gekentekende voertuigen ter beschikking, de vervoersactiviteiten vinden onder meer plaats in Nederland en de APK en het onderhoud van de voertuigen wordt in Nederland gedaan.

Betrouwbaarheid
Het bedrijf voldoet aan de eis van betrouwbaarheid. De betrouwbaarheid wordt aanvankelijk aangetoond middels een verklaring omtrent goed gedrag (VOG) afgegeven door de Nederlandse autoriteit en eventueel een VOG afgegeven door de autoriteit van het land van oorsprong van de persoon. De betrouwbaarheid kan in het gedrang komen wanneer toepassing wordt gegeven aan ERRU of de Wet Bibob.

Financiële draagkracht
Middels dit criterium wordt beoordeeld of de onderneming beschikt over voldoende financiële middelen voor een correcte start en voortgang van de onderneming. De onderneming moet in ieder geval beschikken over kapitaal en reserves van € 9.000,- wanneer het een voertuig tot zijn beschikking heeft en € 5.000,- voor ieder volgend voertuig.

Vakbekwaamheid
De (interne of externe) vervoersmanager die leiding geeft aan de vervoerswerkzaamheden moet de juiste diploma's hebben en dus vakbekwaam zijn. De vervoersmanager moet een woonplaats in de EU hebben, daadwerkelijk en permanent leiding geven aan de vervoersactiviteiten van de onderneming en een reële band met de onderneming hebben. De vervoersmanager mag maar voor een beperkt aantal ondernemingen haar werkzaamheden doen.

2.2 | Primair proces NIWO

Verloop van het primaire proces

Het primaire proces van de NIWO bestaat uit het behandelen van vergunningsaanvragen en daarover besluiten. Het gaat dan met name om de Eurovergunningen, zowel nieuwe aanvragen als vijfjaarlijkse verlengingen van bestaande vergunningen. Als een aanvraag binnenkomt wordt deze door de behandelaar op verschillende punten getoetst alvorens een besluit wordt genomen. Deze toetsing vindt plaats op basis van de Beleidsregel vergunningverlening NIWO. Dit proces is hiernaast op hoofdlijnen weergeven.

Aanvraag. De aanvraag komt binnen en er worden enkele vereisten gecontroleerd alvorens de aanvraag de behandelfase ingaat.

Behandeling. In deze fase wordt de aanvraag behandeld. Er wordt getoetst op (zoals behandeld in de vorige slide):

- Ontvankelijkheid. Beoordelen of aan de formele voorwaarden wordt voldaan en alle benodigde informatie is aangeleverd.
- Betrouwbaarheid. Beoordelen of de aanvrager beschikt over een Verklaring Omtrent Gedrag en checken ‘good repute’
- Vakbekwaamheid. De (interne of externe) vervoersmanager die leiding geeft aan de vervoerswerkzaamheden moet de juiste diploma’s hebben en dus vakbekwaam zijn.
- Kredietwaardigheid. Beoordelen of de onderneming beschikt over voldoende financiële middelen voor een correcte start en voortgang van de onderneming.
- Reële vestiging. Beoordelen of het bedrijf daadwerkelijk en duurzaam in Nederland is gevestigd.

Beschikking. De beschikking t.a.v. de aanvraag wordt gecommuniceerd. Er zijn drie hoofdsmaken wat betreft de beschikking:

- Verleend. De vergunning wordt verleend.
- Verleend met onderzoek. De vergunning wordt verleend, maar er wordt ook een vervolgonderzoek ingesteld omdat er in de beoordeling risico’s zijn gesignaleerd rondom een of meerdere van de vergunningseisen. De reden van het onderzoek moet wel aangegeven worden: ‘Vakbekwaamheid’, “Reële vestiging’, ‘Ter beschikkingstelling’ of ‘Overig’.
- Afgewezen. De vergunning wordt niet verleend omdat niet aan een of meerdere van de eisen wordt voldaan of op basis van Bibob.

/Andersson Elffers Felix

2.3 | Overige beschikkingsbevoegdheden en taken

Andere beschikkingsbevoegdheden uit de Wwg

- CEMT-vergunningen (art. 2.3). Voor het professioneel vervoeren van goederen naar of door landen buiten de Europese Unie (EU) kan een CEMT-vergunning worden gebruikt. Met een CEMT-vergunning is het mogelijk om goederen te vervoeren tussen 44 landen die aangesloten zijn bij de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), zonder dat er aparte toestemmingen (ritmachtigingen) per land nodig zijn.
- Ritmachtigingen (art. 2.3). Voor het professioneel vervoeren van goederen naar of door landen buiten de EU zijn ritmachtigingen nodig.
- Last onder dwangsom ter inlevering van vervallen of ingetrokken beschikkingen (art. 5.2). De NIWO kan actief vergunningen en vergunningsbewijzen terughalen als de vergunning is ingetrokken of komen te vervallen.
- Bestuurdersattest (art. 2.5). Voor chauffeurs uit landen buiten de EU moeten transportondernemingen een bestuurdersattest beroepsgoederenvervoer aanvragen.

Overige taken volgend uit de Wwg

- Taken o.b.v. de beroepsverordening voor het wegvervoer en de marktverordening voor het wegvervoer (art. 4.1).
- De ondersteuning van onderhandelingen in het kader van verdragen over goederenvervoer (art. 4.1).
- Het beheer van gegevensbestanden en de verstrekking van gegevens uit die bestanden, uit hoofde van haar publieke taken (art. 4.1).
- Het houden van een elektronisch register met de bij regeling van Onze Minister daarvoor bepaalde gegevens (art. 4.1)
- Jaarlijkse beoordeling van risicobedrijven
- Toetsing en intrekking van binnenlandse vergunningen.
- Afgifte van uitnodigingen voor visa aan Russische burgers, voor zover deze betrekking hebben op goederenvervoer (o.b.v. Regeling wegvervoer goederen, art. 17).

Overige taken en werkzaamheden van de NIWO

- VIHB-registraties. Een bedrijf dat bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelt, vervoert, verhandelt of erin bemiddelt moet vermeld staan op de VIHB-lijst (door het Rijk toevertrouwd aan de NIWO).
- Verstrekking TIR-carnets. Een TIR-carnet wordt gebruikt voor het transport van goederen die onder douanecontrole vallen, met als doel deze goederen in te voeren in een derde land. Het TIR-carnet fungeert als een officieel document dat wordt erkend door de douaneautoriteiten van het land van vertrek, de transitlanden en het land van bestemming. De TIR-carnets worden door vervoerders op vrijwillige basis aangevraagd. De verstrekking van TIR-carnets doet de NIWO in opdracht van ondernemersorganisatie TLN.
- Bemiddelaar European Electronic Toll Service (EETS). Per oktober 2021 is de EETS-richtlijn geïmplementeerd in Nederland, ten behoeve van de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van wegentol in de Unie. De NIWO is de aangewezen instantie voor het mogelijk maken van bemiddeling tussen tolheffers. Nederland heeft nu nog geen EETS-gebieden.
- Erkenning softwareleveranciers digitale vrachtbrief (e-CMR). De e-CMR is een alternatief voor de papierenvrachtbrief. In een proef in de Benelux mogen transporteurs gebruik maken van een digitale variant, wanneer zij deze betrekken van één van de e-CMR leveranciers die door de NIWO zijn erkent.

3. Resultaten evaluatie

3.1 | Conclusie

3.2 | Aanbevelingen

3.1 | Conclusie

We presenteren hieronder onze algemene conclusie over het functioneren van de NIWO in de evaluatieperiode 2018-2022. Verdere onderbouwing voor deze conclusie en verdieping is te vinden in de bevindingen en deelconclusies over de afzonderlijke onderdelen in hoofstukken 4 t/m 8.

De NIWO is een professionele uitvoeringsorganisatie

We concluderen in deze evaluatie dat de NIWO een professioneel ingerichte organisatie is, waarbij op het gebied van bedrijfsvoering weinig grote uitdagingen spelen. De NIWO heeft veel aandacht voor kwaliteitsmanagement en innovatie van haar kernprocessen. Sinds de vorige evaluatie heeft de NIWO is het personeelsbestand verjongd, een ontwikkeling die de komende periode zal worden voortgezet. De verjonging van het personeelsbestand vergt mogelijk om extra aandacht voor zowel het werven als het 'binden en boeien' van de nieuwe krachten om de continuïteit in de bedrijfsvoering te waarborgen. Gezien krapte op de arbeidsmarkt zit hier een uitdaging voor de NIWO.

De kwaliteit van dienstverlening is hoog

De NIWO voert haar wettelijke taken doeltreffend uit. Jaarlijks worden meerdere duizenden Eurovergunningen en andere documenten verstrekt aan de sector, veelal met zeer korte doorlooptijden voor de aanvragers. De 'klanten' van de NIWO waarderen de dienstverlening veelal positief en de NIWO blijkt uit deze evaluatie een overheidsorganisatie die goed in staat is om mee te denken met ondernemers en waar mogelijk maatwerk te bieden. Tegelijkertijd heeft de NIWO veel oog voor het waarborgen van kwaliteit in de sector. Daartoe voeren onderzoekers binnen de NIWO analyses uit naar vergunninghouders met een hoge risico-indicatie.

Via samenwerking met ketenpartners krijgt het vergunningsstelsel meerwaarde

Brede naleving van de vergunningplicht is randvoorwaardelijk voor de meerwaarde die de vergunning heeft. De NIWO trekt hierom intensief op met de ILT en is daarnaast betrokken in samenwerkingsverbanden rond de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Deze samenwerkingen stellen de NIWO in staat om gericht signalen te onderzoeken en waar nodig vergunningen in te trekken. De relatieve onbekendheid van de NIWO bij (sommige) ketenpartners vormt echter een uitdaging in de mate waarin de NIWO gevonden wordt op dossiers waar zij van betekenis kan zijn.

Het vergunningsstelsel staat op een paar punten onder druk

Een terugkerend punt van aandacht is de KEP-sector, waarin de vergunningsplicht onvoldoende wordt nageleefd. Ook de naleving van de eis van vakbekwaamheid staat onder druk doordat sommige vervoersmanagers hun taken voor een te groot aantal ondernemingen uitvoeren en daardoor niet of te weinig daadwerkelijk hun taken vervullen. De NIWO kan eigen onderzoekactiviteiten uitbreiden, maar zal voor een betere naleving grotendeels afhankelijk zijn van de capaciteit van de ILT om handhavend op te treden en ook van beleid en politiek om waar mogelijk aangepaste eisen te stellen voor de KEP-sector om deze ondernemers 'binnenboord' te halen. In het versterken van het vergunningsstelsel is het van belang om enerzijds te waarborgen dat de vergunning blijft gelden als een waarborg voor kwaliteit – door waar nodig extra onderzoek te verrichten of aanvullende eisen te stellen, en tegelijkertijd de uitvoerbaarheid (voor ondernemers en de NIWO) en de handhaafbaarheid te waarborgen.

Vervolg op volgende pagina

3.1 | Conclusie

De NIWO voerde haar taken tussen 2018 en 2022 doelmatig uit

De totale kosten van de NIWO stegen in de evaluatieperiode minder hard dan de totale stijging van uitgegeven vergunningen en documenten. Verder zijn de gehanteerde tarieven in de evaluatieperiode – ondanks prijsstijgingen – niet gestegen. Daarmee blijkt de NIWO haar taken doelmatig uit te voeren. Het eigen vermogen steeg in de evaluatieperiode boven het vastgestelde maximum, maar zal de komende jaren vermoedelijk weer daaronder zakken. Verder zien we dat de NIWO investeert in het zo efficiënt mogelijk uitvoeren van haar taken, middels digitalisering en een vernieuwd zaaksysteem.

De samenwerking tussen de NIWO en het ministerie is verbeterd

In opvolging van de belangrijkste aanbevelingen uit de vorige evaluatie, is de samenwerking in de driehoek geprofessionaliseerd. Alle hoeken van de driehoek hebben hieraan bijgedragen en onderstrepen dit beeld. Het verkennen van de beleidsopties ten aanzien van de KEP-sector vormt een geschikte casus om de samenwerking in de driehoek van inhoud te voorzien en de ingeslagen weg de komende periode door te zetten.

We concluderen verder dat de RvA en de sectorraad op hoofdlijnen goed functioneren. Beide gremia hebben in de praktijk veel aandacht voor externe ontwikkelingen in de transportsector. Daarbij moet gewaakt worden dat deze organen in voldoende mate een rol blijven vervullen waarin ze ‘tegendenkkracht’ leveren aan de NIWO.

Huidige ontwikkelingen gaan mogelijk een rol spelen in de taakuitvoering

Er komen de komende periode verschillende ontwikkelingen op de NIWO af die mogelijk een verandering betekenen voor onderdelen van het huidige takenpakket. In de evaluatieperiode bleek de NIWO meermaals een wendbare organisatie te zijn die tijdig en adequaat weet in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. De NIWO is verder goed aangehaakt op nieuwe ontwikkelingen in de sector ook op (inter)nationale beleidskwesties. Over die meerdere potentieel grote ontwikkelingen merken we op dat deze veelal niet van de ene op de andere dag impact gaan hebben, gezien hier in veel gevallen vaak nog wetstrajecten aan voorafgaan. Vanuit dit gegeven, samengenomen met de aandacht voor verjonging van het personeelsbestand en innovatie van de bedrijfsvoering, concluderen we dat de NIWO toekomstbestendig is.

3.2 | Aanbevelingen

We concluderen in deze evaluatie dat de NIWO in de volle breedte naar behoren functioneert. De hoofdlijn van onze aanbeveling is daarom om deze goede lijn voor de komende periode vast te houden en waar mogelijk te versterken.

Bedrijfsvoering en interne organisatie

- Blijf inzetten op digitalisering van het aanvraagproces. Met nog een groot deel van aanvragen dat niet via het ondernemersloket binnenkomt, is er winst te boeken door het onder de aandacht brengen van het ondernemersloket. Inventariseer gelijktijdig waar communicatie richting ondernemers (m.b.t. aan te leveren stukken) duidelijker kan, om het aantal incomplete aanvragen verder te beperken.
- Werk aan het voldoende duurzaam 'binden en boeien' van nieuw en bestaande medewerkers, mede door blijvend aandacht te hebben en behoeften te inventariseren rondom scholing en doorgroeien in de organisatie.
- Bekijk of er kansen liggen voor meer structurele samenwerking tussen de afdelingen van de NIWO die bijdragen aan de kwaliteit van het primaire proces.

Meerwaarde van het vergunningsstelsel

- Blijf inzetten op verdere versterking van het vergunningsstelsel, o.a. door:
  - De verkenning van beleidsopties ten aanzien van de KEP-sector in de driehoek en met de ILT voort te zetten;
  - Intensief betrokken te blijven in samenwerkingen met de ILT, de politie en het OM, waardoor onderlinge uitwisseling van signalen een meer structureel karakter krijgen.

Eigen vermogen en investeren in kwaliteit dienstverlening

- Blijf in open gesprek in de driehoek en met de sectorraad over de ontwikkeling van het eigen vermogen van de NIWO. Investeringen vanuit het eigen vermogen die de kwaliteit van de dienstverlening ten goede komen (zoals het nieuwe zaaksysteem) zijn een logische bestemming.
- Ook mogelijkheden voor investeringen in kwaliteit, door bijvoorbeeld inzet op ketensamenwerking en onderzoek naar risicobedrijven kunnen verkend worden.

