

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Algemene Rekenkamer  
T.a.v. Drs. A.P. Visser  
Postbus 20015  
2500 EA Den Haag

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

Datum

Betreft Bestuurlijke reactie verantwoordingsonderzoek 2019,  
Infrastructuur en Waterstaat (XII)

Geachte heer Visser,

Uw rapport bij het jaarverslag Infrastructuur en Waterstaat 2019 heb ik in goede orde ontvangen. In uw rapport doet u verslag van de resultaten van het onderzoek naar de verantwoording over begrotingshoofdstuk XII van de Rijksbegroting 2019. Hierbij reageer ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, op uw onderzoeksresultaten.

Allereerst dank ik u voor uw onderzoek en de daarin opgenomen conclusies en aanbevelingen. Hieronder ga ik puntsgewijs in op uw conclusies en aanbevelingen voor de onderstaande onderwerpen.

1. Algemeen beeld bedrijfsvoering
2. Elektrisch rijden - laadinfrastructuur in Nederland,
3. Snelfietspaden,
4. Circulair werken Rijkswaterstaat,
5. Leerpunten NSL,
6. Toename reservering uitgesteld onderhoud en
7. Acties bedrijfsvoering.

1. Algemeen beeld bedrijfsvoering

Met u stel ik vast dat het geld in het afgelopen jaar besteed is volgens de regels. Dat is mede mogelijk doordat er binnen de bestuurskern meer inzicht is in de knelpunten waardoor er ook nadrukkelijker sturing heeft plaatsgevonden ook op de nu opgeloste vier onvolkomenheden. Met genoegen stel ik vast dat de beweging binnen de bedrijfsvoering bestuurskern naar onder andere een versterkte CIO office door u wordt gesteund. Centraal inzicht en sturing op life cycle management ICT, informatiebeveiliging en financieel beheer Rijkswaterstaat (kleine inkopen en aanbesteden) verdienen in het huidige uitvoeringsjaar meer aandacht. Aan het einde van deze reactie beschrijf ik welke acties hierop geprogrammeerd staan.

2. Elektrisch rijden - laadinfrastructuur in Nederland

U hebt een deelonderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's. U doet op basis daarvan een drietal aanbevelingen.

**1. Dekking laadinfrastructuur**

U hebt onderzocht op welke wijze het beleid bijdraagt aan de ontwikkeling van een voldoende dekkende (semi)publieke laadinfrastructuur in Nederland. U constateert dat de staatssecretaris van IenW de uitrol van laadpunten faciliteert en indirect

stuurt op de dekking, dat zij innovatieve laadoplossingen stimuleert en helpt om de business case voor exploitanten van laadpalen te verbeteren. Dit heeft erin geresulteerd dat nergens ter wereld zo veel laadpalen per km<sup>2</sup> staan als in Nederland. U constateert dat er wel grote verschillen zijn in aantallen laadstations per gemeente en dat er eind 2019 geen landelijke normen/streefwaarden/indicatoren voor de uitrol van laadpunten zijn opgesteld. U beveelt de staatssecretaris van IenW aan om normen, streefwaarden en/of indicatoren op te stellen en daarvoor gericht informatie te verzamelen op basis waarvan zij kan bepalen of het kabinet zijn doelen voor een voldoende laadinfrastructuur zal realiseren en waar nodig kan bijsturen.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

