

---

Vergaderjaar 2005–2006

---

**30 550 XII**

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005**

**Nr. 2**

**RAPPORT BIJ HET JAARVERSLAG 2005 VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (XII)**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 mei 2006

Hierbij bieden wij u aan het op 8 mei 2006 door ons vastgestelde «Rapport bij het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)».

Algemene Rekenkamer

drs. Saskia J. Stuiveling,  
president

Jhr. mr. W.M. de Brauw,  
secretaris



## Inhoud

<b>Samenvatting</b>		<b>5</b>
<b>Audit-Actielijst 2006</b>		<b>8</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>10</b>
1.1	Rapport bij het jaarverslag	10
1.2	Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	11
1.3	Opzet van het onderzoek	12
1.4	Leeswijzer	12
<b>2</b>	<b>Jaarverslag</b>	<b>13</b>
2.1	Financiële informatie en saldibalans	13
2.1.1	Oordeel financiële informatie	13
2.1.2	Oordeel saldibalans en toelichting	15
2.2	Informatie over de bedrijfsvoering	15
2.2.1	Oordeel informatie over de bedrijfsvoering	16
2.3	Informatie over beleid	16
2.3.1	Oordeel informatie over beleid	16
2.3.2	VBTB-toets	16
2.3.3	Informatie over «Veilige luchtvaart» nader beschouwd	19
<b>3</b>	<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>21</b>
3.1	Onvolkomenheden	21
3.1.1	Financieel beheer en materieelbeheer bij Inspectie Verkeer en Waterstaat	21
3.1.2	Verplichtingenbeheer	22
3.2	Opgeloste onvolkomenheden	23
3.2.1	Materieelbeheer	23
3.2.2	Financieel beheer bij directoraat-generaal Transport en Luchtvaart	23
3.2.3	Gebundelde Doeluitkering	24
3.3	Overige bevindingen financieel beheer	25
3.3.1	Nieuwe contractvormen voor beheer en onderhoud	25
3.3.2	Naleving van Europese aanbestedingsregels	25
3.3.3	Eindafrekening Geluidsisolatie Schiphol fase II	26
3.4	Conclusies	26
3.4.1	Oordeel financieel beheer, materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties	26
3.4.2	Ontwikkeling bedrijfsvoering	26
<b>4</b>	<b>Reactie minister en nawoord Algemene Rekenkamer</b>	<b>28</b>
4.1	Reactie minister	28
4.2	Nawoord Algemene Rekenkamer	30
<b>Bijlage 1</b>	<b>Overzicht begrote en verantwoorde bedragen 2005</b>	<b>31</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Overzicht fouten en onzekerheden</b>	<b>32</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Overzicht onvolkomenheden 2005</b>	<b>37</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Gebruikte afkortingen</b>	<b>38</b>
<b>Bijlage 5</b>	<b>Verklarende woordenlijst</b>	<b>39</b>



## **SAMENVATTING**

De Algemene Rekenkamer heeft onderzocht of het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) voldoet aan de eisen die de Comptabiliteitswet 2001 (CW 2001) stelt. Daarnaast hebben wij de bedrijfsvoering en de beleidsinformatie van het ministerie onderzocht. In dit rapport zijn de oordelen en de belangrijkste resultaten van het onderzoek opgenomen. De volgende passages vatten deze resultaten kort samen.

### **Financiële informatie**

De uitgaven van het ministerie bedroegen in 2005 € 6 918,2 miljoen. De verplichtingen bedroegen € 8 435,5 miljoen en de ontvangsten € 112,7 miljoen.

Het onderzoek naar de financiële informatie in het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) heeft het volgende resultaat opgeleverd.

De financiële informatie in het jaarverslag voldoet aan de eisen die de CW 2001 stelt, met uitzondering van de financiële informatie in drie begrotingsartikelen. Het oordeel is gepreciseerd in hoofdstuk 2, onder het formeel voorbehoud dat de Staten-Generaal de bijbehorende Slotwetten vaststellen.

### **Bedrijfsvoering**

Het onderzoek naar de bedrijfsvoering heeft de volgende resultaten opgeleverd.

Ten opzichte van 2004 constateert de Algemene Rekenkamer vooruitgang in de kwaliteit van het financieel beheer. De achterstanden in de uitvoering van het controlebeleid bij de Gebundelde Doeluitkering zijn weggevoerd. De problemen in het materieelbeheer en de problemen in het financieel beheer bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart zijn grotendeels opgelost.

De onderzochte onderdelen van het financieel beheer, het materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties in 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben voldaan aan de gestelde eisen, met uitzondering van:

- de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- het verplichtingenbeheer.

Het financieel beheer en materieelbeheer bij de inspectie is in 2005 verbeterd, maar bevat nog steeds tekortkomingen. Bij het financieel beheer zijn de volledigheid van de ontvangsten en de rechtmatigheid van de contractuitgaven niet in alle gevallen gewaarborgd. Bij het materieelbeheer zijn het risico- en inventarisbeheer nog niet op orde. Gelet op deze tekortkomingen oordeelt de Algemene Rekenkamer dat het financieel beheer en materieelbeheer een onvolkomenheid bevatten.

Ondanks de toezegging van de minister dat het verplichtingenbeheer in 2005 versterkte aandacht zou krijgen, is het verplichtingenbeheer niet op orde gekomen. Evenals in voorgaande jaren moesten per ultimo 2005 belangrijke correcties in de financiële verantwoording worden doorgevoerd. Dit is veroorzaakt doordat verplichtingen niet goed en tijdig werden vastgelegd en afgewikkeld en door een veelal ontoereikende interne controle op dit proces.

## **Samenvatting**

### **Reactie minister van Verkeer en Waterstaat**

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 2 mei 2006 gereageerd op het rapport van de Algemene Rekenkamer. In deze reactie geeft de minister aan dat zij in het rapport van de Algemene Rekenkamer een bevestiging ziet van de goede koers van haar ministerie in het streven naar een ordentelijk financieel beheer. De minister is verheugd dat een aantal, soms hardnekkige problemen, is opgelost. Voor de resterende onvolkomenheden en aandachtspunten formuleert de minister in haar reactie een aanpak en maatregelen om tot de gewenste verbetering te komen. Hieronder volgen per onvolkomenheid respectievelijk aandachtspunt de verbeteracties zoals opgenomen in de reactie.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De minister laat weten dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2005 en 2006 een aantal verbetermaatregelen heeft afgesproken en uitgevoerd. Samen met de versterkte aandacht van het management van de Inspectie Verkeer en Waterstaat vormen deze maatregelen de basis voor een structureel aanvaardbaar niveau van financieel beheer binnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Ten aanzien van de onvolkomenheid in het financieel beheer brengt de minister onder de aandacht dat de Departementale Auditdienst over het jaar 2005 een goedkeurende accountantsverklaring heeft afgegeven. In het licht van een turbulent jaar voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat vindt zij dit een behoorlijke prestatie.

#### *Verplichtingenbeheer*

De minister geeft in haar reactie aan extra veel energie te willen steken in het beheer van de grote verplichtingen. Ten aanzien van de kleinere verplichtingen wil de minister onderzoeken of het mogelijk is het verplichtingenbeheer zodanig in te vullen dat dit aansluit bij de mogelijkheden die het interdepartementaal beleidsonderzoek Regeldruk en Controletoeren biedt.

Het directoraat-generaal Rijkswaterstaat heeft voor de verbetering van het verplichtingenbeheer gekozen voor een dienstspecifieke aanpak. Parallel aan deze dienstspecifieke aanpak wordt gewerkt aan een probleem-analyse die generieke maatregelen moet opleveren om het verplichtingenbeheer verder in te vullen. De Departementale Auditdienst volgt de effectiviteit van de maatregelen tussentijds via een specifieke audit. Daarnaast wordt hard gewerkt aan de verbetering van de informatievoorziening van het nieuwe financieel administratiesysteem over de stand van het verplichtingenbeheer.

#### *Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart*

Aandachtspunten bij dit directoraat-generaal zijn de interne controle op de verplichtingenadministratie en het beheer van contracten op nacalculatiebasis. De minister laat weten in 2006 hiervoor extra aandacht te vragen aan het management en de medewerkers.

#### *Naleven Europese aanbestedingsregels*

Het naleven van Europese aanbestedingsregels is een aandachtspunt voor het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. In haar reactie geeft de minister aan dat Rijkswaterstaat kiest voor een dienstspecifieke aanpak om de naleving te verbeteren.

### *Nieuwe contractvormen*

Gelet op de vele veranderingen binnen het directoraat-generaal Rijkswaterstaat garandeert de minister niet dat alle aspecten rond innovatieve contracten in 2006 uitontwikkeld zijn. Om een goed financieel beheer te bereiken heeft de minister met het management van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat diverse afspraken gemaakt. Zo worden de implementatie en werking van innovatieve contracten dienstspecifiek gevolgd en wordt Rijkswaterstaatsbreed gewerkt aan verbetering via uniformering en scholing. Ook is er een centraal aangestuurd verbetersteam ingesteld.

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

De Algemene Rekenkamer is verheugd dat de minister de conclusies van de Algemene Rekenkamer onderschrijft. Uit de reactie blijkt dat de resterende onvolkomenheden en aandachtspunten de volle aandacht van de minister hebben. De Algemene Rekenkamer zal de effectiviteit van de aangekondigde verbetermaatregelen komend jaar nauwlettend blijven volgen.

De Algemene Rekenkamer heeft twee opmerkingen bij de reactie van de minister.

Ten eerste brengt de minister in haar reactie de goedkeurende accountantsverklaring bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in verband met de kwaliteit van het financieel beheer bij dit dienstonderdeel. Een goedkeurende accountantsverklaring moet in relatie tot het financieel beheer als positief worden geduid. Echter, een één op één relatie tussen fouten in de jaarrekening en de kwaliteit van het financieel beheer ontbreekt.

Ten tweede noemt de minister bij het verplichtingenbeheer vooral specifieke verbeteracties voor het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. Aangezien het verplichtingenbeheer een departementsbreed probleem is, vraagt de Algemene Rekenkamer ook aandacht voor specifieke analyses en hieruit voortvloeiende maatregelen bij de andere departementsonderdelen.

De Audit-Actielijst (AAL) laat zien op welke punten de Algemene Rekenkamer vindt dat het ministerie actie moet ondernemen. De AAL 2006 bouwt voort op de AAL 2005. De lijst meldt de verbetermaatregelen die de minister heeft aangekondigd en de termijn waarbinnen ze moeten leiden tot verbetering. Ook biedt de AAL inzicht in de voortgang van verbeteracties die de minister eerder heeft ingezet.