Samenwerking in de driehoek en met de RvA en sectorraad

- De ingeslagen samenwerking in de driehoek moet de komende jaren worden vastgehouden. Er liggen kansen bij frequenter overleg op strategisch-bestuurlijk niveau, waarbij de pSG en de (gehele) RvA vaker in de driehoek worden betrokken en zij ook in een jaarlijks bilateraal overleg specifiek de bedrijfsvoering van de NIWO.
- Waarborg de balans in de aandacht vanuit de RvA en de sectorraad tussen enerzijds controle op de kerntaken van de NIWO en anderzijds bredere ontwikkelingen en ambities voor de NIWO. Het is aan te raden hier in de komende overleggen bij stil te staan en deze balans ook in het opstellen van de agenda's scherp te houden.

Toekomstbestendigheid

- De financiële en personele situatie bieden een stevige basis om toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden; al moet er blijvend worden ingezet op verjonging.
- Daarnaast heeft de NIWO een goed (inter)nationaal netwerk ontwikkeld om ontwikkelingen tijdig te signaleren. De komende jaren is het van belang om vooral te investeren in betrokkenheid op Europees niveau. Het is reëel dat veel nieuwe wet- en regelgeving op dit niveau wordt geïnitieerd.

4. Bedrijfsvoering & interne organisatie

4.1 | Inrichting organisatie
4.2 | Personeel
4.3 | Medewerkerstevredenheid
4.4 | Kwaliteitsmanagement en digitalisering
4.5 | Deelconclusie bedrijfsvoering en interne organisatie

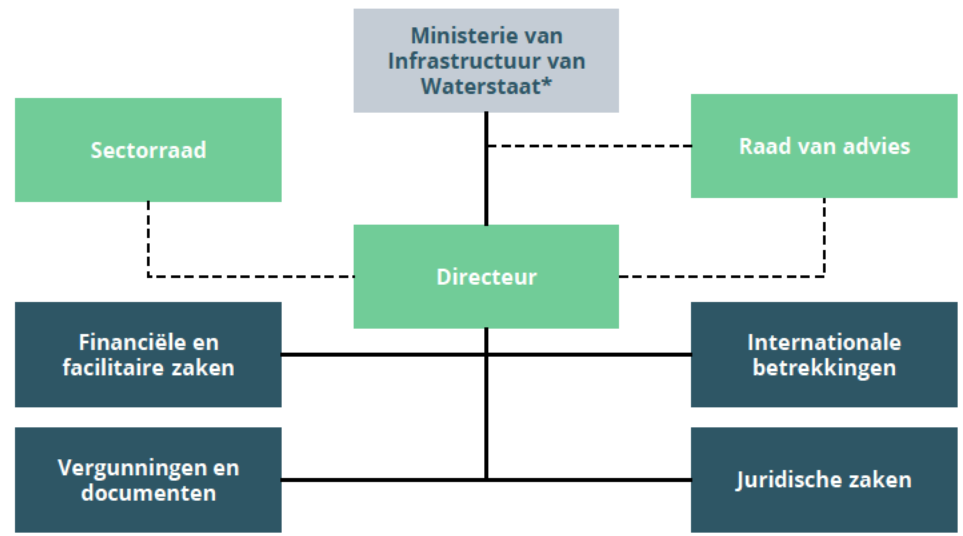
4.1 | Inrichting organisatie

Vier afdelingen verzorgen de dagelijkse uitvoering van taken

De NIWO heeft vier afdelingen – met ieder een afdelingshoofd – en wordt aangestuurd door één directeur. De directeur is tevens hoofd van de afdeling juridische zaken. De plaatsvervangend directeur is tevens hoofd van de afdeling internationale betrekkingen. De afdelingshoofden vormen samen met de directeur en de plaatsvervangende directeur het managementteam. De formele taken van de directie zijn beschreven in het 'Reglement werkwijze NIWO.

- Vergunningen en documenten: in deze afdeling vindt het primaire proces plaats, het beoordelen van vergunningsaanvragen en het besluiten hierover. Ook de uitgifte van overige (internationale) documenten, zoals ritmachtigingen of bestuurdersattesten en de VIHB-registraties vindt hier plaats. Het grootste deel van de organisatie is werkzaam in deze afdeling.
- De afdelingen financiële en facilitaire zaken & juridische zaken vormen de stafonderdelen van de organisatie die ondersteunend zijn aan de kernprocessen van de NIWO. Onder de afdeling financiële en facilitaire zaken vallen huisvesting, informatie en communicatie technologie, salarisadministratie (HR) en de financiële administratie.
- De afdeling internationale betrekkingen valt onder de leiding van de (voor overige taken vrijgestelde) plaatsvervangend directeur, bestaat sinds oktober 2019 en is (mede) op verzoek van de Raad van Advies tot stand gebracht. De taakstelling van deze afdeling behelst afstemming met internationale counterparts in EU-verband rondom nieuwe wet- en regelgeving, harmonisatie van de uitvoering, kennis- en gegevensuitwisseling, onderhandelingen voor o.a. ritmachtigingen.

De NIWO valt als zbo onder het ministerie van IenW, dat de rollen vervult van opdrachtgever en eigenaar. De NIWO heeft daarnaast een Raad van Advies (RvA) en een sectorraad. Het functioneren van (de samenwerking met) het ministerie, de RvA en de sectorraad behandelen we in hoofdstuk 7 'Governance'.



*Op het ministerie worden de rollen van eigenaar en opdrachtgever van elkaar onderscheiden

4.2 | Personeel

Het personeelsbestand is de afgelopen jaren gegroeid

De NIWO telt in 2022 36 medewerkers (33,8 fte). Dit aantal is in de evaluatieperiode toegenomen: in 2018 telde de NIWO nog 25,6 fte. Voornamelijk de afdeling vergunningen en documenten nam in de evaluatieperiode in omvang toe. De groei hangt samen met de groei van de 'productie' enerzijds, en daarnaast de inzet op verjonging (zie hiernaast). Ook de nieuw opgerichte afdeling internationale betrekkingen betekende een kleine toename van het aantal fte.

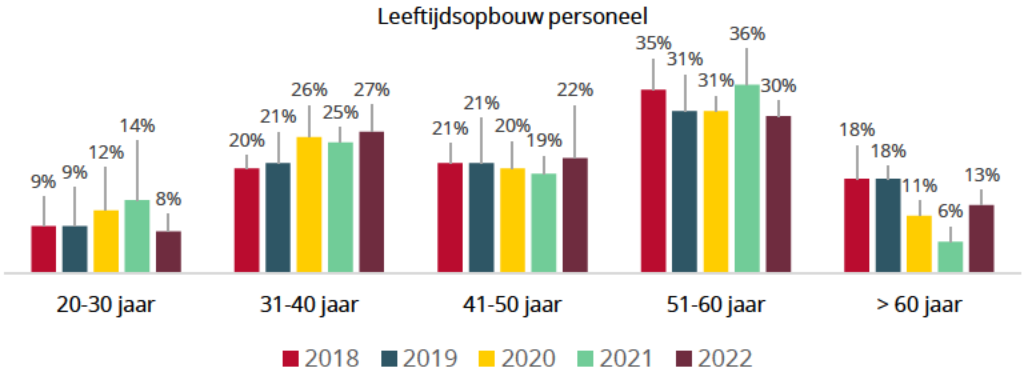
Personeelsbestand	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal aantal medewerkers	32	33	34	33	36
Totaal fte (excl. Uitzendkrachten)	**25,6**	**27,15**	**29,7**	**31,5**	**33,8**
Verdeeld over organisatie in fte					
Directie	1	1	1	1	1
Financiële en facilitaire zaken	8,5	7,4	6,5	7,2	8,1
Vergunningen en documenten	14,7	15	17	18	19,7
Juridische zaken	1,4	3,5	3,5	3,3	3
Internationale betrekkingen		0,25	1,7	2	2

Het ziekteverzuim is af te lezen in de onderstaande tabel. Gezien de geringe omvang van de organisatie heeft ziekte van slechts enkele personen meer of minder een grote invloed op dit percentage. De NIWO heeft een intern verzuimprotocol.

Percentage	2018	2019	2020	2021	2022
Ziekteverzuim	8,5%	1,8%	2,8%	3,1%	6,3%

De NIWO heeft verder ingezet op verjonging

De categorie 51-60 jaar heeft het grootste aandeel in het personeelsbestand van de NIWO, gevolgd door de groep tussen 31 en 40 jaar. In de voorgaande evaluatieperiode (2013-2017) heeft de NIWO gestuurd op verjonging van het personeelsbestand en deze lijn is doorgezet de afgelopen jaren. Dit is terug te zien in een langzame afname van het aandeel van de groep 51-60 jaar en een toename van de groep 31-40 jaar. De categorie 20-30 jaar blijft relatief weinig vertegenwoordigd binnen de NIWO. Met daarnaast meer dan 40% van de organisatie in de oudste twee leeftijdscategorieën, blijft doorgaande inzet op jonger personeel het nastreven waard voor behoud van continuïteit.



Vervolg op volgende pagina

4.2 | Personeel

Over het personeelsverloop wordt niet in de jaarverslagen van de NIWO gerapporteerd. Wel geldt voor de NIWO dat deze organisatie te maken heeft (gehad) met een grote groep loyale werknemers die al vele jaren bij de NIWO werkzaam zijn en nu de pensioengerechtigde leeftijd naderen. De ingeslagen verjonging van de organisatie brengt met zich mee dat de kans op een hoger verloop toeneemt, gezien het gegeven dat jongere werknemers op de arbeidsmarkt gemiddeld genomen sneller wisselen van baan.*

Functiehuis

NIWO heeft een functiehuis op basis waarvan het personeel wordt ingeschaald in vastgelegde salarisschalen. De schalen (6 t/m 16) zijn gekoppeld aan vier 'functiereeksen': functieprofielen, variërend in ervaringsniveau, die gelden voor werkzaamheden van de verschillende afdelingen binnen de NIWO. Het werven en selecteren van nieuw personeel gaat binnen de NIWO volgens een vastgelegd protocol.

Functiereeks	Betreft met name	Schalen
Bedrijfsvoering	Administratieve ondersteuning	6 t/m 8
Primair proces	Behandelen aanvragen en administratief beheer	7 t/m 9
Beleid en advies	Ontwikkelen van en adviseren over intern beleid	10 t/m 12
Management	Leiding geven aan organisatie(onderdeel)	13 (afdelingshoofd) en 16 (directeur)

Regelingen

In het kader van personeelsbeleid worden verschillende regelingen getroffen voor het personeel van de NIWO.

- Er is een vitaliteitsregeling voor de overbrugging van ouder personeel (62+) naar de pensioengerechtigde leeftijd. De regeling betreft een 80-90-100 constructie (en daarvan afgeleide varianten) waarmee werknemers minder kunnen werken zonder dat dit ten koste gaat van pensioensopbouw.
- Er is een thuiswerkregeling die structureel thuiswerken mogelijk maakt voor het personeel. De regeling hiervoor houdt onder meer in dat benodigdheden voor een thuiswerkplek in bruikleen worden gegeven aan het personeel. Wel geldt nu dat alle medewerkers minimaal 2 dagen per week op kantoor zijn (ongeacht de werktijdfactor) en wordt de voorkeur gegeven aan fysieke overleggen.
- Er is een regeling vervroeg uittreden (RVU) conform het CAO Rijk voor medewerkers die voor het bereiken van de AOW-leeftijd stoppen met werken.

Personeelsvertegenwoordiging

De NIWO heeft een personeelsvertegenwoordiging (PVT) die fungeert als een ondernemingsraad. De PVT telt in 2023 vier leden en vergadert twee keer per jaar formeel met de directie, veelal rondom personeelszaken/arbeidsvoorwaarden zoals de thuiswerkregeling, reiskostenvergoedingen, het medewerkerstevredenheids-onderzoek, het profiel voor de nieuw te werven directeur en pensioenen.

Vanuit de PVT wordt aangegeven dat ze goed worden betrokken bij alle voor hen relevante dossiers. Ook naast de formele vergadermomenten is er ruimte om informeel zaken te agenderen en bespreekbaar te maken.

*zie bijvoorbeeld: Helft jonge werkenden wil binnen twee jaar van baan wisselen (fd.nl)

4.3 | Medewerkerstevredenheid

Werknemerstevredenheid

In 2023 liet de NIWO een medewerkerstevredenheidsonderzoek uitvoeren. Uit de resultaten blijkt dat de medewerkers de NIWO in het algemeen ervaren als een prettige organisatie om te werken; waar ze zichzelf kunnen zijn, er goed contact is met collega's en sprake is van een hoog teamgevoel. In gesprekken die voor deze evaluatie zijn gevoerd met medewerkers van de NIWO wordt dat beeld bevestigd.

Doorgroeimogelijkheden

Uit het onderzoek komen enkele wensen ten aanzien van medewerkerstevredenheid naar voren. Een voorname is het verbeteren van de doorgroeimogelijkheden binnen de NIWO. De kans om intern door te groeien wordt door de medewerkers relatief laag gewaardeerd. Ook de indicatoren zelfontwikkeling en uitdaging in het werk scoren relatief laag. Dit vergroot het risico dat medewerkers de NIWO verlaten. Zeker in het kader van de ingezette verjonging van de NIWO zijn beperkte doorgroeimogelijkheden een risico voor de continuïteit van de organisatie. De doorgroeimogelijkheden zijn (deels) inherent aan de kleine omvang van de organisatie. Medewerkers zijn zich hier volgens een gesprekspartner ook van bewust. Doorgroeimogelijkheden worden overigens wel geboden: naast dat medewerkers kunnen doorgroeien binnen hun functiereeks kunnen medewerkers ook externe opleidingen volgen die door de NIWO worden vergoed.

In gesprekken met de NIWO zijn wisselende beelden opgehaald over opleidingsmogelijkheden. Enerzijds wordt onderkend dat er in toenemende mate aandacht voor is en dat er veel mogelijkheden zijn. Anderzijds wordt opgemerkt dat er in de praktijk nog niet veel gebruik wordt gemaakt van de geboden kansen en dat meer aandacht hiervoor daarom op zijn plek is.

Samenwerking tussen afdelingen

Een ander verbeterpunt dat in het onderzoek naar voren komt is dat de samenwerking en afstemming van taken tussen afdelingen binnen de NIWO kan worden verbeterd. In enkele gesprekken wordt deze bevinding bevestigd. De afdelingen van de NIWO worden beschreven als 'losse eilandjes' en onderling wordt niet structureel gecommuniceerd. De meeste medewerkers van de NIWO hebben niet op een dagelijks basis contact met andere afdelingen. Gezien dat de verschillende afdelingen inhoudelijk allemaal verbonden zijn aan het vergunningverleningsproces en ontwikkelingen hierin, zou meer structurele onderlinge afstemming tussen de afdelingen voor de hand liggen.