De staatssecretaris erkent het belang van een dekkend netwerk van laadpunten door heel Nederland. Om dit te bereiken is samen met decentrale overheden, netbeheerders, kennisinstellingen en brancheorganisaties voor laadinfrastructuur een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, die onderdeel is van het Klimaatakkoord. Belangrijk onderdeel van de NAL is de vorming van 6 regionale samenwerkingsverbanden voor de uitrol van laadinfrastructuur. Hiertoe worden bestuursovereenkomsten afgesloten met de verantwoordelijke gedeputeerden van de provincies en de netbeheerders. De planning en uitrol van voldoende laadinfra vergt maatwerk per gebied. Daarom zal in de bestuursovereenkomsten afgesproken worden, dat elke samenwerkingsregio een plan van aanpak voor de regionale uitrol van laadinfrastructuur opstelt en uitvoert. In deze plannen worden streefcijfers voor de realisatie van de verschillende vormen van laadinfrastructuur opgenomen. Vanuit de stuurgroep NAL wordt de uitrol van laadinfra per regio uitgebreid gemonitord op indicatoren als dekking, spreiding, bezettingsgraad en de snelheid van realisatie van laadpunten. Indien nodig wordt bijgestuurd door het aanspreken van de verantwoordelijke bestuurders. Daarnaast wordt momenteel onderzocht in hoeverre de omgevingswet ingezet kan worden om streefcijfers voor de aanleg van laadinfrastructuur bij decentrale overheden te introduceren. Tot slot ziet de staatssecretaris dat haar stimuleringsbeleid om de business case voor exploitanten van laadpalen te verbeteren zijn vruchten afwerpt. Grote concessies voor de aanleg van laadpunten kwamen de afgelopen tijd tot stand zonder dat een beroep op subsidie werd gedaan. Wel blijkt uit recent onderzoek dat de staatssecretaris heeft laten uitvoeren dat het verlaagde tarief van de Energiebelasting en vrijstelling van de Opslag Duurzame Energie voor laadpunten met een zelfstandige netaansluiting voorlopig nog nodig is om de business case van een gemiddeld laadpunt sluitend te maken.

## **2. Betrouwbare en transparante prijzen**

Inzake de prijzen voor publiek laden hebt u onderzocht of de klant vooraf kennis kan nemen van de prijs en of er voldoende zekerheid is of de juiste afnamehoeveelheid in rekening wordt gebracht. U concludeert dat er wettelijke regels voor prijstransparantie gelden en dat in aanvulling daarop in de NAL specifieke afspraken zijn gemaakt met brancheverenigingen van laadpaalexploitanten en serviceproviders over het transparant weergeven van laadprijzen. Desondanks zijn op dit moment de laadprijzen nog niet voldoende transparant voor de consument. U beveelt daarom de minister van EZK en de staatssecretaris van IenW aan toe te zien op de naleving van afspraken tussen laadpaalexploitanten en serviceproviders over het uitwisselen van laadinformatie om transparante laadprijzen mogelijk te maken en te monitoren of de initiatieven ook daadwerkelijk effect hebben.

De minister van EZK en de staatssecretaris onderschrijven het consumentenbelang van transparant weergegeven laadprijzen. Er gelden wetten voor prijstransparantie, die erop gericht zijn dat consumenten goed geïnformeerde keuzes kunnen maken. De ACM ziet als onafhankelijke toezichhouder toe op de naleving daarvan. De ACM heeft in haar agenda voor 2020-2021 verscherpte aandacht voor transparantie van laadtarieven aangekondigd en kan besluiten op te

treden bij misstanden. In aanvulling op de wettelijke bepalingen zijn in het kader van de NAL specifieke afspraken gemaakt met brancheverenigingen van laadpaalexploitanten en serviceproviders over het transparanter weergeven van laadprijzen. Samen met de stuurgroep NAL monitort de staatssecretaris de naleving van deze afspraken. Zoals aangegeven in de antwoorden op Kamervragen van de leden Sienot en Schonis (D66) heeft de staatssecretaris begin dit jaar in de stuurgroep NAL geconstateerd dat nog verbetering nodig is en hierop aangedrongen bij eViolin (de branchevereniging van laadpaalexploitanten en providers).<sup>1</sup> Exploitanten en serviceproviders hebben daarop als eerste stap op hun websites en apps de statische prijslijsten en beschrijvingen van de opbouw van hun prijzen geactualiseerd. Ook maken zij voor 1 juni 2020 hun systemen gereed voor het onderling uitwisselen van de actuele laadprijzen, zodat het mogelijk wordt om voor elke specifieke paal de actuele laadprijs weer te geven. Daarnaast wordt door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, de vereniging DOET en eViolin in afstemming met eigenaren van publieke laadpunten en de Vereniging Elektrisch Rijders (VER) voor de zomer een onafhankelijke testmethode voor prijstransparantie ontwikkeld. Voor de overige acties ter bevordering van prijstransparantie verwijst de staatssecretaris graag naar de eerdergenoemde antwoorden op Kamervragen hierover.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

