Algemene Rekenkamer

BEZORGEN
Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Lange Voorhout 8
Postbus 20015
2500 EA Den Haag
T 070 - 342 43 44
E voorlichting@rekenkamer.nl
W www.rekenkamer.nl

DATUM 6 juni 2016

BETREFF Beantwoording vragen Tweede Kamer over de *Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Geachte mevrouw Arib,

Hierbij bieden wij u de op 3 juni 2016 vastgestelde antwoorden aan op de door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gestelde vragen over de *Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu*.

Algemene Rekenkamer

drs. A.P. (Arno) Visser,
president

dr. E.M.A. (Ellen) van Schoten RA,
secretaris

UW KENMERK 34475-XII-2/2016D21411
ONS KENMERK 16003013 R
BIJLAGEN 1

Antwoorden Algemene Rekenkamer bij vragen[1] van de Tweede Kamer over de Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van IenM

Vraag 1
Hoe kan meer inzicht worden gegeven in de duurzame bedrijfsvoering van het Rijk en lagere overheden? Hoe worden bestaande zorgpunten weggenomen?

Inzicht kan worden verkregen als de minister in de begroting benoemt wat zij met haar beleid wil bereiken, wat zij hiervoor gaat doen en wat dat gaat kosten. In het jaarverslag zou de minister zich vervolgens moeten verantwoorden over wat zij heeft bereikt, wat zij hiervoor heeft gedaan en wat dat heeft gekost. Waar het gaat om de zorgpunten voor het beleid van duurzaam inkopen zoals geformuleerd in de brief van de zes organisaties, heeft de minister een plan van aanpak opgesteld. Dit plan van aanpak is in september 2015 aangeboden aan de Tweede Kamer. Op dit moment wordt dit plan van aanpak nader uitgewerkt. Omdat de uitvoering van het beleid voor duurzaam inkopen op afstand staat van het ministerie, hetgeen de invloed van het ministerie op de uitvoering beperkt, hebben wij in ons verantwoordingsonderzoek gewezen op het risico dat de zorgpunten mogelijk blijven bestaan.

Vraag 2
Hoe groot schat u, gezien uw conclusie dat de beleidsinformatie in het Jaarverslag 2015 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet geheel deugdelijk tot stand is gekomen, het risico in dat de beleidsinformatie in het jaarverslag in zijn geheel niet klopt? Kunt u meer in detail treden over wat uw advies is aan de Tweede Kamer over de wijze waarop zij als controleur van de regering moet omgaan met dit gegeven?

Ons oordeel betreft de totstandkoming van de beleidsinformatie. Op grond van de bevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) zijn wij van oordeel dat de beleidsinformatie in het jaarverslag van de minister van IenM niet geheel deugdelijk tot stand is gekomen. Het risico bestaat hierdoor dat de beleidsinformatie in het jaarverslag niet klopt. We hebben geen onderzoek gedaan of deze risico's daadwerkelijk hebbengeleid tot verkeerde informatievoorziening. We adviseren de Tweede Kamer de minister aan te sporen het proces van totstandkoming van de beleidsinformatie te verbeteren.

[1] De vragen van de Tweede Kamer zijn hier exact weergegeven zoals ze aan de Algemene Rekenkamer zijn voorgelegd; aan de formuleringen is niets veranderd.

Vraag 3
Is er, in het licht van uw opmerking dat het inkoopbeheer van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tekortschiet, volgens u een relatie tussen de beschikbare capaciteit (fte) voor inkoop bij de ILT en het ontstaan van deze fouten en onzekerheden?

De fouten en onzekerheden in het inkoopbeheer bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) deden zich vooral voor in de eerste helft van 2015. In de loop van 2015 is de uitvoering van het inkoopbeheer ondergebracht bij de directie Integrale Bedrijfsvoering IenM. Dit is een zogeheten shared service organisatie van het Ministerie van IenM die de organisatieonderdelen van het ministerie ondersteunt bij de uitvoering van bedrijfsvoerings-processen zoals het inkoopproces. We verwachten dat met deze wijziging het foutenpercentage kan dalen.

Vraag 4
Wat moet er volgens u gebeuren om fouten en onzekerheden die geconstateerd zijn bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de toekomst te voorkomen?

Zie ons antwoord op vraag 3.

Vraag 5
Kunt u, in het licht van uw opmerking dat er 50 keer bewust is afgeweken van de Europese aanbestedingsregels, aangeven welke risico's hier volgens u aan kleven, zowel juridisch als financieel?

Dit betekent volgens ons dat geen sprake is van een goed beheerst proces. Het is van belang dat het ministerie, met name het kerndepartement, tijdig start met aanbestedingsprocedures zodat kan worden voorkomen dat bewust moet worden afgeweken van aanbestedingsprocedures. Als Europese aanbestedingsregels bewust of onbewust niet worden nageleefd bestaat het risico dat (mogelijk) gedupeerde aanbieders claims indienen. Als een partij zich gedupeerd voelt en besluit een gerechtelijke procedure aan te spannen kan dat tot financiële consequenties voor het ministerie leiden indien de claim wordt gehonoreerd.

Vraag 6
Kunt u, in het licht van uw opmerking dat er 50 keer bewust is afgeweken van de Europese aanbestedingsregels, aangeven wat de financiële omvang is van deze 50 aanbestedingen?