Hiertegenover staat dat gesprekspartners aangeven binnen hun afdelingen goed samen te werken; bv. in de verdeling van het werk tussen de behandelaren en het schakelen van behandelaren met onderzoekers wanneer wordt getwijfeld over of een aanvraag voldoet aan de vergunningseisen. Hoewel samenwerking tussen afdelingen als verbeterpunt wordt aangedragen, is in deze evaluatie niet duidelijk geworden in hoeverre de huidige situatie op dit punt voor problemen of risico's zorgt.

4.4 | Kwaliteitsmanagement en digitalisering

Kwaliteitsmanagement

Binnen de NIWO is op meerdere manieren aandacht voor kwaliteitsmanagement in de bedrijfsvoering: het op peil houden en continu verbeteren van de kwaliteit van de processen. Dit komt onder meer terug in de volgende aspecten:

- De NIWO maakt een maandelijks prestatie indicatoren dashboard en heeft zodoende gedetailleerd overzicht over de ontwikkeling van aanvragen (naar type), de binnengekomen bezwaren, de stand van het totaal aantal uitstaande vergunningen, ontwikkelingen in het personeelsbestand en verzuim en de financiën. Zodoende monitort de NIWO de eigen prestaties om waar nodig op tijd bij te kunnen sturen.
- De NIWO zet in op zo veel mogelijk digitalisering van haar processen om zo efficiënt en gestructureerd mogelijk haar taken uit te voeren. Zie hiernaast.
- Er is aandacht voor de bescherming van persoonsgegevens. De NIWO heeft een interne privacy officer (0,6 fte), een security officer (0,65 fte) en een externe onafhankelijk deskundige aangesteld als functionaris gegevensbescherming. De medewerkers worden tweemaal per jaar plenair geïnformeerd en getraind in een bijeenkomst over datalekken en het voorkomen van o.a. *phishing*. De NIWO hanteert een protocol voor het melden van datalekken.
- De NIWO heeft een interne beheersingsomgeving waarin risico's voor de bedrijfsvoering worden gemonitord en besproken in het MT. Risico's met grote impact zijn bijvoorbeeld dat het draagvlak met betrekking tot de vergunningplicht binnen de sector afneemt; dat niet wordt voldaan aan privacywetgeving waardoor datalekken optreden of het onterecht uitgeven van vergunningen en/of bewijzen. Rondom deze risico's treft de NIWO beheersmaatregelen. Gedurende de evaluatieperiode wordt in de accountantsverslagen aangegeven dat deze aanbevelingen rondom risico's adequaat worden opgepakt door de NIWO.

Digitalisering

Een van de ambities van de NIWO is om verdergaand digitaal te werk te gaan. Op verschillende punten binnen de bedrijfsvoering van de NIWO wordt hier op ingezet, een belangrijke daarvan is het ondernemersloket. Via het ondernemersloket kunnen transportondernemers digitaal een vergunningsaanvraag (of andere aanvraag) doen, door hun gegevens en de benodigde documenten in het loket te uploaden. Het ondernemersloket wordt steeds beter gevonden. Daarnaast worden veel aanvragen nog handmatig verstuurd: digitaal (mail, in .pdf-format) of per fysieke post (papier). Papieren aanvragen moeten worden ingescand en dus handmatig tot een digitaal dossier worden gemaakt.

In 2022 werd 50% van de nieuwe Eurovergunningaanvragen via het ondernemersloket gedaan. Voor de verleningsaanvragen was dit 80%*. De NIWO hoopt dat het aandeel van de aanvragen dat digitaal binnenkomt verder toeneemt. Dit maakt het primaire proces efficiënter.

De behandeling van aanvragen gaat binnen de NIWO volledig digitaal in het zaaksysteem waarmee wordt gewerkt. Hierin is overzichtelijk voor de behandelaren welke nieuwe aanvragen zijn binnengekomen. De behandeling wordt vereenvoudigd met een checklist in het zaaksysteem, via welke de behandelaren alle criteria kunnen nalopen. Het zaaksysteem wordt vervangen in 2025 en daarvoor worden nu de eerste stappen gezet. Behandelaren worden betrokken bij de ontwikkeling van het nieuwe systeem, zodat het nieuwe systeem innovatief is en bijdraagt aan verdere professionalisering van de bedrijfsvoering.

*NIWO jaarverslag 2022

4.5 | Deelconclusie bedrijfsvoering en interne organisatie

De NIWO heeft de bedrijfsvoering goed op orde

De NIWO is een kleine, maar professionele organisatie die haar bedrijfsvoering goed op orde heeft. De NIWO kent vier afdelingen. Eén van deze vier afdelingen, de afdeling Internationale Betrekkingen, is gedurende de evaluatieperiode opgericht. Het personeelsbestand is in de afgelopen evaluatieperiode met ruim 8 fte gegroeid. Het inrichten van de organisatie, het personeelsbeleid en zeker het kwaliteitsmanagement zijn goede voorbeelden van hoe de NIWO de interne organisatie doordacht heeft neergezet, conform meerdere (wettelijke) kaders waaraan een organisatie binnen de Rijksoverheid moet voldoen.

Tegelijkertijd zet de NIWO in op innovatie en vooruitgang. Dit doet de NIWO door inzet op digitalisering van de vergunningsaanvraag, het zoeken naar een nieuw zaaksysteem, de verjonging van het personeelsbestand en het bieden van opleidingsmogelijkheden aan het personeel.

We concluderen dat er geen grote knelpunten bestaan rondom de bedrijfsvoering en de interne organisatie. Wel signaleren we enkele risico's, bijvoorbeeld een mogelijke toenemend verloop als gevolg van de verjonging van het personeelsbestand. Dit zien we in samenhang met de mate waarin de NIWO voldoende doorgroeimogelijkheden kan bieden om personeel gebonden te houden aan de organisatie. Tot slot concluderen we dat er mogelijk kansen liggen bij het verstevigen van de onderlinge samenwerking tussen de afdelingen van de NIWO. Dit kan de kwaliteit van het primaire proces ten goede komen.

5. Doeltreffendheid

5.1 | Ontwikkeling Kerncijfers
5.2 | Doeltreffendheid in de behandeling van een aanvraag
5.3 | Doeltreffendheid naleving van vergunningseisen
5.4 | Waardering van de dienstverlening
5.5 | Samenwerking met de ketenpartners
5.6 | Rol NIWO in internationaal verband
5.7 | Deelconclusie doeltreffendheid

5.1 | Ontwikkeling kerncijfers

Het aantal Eurovergunning-aanvragen steeg in de evaluatieperiode

Het behandelen van aanvragen voor Eurovergunningen vormen voor de NIWO het kernproces. We beschreven hoe dit behandelproces verloopt in hoofdstuk 2.

Het aantal aanvragen voor Eurovergunningen is sterk toegenomen tussen 2018 en 2022. Deze stijging, met een piek in 2022, komt voor een belangrijk deel voort uit een historisch gegroeid effect van de vergunningscyclus, waardoor de NIWO iedere vijf jaar een piek in het aantal aanvragen heeft. Echter, ook in de tussenliggende jaren is een stijging waar te nemen én in de totale stand van het aantal Eurovergunninghouders. Daarmee is ook enige groei van de transportsector een mogelijke factor in de groei van het aantal aanvragen. Ook aanvragen uit de koeriers- en pakketsector (KEP-sector) zijn een factor.

Het grootste deel van de aanvragen voor Eurovergunningen (nieuwe en verlenging) wordt toegekend. Elk jaar wordt ongeveer 95% gehonoreerd. Slechts zelden worden nieuwe aanvragen afgewezen; tussen de 5 en 10 gevallen per jaar. Vaker wordt een vergunning 'verleend met onderzoek'. Dat wil zeggen dat op een later moment wordt onderzocht of de vergunde onderneming nog steeds aan de vergunningseisen voldoet.

Jaarlijks wordt een beperkt aantal vergunningen ingetrokken. Dat gebeurt meestal op eigen verzoek van de vergunninghouder. Door bijvoorbeeld een adres- of bestuurswijziging van de onderneming moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd en wordt de oude ingetrokken. Ook faillissementen en adviezen vanuit onderzoeken door het bureau Bibob leiden tot het intrekken of niet verlenen van vergunningen.

Vervolg op volgende pagina

Aanvragen Eurovergunning	2018	2019	2020	2021	2022
Eurovergunning aangevraagd	3.095	3.406	3.808	4.031	5.152
Waarvan verlenging	*(1.235)*	*(1.332)*	*(1.552)*	*(1.576)*	*(2.704)*
Verleend	2.962	3.314	3.646	3.894	4.842
Waarvan met onderzoek	*713*	*773*	*733*	*744*	*806*
Afgewezen	9	7	10	6	5
Buiten behandeling gesteld/geannuleerd	240	224	201	273	242

Totaal stand Eurovergunning (per 1 januari)	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal stand Eurovergunninghouders	13.364	13.925	14.347	14.805	15.737
Totaal stand Eurovergunningsbewijzen	107.357	114.667	117.906	117.658	123.736

Intrekkingen	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	631	968	991	932	1269

5.1 | Ontwikkeling kerncijfers

Aanvragen voor overige documenten en vergunningen

De NIWO verstrekt naast de Eurovergunning ook rit- en termijnmachtigingen, bestuurdersattesten, CEMT-vergunningen, VIHB-registraties en TIR-carnets. Deze overige documenten en vergunningen zijn toegelicht in hoofdstuk 2.

In de evaluatieperiode valt met name op dat in 2021 het aantal bestuurdersattesten enorm steeg. Als gevolg van Brexit moest voor alle chauffeurs uit het Verenigd Koninkrijk die werkzaam waren bij een Nederlandse transportonderneming per 2021 een bestuurdersattest worden aangevraagd. De bestuurdersattesten zijn net als de Eurovergunning 5 jaar geldig.

Gedurende de evaluatieperiode is het aantal behandelingen van VIHB-registratie aanvragen gedaald. Bedrijven die op Nederlands grondgebied bedrijfsafval of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen en/of hierin bemiddelen moeten vermeld staan op de landelijke lijst van Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars (VIHB-lijst). Sinds 2018 zijn VIHB-registraties voor onbepaalde duur, waardoor het aantal aanvragen geleidelijk afneemt. Sinds medio 2019 kunnen VIHB-registraties gelijktijdig met Eurovergunningen aangevraagd worden, deze behandeling van VIHB-registraties wordt dan niet apart meegenomen als VHIB-registratie in de cijfers.

Tot slot is een afname te zien in de verstrekking van TIR-carnets. Dit zijn controledocumenten voor internationaal goederenvervoer. De verstrekking van TIR-carnet is geen wettelijke taak, maar wordt uitgevoerd voor TLN als deelnemer aan de Overeenkomst inzake het internationale vervoer van goederen onder dekking van carnets TIR. De afname van TIR-carnets heeft te maken met de toetreding van meerdere landen tot de overeenkomst Gemeenschappelijk Douanevervoer en de sancties die zijn opgelegd aan Rusland.

Overige vergunningen en documenten	2018	2019	2020	2021	2022
Rit- en termijnmachtigingen verstrekt	3.541	4.197	3.363	3.187	2.741
Verklaringen visum Rusland verstrekt	130	219	41	51	38
Bestuurdersattest aanvragen ontvangen	11	8	4	98	14
Waarvan uit VK				*(87)*	*(3)*
CEMT-verhuisvergunningen verstrekt	17	110	76	26	57
CEMT-jaarvergunningen verstrekt	111	92	39	79	32
VIHB-aanvragen toegekend	5.616	7.477	5.435	4.333	3.038
TIR-carnets verstrekt	786	484	342	234	118

Totaal stand (per 1 januari)	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal stand VIHB-registraties	20.653	22.015	23.152	24.514	25.590
Totaal stand geldige bestuurdersattesten	32	25	23	18	75
Waarvan uit VK					*(63)*

5.2 | Doeltreffendheid in de behandeling van een aanvraag

In haar werkwijze balanceert de NIWO tussen snelheid en zorgvuldigheid

Het doel van de Eurovergunning is de toegang tot het beroep van goederenvervoerder te controleren om de eerlijke concurrentie in en de kwaliteit van het goederenvervoer te bewaken. Aan de NIWO de taak om te onderzoeken in welke mate een aanvrager voldoet aan de wettelijke vergunningseisen. Dit doet zij bij de beoordeling van de aanvraag en door toezicht uit te oefenen op de naleving van vergunningseisen.

De beoordeling van de Eurovergunning is een relatief eenvoudige en eenduidige procedure (zie hoofdstuk 2) die vooral preventief van aard is. Als een aanvrager aan de vergunningseisen voldoet, dan wordt de vergunning verleend. Daarna kan een goederenvervoerder pas de weg op. De NIWO toetst tijdens een aanvraag op de vergunningseisen en onderzoekt daarbij de door de aanvrager ingediende stukken en overige bronnen om tot een beoordeling te komen. De wettelijke termijn voor de behandeling van een aanvraag is acht weken. De NIWO werkt met een zaaksysteem waarin de doorlooptijden automatisch worden bewaakt. Sinds 2020 wordt de instroom van nieuwe- en verlengingsaanvragen wekelijks gemonitord. Daarnaast wordt periodiek gecontroleerd of aanvragen tijdig worden afgehandeld.

Hoewel met dit zaaksysteem doorlooptijden niet worden bijgehouden, wijzen de bevindingen erop dat de wettelijke termijn zelden tot nooit wordt overschreden. Behandelaars geven aan dat een complete aanvraag binnen een uur kan worden beoordeeld. Zij streven er dan ook naar een binnengekomen aanvraag dezelfde dag nog te behandelen. Bovendien volgt uit het klantentevredenheidsonderzoek dat 92,3% van de aanvragers de vergunningverlening als snel beoordeelt. Dit wordt onderschreven door de gesprekken met de sectorraad en ondernemers. Onvolledige aanvragen zijn de belangrijkste reden voor een langere doorlooptijd, geven behandelaars en ondernemers aan.

Bij de beoordeling van een aanvraag worden ook aanvullende bronnen geraadpleegd. Voor een grondige beoordeling van de aanvraag is meer informatie nodig dan enkel de aangeleverde stukken. Uit de gegevens van de Kamer van Koophandel (KvK) wordt geput om het (reële) vestigingsadres te beoordelen en het RDW-register dient ter controle van het aantal voertuigen dat een onderneming ter beschikking heeft.

Tot slot wordt het vier-ogen-principe toegepast: een behandelde aanvraag wordt altijd door (minimaal) één andere behandelaar gecontroleerd. Ook wordt bijgeschakeld met de onderzoekers van de NIWO. Er wordt bijvoorbeeld gecheckt of de vervoersmanager daadwerkelijk en permanent betrokken is bij de activiteiten van het bedrijf.