▶ = eerste jaar van constatering

	Art. nr. en bedrag	Stand van zaken	Conclusie	Aanbeveling	Toezegging minister
<b>Onvolkomenheden financieel beheer en materieelbeheer</b>					
2001	Artikel 18: uitgaven € 83 miljoen en inkomsten € 18 miljoen	Het materieelbeheer en het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn nog niet geheel op orde door tekortkomingen in het contractbeheer, het beheer van de volledigheid van de ontvangsten en het risico- en inventarisbeheer inzake het materieel.	Er is een onvolkomenheid in het financieel beheer en materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.	Zorg ervoor dat aanwezige procedures beter worden nageleefd, vooral rond de ontvangsten.	Afgesproken en uitgevoerde verbetermaatregelen en versterkte aandacht van het management zijn de basis voor een structureel aanvaardbaar niveau van financieel beheer. Dat niveau moet zo spoedig mogelijk worden bereikt.
2004		Het verplichtingenbeheer is niet op orde gekomen door tekortkomingen in onder andere de tijdige vastlegging en afwikkeling van verplichtingen en ontoereikende interne controle op dit proces. Dit brengt risico's met zich mee voor de actualiteit van de verplichtingenadministratie en daarmee voor het budgetbeheer.	Er is een ernstige onvolkomenheid in het verplichtingenbeheer.	Tref passende maatregelen om het verplichtingenbeheer op orde te brengen.	Er wordt extra energie gestoken in het op orde krijgen van het beheer van de grote verplichtingen. Voor het beheer van de kleinere verplichtingen wordt de mogelijkheid onderzocht voor een andere invulling. Rijkswaterstaat kiest voor een combinatie van een dienstspecifieke en een generieke aanpak.
<b>Aandachtspunten</b>					
2003	Artikel 1 t/m 4 en artikel 9 t/m 12: uitgaven urencontracten circa € 9 miljoen	Het financieel beheer van het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) is van voldoende niveau. De resterende tekortkomingen betreffen beheer urencontracten en interne controle op de verplichtingenadministratie.	Bij DGTL behoeven het beheer van urencontracten en de interne controle op de verplichtingenadministratie nog aandacht.	Zorg ervoor dat de resterende tekortkomingen worden weggenomen.	Van management en medewerkers wordt extra aandacht gevraagd.
2005	Uitgaven Infrastructuurfonds: artikel 1 "Droge infrastructuur" circa € 3,787	Bij de nieuwe contractvormen voor beheer en onderhoud signaleert de Algemene Rekenkamer aandachtspunten voor de	Het beheer van nieuwe contractvormen vormt een aandachtspunt.	Besteed voldoende aandacht aan de risico's, die voortvloeien uit het beheer van nieuwe contractvormen.	Rijkswaterstaat treft diverse maatregelen (onder andere monitoring, uniformering werkwijze, beheer en interne audits) om



	Art. nr. en bedrag	Stand van zaken	Conclusie	Aanbeveling	Toezegging minister
	miljoen en artikel 2 "Natte infrastructuur" circa € 1.209 miljoen	borging van de rechtmatigheid van het contractbeheer.			het financieel beheer en de rechtmatigheid te waarborgen. De minister kan echter niet garanderen dat alle aspecten rond nieuwe contractvormen in 2006 helemaal zijn uitontwikkeld.
2005	Verplichtingen Infrastructuurfonds: artikel 1 "Droge Infrastructuur" circa € 5.316 miljoen, artikel 3 "Mega-projecten" circa € 317 miljoen	In 2005 is sprake van een toename van diensten en werken, die ten onrechte niet Europees zijn aanbesteed.	De naleving van regels voor Europese aanbesteding vormt een aandachtspunt.	Tref aanvullende maatregelen voor de naleving van Europese aanbestedingsregels.	Verbeteringen worden dienstspecifiek ingezet en gemonitord.
<b>Beleidsinformatie</b>					
2001	Jaarverslag	In de begroting en het jaarverslag ontbreekt regelmatig informatie over effecten, prestaties en middelen.	Dit onderwerp verdient blijvend aandacht.	Zorg voor een betere aansluiting van het jaarverslag op de begroting door terug te komen op effecten en middelen. Concretiseer prestaties in de begroting verder met indicatoren en toetsbare streefwaarden.	Op dit punt zijn geen toezeggingen gedaan.
<b>Afgerond in 2005</b>					
2003	Artikel 1 t/m 4 en artikel 9 t/m 12 (hfdst. XII) en Infrastructuurfonds: uitgaven € 145 miljoen	Het financieel beheer van DGTL is verbeterd en inmiddels van voldoende niveau.	De onvolkomenheid in het financieel beheer van DGTL is opgelost. De resterende tekortkomingen zijn opgenomen in het onderdeel 'aandachtspunten' van deze Audit-Actie-lijst.		
1999		Het materieelbeheer is van voldoende niveau.	De onvolkomenheid in het materieelbeheer is opgelost. Een uitzondering betreft het materieelbeheer bij IVW (zie onderdeel "onvolkomenheden" van deze Audit-Actielijst).		
2004		De achterstanden in het controlebeleid (de beoordeling en afhandeling van verantwoordingsstukken) van de Gebundelde Doeluitkering zijn weggewerkt.	De onvolkomenheid in het financieel beheer van de Gebundelde Doeluitkering is opgelost.		

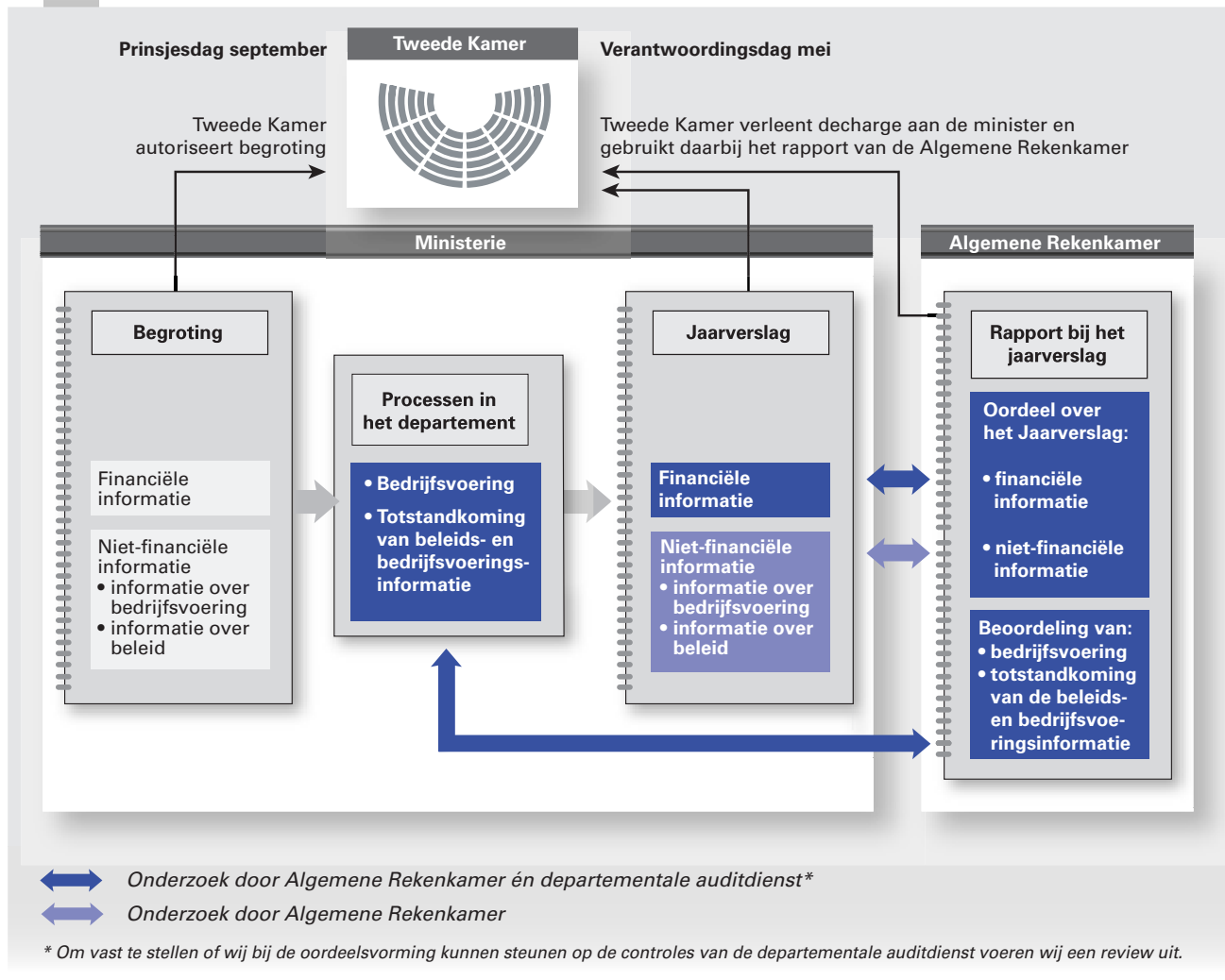
# 1 INLEIDING

## 1.1 Rapport bij het jaarverslag

De Algemene Rekenkamer heeft onderzocht of het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) voldoet aan de eisen die de Comptabiliteitswet 2001 (CW 2001) stelt. Daarnaast hebben wij de bedrijfsvoering van het ministerie onderzocht en het financieel beheer en materieelbeheer beoordeeld. In dit rapport vindt u de oordelen en de belangrijkste resultaten van het onderzoek. In figuur 1 staat wat de Algemene Rekenkamer wanneer onderzoekt en voor wie.

Figuur 1

### Plaats onderzoek Algemene Rekenkamer in het proces van begroting tot verantwoording



## 1.2 Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De belangrijkste beleidsdoelstellingen van het ministerie liggen op het gebied van personenvervoer, goederenvervoer, luchtvaart, water en waterbeheer.

Het ministerie kent aanzienlijke transactie-uitgaven en aanzienlijke overdrachtsuitgaven. De transactie-uitgaven lopen grotendeels via het Infrastructuurfonds (€ 4 372,5 miljoen) en worden vooral gebruikt om (rijks)infrastructuur aan te leggen en te onderhouden. Ook een deel van de overdrachtsuitgaven (aan ProRail) en de specifieke uitkeringen (aan decentrale overheden) zijn voor dit doel bestemd. Naast de bijdrage aan het Infrastructuurfonds vormen de exploitatiebijdragen aan het openbaar vervoer (€ 1 468,7 miljoen) belangrijke overdrachtsuitgaven.

In 2005 had het ministerie één baten-lastendienst: het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Sinds 1 januari 2006 is ook Rijkswaterstaat een baten-lastendienst.

De uitgaven van het ministerie in 2005 bedragen € 6 918,2 miljoen. De verplichtingen bedragen € 8 435,5 miljoen en de ontvangsten € 112,7 miljoen.

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben zich in 2005 de volgende belangrijke ontwikkelingen voorgedaan.

De «Veranderopgave Verkeer en Waterstaat» is de invulling van het ministerie van het Hoofdlijnenakkoord Balkenende II en het programma Andere Overheid. Deze veranderopgave heeft tot doel de externe oriëntatie te versterken, het ministerie verder te professionaliseren en te transformeren tot een bestuursdepartement. Onderdeel van de Veranderopgave is een vermindering van de personeelsformatie.

Binnen Rijkswaterstaat zijn in 2005 verdere voorbereidingen getroffen om per 1 januari 2006 te kunnen starten als baten-lastendienst. Daarnaast hebben in 2005 reorganisaties plaatsgevonden die mede als doel hadden de kwaliteit van het financieel beheer te verbeteren. Tenslotte is Rijkswaterstaat in 2005 begonnen met de vorming en inrichting van de Corporate Dienst, waarin per 2006 administratieve werkzaamheden, facilitaire taken en taken op personeelsgebied worden ondergebracht. Door deze ontwikkelingen zijn onder meer diensten omgevormd, ervaren krachten uitgestroomd, nieuwe werkwijze en nieuwe functies geïmplementeerd en zijn medewerkers verschoven in de organisatie. Dit heeft invloed op de organisatie waardoor de kwaliteit van het financieel beheer risico loopt.