Het financieel belang van deze bewuste afwijkingen van de Europese aanbestedingsregels bedraagt € 4,5 miljoen.

Vraag 7
Kunt u, in het licht van de door u geformuleerde onvolkomenheid waar het gaat om de rol van de hoofddirectie Financiën, Management en Control (FMC), aangeven hoe u aankijkt tegen de aansturing van bovenaf op FMC, op hoog ambtelijk en politiek niveau? Had op beide niveaus volgens u ingegrepen kunnen en/of moeten worden?

We hebben niet onderzocht of en hoe op hoog ambtelijk en politiek niveau de directie FMC wordt aangestuurd. Als het gaat om het zorgdragen voor een goed financieel beheer redeneren wij vanuit het zogenoemde 'three lines of defence' model, waarbij de beleidsdirectie de eerst verantwoordelijke is voor het bewaken van een goed financieel beheer. De directie FMC zou vervolgens moeten nagaan of de beleidsdirecties de beheerafspraken nakomen; de 'second line of defence'. De 'third line of defence' wordt gevormd door de Auditdienst Rijk (ADR).

Vraag 8
Kunt u, in het licht van uw opmerking dat de regels voor de objectieve leverancierskeuze niet goed worden nageleefd, aangeven of dit eveneens een effect heeft op de keuze voor duurzame leveranciers, in het kader van het duurzaam inkoopbeleid van de rijksoverheid? Met andere woorden: kunt u aangeven of bewust voor duurzame leveranciers is gekozen?

Het wel of niet bewust kiezen van duurzame leveranciers is geen onderwerp van ons onderzoek naar het inkoopbeheer geweest.

Vraag 9
Wat is volgens u de reden dat er 50 keer bewust is afgeweken van de Europese aanbestedingsregels?

Zie ons antwoord op vraag 5.

Vraag 10
Kunt u, in het licht van uw constatering dat het ministerie niet beschikt over een eigen, samenhangend en geformaliseerd beleid ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik, aangeven of hiermee (eerdere) afspraken en/of toezeggingen om dit wél op orde te hebben, zijn geschonden? Wat is uw advies aan de Tweede Kamer voor de wijze waarop zij als controleur van de regering moet omgaan met dit gegeven?
Een belangrijk onderdeel van het subsidiebeheer is beleid dat is gericht op het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik. Dit MenO beleid is de basis voor bijvoorbeeld het opstellen van risicoanalyses bij subsidieregelingen. In ons verantwoordingsonderzoek over 2014 hebben wij geconstateerd dat voor een aantal subsidieregelingen geen risicoanalyse was opgesteld, terwijl het ministerie met de invoering van het Uniform Subsidiekader hiertoe wel verplicht is. In 2015 heeft het ministerie op dit punt een verbetering gerealiseerd. In ons verantwoordingsonderzoek geven we aan dat het van belang is om het MenO beleid, de risicoanalyses, de beheersmaatregelen en het reviewbeleid in samenhang vorm te geven. De Tweede Kamer zou de minister hierop kunnen bevragen.

Vraag 11
Hoe verhoudt de compensatieregeling met Keyrail, ingeval de opbrengsten zouden tegenvallen, zich tot de afspraak dat de aandeelhouders van Keyrail aanvullend vermogen zouden moeten inbrengen wanneer de subsidie van het Rijk ontoereikend zou zijn?

Deze compensatieregeling staat los van de afspraak dat de aandeelhouders van Keyrail aanvullend vermogen zouden moeten inbrengen wanneer de subsidie van het Rijk, zijnde € 76 miljoen, ontoereikend zou zijn. Naast de Rijksbijdrage ter dekking van de exploitatietekorten in de eerste vijf jaar werd in de exploitatie-overeenkomst tussen de Staat en de aandeelhouders van Keyrail van februari 2007 een compensatieregeling voor de gebruiksvergoeding vastgelegd. Met deze compensatieregeling zou de Staat jaarlijks maximaal het verschil tussen de in dat jaar door Keyrail gerealiseerde opbrengst uit de gebruiksvergoeding en de eerder door ProRail geraamde opbrengst uit de gebruiksvergoeding compenseren.

Vraag 12
Hoe is over de € 152 miljoen extra sinds 1 september 2013 door het ministerie gerapporteerd?

Het is volgens ons aan de minister van IenM om deze vraag te beantwoorden.

Vraag 13
Bevatten de voortgangsrapportages in het kader van de grootprojectstatus in de jaren 2008 en 2009, toen de overschrijding bekend werd verondersteld, informatie over de hogere kosten?

Het is volgens ons aan de minister van IenM om deze vraag te beantwoorden. In het kader van dit onderzoek hebben wij ons gericht op de (nakoming van de) gemaakte afspraken met de Tweede Kamer over de informatievoorziening ná de afsluiting van de Betuweroute als Groot Project in 2010. Uit ons onderzoek is gebleken dat pas in de brief van 29 juni 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 22 589, nr. 310) het parlement werd ingelicht over de "significant hogere exploitatiekosten", terwijl al in 2008 op het departement bekend was dat de uitgaven voor het Rijk hoger zouden uitvallen.