### 3. Veiligheid laadinfrastructuur

Met betrekking tot veiligheid van laadinfrastructuur hebt u onderzocht of er voldoende inzicht is in de risico's rondom de fysieke veiligheid van laadpalen en hoe de (politieke) verantwoordelijkheden voor de veiligheid van laadpunten zijn verdeeld. U constateert dat de veiligheid van laadpalen verschillende facetten heeft en dat meerdere ministeries hierin verantwoordelijkheden hebben. Ook constateert u dat er diverse veiligheidseisen en normen gelden waaraan laadpunten moeten voldoen, dat hierin inzicht wordt geboden via een factsheet feitenmateriaal EV en veiligheid uit 2014, waarvoor een update is aangekondigd. U beveelt de minister van EZK en de staatssecretaris van IenW aan om toezicht te houden op de veiligheidseisen voor laadpalen, op grond daarvan zo nodig aanvullende maatregelen te nemen en de effecten daarvan te monitoren.

Allereerst wil de staatssecretaris benadrukken dat de fysieke veiligheid van publieke laadinfrastructuur geborgd is door toepassing van diverse veiligheidseisen en normen. Zo gelden voor publieke laadpunten normen voor o.a. een veilig laadproces, voor veilige contactdozen, voor de beschermingsgraden van omhulsels en voor bescherming van een laadpunt tegen externe impact. Ook worden alle laadpunten door ElaadNL (kennis- en innovatiecentrum voor laadinfrastructuur van de netbeheerders) gecheckt op veilige interactie met het elektriciteitsnet, voordat deze in de openbare ruimte aangesloten mogen worden. Verder lopen er, zoals recent geantwoord op Kamervragen van de leden Beckerman en Laçin (beiden SP) door de minister van BZK en de staatssecretaris, vanuit verschillende verantwoordelijke ministeries acties ter actualisatie van de huidige voorschriften en normen op het gebied van (brand)veiligheid van elektrische voertuigen en laadpunten.<sup>2</sup> In lijn met uw aanbeveling is eerder dit jaar opdracht gegeven om de meest recente veiligheidsnormen, eisen, inzichten en verantwoordelijkheden rond de veiligheid van elektrische personenauto's en laadpunten weer te geven in een update van de integrale factsheet veiligheid elektrisch personenvervoer uit 2014 die naar verwachting medio 2020 beschikbaar komt. Deze inventarisatie is van belang om te kunnen bepalen of er überhaupt aanvullende maatregelen, veiligheidseisen en of toezicht nodig zijn. In de transitie

<sup>1</sup> Tweede Kamer, 6 april 2020, 2020D13201, 'Antwoord op vragen van de leden Sienot en Schonis over onduidelijke tarieven bij laadpalen voor elektrische auto's'  
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D13201>

<sup>2</sup> Antwoord op vragen van de leden Beckerman en Laçin over brandgevaar in parkeergarages en onder woningen, Tweede Kamer, 24 maart 2020, 2020D11508  
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D11508>

naar emissieloze mobiliteit krijgt veiligheid doorlopend aandacht. Zo zal het Instituut Fysieke Veiligheid bijvoorbeeld medio 2020 een infoblad parkeergarages en elektrische voertuigen uitbrengen met aanvullende tips voor risicobeheersing en incidentbestrijding. In lijn daarmee werkt het Nederlandse Normalisatie Instituut (NEN) in opdracht van het ministerie van BZK aan een update van de NEN-norm voor de integrale brandveiligheid van parkeergarages, die naar verwachting in 2021 gereed is. Tot slot is onlangs op initiatief van mijn ministerie een werkgroep veiligheid laadinfrastructuur opgericht in het kader van de NAL, die zal werken aan het vergroten en delen van kennis over veilige installatie en gebruik van laadinfrastructuur.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

### 3. Beleids casus snelfietspaden

Hieronder gaat de staatssecretaris in op uw drie aanbevelingen.