Blijvende inzet op het waarborgen van kwaliteit is van belang

Het versterken van de kwaliteit (doeltreffendheid) heeft aandacht binnen de NIWO, blijkt uit meerdere gesprekken. Veel genoemd in dit kader is de KEP-sector, en ook ontwikkelingen rondom vervoersmanagers en reële vestiging. In de KEP-sector zou sprake zijn van een relatief lage naleving van de vergunningsplicht. In 2021 zou 15 tot 25% van de pakket- en koeriersbedrijven geen vergunning hebben.*

De NIWO heeft de ambitie om aan een oplossing bij te dragen. Sinds de zomer van 2023 is de NIWO in gesprek met het ministerie om mogelijke beleidsopties t.a.v. de KEP-sector verder te verkennen. De NIWO inventariseert daartoe verklaringen voor het vraagstuk. Mogelijke verklaringen die in gesprekken worden genoemd zijn een mismatch tussen vakbekwaamheidsopleiding en de KEP-sector, onbekendheid van de vergunningplicht en de omvang van de bedrijfjes (veel eenpitters met een eigen bestelbus).

*Regulering en beleid in de KEP- en transportsector, AEF, juni 2021.

5.3 | Doeltreffendheid naleving van vergunningseisen

De NIWO onderzoekt gericht risicofactoren

Om de eerlijke concurrentie in en de kwaliteit van het goederenvervoer blijvend te bewaken, is het van belang dat ook na verlening van de Eurovergunning toezicht wordt gehouden op de naleving hiervan. De NIWO heeft deze taak op grond van art. 7.1 Wwg.

De eerste stap in het toezicht zet de NIWO al bij de vergunningverlening. Als er twijfels rijzen bij een aanvraag, zonder dat dit tot afwijzing van de aanvraag kan leiden, wordt een bedrijf aangemerkt als risicobedrijf. Hier is sprake van wanneer een aanvrager wel voldoet aan de vergunningseisen voor kredietwaardigheid, maar het eigen vermogen wordt aangevuld met een achtergestelde lening en/of het de solvabiliteitsratio minder dan 20% is. Naar risicobedrijven wordt een jaarlijks onderzoek gedaan. Hiernaast zijn de resultaten af te lezen.

Er worden ook andere risico's geïdentificeerd die het mogelijk niet naleven van de eisen vergroten. Een vergunning kan dan worden verleend met de indicatie 'risicobedrijf';

- Risico-indicator vakbekwaamheid: een bedrijf heeft een gekwalificeerde (interne of externe) vervoersmanager in dienst, maar deze vervoersmanager vervult zijn taken voor meerdere ondernemingen tegelijkertijd. Daardoor bestaat een risico dat de vervoersmanager in werkelijkheid zijn taken niet of onvoldoende uitvoert.
- Risico-indicator reële vestiging: een bedrijf heeft de afgelopen jaren relatief veel adreswijzigingen gehad. Er bestaat een risico dat er geen sprake is van duurzame vestiging in Nederland.

Op basis van risico-indicatoren zoals de bovenstaande wordt bepaald of aanvullend onderzoek naar een verleende vergunning nodig is. Van de verleende Eurovergunningen wordt rond de 20% aangemerkt als risicobedrijf.

Conclusie onderzoek risicobedrijven	2018	2019	2020	2021	2022
Geen risicobedrijf meer	261	336	299	379	293
Nog steeds risicobedrijf	704	990	905	817	667
Niet (volledig) kredietwaardig en voornemen intrekking gestuurd	45	47	25	12	29
Onderneming gestopt	40	45	41	62	65
Totaal afgeronde onderzoeken	1.050	1.418	1.270	1.270	1.054
Nog in onderzoek	137	170	216	218	171
Totaal aangeschreven voor onderzoek	1.187	1.588	1.486	1.488	1.225

Ook de komende jaren investeert de NIWO in onderzoek

De NIWO heeft beperkte capaciteit om onderzoek te doen en hanteert daarom een steeds meer risicogerichte werkwijze. Het opzetten van een DataLab is hier onderdeel van. Door middel van risicoclassificaties moet al bij de aanvraagbehandeling een risicobedrijf effectiever worden aangewezen.

Sinds mei 2022 is het online voertuigregister geopend op het ondernemersloket. Alle Nederlandse transportbedrijven met een Eurovergunning zijn verplicht om hierin hun voertuigen en het aantal chauffeurs te registreren. Deze verplichting vloeit voort uit de nieuwe regels in het Europese mobiliteitspakket. Het hoofddoel is om fraude met vergunningsbewijzen te voorkomen en schijnconstructies aan het licht te brengen. Met behulp van het voertuigregister kan de NIWO verifiëren of een vergunningsbewijs daadwerkelijk wordt gebruikt door het betreffende bedrijf. Vanaf 2024 is het registeren van eigen voertuigen verplicht, zodra de nieuwe Europese regels zijn geïntegreerd in de Nederlandse wet- en regelgeving en van kracht zijn. Het nalaten van deze registratie kan uiteindelijk leiden het intrekken van de Eurovergunning.

5.4 | Waardering van de dienstverlening

De dienstverlening van de NIWO wordt goed gewaardeerd

De NIWO heeft in 2023 een klanttevredenheidsonderzoek laten uitvoeren. Hieruit bleek dat de dienstverlening positief wordt beoordeeld door vergunninghouders. Vooral de bereikbaarheid van de NIWO waarderen zij hoog. Dit beeld wordt onderschreven door de sectorraad en individuele ondernemers die wij spraken. De NIWO is goed bereikbaar en behulpzaam. Medewerkers denken mee en behandelen een aanvraag snel. Zo mogelijk dus binnen één werkdag.De waardering van de dienstverlening is daarmee constant vergeleken met de zbo-evaluatie van 2018. De NIWO scoort hier al jaren een ruime voldoende. In het klanttevredenheidsonderzoek werd de norm op een waardering van 75 op 100 punten gelegd. Hoewel deze norm nog niet overal wordt behaald, scoort de NIWO ook nauwelijks onder 70.

Maatwerk en administratieve lasten

Ondernemers moeten voor de vergunningaanvraag meerdere documenten en informatie aanleveren aan de hand waarvan behandelaren bij de NIWO controleren of aan de vergunningseisen wordt voldaan. In het aanleveren van die stukken gebeurt het nog relatief vaak dat dossiers niet compleet zijn, blijkt uit gesprekken met de NIWO. De NIWO zoekt in deze gevallen contact met de aanvrager en in sommige gevallen is redelijk wat afstemming nodig om in het bezit te komen van de juiste documenten. Ondernemers geven aan het zeer op prijs te stellen dat de NIWO in deze gevallen met de ondernemers meedenkt en ruimte maakt voor maatwerk, bijvoorbeeld als vanuit een ander type document ook de controle op de vergunningseisen kan worden gedaan. Tegelijkertijd liggen er mogelijk kansen duidelijker te communiceren welke documenten nodig zijn voor een complete vergunningaanvraag, zodoende het primaire proces efficiënter te maken.

Cijfers klachten, bezwaar- en beroep ondersteunen positief beeld

De waardering van de dienstverlening van de NIWO kan ook worden afgemeten aan het aantal klachten en bezwaar- en beroepsprocedures. De afgelopen vijf jaar zijn geen officiële klachten ingediend bij de NIWO, zo blijkt uit de jaarverslagen.

Het aantal bezwaarschriften is bovendien laag en neemt zelfs af, ondanks een toenemend aantal voor bezwaar vatbare beslissingen. Hieronder worden afwijzingen en buiten behandeling stelling van aanvragen begrepen, evenals intrekkingen van vergunningen of vergunningverlening met de indicatie risicobedrijf. Tot slot wordt er slechts zelden beroep ingesteld tegen een beslissing op bezwaar. De afgelopen twee jaar kwam dit zelfs helemaal niet voor.

	2018	2019	2020	2021	2022
Ontvangen bezwaarschriften	45	41	46	30	29
Waarvan gegrond verklaard	35	21	30	16	16
Ontvangen beroepsschriften	1	1	4	0	0
Voor bezwaar vatbare beslissingen	1279	1587	1584	1581	1955

5.5 | Samenwerking met ketenpartners

De ILT is een belangrijke ketenpartner in het vergunningsstelsel

De primaire taak voor het toezicht op de Wwg ligt bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT controleert of transportondernemers in het beroepsgoederenvervoer de regels naleven. Inspecties vinden plaats langs de weg (objectinspecties) of bij transportondernemingen zelf (bedrijfscontroles). Daarbij gaat het om bijvoorbeeld rij- en rusttijden, het vervoer van gevaarlijke stoffen, overbelading en of een ondernemer/transporteur de vereiste documenten en vergunningen bezit (zoals de Eurovergunning en of ritmachtiging).

De samenwerking tussen de NIWO en de ILT is van groot belang voor een goed functionerend vergunningsstelsel. De NIWO kan middels behandeling van aanvragen en onderzoek naar vergunninghouders maar ten dele toezien op dat de transportsector de vergunningseisen naleeft. In het verlengde daarvan ziet de ILT via inspecties wat er werkelijk in de praktijk gebeurt: zijn benodigde vergunningsbewijzen of andere verplichte documenten daadwerkelijk aanwezig in gebruikte voortuigen? Zijn vergunningen en documenten in rechtmatig bezit van de ondernemer/transporteur? Wanneer de vereiste vergunningen en documenten niet aanwezig zijn, kunnen handhavende maatregelen genomen worden. De NIWO heeft geen handhavende bevoegdheid, maar kan wel (mede op basis van een signaal van de ILT) vergunningen intrekken.

In de praktijk weten de NIWO en de ILT elkaar goed te vinden

De samenwerking tussen de NIWO en de ILT krijgt in de praktijk vorm doordat relevante informatie onderling wordt gedeeld, in verschillende overleggen en ook via de koppeling van informatiesystemen. Op directeurenniveau vindt periodiek strategisch overleg plaats en in de 'vakgroep Wwg' wordt frequent op medewerkerniveau overlegd over de inhoudelijke vraagstukken, werkactiviteiten en cases. Aan dit overleg neemt ook de politie deel. Verder is er op medewerkerniveau op ad hoc-basis contact tussen de NIWO en de ILT.

In gesprekken met de ILT en de NIWO wordt aangegeven dat beide de onderlinge samenwerking positief waarderen. De ILT beschouwt de NIWO als betrouwbare partner voor het uitvoeren van handhavende taken. Binnen de bestaande overleggen en ook daarbuiten weten ze elkaar op een laagdrempelige manier te vinden, rondom casuïstiek en ook rondom de interpretatie van wet- en regelgeving. De samenwerking wordt in de praktijk versterkt doordat onderzoekers van de NIWO meelopen met de ILT tijdens bedrijfscontroles. Tijdens de coronapandemie is dit deels verwaterd, maar recentelijk wordt ook in deze vorm weer meer samen opgetrokken.

Gesprekspartners geven ook aan dat de informatiedeling tussen de NIWO en de ILT op hoofdlijnen goed is geregeld. Zo kunnen inspecteurs van de ILT zelf in het systeem nagaan of een vergunningsbewijs geldig is. Wel zijn er wensen vanuit de ILT om meer (geautomatiseerd) gegevens te delen, mede in het licht van het nieuwe kentekenregister. Via het kentekenregister dat de NIWO aan het opbouwen is, wordt het straks eenvoudiger om te controleren of een kenteken (voertuig) bij een bepaalde vergunninghouder hoort. Ook zou inzicht in de status van vergunningsaanvragen die bij de NIWO in behandeling zijn, helpend kunnen zijn voor inspecteurs van de ILT.

Vervolg op volgende pagina

5.5 | Samenwerking met ketenpartners

Vanuit handhavend perspectief bestaan zorgen over de sector

De meerwaarde van het vergunningsstelsel hangt voor een belangrijk deel af van de mate waarin er gehandhaafd wordt. Schaarse capaciteit bij de ILT zet deze meerwaarde onder druk omdat risico's op misstanden in de sector kunnen toenemen, zo geeft de ILT aan in een gesprek. De eerder genoemde KEP-sector speelt hierin een rol. De ILT ziet enerzijds een positieve ontwikkeling waarin de NIWO actief bezig is om deze sector beter aan te laten sluiten op de vergunningsplicht. Tegelijkertijd merkt de ILT op dat ze aan de hand van een risicogerichte werkwijze scherpe keuzes moet maken bij de inzet van de – per definitie – beperkt beschikbare capaciteit voor de controles van transportbedrijven. De KEP-sector is daarbij door het relatief lage aandeel vervoerders met een vergunning minder in het zicht van de ILT.* De NIWO onderschrijft dit. Meldingen die de NIWO ontvangt over koeriers die zonder vergunning rijden (bv. van andere ondernemingen), worden doorgespeeld naar de ILT, maar kunnen door gebrek aan capaciteit geregeld geen opvolging krijgen. Ook de tijd die het inspecteurs kost om een 'bestuurlijke rapportage' op te stellen en te delen met de NIWO werpt voor gesprekspartners een drempel op voor het doorgeven van signalen over misstanden.

In breder verband werkt de NIWO aan de veiligheid van de transportsector

Naast dat de NIWO samen optrekt met de ILT in het kader van de handhaving van de vergunningseisen en overige documenten, is de NIWO in overleg met het samenwerkingsverband TFOC (Transport Facilitated Organized Crime) over het wederzijds aanleveren van gegevens en bijzonderheden uit controles. Verder is de NIWO vertegenwoordigd in het Transport Informatie- en Expertisecentrum (TIEC). Naast de NIWO, nemen hieraan de ILT, de politie en de Nederlandse Arbeidsinspectie deel. Het doel van het TIEC is om gezamenlijk acties op te zetten om schijnconstructies en fraude in de transportsector tegen te gaan.

Informatiedeling in het TIEC blijkt echter een punt van aandacht. In interviews wordt duidelijk dat het opstellen en tekenen van een convenant voor informatiedeling al een lange tijd niet van de grond komt. Verder speelt de NIWO een rol in een brede aanpak van ondermijnende criminaliteit, door deel te nemen aan overleggen met de politie en het OM. Het doel van die overleggen is om voor verdachte transportbedrijven te inventariseren of er bestuursrechtelijk kan worden gehandhaafd. De NIWO is namelijk bevoegd om vergunninghouders te toetsen aan de Wet Bibob. De Wet Bibob is een bestuursrechtelijk instrument met een preventief karakter. Met toepassing van de Wet Bibob wordt beoogd te voorkomen dat de overheid ongewild direct of indirect criminele activiteiten faciliteert door bijvoorbeeld vergunningen te verstrekken. De Wet Bibob maakt het mogelijk om een uitgebreid en diepgaand (antecedenten)onderzoek in te stellen naar de achtergrond van een persoon en/of onderneming.

Op de boven omschreven wijze draagt de inzet van de NIWO in samenwerkingen voor de aanpak van ondermijnende criminaliteit, tegelijkertijd bij aan de eigen missie voor kwaliteit in goederentransport. Signalen vanuit ketenpartners over mogelijke overtreding van vergunningseisen helpen de NIWO om de 'rotte appels' uit de sector te weren. De NIWO zet hierom sterk in op deze samenwerkingsverbanden. Een uitdaging blijkt echter de mate waarin de NIWO ook gevonden wordt door ketenpartners op casuïstiek of andere vraagstukken waar de NIWO een rol kan spelen. De kleine omvang en relatieve onbekendheid van de NIWO bij partners zoals de politie en het OM zijn hierin een beperkende factor, blijkt uit gesprekken met de NIWO. Daarbij wordt wel aangegeven dat investeringen in deze netwerken de laatste jaren leiden tot een langzame groei van informatieverzoeken aan de NIWO en het delen van signalen over transportbedrijven die de NIWO kan onderzoeken**. Er is echter nog geen sprake van een structurele stroom aan signalen, oordeelt de NIWO.