In de eerste helft van 2005 heeft een reorganisatie plaatsgevonden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat die vanaf 1 juli 2005 heeft geresulteerd in een nieuwe organisatiestructuur en een herschikking van personeel. De reorganisatie heeft onder meer grote invloed gehad op de wijze waarop de inspectie de primaire en de ondersteunende processen van de inspectie uitvoert. Samen met de voorbereiding op de status van baten-lastendienst met ingang van 2007 heeft dit consequenties gehad voor het financieel beheer en het materieelbeheer (zie § 3.1.1).

In april 2005 is het nieuwe directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) gevormd vanuit het directoraat-generaal Goederenvervoer (DGG) en directoraat-generaal Luchtvaart (DGL).

Vanaf begin 2006 werken diensten van het ministerie, met uitzondering van het KNMI, met het nieuwe financiële systeem SAP voor de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd is voor het hele ministerie een nieuwe administratieve organisatie van kracht geworden, die is aangepast op het werken met SAP.

### **1.3 Opzet van het onderzoek**

De Algemene Rekenkamer heeft op basis van de risicoanalyse en de Audit-Actielijst 2005 een programma opgesteld voor het jaarlijkse rechtmatigheidsonderzoek bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. We hebben aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (§ 3.1.1);
- het verplichtingenbeheer (§ 3.1.2);
- het materieelbeheer (§ 3.2.1);
- het financieel beheer bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (§ 3.2.2);
- de specifieke uitkering Gebundelde Doeluitkering (§ 3.2.3);
- de nieuwe contractvormen voor beheer en onderhoud (§ 3.3.1);
- de naleving Europese aanbestedingsregels (§ 3.3.2);
- de eindafrekeningen Geluidsisolatie Schiphol (§ 3.3.3);
- de informatie over beleid (§ 2.3).

Daarnaast heeft de Algemene Rekenkamer onderzoek gedaan naar ontslagregelingen voor hogere ambtenaren bij het Rijk. De resultaten van dit onderzoek zijn op 17 mei 2006 gepubliceerd in het rapport *Ontslagregelingen hogere ambtenaren bij het Rijk 2004 en 2005*.

### **1.4 Leeswijzer**

Dit Rapport bij het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) omvat, behalve een samenvatting en een inleiding, twee hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 beschrijft het oordeel van de Algemene Rekenkamer over het jaarverslag en de saldibalans van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Hoofdstuk 3 is gewijd aan de bedrijfsvoering van het ministerie en bevat het oordeel van de Algemene Rekenkamer over het financieel beheer en materieelbeheer van het ministerie. Ook de ontwikkelingen in de bedrijfsvoering worden in dat hoofdstuk beschreven.

De reactie van de minister en het nawoord van de Algemene Rekenkamer zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Dit rapport telt verder vijf bijlagen. In bijlage 1, 2 en 3 staan overzichten die de resultaten van het rechtmatigheidsonderzoek schematisch weergeven.

In bijlage 1 staan de begrote en verantwoorde bedragen, in bijlage 2 staan alle fouten en onzekerheden op een rij en in bijlage 3 de onvolkomenheden. Bijlage 4 bevat de gebruikte afkortingen en bijlage 5 is een verklarende woordenlijst.

## 2 JAARVERSLAG

De Algemene Rekenkamer heeft het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) beoordeeld. Wij hebben onderzocht of het ministerie het geld volgens de regels heeft uitgegeven en in het jaarverslag daarover goed verantwoording aflegt. Waar dit niet het geval is, spreken wij respectievelijk van een onrechtmatigheid of van een ondeugdelijke weergave.

In dit hoofdstuk staat het oordeel van de Algemene Rekenkamer over het jaarverslag als geheel. Dit oordeel is opgebouwd uit deeloordelen over de volgende onderdelen van het jaarverslag:

- financiële informatie en saldibalans;
- informatie over bedrijfsvoering;
- informatie over beleid.

Deze deeloordelen komen aan de orde in de volgende paragrafen.

### Oordeel jaarverslag

Het jaarverslag over 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voldoet aan de eisen die de CW 2001 stelt, met uitzondering van de financiële informatie in drie begrotingshoofdstukken. De drie artikelen staan vermeld in § 2.1.1.

### 2.1 Financiële informatie en saldibalans

Met «financiële informatie» wordt bedoeld:

- alle verplichtingen, uitgaven, ontvangsten in de verantwoordingsstaat van het ministerie en de toelichting daarbij;
- alle baten, lasten, kapitaaluitgaven, kapitaalontvangsten, balansposten in de verantwoordingsstaat over de baten-lastendiensten en de toelichting daarbij. Bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat het in 2005 om één baten-lastendienst: het KNMI.

De «saldibalans» is een overzicht van de posten die aan het eind van het jaar nog openstaan en die naar het volgende jaar moeten worden meegenomen.

De CW 2001 stelt de volgende eisen aan de financiële informatie en de saldibalans:

- rechtmatig tot stand gekomen;
- op deugdelijke wijze weergegeven;
- overeenkomstig de verslaggevingseisen opgesteld.

#### 2.1.1 Oordeel financiële informatie

De financiële informatie in het jaarverslag over 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (begrotingshoofdstuk XII) voldoet aan de eisen die de CW 2001 stelt, met uitzondering van de volgende fouten en onzekerheden die de tolerantiegrens op artikelniveau overschrijden:

#### Verplichtingen

- Artikel 7: «Klantgerichte personenvervoermarkt»  
Bij dit artikel is een verplichting (protocol getekend in 2005) ten onrechte niet verantwoord. Zie § 3.1.2 voor nadere opmerkingen over het verplichtingenbeheer.

### *Uitgaven*

- Artikel 7: «Klantgerichte personenvervoermarkt»  
Bij deze uitgaven zijn diverse omissies geconstateerd bij de interne beheersing van de kleinere contract- en subsidiestromen bij het directoraat-generaal Personenvervoer.
- Artikel 21: «Algemeen departement»  
Bij dit artikel ontbreekt een afstemming tussen de verantwoorde uitgaven voor postactieven en de gecontroleerde opgave van de uitvoeringsinstantie die de regelingen voor postactieven verzorgt.

### *Ontvangsten*

- Artikel 18: «Inspectie Verkeer en Waterstaat»  
Bij verschillende ontvangstenstromen is de administratieve organisatie niet of in beperkte mate nageleefd. Als gevolg hiervan bestaat onzekerheid over de volledigheid van de verantwoorde ontvangsten. Zie § 3.1.1 voor nadere opmerkingen over de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

#### 2.1.1.1 *Verantwoordingsstaat ministerie en toelichting*

Onderstaand overzicht laat de totaalbedragen zien waaruit de verantwoordingsstaat 2005 is opgebouwd en de fouten, onzekerheden en onvolledigheden die de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd.

**Overzicht 1**  
**Bedragen van de verantwoordingsstaat 2005, Ministerie van Verkeer en Waterstaat**  
**(x € miljoen)**

	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
Totaalbedragen verantwoordingsstaat	8 435,4	6 918,2	112,7
Belangrijke fouten en onzekerheden <sup>1</sup>	5,7	12,4	1,9
Overige fouten en onzekerheden <sup>2</sup>	7,4	13,6	0,4
Totaalbedrag fouten en onzekerheden	13,1	26,0	2,3

<sup>1</sup> Dit is het totaal van fouten (onjuistheden en onvolledigheden) en onzekerheden *die de tolerantiegrenzen op artikelniveau overschrijden*.

<sup>2</sup> Dit is het totaal van fouten en onzekerheden die de tolerantiegrenzen op artikelniveau *niet* overschrijden.

In bijlage 2 worden de belangrijke fouten en onzekerheden nader toegelicht. Het totaalbedrag aan fouten en onzekerheden voor de verplichtingen, de uitgaven en de ontvangsten valt binnen de tolerantiegrenzen voor de verantwoordingsstaat als geheel. De tolerantiegrens voor fouten en onzekerheden bedraagt 1% respectievelijk 3% van de totale verantwoordingsstaat.

Het bedrag aan verplichtingen en uitgaven bevat in totaal voor € 72,4 miljoen respectievelijk € 0,3 miljoen aan overschrijdingen (zie bijlage 2). Indien de Staten-Generaal niet akkoord gaan met de desbetreffende Slotwet-mutaties, zal de Algemene Rekenkamer het positieve oordeel over de financiële informatie in het jaarverslag mogelijk moeten herzien.

### 2.1.1.2 Verantwoordingsstaat baten-lastendiensten en toelichting

De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat er geen belangrijke fouten en onzekerheden zijn in de rechtmatigheid, de deugdelijke weergave en het voldoen aan de verslaggevingsvoorschriften.

### 2.1.2 Oordeel saldibalans en toelichting

De saldibalans 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de toelichting daarop voldoen aan de eisen die de CW 2001 stelt.

Onderstaand overzicht laat de totaalbedragen zien waaruit de saldibalans 2005 is opgebouwd en de fouten, onzekerheden en onvolledigheden die de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd.

#### Overzicht 2

#### Saldibalans per 31 december 2005, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (x € miljoen)

Totaalsaldo (debet + credit)	27 613,0
Beoordeeld totaal saldibalans debet + credit <sup>1</sup>	13 698,6
<hr/>	
Totaal van fouten en onzekerheden die de tolerantiegrenzen voor een of meer saldibalansposten overschrijden	0,0
Overige fouten en onzekerheden	30,0
<hr/>	
Totaalbedrag fouten en onzekerheden	30,0

<sup>1</sup> Uitgaven en ontvangsten ten laste van de begroting en tegenrekeningen tellen niet mee voor het beoordeelde totaal. Het bedrag dat onvolledig is, is niet nauwkeurig te schatten en is daarom niet meegenomen in het totaalbedrag van fouten en onzekerheden.

In de saldibalans zijn geen belangrijke fouten en onzekerheden geconstateerd. Het totaalbedrag aan fouten en onzekerheden in de posten van de saldibalans valt binnen de tolerantiegrenzen voor de saldibalans als geheel. De tolerantiegrens voor fouten en onzekerheden bedraagt 1% respectievelijk 3% van het beoordeelde totaal van de saldibalans als geheel. Voor de Rekening Courant Rijkshoofdboekhouding en de liquide middelen geldt een tolerantiegrens van 0%.

Het totaal aan openstaande voorschotten dat is afgerekend, bedraagt € 1 879,0 miljoen. We stellen vast dat deze afrekeningen aan de eisen voldoen.

## 2.2 Informatie over de bedrijfsvoering

Informatie over de bedrijfsvoering is opgenomen in de bedrijfsvoeringsparagraaf in het jaarverslag. Naast een schets van ontwikkelingen bevat de paragraaf bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de volgende aandachts- en verbeterpunten:

- de sturingsrelatie tussen de beleidsdirectoraten-generaal en Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie;
- het beheer van innovatieve contracten;
- het financieel beheer bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart;
- het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- de totstandkoming van prestatiegegevens in de begroting;
- rechtmatigheidsverklaringen bij de jaarrekeningen van rechtspersonen met een wettelijke taak;

- het verlies aan expertise bij Rijkswaterstaat door vertrek van personeel.

### 2.2.1 Oordeel informatie over de bedrijfsvoering

De informatie over de bedrijfsvoering in het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is op deugdelijke wijze tot stand gekomen en voldoet aan de verslaggevingseisen. Een aandachtspunt betreft het zodanig organiseren van het proces dat meer gebruik kan worden gemaakt van de informatie die door de dienstonderdelen wordt aangeleverd.