#### **1. Effectmaximalisatie**

U beveelt aan om te evalueren hoe de overstap van de auto op de fiets in de toekomst meer doelmatig kan worden bereikt omdat de gelijkmatige verdeling over de provincies ten koste is gegaan van de effectiviteit.

Voor de snelfietsroutes heeft de staatssecretaris op aanraden van de provincies en de vervoerregio's ervoor gekozen om de beschikbare middelen gelijkmatig over het land te verdelen. Daarmee heeft de staatssecretaris een landelijke intensivering in gang gezet, waarbij de rijksbijdrage veelal ook tot versnelling van de aanleg heeft geleid. Waar de staatssecretaris bij een competitieve inzet slechts aan een beperkt aantal routes had bijgedragen, worden nu over het hele land snelfietsroutes gerealiseerd en staan snelfietsroutes overal in het land op de agenda. Dit bevordert ook de onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling tussen de provincies en de vervoersregio's.

Het grootste deel van de Regeerakkoordgelden is ingezet voor de stationsstallingen. Hier heeft de staatssecretaris wel gekozen voor een competitieve verdeling.

In de toekomst wil de staatssecretaris, ook voor de snelfietsroutes, samen met de decentrale overheden kijken hoe effectmaximalisatie kan worden bereikt door het budget meer competitief in te zetten.

#### **2. Inzicht in effectiviteit**

Uw aanbeveling om samen met de provincies en vervoerregio's te werken aan een beter inzicht in de effectiviteit van snelfietspaden deelt de staatssecretaris. Een van de randvoorwaarden bij de projecten die een rijksbijdrage hebben gekregen is dat de effectiviteit van de route wordt geëvalueerd. In het kader van het samenwerkingsverband Tour de Force wordt gewerkt aan een eenduidige methodiek voor de kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie van snelfietsroutes. De effecten van snelfietsroutes zullen daardoor beter onderling vergelijkbaar zijn in heel Nederland. Ook helpt dit bij het verbeteren van verkeersmodellen, zoals de Mobiliteitsscan, om de effecten van snelfietsroutes beter te kunnen voorspellen.

#### **3. Mobiliteitsfonds en fiets**

U stelt voor om bij de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds te zorgen dat snelfietsroutes onderdeel uitmaken van de oplossing voor bereikbaarheidsknelpunten, inclusief de budgettaire component. De staatssecretaris neemt fietsmaatregelen, waaronder snelfietsroutes, graag mee in de afweging voor de oplossing van bereikbaarheidsknelpunten. Een eerste stap die nu al gemaakt is, is dat in regionale gebiedsaanpakken al structureel gekeken wordt naar de kansen voor de fiets.

### 4. Circulair werken Rijkswaterstaat

De overgang naar de circulaire economie is een belangrijke maatschappelijke transitie. Circulaire economie draagt bij aan een duurzame leefomgeving en daarmee aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Rijkswaterstaat wil deze transitie samen met de markt vormgeven. De Algemene Rekenkamer constateert dat Rijkswaterstaat nog aan het begin staat van de transitie naar circulair werken. Rijkswaterstaat experimenteert, doet ervaring op, ontwikkelt kennis, innoveert en past circulaire principes toe in projecten, samen met de markt. Ik onderschrijf dat om de transitie verder te brengen er nog veel moet gebeuren. De Algemene Rekenkamer doet een aantal nuttige aanbevelingen. Onderstaand geef ik aan hoe ik tegemoet kom aan deze aanbevelingen.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