*Transportondernemers met een vergunning zijn allen bekend bij de ILT en zitten daarmee automatisch in de 'inspectiepoule'.
** De NIWO is niet bevoegd om gedetailleerde informatie over casuïstiek te ontvangen vanuit de politie en het OM, dus zal altijd op basis van eigenstandig onderzoek moeten besluiten over het treffen van een bestuursrechtelijke maatregel zoals het intrekken van een vergunning.

5.6 | Rol NIWO in internationaal verband

De NIWO voert taken uit in internationaal verband

Een deel van de taakuitvoering van de NIWO vindt plaats in internationaal verband. Het gaat dan mede om de wettelijke taak van het ondersteunen bij onderhandelingen in het kader van verdragen over goederenvervoer*. Deze onderhandelingen hebben in de praktijk betrekking op bilaterale afspraken met derde landen (buiten de EU) over het aantal ritmachtigingen dat verstrekt wordt.

Een ander vlak waarop de NIWO in internationaal verband opereert, is rondom de harmonisatie van wet- en regelgeving tussen de EU-lidstaten. De EU-verordening op basis waarvan de NIWO haar primaire taak uitvoert, heeft weliswaar rechtstreekse doorwerking in nationale wetgeving, echter draagt beleidsvrijheid op meerdere punten eraan bij dat er verschillen bestaan tussen lidstaten in de vergunningseisen die aan transportondernemers gesteld worden. Harmonisatie, waarbij deze verschillen zo veel mogelijk worden weggenomen, draagt bij aan het creëren van een *level playing field* voor de transportsector in de EU. Dit vereist afstemming tussen de NIWO en diens counterparts uit andere lidstaten.

De NIWO heeft sinds 2019 een afdeling internationale betrekkingen, van waaruit structureel invulling wordt gegeven aan de taken in internationaal verband. De plaatsvervangend directeur is het hoofd van de afdeling internationale betrekkingen en daarnaast telt de afdeling 1fte aan ondersteunde capaciteit.

Praktijk van internationale optreden

In interviews met de NIWO wordt duidelijk dat met het opzetten van de afdeling internationale betrekkingen, de NIWO in toenemende mate een rol is gaan spelen op het internationale toneel. Er wordt genoemd dat de NIWO veel contact onderhoudt met counterparts van andere lidstaten (vaak zijn dit ministeries, geen zelfstandige uitvoeringsorganisaties). De vergrote inzet van de NIWO in internationaal verband kreeg de afgelopen jaren in de praktijk vorm door fysieke bezoeken aan collega-organisaties in landen als Duitsland, Frankrijk, Engeland en Portugal. Het doel van deze bezoeken was o.a. om inzicht te krijgen in hoe aldaar invulling wordt gegeven aan de verordening en mogelijkheden voor samenwerking tussen lidstaten te verkennen. De NIWO blijkt een aanjagende rol te vervullen in de internationale samenwerking, bijvoorbeeld door het organiseren van online internationale bijeenkomsten en een internationaal congres in 2022 met als doel het uitwisselen van best practices tussen lidstaten. De NIWO geeft aan met vrijwel alle landen in de EU een goede relatie te onderhouden. Dit stelt de NIWO ook in staat om het ministerie van beleidsadvies te voorzien, doordat de NIWO snel en effectief informatie kan ophalen over hoe andere lidstaten omgaan met of nadenken over beleidsmatige ontwikkelingen.

Een relevante ontwikkeling in dit kader is dat de NIWO sinds juni 2022 door de minister gemandateerd is tot het ondertekenen van beleidsafspraken gedurende bijeenkomsten van zogenaamde ‘Gemengde Commissies wegvervoer’. In deze bijeenkomsten wordt in internationaal verband onderhandeld en worden afspraken gemaakt met derde landen over met name ritmachtigingen. De facto is de NIWO daarmee nu de instantie die ritmachtigingen verleent aan landen buiten de EU. Betrokkenen vanuit het ministerie en de NIWO geven aan dat deze werkwijze effectiever is, gezien de NIWO deze (technische) dossiers over het algemeen beter beheerst en hier ook capaciteit voor kan vrij maken. Voor het uitvoeren van deze taak heeft het ministerie (beleid) het initiatief genomen een afwegingskader te ontwikkelen in afstemming met de NIWO. Zodoende heeft het ministerie kaders meegegeven waarbinnen de NIWO haar nieuwe mandaat kan vervullen.

*Wwg, artikel 4.2, tweede lid sub e

5.7 | Deelconclusie doeltreffendheid

De NIWO voert haar wettelijke taken doeltreffend uit

De NIWO reguleert de toegang tot de markt van het beroepsgoederenvervoer. Door middel van de Eurovergunningplicht worden eisen gesteld aan de vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële stabiliteit van vervoersbedrijven. Dit zorgt voor een gezonde markt en een *level playing field* in Europa.

De afgelopen vijf jaar heeft de NIWO steeds meer aanvragen verwerkt. Dit doet de NIWO naar tevredenheid van de sector. Ondernemers zijn te spreken over de bereikbaarheid en behulpzaamheid tijdens een aanvraagprocedure. Tegelijkertijd blijven de doorlooptijden kort. Een efficiëntieslag is nog mogelijk door aan de voorkant duidelijker te communiceren over de benodigde documenten. Het is voor ondernemers nu niet altijd duidelijk welke stukken ze moeten aanleveren, waarop ze met de front office van de NIWO bellen –waar ze overigens goed geholpen worden.

De vergunningplicht werkt niet alleen preventief als toegangsdrempel, maar vooral repressief door de mogelijkheid om de vergunning weer in te trekken. Voor de doeltreffendheid van de Eurovergunning is het toezicht op en de handhaving van de naleving van de vergunningseisen daarom van groot belang. De NIWO investeert in systematisch onderzoek naar de naleving van vergunningseisen.

De NIWO draagt in samenwerking met ketenpartners bij aan kwaliteit

In samenwerking met ketenpartners en Europese zusterorganisaties zet de NIWO zich actief in om de kwaliteit van het goederenvervoer te bevorderen. De NIWO beperkt zich niet tot de vergunningverlening, maar is bijvoorbeeld ook betrokken bij overlegorganen als het TIEC en TFOC. In deze verbanden kan de NIWO zich inzetten voor een gezonde en bonafide markt.

Daarnaast heeft de NIWO zich ontwikkeld tot een betrouwbare partner voor Europese zusterorganisaties. Hiermee zet de NIWO zich in voor een *level playing field* op de Europese interne markt. Deze actieve, op samenwerking gerichte houding, heeft de NIWO in een positie gebracht om NIWO snel en effectief informatie op te halen en het ministerie van IenW te adviseren over te vormen beleid.

Er bestaan zorgen over de regulering van de KEP-sector

Zorgen over lage naleving van vergunningsplicht in de KEP-sector zijn een rode draad in gesprekken die gevoerd zijn voor deze evaluatie. Geringe naleving van de vergunningplicht in deze sector vormt een risico voor kwaliteit van transport, bijvoorbeeld omdat niet kan worden uitgegaan van de betrouwbaarheid en vakbekwaamheid van transportondernemers. De NIWO is hier alert op. In haar signalerende en adviserende rol schakelt de NIWO hierover met het ministerie en in samenwerking worden verklaringen en mogelijke beleidsopties rondom het vraagstuk verkend.

6. Doelmatigheid

6.1 | Ontwikkeling inkomsten
6.2 | Ontwikkeling kosten
6.3 | Ontwikkeling exploitatiesaldo en eigen vermogen
6.4 | Planning & Control
6.5 | Deelconclusie doelmatigheid

6.1 | Ontwikkeling inkomsten

De NIWO is volledig tarief gefinancierd
Ca. 95% van de baten van de NIWO zijn vergoedingen voor wettelijke publieke taken (Wwg). Onder deze vergoedingen vallen alle inkomsten van de Eurovergunningen (aanvraag, verlenging, jaarlijkse heffing, uitgifte vergunningsbewijzen en doorvoeren adreswijzigingen), CEMT-vergunningen, bestuurdersattesten en verklaringen visum Rusland. De jaarlijkse heffing voor de vergunningsbewijzen is hiervan ca. 65%.

De tarieven zijn over de jaren heen zo goed als gelijk gebleven
De grootste inkomstenbron zijn de Eurovergunningen: de jaarlijkse heffing hiervan en de verplichte vijfjaarlijkse verlenging. Het tarief voor het aanvragen van een Eurovergunning is € 235,- en voor een verlenging € 120,-. De jaarlijkse heffing per vergunningsbewijs bedraagt € 23,70. Deze tarieven zijn sinds 2011 niet verhoogd, inmiddels een periode 12 jaar. Gezien de inflatie gedurende de evaluatieperiode in totaal 18,3% was betekent dit in reële termen een kostenverlaging voor de transportsector.*

De totale inkomsten zijn in de evaluatieperiode gestegen
De inkomsten zijn over de periode 2018-2022 van ca. € 4,2 mln. naar ca. € 5,7 mln. gestegen. Het overgrote deel van die stijging is een gevolg van de verplichte vijfjaarlijkse verlenging die een piek kent in 2022. De plotse stijging in verlenging aanvragen is het gevolg van het moment van de invoering van de verplichte vijfjaarlijkse verlenging. De ondernemingen die toen al een vergunning hadden zijn elke vijf jaar tegelijkertijd toe aan de verlenging.

In 2022 zijn de 'financiële baten' aanzienlijk hoger dan in andere jaren
Het gaat hierbij om de opbrengsten van belegde middelen/rentelasten. De reden voor de toename in 'financiële baten' is de stijging van de rentepercentages in 2022. In 2020 en 2021 werd er nog negatieve rente betaald over het (spaar)vermogen.

Vanaf 2020 ontvangt de NIWO ook vergoedingen voor diensten
Per 1 september 2020 verhuurt de NIWO de tweede etage van haar kantoor aan een ander zbo. De NIWO ontvangt dus sinds 2020 huurinkomsten. De huurovereenkomst geldt voor 5 jaar. De vergoeding is gebaseerd op het dekken van de (investerings)kosten om de exploitatie van de tweede etage te kunnen faciliteren.

Inkomsten NIWO	2018	2019	2020	2021	2022
Vergoedingen wettelijke publieke taken: Wet wegvervoer goederen	€4.027.294	€3.979.151	€4.191.170	€4.313.611	€5.406.472
Vergoedingen overige publieke taken: VIHB	€220.000	€220.000	€ 200.000	€200.000	€200.000
Vergoedingen overige publieke taken: TIR-carnet	€57.467	€35.867	€41.594	€30.913	€38.983
Financiële baten	€235	-	€-258	€ -274	€12.674
Vergoeding levering en diensten	-	-	€ 14.588	€ 56.280	€57.593
Totaal	**€4.289.891**	**€4.216.155**	**€4.433.041**	**€4.591.512**	**€ 5.710.440**

*Consumentenprijsindex, CBS. In 2022 was de inflatie 10%, meer dan de helft van de totale stijging in de evaluatieperiode.

6.2 | Ontwikkeling kosten

De kosten van NIWO zijn in de evaluatieperiode toegenomen
De kosten van de NIWO zijn tijdens de evaluatie periode van ca. € 3,9 mln. naar € 4,5 mln. gestegen.

De personeelskosten beslaan ca. twee derde van de totale kosten
Dit zijn lonen, pensioenkosten, sociale lasten en tijdelijke inhuur. Gedurende de gehele evaluatieperiode zijn de personeelskosten van de NIWO gestegen. Dit komt door het groeiende personeelsbestand.

De huisvestingskosten zijn relatief laag
Het kantoor in Rijswijk is in eigen bezit, hierdoor blijven de kosten relatief laag. In 2018 waren de huisvestingskosten wel relatief hoog. In 2018 is de 2e etage heringericht en er hebben (groot) onderhoudswerkzaamheden plaats gevonden. De huisvestingskosten zijn in 2022 gedaald omdat de frequentie van glasbewassing naar beneden is bijgesteld.

De automatiseringskosten kennen een piek in 2022
De NIWO is in 2022 begonnen met een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een DataLab. Dit heeft voor extra kosten gezorgd (ca. € 150.000,-). Een andere stijging, weliswaar kleiner, was een toename van het gebruik van Microsoft-software waardoor extra licenties zijn afgenomen

In 2020 zijn de kosten gestegen als gevolg van twee onderzoeken
De NIWO heeft een onderzoek laten doen naar de effecten van de COVID-pandemie op de organisatie ("De NIWO in tijden van corona") en een onderzoek naar de impact van de pandemie op het wegtransport ("Het wegtransport gedurende COVID-19 en nadien"). De kosten voor deze onderzoeken hebben bijna de gehele stijging veroorzaakt.

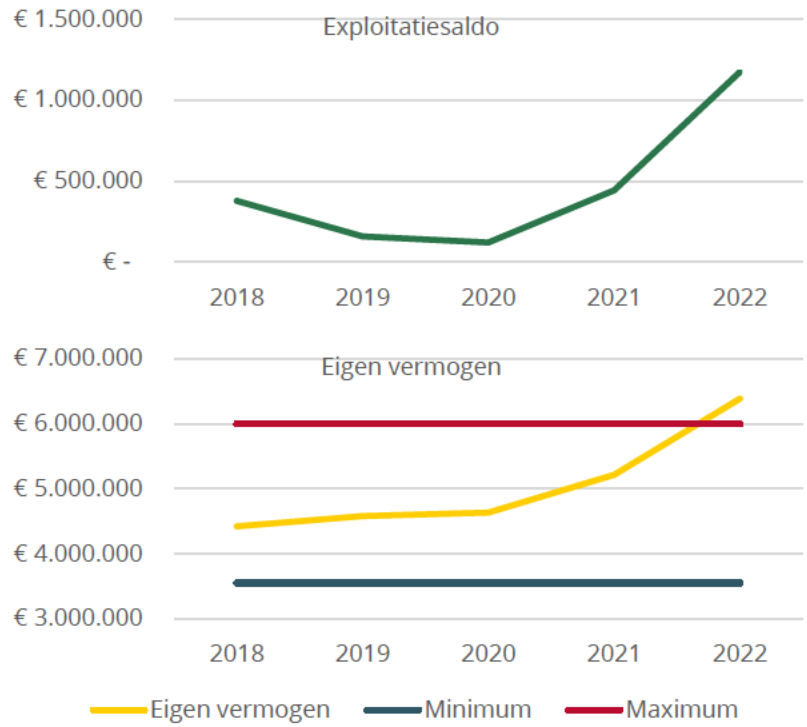
Kosten NIWO	2018	2019	2020	2021	2022
Personeelskosten	€ 2.523.013	€ 2.690.989	€ 2.797.355	€ 3.059.850	€ 3.159.514
Huisvestingskosten	€ 405.670	€ 257.452	€ 194.605	€ 191.585	€ 180.555
Bureaukosten	€ 222.675	€ 263.261	€ 261.503	€ 248.335	€ 246.174
Automatiseringskosten	€ 285.619	€ 325.350	€ 355.709	€ 365.226	€ 541.896
Overige materiële kosten	€ 87.716	€ 172.299	€ 78.409	€ 76.265	€ 93.355
Subsidie verlening	€ 195.415	€ 183.600	€ 189.103	€ 200.030	€ 164.412
Controle- en advieskosten	€ 153.971	€ 165.793	€ 143.085	€ 131.745	€ 152.654
Onderzoek en studies	-	-	€ 280.918	-	-
Diversen en onvoorzien	€ 38.846	€ -412	€ 11.944	€ -124.668	€ -1.840
Totaal	**€ 3.912.925**	**€ 4.058.332**	**€ 4.312.631**	**€ 4.148.368**	**€ 4.536.720**

6.3 | Ontwikkeling exploitatiesaldo en eigen vermogen

Het exploitatiesaldo was in de gehele periode 2018-2022 positief
Het exploitatiesaldo is de totale omzet minus de kosten. Over de gehele evaluatieperiode van vijf jaar kent de NIWO een totaal positief resultaat van ruim € 2,2 mln, ondanks dat de tarieven gelijk bleven en de eigen kosten voor de NIWO stegen. Ongeveer de helft van dit positieve resultaat werd behaald tijdens de vijfjaarlijkse piek van verlengingsaanvragen in 2022.

