

**Lijst van vragen**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 2).

Voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Griffier van de commissie,  
Tijdink

- Nr. Vraag
- 1 Welke maatregelen wilt u gaan nemen om – vooruitlopend op de mogelijk maximale benutting van de Betuweroute als de aansluiting met Duitsland is gerealiseerd – de exploitatie van de Betuweroute te optimaliseren, zowel in financiële zin als in termen van milieuwinst?
  - 2 Kunt u verduidelijken wat u heeft gedaan voor duurzaam inkopen door de overheid in zijn geheel, en niet alleen voor duurzaam inkopen door uw eigen ministerie?
  - 3 Op welke wijze kunt u garanderen dat andere overheden doelen en ambities stellen op het gebied van maatschappelijk verantwoord inkopen die ambitieus genoeg zijn?
  - 4 Wat zijn uw ambities en doelstellingen op het gebied van duurzaam inkopen (zowel voor uw ministerie als voor andere overheden) en wat zou dit mogen kosten?
  - 5 Op welke wijze zal meer inzicht worden gegeven in de duurzame bedrijfsvoering van het Rijk en lagere overheden? Op welke wijze worden bestaande zorgpunten weggenomen?
  - 6 Welke acties heeft u ondernomen om de duurzame bedrijfsvoering binnen de gehele overheid te bevorderen? En welke acties wil u in de toekomst nog ondernemen?
  - 7 Bent u van plan om andere overheidsinstellingen te helpen om de duurzame bedrijfsvoering gemakkelijker te implementeren, bijvoorbeeld door het schrijven van een handleiding?
  - 8 Waarom gaat u voornamelijk in op wat u heeft gedaan op het terrein van duurzaam inkoopbeleid, maar niet op wat u wil bereiken in termen van ambities en doelstellingen en wat dit zou mogen kosten?
  - 9 Bent u bereid in uw volgende jaarverslag wél een vergelijking te maken tussen ambities en resultaten van het duurzaam inkoopbeleid en afwijkingen toe te lichten?
  - 10 Hoe gaat u voorkomen dat een aantal zorgpunten van de ARK blijft bestaan, ondanks dat andere overheden primair verantwoordelijk blijven voor hun eigen inkoopbeleid en u veranderingen niet kunt afdwingen?
  - 11 Waarom is het toegezegde onderzoek naar de gerealiseerde «modal shift» waaruit de beoogde milieuwinst van de Betuwelijn moest blijken nooit uitgevoerd? Bent u bereid dit onderzoek alsnog uit te voeren? Zo nee, kunt u verduidelijken waarom u niet bereid bent dit te doen?
  - 12 Welke acties heeft u ondernomen om het treinverkeer op de Betuwelijn te stimuleren? Welke acties wil u in de toekomst ondernemen?
  - 13 Bent u bereid minder inkomsten te krijgen als daar tegenover staat dat de Betuweroute meer wordt gebruikt, en er dus meer milieuwinst wordt geboekt?
  - 14 Is er volgens u een relatie tussen de beschikbare capaciteit (fte) voor inkoop bij de ILT en het ontstaan van deze fouten en onzekerheden?
  - 15 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?
  - 16 Kunt u aangeven welke risico's volgens u kleven aan de vaststelling van de ARK dat er 50 keer bewust is afgeweken van de Europese aanbestedingsregels, zowel vanuit juridisch als financieel oogpunt? Kunt u tevens de financiële omvang van deze 50 aanbestedingen geven?

- Nr. Vraag
- 17 Kunt u aangeven hoe u aankijkt tegen de aansturing van bovenaf op FMC, op hoog ambtelijk en politiek niveau, gezien de onvolkomenheid die de ARK signaleert waar het gaat om de rol van de hoofddirectie FMC? Had op beider niveaus volgens u ingegrepen kunnen en/of moeten worden?
- 18 Heeft de vaststelling van de ARK dat de regels voor objectieve leverancierskeuze niet goed worden nageleefd eveneens een effect op de keuze voor duurzame leveranciers, in het kader van het duurzaam inkoopbeleid van de rijksoverheid? Met andere woorden: kunt u aangeven of bewust niet voor duurzame leveranciers is gekozen?
- 19 Wat is volgens u de reden dat er 50 keer bewust is afgeweken van de Europese aanbestedingsregels?
- 20 Wat is de reden dat bij de ILT bij 15% van het totale aankoopbedrag aan fouten en onzekerheden zijn geconstateerd? Hoe gaat u ervoor zorgen dat dit percentage geminimaliseerd wordt?
- 21 Wat is de reden dat bij de directie WenV bij 48% van het totale aankoopbedrag aan fouten en onzekerheden zijn geconstateerd? Hoe gaat u ervoor zorgen dat dit percentage geminimaliseerd wordt? Hoe gaat u om met de afdeling die dit onverantwoord hoge percentage heeft gerealiseerd?
- 22 Kunt u toelichten wat de 3300 geïdentificeerde mogelijke maatregelen zijn voor het beveiligen van de informatie van Rijkswaterstaat?
- 23 Kunt u uitsluiten dat het anno 2016 nodig is om de beveiliging te verbeteren door het invoeren van «moeilijke» wachtwoorden, of andere maatregelen die met gemak direct bij de invoering van dit systeem gerealiseerd konden worden?
- 24 Kunt u nader toelichten waarom het ministerie niet beschikt over een eigen, samenhangend en geformaliseerd beleid ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik? Hoe heeft deze situatie kunnen ontstaan?
- 25 Wanneer heeft u uiterlijk het samenwerkingsprotocol over ProRail uitgewerkt? Ziet u dit ook als voorwaarde om de onderlinge rolverbetering te optimaliseren?
- 26 Wat wordt er aan aanvullende acties ondernomen om hardnekkige onvolkomenheid in het inkoopbeheer aan te pakken?
- 27 Deelt u de conclusie van de Algemene Rekenkamer (ARK) dat het toezicht vanuit de hoofddirectie Financiën, Management en Control (FMC) nog niet toereikend is?
- 28 Deelt u de analyse dat inkoopregels en procedures ontoereikend zijn en dat geconstateerde fouten en onzekerheden zich over de volle breedte van het ministerie voordoen? In hoeverre is het wenselijk na te gaan of dit in het recente verleden heeft geleid tot onbeheersbare financiële risico's?
- 29 Welke acties gaat u ondernemen om FMC de controle over de financiële huishouding van het ministerie terug te laten krijgen en de directie in positie te brengen?
- 30 Op welke wijze gaat u de effectiviteit van het duurzaam inkoopbeleid vergroten?
- 31 Welke invloed zal volgens u de in juni 2015 aangenomen de Wet meteorologie en seismologie, die de insteek heeft om onder andere de relatie met de markt te verbeteren, hebben op het inkoopbeheer?
- 32 Wat zijn de oorzaken van het tekortschieten van het inkoopbeheer door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Is dit inmiddels verholpen?