### **1. Maak concrete en meetbare tussendoelen**

De Algemene Rekenkamer beveelt aan concrete en meetbare tussendoelen te stellen ten aanzien van de reductie van 50% primaire grondstoffen, omdat dit meer richting en sturing kan geven om de lange termijn doelen voor 2030 te bereiken. Er dient onderscheid gemaakt te worden naar twee doelen op het gebied van Circulaire Economie voor de Grond-, Weg, en Waterbouw (GWW) in 2030, namelijk: A) de rijksbrede halveringsdoelstelling voor primaire abiotische grondstoffen en B) de aanvullende ambitie van Rijkswaterstaat om volledig circulair te werken en daarmee alle infrastructuur circulair aan te leggen, te onderhouden en te beheren. Om de halveringsdoelstelling te halen zal op rijksniveau en binnen Rijkswaterstaat nog een vertaling plaatsvinden naar een samenhangende set van concreet meetbare (tussen)doelstellingen. Daaraan wordt nu gewerkt. De experimenten en toekomstige ervaringen van Rijkswaterstaat moeten daarbij helpen. Het Planbureau Leefomgeving (PBL) is gevraagd om rijksbreed de monitoring van de circulaire economie te verzorgen. Het PBL heeft een policy brief opgesteld om de halveringsdoelstelling voor 2030 nader te concretiseren. Op dit moment wordt deze nader uitgewerkt. Om volledig circulair te werken heb ik vorig jaar de strategie "naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur" uitgewerkt. Samen met ProRail, decentrale overheden en marktpartijen zal worden gewerkt aan routekaarten waarin tussendoelstellingen op het gebied van klimaatneutrale en circulaire GWW worden opgenomen die leiden tot het gewenste resultaat in 2030.

### **2. Belemmeringen bedrijfsleven**

Marktpartijen ervaren belemmeringen om te innoveren en het is belangrijk daar op te acteren. Een marktsituatie waarin ruimte is voor innovatie om maximaal bij te kunnen dragen aan de huidige maatschappelijke opgaven is nastrevenswaardig. Daarvoor heb ik op 3 maart 2020 een brief met het plan van aanpak "Op weg naar een vitale infrasector<sup>[1]</sup>" naar de Tweede Kamer gestuurd. De strategie naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur is integraal onderdeel van deze aanpak. Langs deze weg werken we samen met ProRail, decentrale overheden en marktpartijen om de transitie naar een circulaire economie vorm te geven.

### **3. Ontwikkel een systeem waarin verschillende doelen makkelijker tegen elkaar kunnen worden afgewogen**

Bij het realiseren en onderhouden van infrastructuur spelen vele zaken een rol zoals veiligheid, tijd, beschikbaarheid en duurzaamheid (o.a. energiebesparing, CO<sub>2</sub>-uitstoot en circulariteit). Met de strategie naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur is de basis gelegd om circulariteit als opgave - inclusief de benodigde middelen - mee te geven in de projectopdrachten aan Rijkswaterstaat. Op deze wijze kan circulariteit op een volwaardige wijze worden meegenomen naast andere kwaliteitscriteria. De experimenten en ervaringen van Rijkswaterstaat

---

[1] <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/03/03/samen-in-transitie-naar-een-vitale-infra-sector>

de komende tijd moeten daarbij helpen de effectiviteit van maatregelen en de tussendoelen te concretiseren. Veiligheid is een randvoorwaarde bij alle projecten.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

Rijkswaterstaat neemt duurzaamheid en circulariteit al mee in haar aanbestedingen richting de markt middels technisch instrumentarium zoals: Dubocalc en MKI (de milieukostenindicator). Rijkswaterstaat gebruikt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de beste prijs/kwaliteitverhouding (BPKV). Duurzaamheid is hierbij één van de bepalende aspecten voor de prijs. Er wordt gewerkt aan een methode om, naast CO<sub>2</sub> uitstoot, ook circulariteit aan de MKI toe te voegen. Hiermee wordt de integrale afweging van verschillende (duurzaamheids)aspecten verder verbeterd, waarbij stikstof en fijnstof ook belangrijke criteria zijn.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

#### **4. Ontwikkel een prestatieindicator voor circulair werken**

Elke vier jaar worden met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over het onderhoudsniveau van de infrastructuur in een Service Level Agreement (SLA). We maken afspraken over prestaties die het netwerk moeten leveren en deze worden gemeten met prestatie indicatoren (PIN's). Om circulariteit mee te kunnen nemen in de SLA wordt onderzoek gedaan naar een (set) prestatie indicator(en) om de mate van circulariteit te kunnen beoordelen, in afstemming met het onderzoek naar indicatoren dat door het PBL wordt uitgevoerd.