Het eigen vermogen overschrijdt de maximum vastgestelde hoogte in 2022
In 2019 is een vast minimum en een nieuw vast maximum voor het eigen vermogen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen. Het minimum eigen vermogen is vastgesteld op € 3,55 mln.; één keer de vaste lasten om een slecht jaar op te kunnen vangen. Het maximum is vastgesteld op € 6,0 mln. In de regel gaat het overschot aan eigen vermogen terug naar een ministerie. Gezien het hier voornamelijk om geld uit de sector gaat (NIWO is een tariefgefinancierde organisatie) is het logischer om de overschotten te besteden aan verbetering van de dienstverlening. De financiële bijdrage die de NIWO jaarlijks verleent aan TLN en evofenedex ten behoeve van het jaarlijkse onderzoek naar de kostprijsontwikkelingen in de transportsector, is een bestaand voorbeeld hoe de NIWO vanuit haar eigen middelen (bij wijze van wederkerigheid) investeert in de kwaliteit van de sector. De NIWO heeft aangegeven als belangrijke lange termijn investering het zaaksysteem te willen vervangen in 2025. Ook is er geïnvesteerd in de verduurzaming van het pand. De NIWO en het ministerie hebben gesprekken gevoerd over het overschrijden van de vastgestelde maximum. En op 4 november 2022 heeft het ministerie ingestemd met het overschrijden van de bovengrens.

De NIWO heeft een hoge liquiditeit
Gezien de inkomsten steeds hoger werden en tegelijkertijd wel gestuurd kon worden op de lasten, is de liquiditeit nu ook erg hoog. De kortlopende schulden zijn gedurende de evaluatieperiode niet significant veranderd, maar het bezit is wel gestegen. Liquiditeit wordt meestal bepaald d.m.v. de current ratio (verhouding tussen de vlottende activa en kortlopende schulden). Liquiditeit van boven de één is wenselijk en betekent dat de NIWO op korte termijn aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen.



	2018	2019	2020	2021	2022
Liquiditeit (current ratio)	9,1	12,2	18,0	12,4	17,6

6.4 | Planning & Control

Jaarverantwoording en P&C-cyclus en risicomanagement

De NIWO heeft een duidelijke P&C-cyclus. Ieder jaar publiceert de NIWO een jaarverslag dat is goedgekeurd door zowel de accountant als het ministerie. In het jaarverslag legt de NIWO verantwoording af voor het afgelopen jaar. Ze rapporteren over de activiteiten en de belangrijkste feiten en cijfers over de vergunningverlening en uitgifte van vervoersdocumenten. Ook is in de jaarverslagen aandacht voor ontwikkelingen in de transportsector.

Eventuele bijzonderheden worden besproken met het ministerie en/of opgepakt door de NIWO. Het voornemen is vanuit het ministerie om de komende periode daarbij doelmatigheid expliciet te agenderen in het overleg met de eigenaar.

De NIWO krijgt moeilijk grip op het eigen vermogen

Voor de NIWO is het moeilijk sturen op inkomsten. De organisatie is afhankelijk van het aantal vergunningsaanvragen. Een groeiende transportsector is terug te zien in de groeiende inkomsten. Bijvoorbeeld was de verwachting dat het aantal aanvragen tijdens de COVID19-pandemie zou kelderen, maar dit was niet het geval en de aanvragen bleven op peil.

De NIWO probeert meer grip op de inkomsten te krijgen door het uitvoeren van data-analyses. Recentelijk zijn ze begonnen met het analyseren van binnenkomende aanvragen. Ze analyseren, onder andere, het type bedrijf en de timing waarop de aanvragen worden gedaan. De NIWO hoopt met deze data-analyses een betere voorspelling te kunnen doen van de inkomsten.

De kosten daarentegen zijn wel goed te begroten. De NIWO geeft aan de primaire werkprocessen zo efficiënt mogelijk in te richten. Dit is terug te zien: de kosten zijn gedurende de evaluatieperiode met ca. 16% gestegen terwijl de productie (van Eurovergunningen) en de omzet respectievelijk met ca. 66% en ca. 33% zijn gestegen.

De meerjarenbegroting toont een negatief cumulatief resultaat voor 2023-2027

Tussen 2023 en 2027 wordt er een negatief cumulatief resultaat verwacht van ca. € 800.000,-. De meerjarenbegroting toont alleen in 2027 een positief resultaat, veroorzaakt door de verplichte vijfjaarlijkse verlenging. Weliswaar daalt het eigen vermogen als gevolg hierdoor van ca. € 6,2 mln. naar € 5,7 mln., maar het blijft nog altijd ruim boven het vastgestelde minimum. Met het ministerie is afgesproken jaarlijks het eigen vermogen te bezien in relatie tot de meerjarenbegroting.

6.5 | Deelconclusie doelmatigheid

De doelmatigheid van de NIWO is op orde

We concluderen dat de NIWO doelmatig gefunctioneerd heeft gedurende de evaluatieperiode. Ondanks roerige tijden (Brexit, coronapandemie, inflatie en de oorlog in Oekraïne) zijn de financiële resultaten van de NIWO op peil gebleven. Sterker nog, de kosten zijn gedurende de evaluatieperiode minder gestegen dan de productie en omzet, terwijl het tarief sinds 2011 niet is verhoogd. Gezien de inflatie betekent dit in reële termen een kostenverlaging voor de vergunningaanvragers.

De financiële positie is op orde. De NIWO kent over de gehele evaluatieperiode van vijf jaar een positief resultaat van ca. € 2,2 mln. (cumulatief). Ongeveer de helft van dit positieve resultaat werd behaald tijdens de vijfjaarlijkse piek van verlengingsaanvragen in 2022.

Omdat de NIWO tarief gefinancierd is, is het eigen vermogen vrijwel volledig opgebouwd door de marge op de tarieven. Dit eigen vermogen is een aandachtspunt, gelet op de overschrijding van de gestelde maximumnorm. De NIWO krijgt moeilijk grip op de inkomsten. Hierdoor is het eigen vermogen gestegen tot boven het vastgestelde maximum.

De NIWO onderneemt inmiddels stappen om meer grip te krijgen op de inkomsten door middel van data-analyses. Ook zijn afspraken gemaakt met het ministerie om de komende jaren de ontwikkeling van het eigen vermogen te monitoren en in jaarlijks expliciet aandacht te hebben voor de doelmatigheid in overleg met de eigenaar.

7. Governance

7.1 | Governancestructuur
7.2 | Samenwerking in de driehoek
7.3 | Raad van Advies en Sectorraad
7.4 | Deelconclusie Governance

7.1 | Governancestructuur

Governancestructuur

De NIWO valt als zbo onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In de Kaderwet zbo's zijn de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verantwoordelijk minister (en de zbo) vastgelegd. In lijn met de 'Kaderstellende Visie op Toezicht moet de aansturing en het toezicht op een uitvoeringsorganisatie onafhankelijk van elkaar zijn belegd. Deze functies zijn dus gescheiden op het ministerie. Deze functiescheiding krijgt in de praktijk vorm in de driehoek eigenaar, opdrachtgever, opdrachtnemer. De rollen in de driehoek zijn beschreven in de Circulaire 'governance ten aanzien van zbo's'.

De beschrijving van de governancerelatie voor zbo's heeft het ministerie verder uitgewerkt in Eigenaarsvisie 2019-2023. De opdrachtgevers en eigenaarsrol worden daarin als volgt omschreven:

- De eigenaar is aanspreekbaar op vraagstukken die het zbo als organisatie betreffen zoals continuïteit en doelmatigheid. Hierbij horen generieke bevoegdheden, zoals de goedkeuringsbevoegdheid van begroting, jaarverslag en jaarrekening, goedkeuringsbevoegdheid van de tarieven, benoemingen, instemmen met nieuwe taken en een goedkeuringsbevoegdheid voor omvangrijke investeringen.
- De opdrachtgever kijkt vooral naar de kwaliteit en noodzaak van taken die het zbo uitvoert en de politieke consequenties daarvan. Zijn de taken die het zbo uitvoert in opdracht van de opdrachtgever (nog) in overeenstemming met het beleid van het ministerie? Daarnaast is de opdrachtgever beleidsverantwoordelijk voor de wetgeving waarin de taken bij het zbo zijn belegd.

De rol van eigenaar wordt op het ministerie ingevuld door de plaatsvervangend secretaris-generaal (pSG), ambtelijk ondersteund door de directie eigenaarsadvisering (DEA). De opdrachtgever is primair het directoraat-generaal mobiliteit (DGMo), ambtelijk ondersteund door de directie wegen en verkeersveiligheid (cluster wegvervoer). Specifiek voor het gedeelte VIHB vervult ook het directoraat-generaal milieu en internationaal de rol van opdrachtgever richting de NIWO. De directeur van de NIWO vervult in het driehoeksverband formeel de rol van opdrachtnemer.

De governancestructuur van de NIWO bestaat verder uit de sectorraad en de raad van advies. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van deze organen – en die van de directie van de NIWO – zijn beschreven in het Reglement werkwijze NIWO.

Nadere afspraken sturing en toezicht

Minister en zbo's maken in principe onderling nadere werkafspraken waarin invulling wordt gegeven aan de sturing en het toezicht. Voor de NIWO is er een vaste overlegstructuur, bestaande uit:

- Een jaarlijks strategisch overleg met de eigenaar (pSG), opdrachtgever, directeur NIWO en de voorzitter van de RvA: bespreken terugblik jaarverslag, input begroting en lange termijn verwachtingen en ambities.
- Halfjaarlijks driehoeksoverleg met het hoofd DEA, afdelingshoofd DGMo en de directeur NIWO: bespreken van reguliere zaken en actualiteiten.
- Jaarlijks gesprek hoofd DEA (+pSG) en de RVA: bespreken bevindingen RvA bij jaarverantwoording.
- Regulier overleg op medewerkersniveau

Buiten de formele overleggen om worden er ad hoc overleggen georganiseerd als inhoudelijke redenen daarvoor aanleiding vormen.

7.2 | Samenwerking in de driehoek

In vorige evaluatie was samenwerking in de driehoek een aandachtspunt

Het samenspel tussen eigenaar-opdrachtgever-opdrachtnemer, waarbij iedere rol naar behoren wordt ingevuld, is essentieel voor het functioneren van de NIWO en de mogelijkheid om te sturen op het creëren van publieke meerwaarde. In de voorgaande evaluatie is naar voren gekomen dat er behoefte is aan professionalisering van de driehoek. Er was weinig continuïteit voor het invullen van de rollen op het ministerie en de driehoek had daarmee een niet structureel karakter. Dit viel mede te verklaren vanuit algehele tevredenheid op het ministerie over het functioneren van de NIWO en de afwezigheid van evidente beleids- of uitvoeringsrisico's. Periodiek overleg (op bestuurlijk niveau) kreeg hierdoor weinig prioriteit. Ook was het door de transitie van de NIWO van privaatrechtelijk naar publiekrechtelijk zbo per 1 januari 2017 zoeken naar een nieuw evenwicht in de samenwerking.

Er werden aanbevelingen gedaan ten behoeve van het professionaliseren van de driehoek. Daarin zou het ministerie vaker in overleg kunnen treden met de NIWO over continuïteit en doelmatigheid aan de hand van een specifieke set (nieuw ontwikkelde) kpi's, zodoende de sturing en verantwoording meer gericht te maken. Werkafspraken zouden meer kunnen worden vastgelegd en geformaliseerd en daarnaast werd aandacht gevraagd voor het blijven waarborgen van de scheiding tussen beleid (opdrachtgever) en uitvoering. Door de driehoekrelatie op het niveau te brengen van grotere zbo's, zou het geheel van *checks and balances* worden versterkt en ontstaat een extra prikkel voor de NIWO om voortdurend te blijven verbeteren.

Verbetering van de samenwerking is ingeslagen

Sinds de vorige evaluatie is een duidelijke verbetering ingeslagen. Alle partijen in de driehoek geven in gesprekken aan dat de afgelopen periode stappen zijn gezet in de samenwerking en zijn overwegend tevreden over de huidige onderlinge relatie.

De verbetering van de samenwerking zit in een aantal punten:

- Gesprekspartners in de driehoek geven aan dat er frequent (op wekelijkse basis) overleg plaatsvindt. Hierin komt naar voren dat met name de eigenaarsrol beter vertegenwoordigd is. Er wordt gesproken van een samenwerkingsrelatie waar geen verrassingen zijn en ook ad hoc alle partijen op de hoogte worden gehouden. Een goed voorbeeld daarvan was het afstemmen in de driehoek bijvoorbeeld rondom de implicaties van Brexit op het beroepsgoederenvervoer.
- Aansluitend op het vorige punt blijkt de overlegcyclus beter te zijn vastgelegd. De afspraken op de vorige pagina vormen daarbij een minimum van formele overleggen die vooruit worden gepland en waarvoor een concrete agenda wordt afgestemd. Daaraan draagt bij dat de NIWO in haar meerjarenbeleid meer communiceert over ontwikkelingen in de transportsector en hoe die mogelijk raken aan de taakstelling en het uitvoeringsproces van de NIWO. Aan de hand van deze informatie wordt beter een inhoudelijk gesprek gevoerd in de driehoek.
- Er ontstaat een betere synergie tussen beleid en uitvoering. Het in gezamenlijkheid verkennen van mogelijke beleidsopties voor de KEP-sector, aan de hand van het nieuwe rijksbrede beleidskompas, is een voorbeeld van hoe de samenwerking recentelijk beter wordt gevonden. Een ander voorbeeld is het in gezamenlijkheid ontwikkelen van een afwegingskader, aan de hand waarvan de NIWO efficiënter (gemandateerd) ritmachtigingen kan verstrekken.