De resultaten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de bedrijfsvoering zelf van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

## 2.3 Informatie over beleid

Bij het beoordelen van de beleidsinformatie in het jaarverslag kijkt de Algemene Rekenkamer naar de wijze waarop de informatie over het beleid tot stand komt en naar de mate waarin deze voldoet aan de verslaggevingseisen. Ook onderwerpen wij de jaarverslagen aan de «VBTB-toets»<sup>1</sup>. Wij bekijken daarbij of per operationele doelstelling concrete informatie is opgenomen over doelen, prestaties en middelen en zo niet, of het ontbreken van die informatie wordt uitgelegd («comply or explain»).

### 2.3.1 Oordeel informatie over beleid

De informatie over het gevoerde beleid in het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is op deugdelijke wijze tot stand gekomen en voldoet aan de verslaggevingseisen. Voor de totstandkoming van deze informatie moeten de interne richtlijnen bij het ministerie nog wel verder worden geïmplementeerd.

### 2.3.2 VBTB-toets

De Algemene Rekenkamer heeft met de VBTB-toets onderzocht of de beleidsinformatie in de jaarverslagen concreet antwoord geeft op de drie zogenoemde H-vragen:

- Hebben we bereikt wat we ons hadden voorgenomen?
- Hebben we daarvoor gedaan wat we van plan waren te doen?
- Heeft het gekost wat het zou kosten?

Deze drie H-vragen zijn gespiegeld aan de drie W-vragen waarvan de antwoorden in de begrotingen van de ministeries zijn terug te vinden:

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

<sup>1</sup> Hierbij wordt gekeken naar de mate waarin de beleidsinformatie voldoet aan de nieuwe manier van verantwoorden die in 1999 is ingezet met de kabinetsnota *Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording* (VBTB). Ministeries moeten in de departementale jaarverslagen duidelijk maken of met het bestede budget de geplande prestaties zijn geleverd en de beoogde effecten zijn bereikt.

Het antwoord op deze vragen is concreet als de maatschappelijke doelen en de prestaties specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd zijn en als de middelen zijn gekoppeld aan de operationele doelstellingen.

Met ingang van de Begroting 2006 geldt het principe «comply or explain» (pas toe of leg uit). De begrotingen en jaarverslagen moeten per operationele doelstelling concrete antwoorden bevatten op respectievelijk de



W-vragen en de H-vragen («comply»), tenzij de minister uitlegt waarom dit niet mogelijk is («explain»).

De resultaten van de VBTB-toets worden weergegeven in de figuur 2. Om de ontwikkeling in de tijd te laten zien, hebben we de scores van 2005 vergeleken met de scores van 2003, 2004 en 2006.

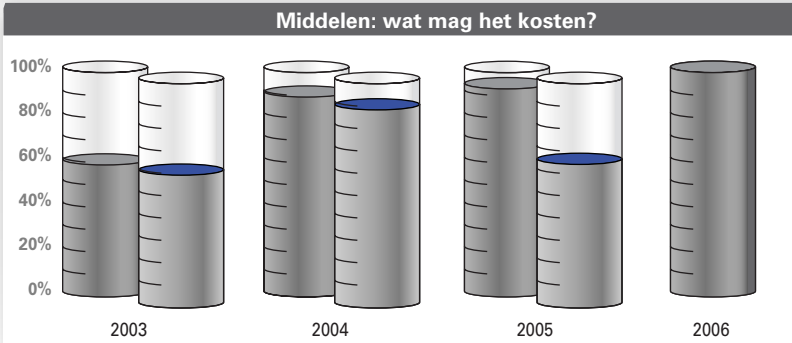
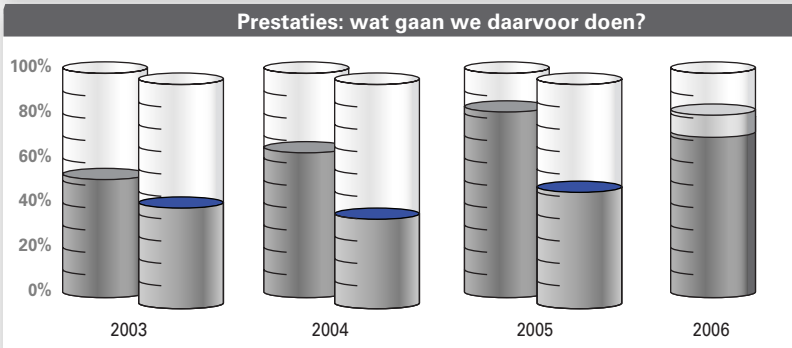
## C Concrete informatie over beleid in begroting en jaarverslag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Figuur 2



Begroting	Jaarverslag	
		Percentage operationele doelstellingen waarover de minister concrete informatie heeft opgenomen
		Percentage operationele doelstellingen waarbij de minister heeft uitgelegd waarom er geen concrete informatie over is opgenomen (explain)



### *Aansluiting Jaarverslag 2005 en Begroting 2005*

De Algemene Rekenkamer constateert dat de aansluiting tussen het jaarverslag en de begroting in 2005 achteruit is gegaan ten opzichte van 2004, met uitzondering van de informatie over prestaties. In 2005 kan van een groter aantal voorgenomen doelen (21% ten opzichte van 17% in 2004) en middelen (29% ten opzichte van 1% in 2004) achteraf niet worden beoordeeld of zij ook daadwerkelijk zijn gerealiseerd, en zo ja, in welke mate<sup>2</sup>. In 2004 was er (ten opzichte van 2003) ook al sprake van een verminderde aansluiting van het jaarverslag op de begroting. De informatie over de prestaties is in het jaarverslag van 2005 vooral verbeterd doordat er in het jaarverslag beter wordt teruggekomen op de beleidsinstrumenten en de geleverde prestaties (hebben we daarvoor gedaan wat we van plan waren te doen?).

De informatie over de voorgenomen doelen (hebben we bereikt wat we ons hadden voorgenomen?) in het jaarverslag zou beter aansluiten op de begroting door consequenter terug te komen op dezelfde effectindicatoren en door de realisatiewaarden weer te geven. Zo wordt in het jaarverslag in de operationele doelstelling «Reductie verkeersslachtoffers weg» (artikel 5 «Veilig personenvervoer») slechts teruggekomen op een van de drie effectindicatoren, namelijk het aantal verkeersdoden in 2004. De overige effectindicatoren worden in het jaarverslag niet genoemd, evenmin als de realisatiewaarden.

De achteruitgang van de informatie over de middelen in het jaarverslag is hoofdzakelijk te wijten aan artikel 18 «Inspectie Verkeer en Waterstaat». In dit artikel zijn de uitgaven niet meer gespecificeerd per toezichtdomein, zoals dat wel in de Begroting 2004 en in het Jaarverslag 2004 is gedaan. Als gevolg van de reorganisatie zijn namelijk per 1 juli 2005 de toezichtdomeinen geclusterd tot toezichteenheden. Op het niveau van de toezichteenheden zijn uitgaven ook niet gespecificeerd.

### *Begroting 2006*

De Algemene Rekenkamer heeft ook onderzoek verricht naar de mate waarin de operationele doelstellingen in de Begroting 2006 concreet inzicht bieden in de beoogde doelen, prestaties en middelen (de drie W-vragen). De uitkomsten zijn vergeleken met de uitkomsten van de Begroting 2005.

De Algemene Rekenkamer constateert voor 2006 dat de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een beter inzicht geeft in met name de doelen (55% ten opzichte van 48% in 2005) en de middelen. De weergave van de middelen is zelfs uitstekend: bij alle artikelen is deze goedgekeurd (100% ten opzichte van 93% in 2005).

In een aantal gevallen is uitgelegd waarom het niet mogelijk is een antwoord te geven op zowel de vraag naar de doelen (14%) als op de vraag naar de prestaties (10%) van het beleid. Zowel de uitleg over het ontbreken van outcomegegevens (wat willen we bereiken?) als de uitleg over het ontbreken van prestatiegegevens (wat gaan we daarvoor doen?) zijn in de VBTB-toets weergegeven in figuur 2 in de categorie «explain»<sup>3</sup>.

Naast deze twee verbeteringen constateert de Algemene Rekenkamer een lichte achteruitgang van het inzicht dat de begroting geeft in de prestaties (in 18% van de gevallen is de W2-vraag «wat gaan we daarvoor doen?» niet goed beantwoord ten opzichte van 16% in 2005). Ondanks dat de mogelijkheid bestaat om uitleg te geven over ontbrekende gegevens heeft de minister bij deze 18% geen gebruik gemaakt van het «comply or explain» principe.

Deze achteruitgang komt vooral doordat toetsbare streefwaarden bij de indicatoren van de prestaties ontbreken. Bovendien zijn in de begroting

<sup>2</sup> Dit beeld is positief vertekend, doordat de Algemene Rekenkamer ook positief heeft geoordeeld indien slechts een gedeelte van de prestatiegegevens in het jaarverslag terugkeert.

<sup>3</sup> Volgens de motie Douma mag alleen het ontbreken van outcomegegevens (de W1-vraag: wat willen we bereiken?) worden uitgelegd. Volgens de rijksbegrotingsvoorschriften kan ook het ontbreken van prestatiegegevens (de W2-vraag: wat gaan we daarvoor doen?) worden uitgelegd. De Algemene Rekenkamer heeft besloten een uitleg te geven over zowel het ontbreken van outcomegegevens als het categoriseren van prestatiegegevens als «explain».

veel prestatie-indicatoren opgenomen, terwijl deze in feite het nagestreefde effect meten. Een voorbeeld hiervan is artikel 32 «Het bereiken van een optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit», waarin het aantal doden en gewonden onder reizigers als prestatie-indicator is opgenomen. Verbetering is mogelijk door prestatie- en effectindicatoren op een juiste manier te onderscheiden. Ook kunnen voor meer operationele doelen de nagestreefde prestaties concreter worden gemaakt met toetsbare indicatoren en streefwaarden.

### *2.3.3 Informatie over «Veilige luchtvaart» nader beschouwd*

De Algemene Rekenkamer heeft niet alleen getoetst of de antwoorden op de W-vragen en de H-vragen in de begroting en het jaarverslag staan. Voor beleidsartikel 09 «Veilige luchtvaart» hebben wij ook onderzocht wat de betekenis is van de informatie hierover in het Jaarverslag 2005. Wij hebben gekozen voor dit beleidsartikel omdat het onderwerp veilige luchtvaart in 2005 brede publieke belangstelling genoot. Dit kwam onder andere door de vermeende terroristische dreiging en doordat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2005 technische gebreken constateerde bij een aantal goedkope luchtvaartmaatschappijen.

De algemene doelstelling valt uiteen in twee operationele doelstellingen, gericht op de interne en de externe veiligheid. De interne veiligheid betreft hoofdzakelijk de veiligheidsaspecten van luchtvaartactiviteiten, die verbonden zijn met de Nederlandse luchtvaartvloot en de luchtvaartuigen die gebruik maken van de Nederlandse luchthavens. De beveiliging tijdens de vluchtuitvoering is ook een onderdeel van de interne veiligheid. De externe veiligheid betreft de veiligheid van personen in de omgeving van luchthavens, zowel van individuen als van groepen.

De Algemene Rekenkamer constateert dat het Jaarverslag 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat veel informatie levert over de ontwikkelingen van de veiligheid van de luchtvaart in 2005. Naar aanleiding van het verdiepende onderzoek hebben we echter een aantal opmerkingen over de betekenis van de informatie.