#### **5. Maak betere financiële afspraken om circulair bouwen te stimuleren**

De Algemene Rekenkamer adviseert financiële afspraken te maken die aansluiten op de tijdshorizon van de projecten, zodat continuïteit is gewaarborgd. Het advies om dit inzichtelijk te maken wordt overgenomen. De nu lopende experimenten en kennistrjecten van RWS moeten daarbij helpen om de effecten, kosten en tussendoelen scherp te krijgen om circulariteit een onderdeel te laten worden van de aanleg- en onderhoudsopgave. Rijkswaterstaat inventariseert op dit moment ook de kennis- en innovatievragen die verbonden kunnen worden aan het doelbereik van 2030 en 2050.

#### **5. Leerpunten NSL**

Bij de totstandkoming van het Schone Lucht Akkoord heeft de staatssecretaris gebruik gemaakt van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting van het NSL met betrekking tot verantwoording en monitoring. Uitgangspunt voor het Schone Lucht Akkoord is dan ook dat de maatregelen kosteneffectief zijn en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Dat zal de staatssecretaris ook doen met de aanbevelingen uit deze eindafrekening NSL.

##### **1. Aanspreekpunt verantwoording**

U beveelt aan om een aanspreekpunt te benoemen voor de verantwoording die beschikbaar is voor de medeoverheden. Bij een eventuele totstandkoming van een nieuwe specifieke uitkering zal de staatssecretaris deze aanbeveling nader concretiseren.

##### **2. Afrekenperiode en verantwoordingsaspecten**

U beveelt aan om bij specifieke uitkeringen een overzichtelijke afrekenperiode te kiezen en om bij een tussentijdse verlenging verantwoordingsaspecten meer gewicht toe te kennen. Het ministerie wil in principe regelmatig tussentijds afrekenen zodat de stand van de voorschotten niet teveel oploopt. Bij de jaarlijks beschikbaar komende NSL verantwoordingsinformatie hadden de voorschotten kunnen worden afgeboekt. Met inspanningen van zowel het Rijk als de

medeoverheden is dit ondervangen. Ook deze aanbeveling zal de staatssecretaris bij een eventuele totstandkoming van een nieuwe specifieke uitkering betrekken.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

#### 6. toename reservering uitgesteld onderhoud

De Algemene Rekenkamer constateert dat het uitgesteld onderhoud is toegenomen met 278 miljoen tot ruim 1,1 miljard euro. Hiervan staat 517 miljoen in de balans van RWS op nog uit te voeren werkzaamheden RWS.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

Het beeld dat de Algemene Rekenkamer schetst wordt door mij herkend. De instandhouding van de infrastructuur door Rijkswaterstaat en ProRail heeft al langer mijn aandacht en ik heb de Tweede Kamer daar vorig jaar over geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98). De opgave voor instandhouding is fors en de kosten zullen naar verwachting toenemen. Daarom ook heb ik toegezegd om medio dit jaar de Tweede Kamer te informeren over hoe de financiële opgave voor instandhouding zich gaat ontwikkelen bij alle modaliteiten en mijn visie daarop te geven.

#### 7. Acties bedrijfsvoering.

##### **1. Centraal inzicht en sturing op life cycle management ICT**

De Rekenkamer heeft onderzocht of het Ministerie van IenW het Life Cycle Management (LCM) voldoende heeft ingericht om de risico's van bestaande applicaties voor de continuïteit van de primaire processen te kunnen beheersen. Zij concludeert dat er op centraal niveau beperkt inzicht is in de levensfase van het ICT-landschap, dat de CIO IenW geen inzicht heeft in welke levensfase de applicaties zich bevinden, er geen beeld is van het totaal aan applicaties en er geen inzicht is in de financiële aspecten van het ICT-landschap. In 2019 heeft CIO IenW stappen gezet om tot een centraal portfoliomanagement ten behoeve van applicaties te komen maar de AR pleit voor een voortvarender aanpak.

De Rekenkamer adviseert de centrale CIO om in nauwe samenwerking met de decentrale CIO's, in het bijzonder Rijkswaterstaat om: Het huidige CIO stelsel opnieuw in te richten, meer capaciteit beschikbaar te stellen voor het centraal CIO office, IenW brede kaders te ontwikkelen voor het ICT-landschap inclusief LCM en een integraal plan voor ICT onderhoud en beheer op te (laten) stellen om te sturen op risico's voor de dienstverlening.