Vervolg op volgende pagina

7.2 | Samenwerking in de driehoek

Het vasthouden van de ingezette lijn is de uitdaging voor de komende periode

De samenwerking in de driehoek is de afgelopen periode geprofessionaliseerd en het is aan de partijen in de driehoek om deze lijn vast te houden. In de samenwerking zit dan ook nog ruimte voor verdere versterking:

- De ingeslagen weg wordt door alle partijen in de driehoek als een verbetering ervaren, maar is ook wennen, zo geven enkele gesprekspartners aan. Daarin is het van belang om de grenzen van elkaars rollen te bewaken. De NIWO is in het driehoeksverband de partij met zowel de expertise als ook ambities rondom het versterken van het vergunningsstelsel. De NIWO onderneemt vanuit haar rol initiatief om beleid 'aan te zetten' om mogelijkheden te verkennen voor nieuwe taken voor de NIWO, bijvoorbeeld rondom de KEP-sector. Beleidsinitiatieven, adviezen en signalen vanuit worden echter niet altijd (direct) opgevolgd door het ministerie, mede door beperkte beleidsvrijheid binnen de Europese kaders. De NIWO geeft aan dit als frustrerend te kunnen ervaren. In deze dynamiek is het van belang dat de NIWO niet te veel op de stoel van de opdrachtgever gaat zitten. In dit kader wordt de notitie 'Speelveld ambitie' in meerdere gesprekken aangehaald. De NIWO schets hier weliswaar ambities en mogelijke beleidsopties, maar geeft in de notitie en in gesprek ook blijk van de grenzen van hun rol en het wettelijke kader waarbinnen ze hun activiteiten uitvoeren.
- Ook geven partijen in de driehoek aan dat de samenwerking op punten nog structureler kan. Het vasthouden van de verbeterde samenwerking betekent blijvend aandacht hebben voor elkaar, ook als het goed gaat. De samenwerking zou structureler verankerd kunnen worden, bijvoorbeeld als het aankomt op meer betrokkenheid vanuit de pSG en de RvA in de driehoeksoverleggen. Beiden zijn nu formeel een keer per jaar aanwezig bij driehoeksoverleggen, waarmee de strategisch-bestuurlijke aandacht voor de NIWO gering is.

7.3 | Raad van Advies en Sectorraad

De NIWO heeft een Raad van Advies en een Sectorraad

De NIWO heeft een raad van advies (RvA)*, bestaande uit drie leden, waaronder de voorzitter. De RvA geeft gevraagd en ongevraagd advies aan de directie van de NIWO over de taakuitvoering en belangrijke bestuursbesluiten. De RvA ziet toe op interne risicobeheersings- en controlesystemen, financiële jaarverslagen, begrotingen en de naleving van toepasselijke wet- en regelgeving. De RvA vergadert ten minste vier keer per jaar.

De NIWO heeft daarnaast een sectorraad**. In de sectorraad zitten verschillende koepelorganisaties die de ondernemers en werknemers in de transportsector vertegenwoordigen: TLN, Evofenedex, VERN, FNV, CNV en sinds 2022 Cumela. De sectorraad oordeelt over en doet gevraagd en ongevraagd voorstellen tot verbetering van de kwaliteit van de taakuitvoering van de NIWO en adviseert over het concept tarievenvoorstel dat de NIWO (jaarlijks) uitbrengt aan de minister. Ook over de benoeming van de leden van de RvA en concept beleidsregels brengt de sectorraad advies uit. De sectorraad komt ten minste twee keer per jaar bijeen voor overleg. De sectorraad wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van advies.

De samenwerking met de RvA loopt in het algemeen goed

In gesprekken met de NIWO en de RvA wordt op hoofdlijnen positief geoordeeld over de onderlinge samenwerking. De NIWO geeft aan waarde te hechten aan de controle en inhoudelijke tegenspraak vanuit de RvA, als aanvulling op de formeel toezichthoudende rol die de eigenaar (IenW) vervult. Waar het ministerie aandacht moet verdelen over meerdere uitvoeringsorganisaties, heeft de RvA meer ruimte om in inhoudelijk sparringspartner te zijn voor de NIWO. Gesprekspartners benoemen dat de overleggen met de RvA geregeld in het teken staan van inhoudelijke ontwikkelingen in de transportsector, waarbij ook de KEP-sector als voorbeeld wordt genoemd en ontwikkelingen rondom ondermijnende criminaliteit. In de RvA vindt gesprek plaats over of ontwikkelingen mogelijk iets kunnen of moeten betekenen voor de taakuitvoering van de NIWO. De RvA was in de afgelopen periode mede-initiator van de oprichting van de afdeling Internationale Betrekkingen als ook het opstellen van de notitie over het versterken van maatschappelijke opgave (ambitiedocument). De RvA is tot slot betrokken bij de selectieprocedure van de nieuwe directeur van de NIWO.

De RvA geeft in gesprek aan in het algemeen zeer positief te oordelen over het functioneren van de NIWO, zowel in de primaire taak als in het kunnen inspelen op ontwikkelingen. Ook op de bedrijfsvoering en financiële verantwoording heeft de RvA gedurende de evaluatieperiode niets noemenswaardigs aan te merken. Dit heeft echter ook een keerzijde, die in gesprekken met de NIWO en het ministerie wordt belicht. Omdat het doorgaans ‘goed gaat’ met de NIWO, verlegt de RvA in de praktijk de focus meer op sectorbrede ontwikkelingen en de mogelijke rol van de NIWO daarin. Dit brengt het risico met zich mee dat de RvA te veel op afstand komt te staan van de dagelijkse bedrijfsvoering en het functioneren van de NIWO en hier te weinig een controlerende rol vervult. Ook moet in het kader van toekomstige ontwikkelingen gewaakt worden dat er geen ambities worden gesteld die de NIWO in de praktijk niet aankan of die in andere opzichten onwenselijk zijn.

Hoewel de bovenstaande risico’s in gesprekken werden benoemd, wordt in deze evaluatie niet bevonden dat ze in praktijk de rolinvulling van de RvA en de samenwerking tussen de RvA en de NIWO negatief hebben beïnvloed.

Vervolg op volgende pagina

*Art. 4.3 Wwg
**Reglement werkwijze NIWO, hoofdstuk 5

7.3 | Raad van advies en Sectorraad

De sectorraad functioneert in de praktijk als breed overlegorgaan voor de sector

Via de sectorraad houdt de NIWO zicht op relevante ontwikkelingen in de sector en kunnen partijen uit de sector adviseren over de taakuitvoering van de NIWO. In gesprekken met de leden van de sectorraad blijkt in het algemeen waardering voor zowel het gremium dat de sectorraad is, als het functioneren van de NIWO. Over de dienstverlening zijn de leden van de sectorraad (en de achterban die zij vertegenwoordigen) positief. Dat maakt echter ook, zo wordt in gesprek aangegeven, dat de bedrijfsvoering van de NIWO in de sectorraadoverleggen geen heet hangijzer is. Informatie die hierover van de NIWO wordt gedeeld, wordt door de sectorraad vaak ter kennis aangenomen en vormt zelden een punt van nadere discussie.

Er gaat in de overleggen meer aandacht uit naar ontwikkelingen in de transportsector. De sectorraad heeft hierin voor de leden een belangrijke 'netwerkfunctie', omdat dit het enige gremium is waar deze partijen elkaar structureel treffen. De sectorraad agendeert in de overleggen ook onderwerpen die niet raken aan het functioneren en de taken van de NIWO, maar die wel leven in de sector, bijvoorbeeld de ontwikkelingen rondom de digitale tachograaf.

De leden van de sectorraad zijn verder tevreden over hoe de NIWO de sector betrekt bij belangrijke ontwikkelingen en zien dat de NIWO adviezen vanuit de sectorraad veelal serieus in overweging neemt en zo nodig opvolgt. Een wens die in de gesprekken werd uitgesproken is om met de sectorraad een toekomstbeeld van de sector te schetsen om een goed overzicht te hebben over welke ontwikkelingen er op de langere termijn aankomen en wat dat kan gaan beteken voor de NIWO.

7.4 | Deelconclusie governance

De samenwerking in de driehoek is in de evaluatieperiode verstevigd

Waar de samenwerking tussen de NIWO en de eigenaar en opdrachtgever op het ministerie ten tijde van de vorige evaluatie een groot punt van aandacht was, is deze nu duidelijk verbeterd. De professionelere samenwerking wordt door alle punten van de driehoek onderstreept en komt naar voren in een vaste overlegstructuur die in de praktijk wordt nageleefd en voorbeelden waarin de NIWO en het ministerie meer in gezamenlijkheid optrekken rondom actuele vraagstukken die raken aan de taakstelling van de NIWO. We merken verder op dat de dossierhouders op het ministerie door het laagdrempelige contact met medewerkers van de NIWO – ondanks de geringe omvang van de organisatie en weinig evidente risico's in de bedrijfsvoering – goed op de hoogte zijn van hoe de NIWO ervoor staat en welke vraagstukken er spelen.

De ingeslagen verbetering moet de komende periode worden vastgehouden en kan verder worden doorgezet. Daarbij is het van belang om – in het licht van ambities vanuit de uitvoering – de grenzen tussen beleid en uitvoering te bewaken en blijvend met elkaar in kritisch overleg te treden over waar de NIWO winst kan boeken ten behoeve van de kwaliteit in de transportsector. Meer frequent overleg in de driehoek op strategisch-bestuurlijk niveau en het vaker betrekken van de RvA kunnen hieraan bijdragen.

De RvA en sectorraad leggen nadruk op ontwikkelingen in de brede sector

De leden van de RvA en de sectorraad zijn overwegend positief over de samenwerking met de NIWO en ook over het algehele functioneren van de organisatie.

De parallel tussen de RvA en de sectorraad is dat beide organen aangeven dat de aandacht in overleggen voor een groot deel uitgaat naar brede ontwikkelingen in de sector – al dan niet rakend aan de NIWO – ten opzichte van de bedrijfsvoering en dienstverlening van de NIWO zelf. De focus op die bredere ontwikkelingen zijn enerzijds een signaal dat beide organen tevreden zijn over de dienstverlening van de NIWO en in haar bedrijfsvoering verder geen noemenswaardige knelpunten zien. Anderzijds bestaat het risico dat de 'tegendenkkracht' op het functioneren van de NIWO zelf vanuit deze organen onvoldoende aandacht krijgt.

Hoewel er meerwaarde zit in het bespreken van brede ontwikkelingen in de transportsector en het stellen van ambities, ligt ook een kerntaak van beide organen in het scherp houden van de NIWO op haar bedrijfsvoering en de kwaliteit van de dienstverlening. Vooralsnog blijkt het risico dat deze onderwerpen te weinig aandacht krijgen zich niet in de praktijk te manifesteren, maar we achten het van belang om hier de komende jaren alert op te zijn.

8. Toekomstbestendigheid van de NIWO

8.1 | Wendbaarheid van de NIWO

8.2 | Toekomstige ontwikkelingen

8.3 | Deelconclusie toekomstbestendigheid

8.1 | Wendbaarheid van de NIWO

Er ligt een stevige basis om toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden

Omdat de NIWO volledig tarief-gefinancierd is, is zij over het algemeen afhankelijk van de economische situatie en het aantal aanvragen dat binnenkomt. Een periode van recessie is daarom een risico. De afgelopen jaren heeft de NIWO ruim voldoende financiële reserve opgebouwd. Daarmee beschikt zij over een stevige financiële basis om bij een dip in de aanvragen de dienstverlening op het huidige niveau te houden.

De interne organisatie is relatief klein in omvang en de lijntjes zijn kort, hierdoor kan er snel worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen. De snelle verstrekking van bestuurdersattesten na de Brexit en ritmachtigingen rondom de aardbeving in Turkije getuigen van de wendbaarheid van de organisatie. De NIWO is ook goed in staat om ontwikkelingen in de sector tijdig te signaleren, mede omdat de NIWO de afgelopen jaren flink geïnvesteerd heeft in de samenwerking met ketenpartners, de sector en andere Europese Eurovergunningverleners. De versterkte relatie met het ministerie maakt dat deze signalen ook adequaat kunnen worden gecommuniceerd. De notitie 'Speelveld ambitie' laat zien dat de NIWO zich bewust is van toekomstige ontwikkelingen waar ze mogelijk op moet inspelen én dat het daarbij het ministerie en de sector betrekt.

Tot slot blijkt het personeelsbestand, in ieder geval de afgelopen jaren, ruim genoeg om pieken in de werklast op te vangen. Uit gesprekken blijkt daarbij een gezonde ruimte in de werkdruk van het personeel. De verjonging van het personeelsbestand kan echter de komende periode nieuwe uitdagingen met zich meebrengen voor wat betreft het duurzaam boeien en binden van medewerkers, zoals besproken in het hoofdstuk bedrijfsvoering en interne organisatie.

Toekomstige ontwikkelingen en de wendbaarheid van de NIWO

Hiernaast constateren we dat de NIWO op hoofdlijnen een stevige basis heeft om tijdig en adequaat in te spelen op ontwikkelingen die impact kunnen hebben op de uitvoering van taken. Meerdere ontwikkelingen kunnen mogelijk impact hebben op de bedrijfsvoering van de NIWO en daarmee een beroep doen op de wendbaarheid van de organisatie.

In dit hoofdstuk kijken we naar vier voorziene ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn in de interviews naar voren gekomen en worden door de NIWO ook besproken in het ambitiedocument. Wat is de verwachte impact van de ontwikkelingen, welke risico's brengen ze met zich mee en in hoeverre speelt de NIWO daar nu al op in? We gaan in op de:

- Aanpak vergunningen en ketenaansprakelijkheid KEP-sector
- Effecten van het Europese Mobility Package
- Bestrijding van georganiseerde criminaliteit in de transportsector
- Verduurzaming van het autopark en de logistieke keten

8.2 | Toekomstige ontwikkelingen

Ontwikkeling 1. Aanpak vergunningen en ketenaansprakelijkheid KEP-sector

De Eurovergunning is van oudsher gericht op de 'traditionele' transportsector. De afgelopen jaren is de koerier- en pakketsector echter in opkomst en deze bedrijven vallen vaak ook onder de vergunningplicht. Desondanks had in 2021 slechts 15-25% van de bedrijven een Eurovergunning. In deze ongereguleerde sector met veel kleine ondernemingen is de kans op slechte arbeidsomstandigheden groot. Verder leidt de groei van de sector tot hogere CO2-uitstoot, meer onveilige verkeerssituaties en extra druk op het wegennetwerk in drukke steden.*

Het invoeren van ketenaansprakelijkheid is een eerste stap geweest. Daarmee kunnen niet alleen vervoerders, maar ook verzenders aansprakelijk worden gesteld wanneer niet aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verder signaleert de NIWO dat er verbetermogelijkheden liggen rondom de nalevingsplicht van de vergunningseisen voor de KEP-sector. De NIWO heeft hier een signalerende maar ook adviserende rol richting het ministerie, als het gaat om het verdiepen van inzicht in het vraagstuk en ook meedenken in mogelijke oplossingsrichtingen. Het ministerie heeft in samenwerking met de NIWO hiertoe de eerste stappen gezet.