Het ministerie is voor de basisinformatie over veilige luchtvaart volledig afhankelijk van de informatie die het door derden, bijvoorbeeld luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, krijgt aangeleverd. Het ministerie gaat echter niet standaard na of deze informatie betrouwbaar is. De Algemene Rekenkamer ziet hierin een risico omdat derden er belang bij kunnen hebben om onjuiste of onvolledige gegevens te verstrekken. De Algemene Rekenkamer is van mening dat het ministerie zich ervan dient te vergewissen hoe de informatie tot stand is gekomen. Het stemt de Algemene Rekenkamer dan ook positief dat de minister in 2005 een wetsvoorstel heeft ingediend om de meldingsprocedure voor incidenten te verbeteren.

Verder constateert de Algemene Rekenkamer het volgende. Uit de resultaten van de effectindicatoren «wereldwijde en Europese ongevals-ratio» en «het aantal ernstige incidenten dat is gemeld bij de Onderzoeksraad voor veiligheid» is niet direct af te leiden wat de conclusie van de minister is over de realisatie van de operationele doelstelling «permanente verbetering van de interne veiligheid». Dit komt vooral doordat de laatstgenoemde indicator door de korte periode van weergave (twee jaar) onvoldoende inzicht biedt in een permanente verbetering. De Algemene

Rekenkamer is verheugd over het initiatief van het ministerie additionele effectindicatoren te ontwikkelen voor de interne veiligheid.

Over de externe veiligheid merkt de Algemene Rekenkamer op dat de indicator «aantal aangekochte en aan te kopen woningen en woonboten» weinig inzicht biedt in de ontwikkeling van de externe veiligheid. Het is een goede prestatie-indicator, maar het zegt weinig over het effect voor de externe veiligheid. Bovendien blijkt dat het aantal aangekochte woningen in 2005 is achtergebleven bij het aantal dat was voorzien in de begroting. De minister licht de oorzaak van dit verschil in het jaarverslag niet toe. De Algemene Rekenkamer beveelt de minister van Verkeer en Waterstaat aan andere indicatoren te ontwikkelen die een beter inzicht geven in de ontwikkeling van de externe veiligheid.

### 3 BEDRIJFSVOERING

Dit hoofdstuk beschrijft de bevindingen van de Algemene Rekenkamer over de bedrijfsvoering van het ministerie.

Bedrijfsvoering is de sturing en beheersing van de primaire en ondersteunende processen en is gericht op het realiseren van taken en doelen van de organisatie. Onder de bedrijfsvoering vallen:

- het financieel beheer en materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties;
- de controle door de departementale auditdienst;
- de totstandkoming van de financiële informatie, bedrijfsvoeringsinformatie en beleidsinformatie in het jaarverslag.

Wij baseren ons oordeel over het financieel beheer, het materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties op de eisen die de CW 2001 stelt. Het financieel beheer en het materieelbeheer moeten rechtmatig, ordelijk en controleerbaar zijn en zo doelmatig mogelijk zijn ingericht. De administraties moeten daarnaast ook inzicht bieden in het gevoerde beheer.

Dit hoofdstuk geeft eerst een beschrijving van de onvolkomenheden die we hebben aangetroffen in de bedrijfsvoering (§ 3.1). In § 3.2 wordt ingegaan op de opgeloste onvolkomenheden. Aandachtspunten en overige bevindingen over het financieel beheer zijn opgenomen in § 3.3. In § 3.4 is het oordeel te vinden over het financieel beheer, het materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties. Hier staan ook conclusies over de overige onderdelen van de bedrijfsvoering en wordt de ontwikkeling van de bedrijfsvoering in de afgelopen drie jaar door middel van figuur 3 weergegeven.

#### 3.1 Onvolkomenheden

##### *3.1.1 Financieel beheer en materieelbeheer bij Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Vanaf 2001 constateert de Algemene Rekenkamer tekortkomingen in het financieel beheer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het financieel beheer was in 2004, ondanks de verbetering ten opzichte van het jaar daarvoor, nog niet op orde. Dit heeft geresulteerd in het oordeel «onvolkomenheid in het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat» in het *Rapport bij het Jaarverslag 2004*. Ook het materieelbeheer was in 2004 nog niet op orde.

Om het financieel beheer verder te verbeteren heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat in het *Plan van aanpak financieel beheer 2005* maatregelen geformuleerd. In dit plan zijn voor de belangrijkste financiële stromen concrete acties benoemd om het financieel beheer te verbeteren. Vooral door de reorganisatie die halverwege het jaar is doorgevoerd, is de realisatie van sommige verbeteracties evenwel sterk onder druk komen te staan.

Het financieel beheer is in 2005 verbeterd, maar is nog steeds niet volledig op orde. Bij de ontvangsten<sup>4</sup> kon de volledigheid van het merendeel van de ontvangstenprocessen niet vastgesteld worden. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door tekortkomingen in de naleving van de procedures. Bij de contractuitgaven is de rechtmatigheid in een aantal gevallen niet gewaarborgd doordat de prestaties niet adequaat worden vastgesteld.

---

<sup>4</sup> Ontvangsten zijn door de Auditdienst vastgesteld op € 18,2 miljoen.

Het management moet de lijnmedewerkers actiever aanspreken op de naleving van procedures. Hoewel de verbijzonderde interne controles de juiste tekortkomingen blootleggen, zijn de oorzaken nog niet adequaat geanalyseerd.

Een belangrijk deel van het te beheren materieel is medio 2005 overgedragen aan de Shared Services Organisatie. Het materieel dat bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat achterblijft bestaat uit dienstauto's, meetapparatuur en begerenswaardige goederen zoals digitale camera's. Het materieelbeheer is eind 2005 niet op orde door tekortkomingen in het risicobeheer en het inventarisbeheer. Niet voor alle categorieën activa zijn de risico's en beheersmaatregelen zichtbaar gemaakt en wordt een administratie bijgehouden. Verder worden in 2005 de interne controlemaatregelen (zoals functiescheiding en vergelijkende controles) om de betrouwbaarheid van de administratie te waarborgen niet toereikendheid nageleefd. Begin 2006 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat diverse acties ingezet om het materieelbeheer te verbeteren.

Uit het voorgaande leidt de Algemene Rekenkamer het oordeel «onvolkomenheid in het financieel beheer en materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat» af.

### *3.1.2 Verplichtingenbeheer*

Het verplichtingenbeheer is er op gericht om een juiste, tijdige en volledige registratie van gesloten overeenkomsten te waarborgen. In haar Rapport bij het Jaarverslag 2004 constateerde de Algemene Rekenkamer dat er onvolkomenheden zijn in het verplichtingenbeheer. Deze hebben vooral betrekking op de tijdige vastlegging en de afwikkeling van de verplichtingen, de invoercontrole en de afstemming tussen het contractenregister en het financieel systeem. In haar reactie op het rapport gaf de minister aan dat het verplichtingenbeheer in 2005 extra aandacht zal krijgen. Waar nodig zullen aanvullende acties worden ondernomen.

De Algemene Rekenkamer heeft opnieuw aandacht besteed aan het verplichtingenbeheer. Zij heeft geconstateerd dat de Auditdienst ultimo 2005, evenals voorgaande jaren, belangrijke correcties in de financiële verantwoording door moest laten voeren. De Auditdienst noemt hiervoor de volgende oorzaken:

- aangegane verplichtingen en bijstellingen hiervan worden niet goed en tijdig vastgelegd in de administratie;
- verplichtingen worden niet tijdig afgewikkeld;
- de interne controle op de invoer van verplichtingen en de aansluiting met het contractenregister zijn veelal ontoereikend.

Hierdoor bestaat het risico dat de stand van de verplichtingen en de realisatie niet actueel is waardoor mogelijk niet tot een goed budgetbeheer is te komen.

De extra aandacht en eventueel aanvullende acties voor het verplichtingenbeheer hebben volgens de Algemene Rekenkamer niet voldoende geleid tot de gewenste verbetering. De oorzaken die correcties noodzakelijk maken, zijn in 2005 niet weggenomen. De Algemene Rekenkamer oordeelt daarom dat er ook in 2005 sprake is van een onvolkomenheid in het verplichtingenbeheer. Gelet op de duur van het probleem wijzigt de Algemene Rekenkamer haar oordeel van een «gewone» onvolkomenheid in een ernstige onvolkomenheid.

Voor 2006 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een nieuwe administratieve organisatie opgesteld. Hierin is het proces verplichtingen vast te leggen, gewijzigd. Het risico dat verplichtingen ten onrechte niet worden vastgelegd, wordt hiermee volgens het ministerie beperkt. Het belang van een toereikend verplichtingenbeheer geldt ook voor een baten-lastenadministratie. Rijkswaterstaat heeft begin 2006 maatregelen benoemd om de noodzakelijke verbetering van het verplichtingenbeheer te kunnen realiseren.

### **3.2 Opgeloste onvolkomenheden**

#### *3.2.1 Materieelbeheer*

In haar Rapport bij het Jaarverslag 2004 heeft de Algemene Rekenkamer een bezwaaronderzoek aangekondigd naar het materieelbeheer bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Reden hiervoor is dat het materieelbeheer al jaren niet op orde is.

Gezien de omvorming van Rijkswaterstaat tot baten-lastendienst richtte het bezwaaronderzoek zich in eerste instantie op Rijkswaterstaat. Op 12 oktober 2005 zijn de uitkomsten hiervan gepubliceerd in het rapport *Bezwaaronderzoek materieelbeheer Rijkswaterstaat*. Dit rapport was een tussenrapportage.

Voor het Rapport bij het Jaarverslag 2005 heeft de Algemene Rekenkamer het materieelbeheer over heel 2005 beoordeeld bij Rijkswaterstaat en bij de overige diensten van het ministerie. Het materieelbeheer bij de overige diensten heeft hoofdzakelijk betrekking op de Shared Services Organisatie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het KNMI. De beleidsdirecties hebben hun materieelbeheer overgedragen aan de Shared Services Organisatie; de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een deel van zijn materieelbeheer overgedragen aan de Shared Services Organisatie.

In 2005 hebben Rijkswaterstaat en de overige diensten van het ministerie verbeteringen doorgevoerd in het materieelbeheer. Het materieelbeheer bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is daardoor eind 2005 van een voldoende niveau. Een uitzondering betreft het materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat eind 2005 nog niet op orde is. De omvang van het materieelbeheer bij de inspectie is overigens beperkt. Voor de bevindingen over de Inspectie Verkeer en Waterstaat verwijzen we naar § 3.1.1.

Er resteert nog wel een aantal aandachtspunten in het materieelbeheer. De Shared Services Organisatie en het KNMI moeten risicobeleid formuleren voor activa met een geringe financiële waarde en zij moeten het risicobeleid meer dienstspecifiek maken. Een belangrijk aandachtspunt voor het inventarisbeheer is de functiescheiding bij het uitvoeren van inventarisaties. Dit geldt voor alle diensten. Om het materieelbeheer in de toekomst op orde te blijven houden is voortdurende aandacht en een gelijkblijvende inspanning een belangrijke voorwaarde.

#### *3.2.2 Financieel beheer bij directoraat-generaal Transport en Luchtvaart*

In 2005 zijn het directoraat-generaal Goederenvervoer (DGG) en het directoraat-generaal Luchtvaart (DGL) samengegaan in het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL). In de rapporten bij het jaarverslag over 2003 en 2004 heeft de Algemene Rekenkamer tekortkomingen geconstateerd in het financieel beheer bij het DGG. Het ging

hierbij om tekortkomingen in het verplichtingenbeheer, het subsidie-beheer, het contractbeheer en de verbijzonderde interne controle. Door deze tekortkomingen ontstonden risico's voor de procesbeheersing, de rechtmatigheid van beheershandelingen en de betrouwbaarheid van de financiële verantwoording. De tekortkomingen hebben voor de Algemene Rekenkamer geleid tot het oordeel «onvolkomenheid in het financieel beheer».