De Rekenkamer stelt terecht vast dat ICT-systemen onderhevig zijn aan veroudering. Om systemen en applicaties operationeel, compliant en functioneel te houden gedurende die levensduur, is onderhoud nodig. Achterstallig onderhoud kan leiden tot verstoringen in functionaliteit, beperkte aanpasbaarheid van het systeem of te hoge kosten. IenW is zich daar als ministerie met een aantal grote uitvoeringsorganisaties en zbo's zeer bewust van. De adviezen van de Rekenkamer zie ik dan ook als een ondersteuning voor mijn inzet om meer centraal inzicht en grip te willen hebben op de belangrijkste ICT risico's voor de continuïteit van onze primaire processen. Daarbij maak ik uiteraard gebruik van de expertise van de organisatieonderdelen en hun CIO's om gezamenlijk te werken aan steeds betere informatie voor sturing en verantwoording. U merkt terecht op dat het zwaartepunt van de ontwikkeling en inzet van ICT binnen IenW ligt bij de uitvoeringsorganisaties. Als voorbeeld heeft u ook gekeken naar het inzicht in het bestaande ICT-landschap van de diensten van IenW zoals Rijkswaterstaat. Het verheugt mij dat u constateert dat de dienstonderdelen zelf inzicht hebben in hun applicaties en de veroudering van hun ICT-systemen.

Daarnaast wil ik benadrukken dat er de afgelopen tijd al belangrijke stappen zijn gezet. Daarbij is prioriteit gegeven aan een verdere verbetering van opdrachtgeverschap, advisering en de governance van grote ICT-projecten, te

beginnen met de startfase van deze projecten. Tevens is het centrale zicht op het verloop van deze projecten sterk verbeterd. Met u ben ik van mening dat het daarbij niet mag blijven. ICT is daarvoor immers een te belangrijke component van de Rijksbrede infrastructuur. Een plancyclus voor ICT onderhoud, heldere kaders en een koppeling met de begroting zijn zaken waar IenW de komende tijd actie op wil gaan zetten. Uw advies om daarvoor meer capaciteit beschikbaar te stellen deel ik. De Bestuursraad heeft inmiddels fiat gegeven voor de uitbreiding van het CIO-office. Dit wordt meegenomen in het programma Bedrijfsvoering in beweging.

**Bestuurskern**  
Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/58465

#### *Casus LVNL*

De Rekenkamer heeft ook onderzoek gedaan naar LCM bij LVNL. De resultaten daarvan zijn een bevestiging van eerdere bevindingen van het Bureau ICT Toetsing waarop LVNL maatregelen heeft getroffen en waar nodig zal treffen. Het continuïteitsrisico zal worden gemonitord.

## **2. centrale inzicht en sturing op informatiebeveiliging**

Op uw twee aanbevelingen ga ik hieronder in.

### *1. Taken en verantwoordelijkheden CISO*

De rekenkamer beveelt aan om de taken en verantwoordelijkheden van de CISO als een afzonderlijke functie te erkennen.

Deze aanbeveling wil ik overnemen binnen de kaders die door de minister van BZK gegeven zullen worden met het besluit op het CIO stelsel. Het ministerie werkt momenteel binnen de kaders van het programma bedrijfsvoering in beweging aan een organisatie- en formatierapport van de nieuwe centrale directie I van waaruit de governance op informatiebeveiliging en cyber wordt aangestuurd.

### *2. Inrichting monitoring en sturing op decentraal risicomanagement*

U beveelt aan om monitoring en sturing van informatiebeveiliging vanuit de Bestuurskern in te richten. Zo kan de Bestuurskern bewaken dat op decentraal niveau informatiebeveiligingsrisico's worden beheerst en geaccepteerd.