- Nr. Vraag
- 33 In 2014 zijn onvolkomenheden geconstateerd in het inkoopbeheer van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Er is voor 3,1 miljoen euro aan fouten en onzekerheden geconstateerd op een totaal van 19,9 miljoen euro. Deelt u de constatering dat het niet goed loopt? Onderschrijft u de oorzaken van deze onvolkomenheden? Hoe denkt u deze fouten en onvolkomenheden bij het KNMI in de toekomst te voorkomen?
- 34 Kan een tijdsfad gegeven worden voor de implementatie van de informatiebeveiliging van de te beveiligen objecten?
- 35 Wordt iedere subsidie zo maar ieder jaar verlengd? Moet dit niet nader onderzocht worden, de effectiviteit van subsidieverlening na bijvoorbeeld vijf jaar?
- 36 Kunt u voor de periode 2008–2013 de bedragen en overschrijdingen waarmee de ARK rekent toelichten?
- 37 Bent u bereid te onderzoeken in welke mate de initiële doelstelling van de aanleg van de Betuweroute is bereikt?
- 38 Welke inspanningen zijn er geweest om de financiële en de milieuverwachtingen van de Betuweroute waar te maken?
- 39 Waarom neemt u de aanbevelingen van de ARK niet integraal over?
- 40 Waarom meent u zich te moeten beperken tot een voorwaarden-scheppende rol van de overheid?
- 41 Op grond waarvan heeft u tot 2011 vastgehouden aan de wens de exploitatie van de Betuweroute openbaar aan te besteden, terwijl uit marktconsultaties uit 1999, 2004 en 2005 al was gebleken dat private partijen de risico's te groot inschatten om risicodragend te willen participeren?
- 42 Kunt u de overschrijdingen van de subsidiekosten door tegenvallers die buiten de afspraken met Keyrail vielen, te weten de 19 miljoen euro voor de voorbereidende fase, 34 miljoen euro voor het beheer en behoud van de TTI's en de extra kosten á 27 miljoen euro voor brandweervoorzieningen en andere extra maatregelen, nader toelichten en duidelijk maken waarom deze niet waren voorzien?
- 43 Hoe is er tussen 2008 en 2011 concreet gerapporteerd over de hogere kosten van de exploitatie van de Betuweroute?
- 44 Waarom zijn de in de berekeningen geraamde opbrengsten in de uitgevoerde audit in 2006 niet getoetst?
- 45 Kunt u de hoogte van de verstrekte rijksbijdragen voor de Betuweroute tussen 1 september 2013 en 1 september 2015 onafhankelijk van elkaar toelichten? Hoe komt het dat de kosten van deze periode van minder dan 2 jaar relatief gezien hoog zijn vergeleken met de kosten gemaakt in de voorafgaande 7 jaar?
- 46 Hoe hoog zijn, volgens het externe onderzoek, de te maken kosten voor het beheer van de Betuweroute tussen 2016 en 2020 vergeleken met de door het ministerie begrote 133 miljoen euro? Zijn op basis van dit onderzoek aanvullende middelen gereserveerd?
- 47 Waarom is in 2011 de Kamer wel geïnformeerd over tegenvallende prognoses van de exploitatie, maar is niet vermeld dat de toen verstrekte informatie de extra uitgaven tot en met 2009 betroffen?
- 48 Klopt het dat op het departement in 2011 prognoses bekend waren over de vermoedelijke eindstand in 2013 van de hogere uitgaven (160 miljoen euro)?
- 49 Is de inzet op een «modal shift» nog altijd een ambitie van dit kabinet?

- | Nr. | Vraag  |
|-----|--|
| 50  | Wat zijn de prognoses ten aanzien van de hoeveelheid goederenvervoer over de Betuweroute bij voltooiing van de aanleg van het Derde spoor in Duitsland? Zal dit bijdragen aan dalende exploitatiekosten van de Betuweroute?  |
| 51  | In hoeverre kan het Derde spoor in Duitsland de toekomst bijdragen aan marktconforme exploitatie van de Betuweroute?   |
| 52  | Waarom ziet u een onderzoek naar een «modal shift» en de milieueffecten als irrelevant?  |
| 53  | Waarom bent van mening dat de overheid niet marktsturend zou kunnen optreden in de keuze van marktpartijen voor de te gebruiken modaliteiten? Kunt u dit onderbouwen? Welke instrumenten heeft de overheid om de keuze voor een modaliteit te beïnvloeden? Wat zijn de voor- en nadelen van deze instrumenten? |
| 54  | Wat is uw inzet om de exploitatie van de Betuweroute in de toekomst te optimaliseren?  |