Bij het rechtmatigheidsonderzoek 2004 constateerde de Algemene Rekenkamer dat het financieel beheer bij het DGG in 2004 verbeterd was ten opzichte van 2003. Hierbij merkte de Algemene Rekenkamer op dat pas in het vierde kwartaal van 2004 een opgaande lijn waarneembaar was en dat het financieel beheer nog niet op alle onderdelen van het vereiste niveau was. In haar reactie op het rechtmatigheidsonderzoek 2004 meldde de minister haar streven om in 2005 met de fusie van het DGG en het DGL ook het financieel beheer op orde te krijgen.

In het rechtmatigheidsonderzoek 2005 heeft de Algemene Rekenkamer onderzocht of de in 2004 ingezette verbeteringen structureel zijn en of voor alle onderdelen het vereiste niveau is behaald. Dit onderzoek heeft geleid tot de conclusie dat het financieel beheer bij het DGTL in 2005 bij nagenoeg alle onderdelen verbeterd is en inmiddels van voldoende niveau is. Daarom beschouwt de Algemene Rekenkamer de onvolkomenheid in het financieel beheer bij het DGTL als opgelost.

Bij twee onderwerpen resteren echter nog tekortkomingen. Dit betreft het beheer van urencontracten (contracten op nacalculatiebasis) en de interne controle op de verplichtingenadministratie. Deze tekortkomingen zijn als aandachtspunten opgenomen op de Audit-Actielijst 2006.

### *3.2.3 Gebundelde Doeluitkering*

De Gebundelde Doeluitkering (GDU) was een specifieke uitkering waarbij eens per jaar aan de hand van een verdeelsleutel een bedrag werd uitgekeerd aan provincies en kaderwetgebieden<sup>5</sup>. Met ingang van 1 januari 2005 is de GDU opgenomen in een Brede Doeluitkering. In de Brede Doeluitkering wordt ook de huidige rijksbijdrageregeling voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer opgenomen.

In het Rapport bij het Jaarverslag 2004 constateerde de Algemene Rekenkamer een onvolkomenheid in het financieel beheer van de GDU. Rijkswaterstaat had een grote achterstand in de beoordeling en afhandeling van de verantwoordingsstukken van provincies en kaderwetgebieden. Medio 2005 zou het beheer weer op orde zijn en per 1 augustus 2005 zou het beheer worden overgedragen van Rijkswaterstaat aan het directoraat-generaal Personenvervoer (DGP).

De Algemene Rekenkamer heeft het beheer van de GDU opnieuw beoordeeld. Zij heeft geconstateerd dat Rijkswaterstaat in de zomer van 2005 de vaststelling en afrekening van de GDU tot en met 2003 heeft afgerond en dat Rijkswaterstaat het beheer daarna heeft overgedragen aan het DGP. In februari 2006 heeft het DGP van 17 van de 19 subsidieontvangers de vaststelling en afrekening over 2004 uitgevoerd. Met de andere twee subsidieontvangers is het DGP bezig met de vaststelling en afwikkeling.

<sup>5</sup> De subsidieontvangers zijn de 12 provincies en de 7 kaderwetgebieden, te weten Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Regio Utrecht, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en Regio Twente.



In het Rapport bij het Jaarverslag 2004 constateerde de Algemene Rekenkamer ook enige tekortkomingen in het controlebeleid van de Rijksbijdrageregeling voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Medio 2005 heeft het DGP met de provincies en kaderwetgebieden overleg gevoerd over dit onderwerp. Najaar 2005 heeft het DGP een brief gestuurd naar alle decentrale overheden waarin deze op hun verantwoordelijkheden werden gewezen. De Algemene Rekenkamer heeft op basis van eigen onderzoek geconstateerd dat de tekortkomingen in het controlebeleid zijn weggenomen.

### **3.3 Overige bevindingen financieel beheer**

#### *3.3.1 Nieuwe contractvormen voor beheer en onderhoud*

In toenemende mate hanteert het directoraat-generaal Rijkswaterstaat nieuwe contractvormen voor het beheer en onderhoud van rijkswegen. Bij deze contractvormen wordt de aannemer afgerekend op grond van overeengekomen prestatie-eisen voor de kwaliteit van beheer en onderhoud.

In het rechtmatigheidsonderzoek over 2005 constateert de Algemene Rekenkamer bij het Infrastructuurfonds overschrijdingen van de tolerantiegrenzen op artikelniveau. Deze zijn mede het gevolg van problemen bij het beheer van nieuwe contractvormen. Deze overschrijdingen hebben betrekking op artikel 01 «Droge Infrastructuur» en artikel 02 «Natte Infrastructuur».

De Algemene Rekenkamer vindt het belangrijk dat Rijkswaterstaat meer aandacht schenkt aan de opzet en uitvoering van nieuwe contractvormen. Aandachtspunten zijn: de prestatie-eisen in het contract beter formuleren, een risicoanalyse toepassen bij de samenstelling van beheer- of toezichtplannen en de prestatieverklaring beter onderbouwen.

#### *3.3.2 Naleving van Europese aanbestedingsregels*

In 2005 is bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat een toenemend aantal diensten en werken dat ten onrechte niet Europees wordt aanbesteed. De aangetroffen onrechtmatigheden in de verplichtingen hebben er mede toe geleid dat de tolerantiegrenzen op artikelniveau bij het Infrastructuurfonds overschreden zijn. De overschrijdingen hebben betrekking op artikel 01 «Droge Infrastructuur» en artikel 03 «Megaprojecten».

De onrechtmatigheden houden onder meer verband met opdrachten die niet Europees aanbesteed zijn, maar waarvan de omvang wel boven de grensbedragen voor Europese aanbesteding uitkomt. In andere situaties is ten onrechte een beroep gedaan op uitzonderingsgronden voor Europese aanbesteding.

De Algemene Rekenkamer beveelt aan om aanvullende maatregelen te treffen voor de naleving van de regels voor Europese aanbesteding.

### 3.3.3 Eindafrekening Geluidsisolatie Schiphol fase II

In het Rapport bij het Jaarverslag 2004 gaf de Algemene Rekenkamer aan in 2005 aandacht te besteden aan de werking van de nieuwe procedure «verwerken eindafrekening»<sup>6</sup>. Deze procedure is bedoeld om een oordeel te geven over het financieel beheer van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II).

In het kader van GIS II worden ongeveer 8400 woningen van geluidsisolatie voorzien. Voor 6700 van deze woningen moet Rijkswaterstaat een aparte eindafrekening opstellen<sup>7</sup>. Tot en met maart 2006 heeft Rijkswaterstaat voor GIS II in totaal 5420 eindafrekeningen vastgesteld. Uit de vastgestelde eindafrekeningen volgt een vordering van Rijkswaterstaat op de aannemers ter waarde van € 16,2 miljoen. De feitelijke afrekening met de aannemers vindt echter nog niet plaats, omdat Rijkswaterstaat en de aannemers in een discussie zijn verwickeld over de manier van afrekenen van de gemaakte kosten voor GIS II.

Voor het opstellen van de eindafrekeningen heeft Progis (Projectorganisatie GIS II, onderdeel van Rijkswaterstaat) eind 2004 in samenwerking met de Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de procedure «verwerken eindafrekening» opgesteld. Naast de controles die in het proces zijn verweven, voert Progis achteraf een formele en technische controle uit op ongeveer 10% van de eindafrekeningen. De resultaten van deze controles worden ieder kwartaal in een rapportage vastgelegd. Omdat de technische controleafdeling van Progis onderbezet is, worden niet alle geplande technische controleactiviteiten uitgevoerd.

De Algemene Rekenkamer acht het financieel beheer voor het opstellen van de eindafrekeningen van het project GIS II over 2005 van voldoende niveau. Zij heeft geen tekortkomingen van betekenis geconstateerd in de procedure «verwerken eindafrekening». De rapportages zijn volgens de Algemene Rekenkamer kwalitatief van voldoende niveau. Wel is de onderbezetting van de technische controleafdeling van Progis een aandachtspunt.

Om de eindafrekeningen verder af te wikkelen, is de uitkomst van de discussie tussen Rijkswaterstaat en de aannemers van belang. De Algemene Rekenkamer benadrukt dat de aanbevelingen uit het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar GIS II geïmplementeerd moeten worden in het nog te starten project GIS III<sup>8</sup>.

## 3.4 Conclusies

### 3.4.1 Oordeel financieel beheer, materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties

De onderzochte onderdelen van het financieel beheer, het materieelbeheer en de daartoe bijgehouden administraties in 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben voldaan aan de gestelde eisen, met uitzondering van:

- het financieel beheer en het materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (zie § 3.1.1);
- het verplichtingenbeheer (zie § 3.1.2).

### 3.4.2 Ontwikkeling bedrijfsvoering

Ten opzichte van 2004 constateert de Algemene Rekenkamer vooruitgang

<sup>6</sup> De procedure «verwerken eindafrekening», is vastgesteld op 22 november 2004 door Rijkswaterstaat.

<sup>7</sup> Voor de resterende 1700 woningen hoeft geen eindafrekening te worden opgesteld, omdat deze woningen via een andere contractvorm zijn (of worden) aanbesteed.

<sup>8</sup> Rapport Geluidsisolatie Schiphol fase 2, 15 september 2004, Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 750, nrs. 1–2.

in de kwaliteit van het financieel beheer. De achterstanden in de uitvoering van het controlebeleid bij de Gebundelde Doeluitkering zijn weggewerkt. De problemen in het materieelbeheer en de problemen in het financieel beheer bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart zijn grotendeels opgelost. De stijgende lijn in het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat is voortgezet. De tekortkomingen in het verplichtingenbeheer daarentegen blijken hardnekkig. Om die reden merkt de Algemene Rekenkamer de onvolkomenheid in het verplichtingenbeheer aan als ernstig.

Naast vooruitgang in het financieel beheer signaleert de Algemene Rekenkamer enkele onderwerpen waar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat risico's loopt. Dit betreft de volgende onderwerpen:

- nieuwe contractvormen voor beheer en onderhoud;
- naleving van Europese aanbestedingsregels.

Deze aandachtspunten zijn opgenomen op de Audit-Actielijst 2006. Een risico van algemene aard betreft de personeelswisselingen als gevolg van taakstellingen en reorganisaties. In verband hiermee vraagt de Algemene Rekenkamer aandacht voor de kwalitatieve en kwantitatieve bezetting van de financiële functie.

Figuur 3



\* De onvolkomenheden uit 2003 en 2004 betreffen het voormalige DG Goederenvervoer, dat per 1 april 2005 is opgegaan in het nieuwe DG Transport en Luchtvaart.

## 4 REACTIE MINISTER EN NAWOORD ALGEMENE REKENKAMER

### 4.1 Reactie minister

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 2 mei 2006 gereageerd op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Hieronder volgt een samenvatting van haar reactie. De volledige reactie is te vinden op de website van de Algemene Rekenkamer: [www.rekenkamer.nl](http://www.rekenkamer.nl).

De minister laat in haar reactie weten dat het rapport een bevestiging is van de weg die haar departement bewandelt in het nastreven van een ordentelijk financieel beheer. De vorig jaar getroffen maatregelen hebben volgens haar geleid tot substantiële verbeteringen in het financieel beheer in 2005. De minister is verheugd dat de Algemene Rekenkamer constateert dat een aantal hardnekkige onvolkomenheden in het financieel beheer in 2005 is opgelost. Hierbij doelt de minister op het materieelbeheer in het algemeen, het financieel beheer bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart en het controlebeleid bij de gebundelde doeluitkering.