Verder is de kans reëel dat de NIWO zelf een rol speelt in het uitvoeren van eventuele oplossingsrichtingen. Dat zou het geval zijn wanneer alternatieve vergunningseisen aan de KEP-sector gesteld worden. Specifiekere vergunningseisen of zelfs een heel nieuw vergunningverleningsproces voor de KEP-sector kan de taakuitvoering complexer maken. Mogelijk vergt dit ook aanvullende capaciteit van de behandelaars en onderzoekers van de NIWO. Afhankelijk van de specifieke maatregelen moeten werknemers verder worden opgeleid, omgeschoold en geworven.

Ontwikkeling 2. Effecten van het Europese Mobility Package

In 2023 is Nederlandse wetgeving ingevoerd in het kader van het Mobility Package. Dit Europese wetgevingspakket moet zorgen voor een gelijk speelveld voor transportbedrijven, een verbetering van de sociale omstandigheden van chauffeurs en de bevordering van de verkeersveiligheid. Zo zijn de vestigingsvereisten en eerder al rij- en rusttijden geharmoniseerd. De komende jaren wordt een nieuwe tachograaf verplicht voor registratie van grensoverschrijdend vervoer en wordt uitgekeken naar de digitalisering van de Eurovergunning. Vanaf 1 januari wordt bovendien het ERRU-register uitgebreid, waarin de ILT namens Nederland overtredingen van (Europese) regelgeving bijhoudt. Het ERRU-register biedt de NIWO een extra instrument om de vergunning van notoire overtreders in te trekken.

Al deze ontwikkelingen betekenen een uitdaging voor de NIWO om tijdig goed voorbereid te zijn. Met de introductie van het hoofd Internationale betrekkingen is de NIWO daar proactief in geweest. De NIWO wordt inmiddels goed gevonden door andere Europese Eurovergunningverleners. De volgende stap is om ook op Europees niveau betrokken te zijn, bijvoorbeeld bij de voorbereiding van de BNC-fiches.** De huidige samenwerking in de ambtelijke driehoek biedt daar een goede basis voor en met betrekking tot de eerste BNC-fiche is al afgestemd of de NIWO daarbij mede betrokken wil zijn. Het Mobility Package bewijst dat nieuwe regelgeving voor een belangrijk deel vanuit Europa zal komen.

Vervolg op volgende pagina

*Regulering en beleid in de KEP- en transportsector, AEF, juni 2021.
** Een BNC-fiche geeft een korte samenvatting van beleidsvoorstellen van de Europese Commissie en de mogelijke consequenties ervan door de Interdepartementale werkgroep ter 'Beoordeling van Nieuwe Commissievoorstellen' (BNC).

8.2 | Toekomstige ontwikkelingen

Ontwikkeling 3. Bestrijding van georganiseerde criminaliteit transportsector

Nederland is een doorvoerland voor drugs en dus zijn goederenvervoersbedrijven een belangrijk doelwit van de georganiseerde misdaad. De infiltratie van criminele netwerken in de transportsector bedreigen een gezonde en eerlijke markt en gaat zodoende ook de NIWO aan.

Door inzet van het Bibob-instrumentarium kan de NIWO transportbedrijven met criminele banden weren uit de transportsector en mede daarmee ook daadwerkelijk iets betekenen in de bestrijding van ondermijning. Een goede samenwerking met de politie en het Openbaar Ministerie is daarvoor essentieel. De NIWO investeert momenteel al in deze contacten. Zo is het partij in het Transport Informatie en Expertise Centrum (TIEC). Toch merken medewerkers van de NIWO dat ze nog lang niet altijd wordt gevonden door de politie en het OM. De breed gedeelde verwachting is dat met een structurele informatiedeling tussen deze partijen vergunde bedrijven gerichter onderzocht kunnen worden en meer vergunningen ingetrokken kunnen worden. Het Taskforce Organised Crime (TFOC) lijkt daar de aangewezen gesprekspartner voor.

Ontwikkeling 4. Verduurzaming van het autopark en de logistieke keten

De transportsector staat de komende jaren uiteenlopende ontwikkelingen te wachten. De klimaattransitie zal stijgende brandstofprijzen en nieuwe verplichtingen met zich meebrengen, zoals de verduurzaming van het wagenpark en het rekeningrijden. Tegelijkertijd is de verwachting dat de komende jaren de economische rek eruit is. Dit kan leiden tot faillissementen en een terugval in de aanvraag van Eurovergunningen.

Daarnaast zal de verduurzaming van het wagenpark voor transportbedrijven een grote uitdaging worden. De sector zal moeten worden gemotiveerd en gefaciliteerd om deze stap te zetten. Er is nog weinig zicht op deze ontwikkeling, maar hij het is niet onwaarschijnlijk dat dit op Europees niveau zal spelen. In ieder geval is de verwachting dat een financiële prikkel door middel van de halfjaarlijkse heffing met de huidige tarieven niet effectief zal zijn. Een wijziging van de Eurovergunningeisen kan wel een instrument zijn om de verduurzaming in te zetten. Het is daarom aan de NIWO, in samenwerking met het ministerie, om op Europees niveau actief betrokken te zijn.

8.3 | Deelconclusie toekomstbestendigheid

De NIWO is een wendbare en toekomstbestendige organisatie

De financiële en personele basis ligt er om in te spelen een economische terugval of juist een uitbreiding van het takenpakket. Om deze ontwikkelingen tijdig te signaleren is het van groot belang dat het netwerk goed wordt onderhouden. De contacten met de sector, het ministerie en andere Europese Eurovergunningverleners zijn goed. Ook merken we op dat - voor hoeverre internationale ontwikkelingen bepalend gaan zijn voor de taakuitvoering van de NIWO - deze ontwikkelingen niet van de ene op de andere dag een nieuwe realiteit vormen, maar in de praktijk gepaard gaan met een redelijke aanlooptijd. Dat geeft de NIWO ruimte om waar nodig tijdig stappen te zetten om zich voor te breiden.

Daarnaast is het voor elke (overheids)organisatie van belang dat ze ook onverwachte ontwikkelingen het hoofd moet kunnen bieden. In de evaluatieperiode van dit rapport is de Coronacrisis daar een goed voorbeeld van. Uit de evaluatie komt een sterk beeld naar voren van de wijze waarop de NIWO ten tijde van de pandemie, maar ook met betrekking tot de Brexit en de aardbevingen in Turkije en Syrië, adequaat handelde door snel bestuurdersattesten en ritmachtigingen te verstrekken. Op basis van deze ervaringen, de financiële situatie, het personeelsbestand en de samenwerking met de keten beoordelen we de wendbaarheid van de NIWO als goed.

De wendbaarheid kan op twee vlakken worden verbeterd

Verbeteringen zijn er desalniettemin nog steeds mogelijk. Ondanks dat er in de evaluatieperiode is gewerkt aan de verjonging van het personeelsbestand, is het personeelsbestand relatief oud. Het risico dat een grote uitstroom van ervaren krachten niet adequaat kan worden opgevangen, blijft daarmee op de loer liggen. Het is ook de komende jaren van belang te werken aan de verjonging van het personeelsbestand en ook het duurzaam binden en boeien van personeel. Zeker in het licht van een krappe arbeidsmarkt ligt hier een opgave voor de NIWO.

Daarnaast bestaat de kans dat de voorziene ontwikkelingen, als de regulering van de KEP-sector en de verduurzaming van het wagenpark nieuwe eisen aan de beoordeling van de vergunningaanvraag stellen. Dit kan de huidige eenvoudige en eenduidige procedure complexer maken. Het is in dat geval van belang dat behandelaars opgeleid blijven worden om de aanvraag adequaat te beoordelen. Een voordeel hierbij is dat er onder het personeel de behoefte bestaat aan doorgroeimogelijkheden. In deze behoefte kan deels worden voorzien door de opleidingsmogelijkheden te uit te breiden.

Bijlagen

Bijlage 1 | Gesprekspartners

Bijlage 2 | Opvolging aanbevelingen evaluatie 2013 - 2017

Bijlage 1 | Gesprekspartners

NIWO
- Directeur
- Plaatsvervangend directeur / hoofd internationale betrekkingen
- Hoofd financiële en facilitaire zaken
- Hoofd vergunningen en documenten
- Plaatsvervangend hoofd vergunningen en documenten
- Behandelaar
- Onderzoeker
- Onderzoeker

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Directeur Eigenaarsadvisering - *Eigenaar*
- Adviseur bij Directie Eigenaarsadvisering - *Eigenaar*
- Coördinerend adviseur bij Directie Eigenaarsadvisering - *Eigenaar*
- Coördinator Team Wegtransport - *Beleid*
- Hoofd Wegverkeersbeleid – *Beleid*

Sectorraad
- FNV - *Lid*
- TLN - *Lid*
- TLN - *Lid*
- TLN - *Lid*
- VERN – *Lid*
- Evofenedex - *Lid*

Raad van Advies
- Voorzitter
- Lid

ILT
- Waarnemend afdelingshoofd toezicht en marktordening
- Inspecteur

Transportondernemingen
- Coördinator fleet en facilitaire zaken
- Manager finance en control

Bijlage 2 | Opvolging aanbevelingen evaluatie 2013 - 2017

Aanbeveling	Opvolging aanbeveling
Vastleggen van het meerjarenbeleid en -begroting van de organisatie in relatie tot de verwachte ontwikkelingen in de transportsector en de eigen ambities en het communiceren hierover in de jaarcyclus.	**Dit is opgevolgd.** De ontwikkelingen in de transportsector worden meegenomen in het meerjarenbeleid en –begroting. Daarnaast heeft de NIWO een ambitiedocument gepubliceerd waar het ingaat op haar eigen toekomst en die van de transportsector.
Meedenken met het ministerie als eigenaar over een set aan KPI's die de organisatie meer dan nu uitdaagt om de interne bedrijfsvoering continu te blijven verbeteren.	**Dit is opgevolgd.** De NIWO rapporteert jaarlijks over een set aan indicatoren in het jaarverslag. In eerste instantie rapporteerden ze frequenter, maar het ministerie ging akkoord met jaarlijks. Er is een gesprek geweest tussen de NIWO en de eigenaar om de indicatoren te bespreken en toetsen.
Het stimuleren van de Sectorraad in de verdere doorontwikkeling, zodat deze beter in staat wordt om zelfstandig thema's te agenderen en ongevraagd adviezen uit te brengen richting NIWO en ministerie.	**Dit is deels opgevolgd.** De sectorraad heeft een belangrijke rol vervuld in het opstellen van het ambitiedocument. Ook is er een gesprek gevoerd tussen de sectorraad en de NIWO over het functioneren en de toekomst van de sectorraad. Echter, uit interviews blijkt dat de sectorraad in de praktijk weinig tot geen onderwerpen zelfstandig agendeert.
Het door ontwikkelen van de definitie van doelmatigheid en de set aan KPI's, zodat deze het ministerie beter faciliteren in haar toezichthoudende rol.	**Dit is opgevolgd.** Het ministerie heeft een document gedeeld t.a.v. deze KPI's.
Het invoeren van een periodiek gesprek over de voortgang op doelmatigheid en de KPI's buiten de jaarcyclus, om de rol van toezichthouder meer cachet te geven.	**Deels opgevolgd**. Tussen eigenaar en de NIWO vindt frequenter overleg plaats waarbij doelmatigheid onderdeel is van de agenda. Ook is er buiten de vaste jaarcyclus om contact, echter geen periodiek doelmatigheidsoverleg.
Het organiseren van een periodiek gesprek tussen de Raad van Advies van de NIWO, het ministerie als eigenaar en het ministerie als opdrachtgever om het functioneren van de NIWO en de directie te bespreken.	**Dit is opgevolgd.** Een jaarlijks Strategisch Dialoog wordt hiertoe georganiseerd. De vraag is of jaarlijks genoeg is.
Het organiseren van het gesprek met de NIWO, het ministerie als eigenaar en het ministerie als opdrachtgever over hoe het opgebouwde eigen vermogen van de NIWO kan worden aangewend, waarbij meer opties besproken kunnen worden dan alleen tariefverlaging.	**Dit is deels opgevolgd.** Het gesprek wordt gevoerd, maar een definitief antwoord is er nog niet. Het speelt nog steeds.
Het organiseren van het gesprek in samenwerking met de keten over hoe de toegevoegde waarde van de NIWO aan de kwaliteit in de transportsector vergroot kan worden.	**Dit is niet opgevolgd.** Voor zover bekend bij ons is dit gesprek niet gevoerd.
Het is belangrijk dat de NIWO aandacht blijft besteden aan de samenwerking met nationale en internationale ketenpartners.	**Dit is opgevolgd.** Deze rol is sterk gegroeid gedurende de evaluatieperiode. Dit komt, onder andere, door het oprichten van de nieuwe afdeling "Internationale Betrekkingen" in 2019.
De evaluatie toont aan dat de huidige kwaliteit van de bedrijfsvoering van de NIWO op orde is en geen aanpassingen behoeft. AEF beveelt de NIWO aan om deze kwaliteit te borgen richting de toekomst.	**Dit is opgevolgd.** Mede blijkend uit inzet op verjonging van het personeel, uitbreiding van het personeelsbestand en ook aandacht voor innovatie en kwaliteitsmanagement.

Andersson
Elffers
Felix

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
16 november 2023

Onze referentie
IenW/BSK-2023/14542

Opgesteld door
Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Beslistermijn
01-12-2023

Bijlage(n)
3

Aan Minister

nota

Brief aan de Eerste en Tweede Kamer over de wettelijke evaluatie van het zelfstandig bestuursorgaan NIWO

Aanleiding
Dit jaar heeft de Directie Eigenaarsadvisering het onafhankelijke adviesbureau Andersson Elffers Felix (hierna AEF) verzocht om een wettelijke evaluatie uit te voeren van het zelfstandig bestuursorgaan (hierna zbo) Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (hierna NIWO) over de periode 2018-2022.

Geadviseerd besluit
Bijgaande brief aan de Eerste en Tweede Kamer verzenden, inclusief de bijlage 'Stabiel in bewogen jaren', de rapportage van AEF.

Kernpunten
- Met de brief biedt u de rapportage over de wettelijke evaluatie van de NIWO aan en informeert u de Tweede Kamer op hoofdlijnen over de inhoud ervan;
- Met de brief reageert u daarnaast op de aanbevelingen van AEF en geeft u aan hier de komende jaren mee aan de slag te gaan, in gezamenlijkheid met beleid en de NIWO zelf.

Krachtenveld
De Kamerbrief is afgestemd met de NIWO en de directie Wegen en Verkeersveiligheid.

Toelichting
Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij
De wettelijke evaluatie kan dienen om de dienstverlening van de NIWO op eenzelfde niveau te behouden waarbij de uitvoering van de werkzaamheden op een doelmatige en doeltreffende wijze tot stand komt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	*Naam*	*Informatie*
02	Brief aan Tweede Kamer, aanbieding wettelijke evaluatie NIWO	Begeleidende brief bij de rapportage wettelijke evaluatie

03	Eindrapport evaluatie NIWO 2018-2022	Onafhankelijke rapportage AEF t.b.v. wettelijke evaluatie NIWO, 'stabiel in bewogen jaren'
04	Brief NIWO in reactie op wettelijke evaluatie	Reactie van het zbo op de uitkomsten van de wettelijke evaluatie

Datum
16 november 2023

Onze referentie
IenW/BSK-2023/14542

Opgesteld door
Bestuurskern
Financiën en Integrale Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)
3