Deze aanbeveling zie ik als ondersteuning voor mijn inzet om meer centraal te monitoren en te sturen op belangrijke informatiebeveiligingsrisico's. Hierbij zal ik vanzelfsprekend gebruik maken van de expertise van de decentrale organisaties, omdat deze de eerstelijns defensie tegen informatiebeveiligingsrisico's voor het primaire proces vormen (Opvolging aanbevelingen IV-governance, 20-12-2019). Daarbij wil ik benadrukken dat er belangrijke stappen worden gezet. Voor monitoring en sturing op centraal niveau moet capaciteit beschikbaar gesteld worden. Met de uitbreiding van het CIO-office, waar informatiebeveiliging onderdeel van uitmaakt, kan hier gehoor aan worden gegeven.

## **3. Kleine inkopen rijkswaterstaat**

U constateert dat het vereenvoudigd proces voor de kleine inkopen (tot € 15.000, excl. btw) nog onvoldoende wordt beheerst. Mede naar aanleiding van het integriteitsincident heb ik in 2019 en 2020 op basis van de aanbevelingen van een extern adviesbureau een groot aantal verbetermaatregelen genomen die de risico's van het light inkoopproces op fouten en fraude moeten voorkomen. Het kader light inkopen is herijkt, waarbij – waar nodig – de rollen en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen zijn verduidelijkt. De monitoring op het light inkoopproces binnen Rijkswaterstaat is versterkt. Er is een controlplan light inkopen gereed gekomen en in werking getreden, waaronder periodieke spendanalyses. Daarnaast is de vastlegging en de controle op de crediteurenvastlegging verbeterd, waaronder aanscherping van de werkafspraken tussen Rijkswaterstaat en het ministerie. De werking van de genomen maatregelen wordt in 2020 geëvalueerd.



#### **4. Naleving aanbestedingsregels**

U constateert weinig voortgang in de verbetering van de naleving van de aanbestedingsregels, met name bij Rijkswaterstaat. Ik merk op dat door Rijkswaterstaat een verbeterde inkoopmonitor is opgeleverd: de frequentie is verhoogd (van 1x naar 2x per jaar), de oplevertijd is verhoogd (van 3 maanden naar 6 weken) en de scope is uitgebreid met wijzigings- en verlengingscontracten en nadere overeenkomsten onder raamovereenkomsten. Met betrekking tot de inhuur is een afzonderlijke monitor ontwikkeld, waarvan een eerste concept versie beschikbaar is gekomen. Deze wordt in 2020 doorontwikkeld. U constateert dat bij de inhuur met enige regelmaat wordt afgeweken van de wet- en regelgeving voor aanbestedingen. Dit wordt veroorzaakt door interpretatieverschillen tussen Rijkswaterstaat en de Auditdienst Rijk (ADR) over de ruimte die door de wet- en regelgeving wordt geboden. Door Rijkswaterstaat en de ADR zal deze casuïstiek worden besproken en uitgewerkt om dit op te lossen. Overigens wordt door Rijkswaterstaat op basis van interne audits geconstateerd dat er veel goed gaat (de Europese aanbestedingen, het grootste financieel belang), maar dat verdere verbetering van het inkoopproces mogelijk is. Onder andere door tijdiger inschakeling van inkoopspecialisten bij de inkooptrajecten, het meer gezamenlijk optrekken van de verschillende inkooporganisaties en leren van elkaar en de juiste naleving van de afgesproken procedures, waaronder mandaatadviezen in die gevallen waar nodig. Hierop zal in 2020 worden doorgepakt. Tevens vraagt de volledigheid en juistheid van het inkoopdossier extra aandacht. Er is afgesproken om in 2020 in gezamenlijkheid met de ADR een root cause analyse uit te voeren naar de aspecten die hierin mogelijk een rol spelen (waaronder bijvoorbeeld het autorisatiebeleid en vertrouwelijkheid).

Voor de inkoopfunctie Bestuurskern is extra personele ruimte gecreëerd om bij te dragen aan een kwaliteitsimpuls. Daarnaast is een kwaliteitsmedewerker aangesteld die een bijdrage gaat leveren aan de volledigheid van het inkoopdossier.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

#### **Bestuurskern**

Dir. Bedrijfsv. Org. en  
Informatiebeleid  
Cluster Bedrijfsvoering

#### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/58465