In het verplichtingenbeheer en het financieel beheer en materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat resteren nog onvolkomenheden. De Algemene Rekenkamer heeft de onvolkomenheid in het verplichtingenbeheer als ernstig aangemerkt. In haar reactie laat de minister weten dat deze twee resterende onvolkomenheden haar volle aandacht hebben. Zij geeft aan ernaar te streven de onvolkomenheden in 2006 weg te werken. Vervolgens gaat de minister in op deze onvolkomenheden en de door de Algemene Rekenkamer geconstateerde aandachtspunten.

#### *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

De minister deelt de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat het financieel beheer en materieelbeheer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2005 wederom zijn verbeterd. Ten aanzien van de onvolkomenheid in het financieel beheer brengt zij onder de aandacht dat de departementale auditdienst over het jaar 2005 een goedkeurende accountantsverklaring heeft afgegeven. In het licht van een turbulent jaar voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat vindt zij dit een behoorlijke prestatie.

De minister geeft aan dat in 2005 nog niet alle tekortkomingen zijn weggewerkt, vooral op het terrein van de ontvangsten zijn nog verdere verbeteringen noodzakelijk. Zij laat weten dat op basis van interne rapportages van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2005 en 2006 een aantal verbetermaatregelen is afgesproken en uitgevoerd. Samen met de versterkte aandacht van het management van de Inspectie Verkeer en Waterstaat vormen deze maatregelen de basis voor een structureel aanvaardbaar niveau van financieel beheer binnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Dat niveau moet volgens haar zo spoedig mogelijk zijn bereikt.

De minister nuanceert in haar reactie de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat van het merendeel van de ontvangstenprocessen de volledigheid niet kon worden vastgesteld. De minister geeft aan dat hiermee de indruk kan ontstaan dat de ontvangsten voor het overgrote deel onzeker zijn. Dit laatste is echter niet het geval. De volledigheid van de ontvangsten als geheel kon voor (afgerond) 90 procent worden vastgesteld. Over 2004 was dat nog geen 75 procent. Overigens is de minister het met de Algemene Rekenkamer eens dat dit percentage nog verder moet toenemen.

De minister reageert op de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat de achteruitgang van de informatie over de middelen hoofdzakelijk is te wijten aan artikel 18 «Inspectie Verkeer en Waterstaat». De minister vindt dat dit geen recht doet aan de getalsmatige verhoudingen. De omvang van artikel 18 bedraagt circa € 83 miljoen (verantwoording 2005). De omvang van Hoofdstuk XII als geheel bedraagt circa € 6 918 miljoen (verantwoording 2005).

#### *Verplichtingenbeheer*

De minister betreurt het dat de kwaliteit van het verplichtingenbeheer in 2005 niet is toegenomen. Doordat het nieuwe financieel-administratiesysteem pas in 2006 is geïmplementeerd, heeft het ministerie volgens haar nog niet de slag kunnen maken die verwacht was. De minister gaat er dan ook vanuit dat in 2006 het verplichtingenbeheer is verbeterd. Hierbij zal de minister extra veel energie steken in het beheer van de grote verplichtingen. Ten aanzien van de kleinere verplichtingen wil de minister onderzoeken of het mogelijk is om een andere invulling aan het verplichtingenbeheer te geven, die aansluit bij de mogelijkheden van het interdepartementaal beleidsonderzoek Regeldruk en Controletoren.

Specifiek over het directoraat-generaal Rijkswaterstaat merkt de minister op dat het management van dit directoraat-generaal inmiddels heeft geanalyseerd waarom het verplichtingenbeheer in 2005 onvoldoende is verbeterd. Deze analyse heeft een goed beeld opgeleverd van de diensten die het verplichtingenbeheer niet voldoende beheersen. Voor deze diensten is gekozen voor een dienstspecifieke aanpak. Parallel aan deze dienstspecifieke aanpak wordt gewerkt aan een probleemanalyse voor generieke maatregelen in de proces- en systeeminrichting van het verplichtingenbeheer. De minister laat verder weten dat in het Auditplan 2006 van haar Departementale Auditdienst een audit is opgenomen naar de werking van het verplichtingenbeheer bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. Door deze audit kan de effectiviteit van de verbetermaatregelen tussentijds worden beoordeeld. Tot slot merkt de minister op dat hard wordt gewerkt aan de verbetering van de informatievoorziening van het nieuwe financieel administratiesysteem over de stand van het verplichtingenbeheer.

#### *Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart*

De minister is het eens met de aandachtspunten van de Algemene Rekenkamer voor het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart. Deze aandachtspunten betreffen de interne controle op de verplichtingenadministratie en het beheer van contracten op nacalculatiebasis. De minister laat weten in 2006 naar verbetering te streven door hiervoor extra aandacht te vragen van het management en de medewerkers.

#### *Naleven Europese aanbestedingsregels*

In haar reactie geeft de minister aan dat het directoraat-generaal Rijkswaterstaat de naleving van Europese aanbestedingsregels, net als bij het verplichtingenbeheer, wil verbeteren via een dienstspecifieke aanpak. Het management van het directoraat-generaal weet bij welke diensten de naleving van Europese aanbestedingsregels een issue is en bij welke niet.

#### *Nieuwe contractvormen*

Gelet op de vele veranderingen binnen het directoraat-generaal Rijkswaterstaat garandeert de minister niet dat alle aspecten rond innovatieve contracten in 2006 uitontwikkeld zijn. Om een goed financieel beheer te bereiken heeft de minister afspraken gemaakt met het management van

Rijkswaterstaat. Ten eerste worden de implementatie en werking van innovatieve contracten dienstspecifiek gevolgd. Ten tweede wordt Rijkswaterstaatsbreed gewerkt aan uniformering en scholing en werkt een centraal aangestuurd verbeterteam aan Rijkswaterstaatsbrede verbeterpunten. De waarborging van de rechtmatigheid van lopende contracten is hierbij een specifiek aandachtspunt. Daarnaast meldt de minister dat er interne audits afgesproken zijn om meer zekerheid te krijgen over de beheersing van innovatieve contracten. Tot slot geeft de minister aan dat in het nieuwe administratieve systeem een aantal «checks and balances» is aangebracht om de risico's op het gebied van financieel beheer zo goed mogelijk systeemtechnisch te ondervangen.

#### **4.2 Nawoord Algemene Rekenkamer**

Uit de reactie van de minister blijkt dat zij de conclusies van de Algemene Rekenkamer onderschrijft en dat de resterende onvolkomenheden en aandachtspunten haar volle aandacht hebben. De Algemene Rekenkamer is hierover verheugd. Zij zal de effectiviteit van de aangekondigde verbetermaatregelen komend jaar nauwlettend blijven volgen.

De Algemene Rekenkamer heeft vier opmerkingen bij de reactie van de minister.

Ten eerste brengt de minister in haar reactie de goedkeurende accountantsverklaring bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in verband met de kwaliteit van het financieel beheer bij dit dienstonderdeel. Een goedkeurende accountantsverklaring moet in relatie tot het financieel beheer als positief worden geduid. Echter, een één op één relatie tussen fouten in de jaarrekening en de kwaliteit van het financieel beheer ontbreekt. Tekortkomingen in het financieel beheer vergroten weliswaar de kans op fouten, maar leiden niet per definitie tot onrechtmatigheden en/of verslaggevingsfouten. Bovendien kunnen fouten worden hersteld naar aanleiding van interne controles en controles door de Departementale Auditdienst en dit laatste is ook daadwerkelijk het geval geweest.

Ten tweede nuanceert de minister in haar reactie de onzekerheid over de volledigheid van de ontvangsten. De minister merkt in haar reactie op dat de volledigheid van de ontvangsten als geheel voor (afgerond) 90 procent kon worden vastgesteld. Over 2004 was dat nog geen 75 procent. De Algemene Rekenkamer vindt het terecht dat de minister deze nuancering aanbrengt.

Ten derde merkt de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van de reactie van de minister op de achteruitgang van de informatie over de middelen op, dat het onderzoek zich richt op de informatiewaarde van de artikelen. Weging van het financieel belang van de begrotingsartikelen past niet bij het onderzoeksdoel.

Ten vierde noemt de minister bij het verplichtingenbeheer vooral specifieke verbeteracties voor het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. Aangezien het verplichtingenbeheer een departementsbreed probleem betreft, vraagt de Algemene Rekenkamer ook aandacht voor maatregelen bij de andere departementsonderdelen.

**BIJLAGE 1**

**OVERZICHT BEGROTE EN VERANTWOORDE BEDRAGEN 2005 MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

(in miljoenen euros)

	Verplichtingen				Uitgaven			
	Begroting 2005 (€) (stand bij 2e supp.)	Verantwoording 2005 (€)	Verschil		Begroting 2005 (€) (stand bij 2e supp.)	Verantwoording 2005 (€)	Verschil	
			abs (€)	%			abs (€)	%
<b>Beleidsartikelen</b>								
1	8	7	-1	-11,7%	12	12	0	-6,4%
2	8	4	-4	-52,5%	7	6	-1	-20,1%
3	16	13	-3	-17,4%	17	14	-3	-19,4%
4	9	9	0	-3,3%	9	8	-1	-12,1%
5	50	46	-4	-9,1%	40	37	-3	-6,3%
6	11	11	0	1,5%	12	10	-2	-18,8%
7	319	266	-53	-16,8%	318	309	-9	-2,9%
8	5	9	4	76,5%	22	21	-1	-6,7%
9	14	13	-1	-9,1%	11	10	-1	-9,6%
10	33	34	1	1,6%	34	34	0	0,8%
11	6	4	-2	-39,4%	6	4	-2	-34,9%
12	36	43	7	18,5%	40	37	-3	-6,6%
13	5	5	0	-4,3%	6	5	-1	-22,2%
14	66	63	-3	-3,8%	39	37	-2	-5,7%
16	30	30	0	-0,5%	29	29	0	-0,3%
17	9	12	3	39,1%	20	20	0	-0,2%
18	87	84	-3	-3,2%	94	83	-11	-11,6%
<b>Niet-beleidsartikelen</b>								
19	7 294	7 346	52	0,7%	5 849	5 841	-8	-0,1%
20	8	0	-8	-100,0%	8	-8	-8	-100,0%
21	222	227	5	2,5%	229	226	-3	-1,5%
22	246	210	-36	-14,5%	190	177	-13	-6,5%
Totaal	8 482	8 436	-46	-0,5%	6 992	6 920	-72	-1,0%
Totaal overschrijdingen			72				0	

Door afrondingen in de begrote en verantwoorde bedragen kunnen de percentages enigszins afwijken van de geldbedragen.

**BIJLAGE 2**
**OVERZICHT FOUTEN EN ONZEKERHEDEN MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT**  
 (in miljoenen euros)

**A: Verplichtingen**

Art. Omschrijving	Totaal verant- woord bedrag (mln €)	Fout (mln €)	Onzeke- heid (mln €)	Totaal F+O (mln €)	Totaal F+O <sup>1</sup> (%)	Tolerantie- grens over- schreden?	Onzeke- heid over volledig- heid (mln €)	Toelichting
	(a)	(b)	(c)	(b+c)	(b+c)/a*100	(ja/nee)		
<b>Beleidsartikelen</b>								
1 Veilig goederenvervoer	7	0		0	0,4%	Nee		
2 Versterking netwerk goederenvervoer	4					Nee		
3 Efficiënt werkend goederenvervoer- systeem	13	0		0	0,5%	Nee		
4 Duurzaam goederenvervoer	9	0		0	1,7%	Nee		
5 Veilig personenvervoer	46	0	2	2	4,6%	Nee		
6 Versterking netwerk personenvervoer	11		0	0	3,1%	Nee		
7 Klantgerichte personenvervoermarkt	266	6	0	6	2,1%	Ja		Een aangegane verplichting (protocol getekend in 2005) is ten onrechte niet verantwoord als verplichting.
8 Duurzaam personenvervoer	9		0	0	4,0%	Nee		
9 Veilige luchtvaart	13		0	0	2,3%	Nee		
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	34	0	1	1	1,6%	Nee		
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	4	0		0	1,0%	Nee		
12 Duurzame luchtvaart	43					Nee		
13 Veiligheid water	5					Nee		
14 Waterbeheer	63	0		0	0,0%	Nee		
16 Weer, klimaat en seismologie	30					Nee		
17 Ruimtevaart	12	1		1	8,9%	Nee		
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	84	0	1	1	0,9%	Nee		
<b>Niet-beleidsartikelen</b>								
19 Bijdrage aan Infrastructuurfonds en BDU	7 346					Nee		
20 Nominaal en onvoorzien						Nee		
21 Algemeen departement	227	0	1	1	0,5%	Nee		
22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie	210	0	1	1	0,3%	Nee		
<b>Totaal</b>	<b>8 436<sup>2</sup></b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>0,2%</b>			

<sup>1</sup> Door afrondingen sluiten de percentage niet exact aan op de kolommen met geldbedragen.

<sup>2</sup> Door afrondingen wijkt het bedrag enigszins af van het bedrag in het jaarverslag.



**B: Uitgaven**

Art.	Omschrijving	Totaal verant- woord bedrag (mln €)	Fout (mln €)	Onzeke- heid (mln €)	Totaal F+O (mln €)	Totaal F+O <sup>1</sup> (%)	Tolerantie- grens over- schreden?	Onzeke- heid over volledig- heid (mln €)	Toelichting
		(a)	(b)	(c)	(b+c)	(b+c)/a*100	(ja/nee)		
<i>Beleidsartikelen</i>									
1	Veilig goederenvervoer	12	0	0	0	3,3%	Nee		
2	Versterking netwerk goederenvervoer	6		0	0	1,1%	Nee		
3	Efficiënt werkend goederenvervoer- systeem	14	1	0	1	6,5%	Nee		
4	Duurzaam goederenvervoer	8	0	0	0	1,9%	Nee		
5	Veilig personenvervoer	37	0	2	2	4,9%	Nee		
6	Versterking netwerk personenvervoer	10		0	0	3,0%	Nee		
7	Klantgerichte personenvervoermarkt	309		8	8	2,1%	Ja		Diverse omissies in het beheer van de kleinere contract- en subsidie- stromen bij het directoraat- generaal Personenvervoer.
8	Duurzaam personenvervoer	21		1	1	4,7%	Nee		
9	Veilige luchtvaart	10		0	0	1,3%	Nee		
10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	34		2	2	5,0%	Nee		
11	Effectief werkend luchtvaartbestel	4		0	0	3,6%	Nee		
12	Duurzame luchtvaart	37	0	0	0	1,3%	Nee		
13	Veiligheid water	5					Nee		
14	Waterbeheer	37	3	0	3	9,5%	Nee		
16	Weer, klimaat en seismologie	29	0		0	0,2%	Nee		
17	Ruimtevaart	20		0	0	2,2%	Nee		
18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	83	0	1	1	1,2%	Nee		
Niet-beleidsartikelen									
19	Bijdrage aan Infrastructuurfonds en BDU	5 841					Nee		
20	Nominaal en onvoorzien	226	0	6	6	2,6%	Nee		
21	Algemeen departement						Ja		Wat betreft de postactieven ontbreekt een zichtbare aansluiting tussen de verantwoorde uitgaven en de gecontroleerde jaaropgave van de uitvoeringsinstantie.
22	Algemeen Uitvoeringsorganisatie	177		2	2	0,9%	Nee		
Totaal		6 920 <sup>2</sup>	4	22	26	0,4%			

<sup>1</sup> Door afrondingen sluiten de percentages niet exact aan op de kolommen met geldbedragen.

<sup>2</sup> Door afrondingen wijkt het bedrag enigszins af van het bedrag in het jaaruerslag.

### C: Ontvangsten

Art.	Omschrijving	Totaal verantwoord bedrag (mln €)	Fout (mln €)	Onzekerheid (mln €)	Totaal F+O (mln €)	Totaal F+O <sup>1</sup> (%)	Tolerantiegrenschreden?	Onzekerheid over volledigheid (mln €)	Toelichting
		(a)	(b)	(c)	(b+c)	(b+c)/a*100	(ja/nee)		
<b>Beleidsartikelen</b>									
1	Veilig goederenvervoer	0					Nee		
2	Versterking netwerk goederenvervoer	10		0	0	2,3%	Nee		
3	Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	0					Nee		
4	Duurzaam goederenvervoer						Nee		
5	Veilig personenvervoer	0					Nee		
6	Versterking netwerk personenvervoer	0					Nee		
7	Klantgerichte personenvervoermarkt	5					Nee		
8	Duurzaam personenvervoer	0					Nee		
9	Veilige luchtvaart	0					Nee		
10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	8					Nee		
11	Effectief werkend luchtvaartbestel	0					Nee		
12	Duurzame luchtvaart	49					Nee		
13	Veiligheid water	0					Nee		
14	Waterbeheer	1					Nee		
16	Weer, klimaat en seismologie						Nee		
17	Ruimtevaart	0					Nee		
18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	18		2	2	10,4%	Nee		Bij verschillende ontvangstenstromen is de administratieve organisatie niet of in beperkte mate nageleefd.
<b>Niet-beleidsartikelen</b>									
19	Bijdrage aan Infrastructuurfonds en BDU						Nee		
20	Nominaal en onvoorzien						Nee		
21	Algemeen departement	13		0	0	1,2%	Nee		
22	Algemeen Uitvoeringsorganisatie	6					Nee		
<b>Totaal</b>		<b>110<sup>2</sup></b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1,8%</b>			

<sup>1</sup> Door afrondingen sluiten de percentages niet exact aan op de kolommen met geldbedragen.

<sup>2</sup> Door afrondingen wijkt het bedrag enigszins af van het bedrag in het jaarverslag.

**D: Saldibalans**

Debet/ Credit	Omschrijving Balanspost	Saldo balanspost (mln €)	Fout (mln €)	Onzekerheid (mln €)	Totaal F+O (%)	Totaal F+O overschre- den?	Tolerantie- grens	Onzekerheid over volledigheid (mln €)	Toelichting
		(a)	(b)	(c)	(b+c)	(b+c)/a*100	(ja/nee)		
<b>DEBET</b>									
D	Rekening Courant Rijkshoofd- boekhouding						Nee		
D	Liquide middelen	0	0		0	4,3%	Nee		
D	Uitgaven buiten begrotings- verband	5	0				Nee		
D	Openstaande rechten	35	1		1	1,5%	Nee		
D	Extracomptabele vorderingen	2 701	13	0	13	0,5%	Nee		
D	Voorschotten	100					Nee		
D	Deelnemingen	7					Nee		
D	Leningen u/g						Nee		
<b>CREDIT</b>									
C	Rekening Courant Rijkshoofd- boekhouding	6 538					Nee		
C	Ontvangsten buiten begrotings- verband	42					Nee		
C	Extracomptabele Schulden	1 712					Nee		
C	Garantieverplichtingen	2 275	12	2	14	0,6%	Nee		
C	Openstaande verplichtingen	53	2	0	2	3,8%	Nee		
C	Leningen o/g	231					Nee		
C	Sluitrekening met Infrastructuur- fonds						Nee		
<b>Totaal</b>		<b>13 699</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>0,2%</b>			

**E: Baten-lastendiensten**

	Totaal verantwoord bedrag (€ x 1000)	Fout (€ x 1000)	Onzekerheid (€ x 1000)	Totaal F+O (€ x 1000)	Totaal F+O (%)	Tolerantiegrenzen overschreden?	Onzekerheid over volledigheid (€ x 1000)	Toelichting
	(a)	(b)	(c)	(b+c)	(b+c)/a*100	(ja/nee)		
KNMI								
Lasten	45	0	1	1	1,5%	Nee		
Kapitaaluitgaven	1 359					Nee		
Baten	45		0	0	0,2%	Nee		
Kapitaalontvangsten	0					Nee		
<b>Totaal</b>	<b>1 449</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0,1%</b>			

**ONVOLKOMENHEDEN IN HET FINANCIËEL BEHEER, HET  
MATERIEELBEHEER EN DE DAARTOE BIJGEHOUDEN  
ADMINISTRATIES BIJ HET MINISTERIE VAN VERKEER EN  
WATERSTAAT IN 2005.**

Omschrijving	Jaar van constatering	Artikel		Omvang (x €1000)	Toelichting in paragraaf
		nr.	omschrijving		
Financieel beheer en materieelbeheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat	2001	18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	83 360 (uitgaven)  18 244 (ontvangsten)	§ 3.1.1
Verplichtingenbeheer	2004	alle			§ 3.1.2

Bovenstaande tabel geeft alle onvolkomenheden weer die de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd én die haar (kwalitatieve) tolerantiegrenzen overschrijden. Deze onvolkomenheden merkt de Algemene Rekenkamer aan als «potentiële bezwaargevallen». De Algemene Rekenkamer kan eventueel bezwaar maken tegen deze onvolkomenheden op grond van Comptabiliteitswet 2001, artikel 88 en 89.

CW 2001	Comptabiliteitswet 2001
DGG	Directoraat-generaal Goederenvervoer
DGL	Directoraat-generaal Luchtvaart
DGP	Directoraat-generaal Personenvervoer
DGTL	Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
GDU	Gebundelde Doeluitkering
GIS II	Geluidsisolatie Schiphol II
KNMI	Koninklijk Meteorologisch Instituut
Progis	Project Geluidsisolatie Schiphol

Hieronder vindt u in alfabetische volgorde een aantal veel voorkomende belangrijke woorden en begrippen uit het rechtmatigheidsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. Van iedere term wordt de betekenis omschreven. Waar relevant wordt ook het gebruik van de term in het onderzoek uitgelegd.

**Accountantsrapport/auditrapport**

Schriftelijk verslag van een accountant/auditor over de bevindingen naar aanleiding van het onderzoek naar: (a) de totstandkoming van de bedrijfsvoeringsinformatie en de beleidsinformatie van een departement, (b) het financieel beheer en het materieelbeheer van een departement en (c) de financiële informatie in het jaarverslag van een departement (dan wel in het jaarverslag van het Rijk).

**Accountantsverklaring**

Schriftelijke mededeling van een accountant waarin een oordeel wordt gegeven over de deugdelijkheid van het jaarverslag van een departement. De accountantsverklaring geeft aan of de gegevens in het jaarverslag betrouwbaar zijn en of het jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de voorschriften. Doorgaans bevat de accountantsverklaring daarnaast een expliciete uitspraak over de rechtmatigheid; bij enkele departementen (Financiën, SZW, VWS en VROM) wordt alleen een getrouwbeeldverklaring afgegeven.

**Agentschap**

Zie baten-lastendienst.

**Artikelgewijze oordeelsvorming**

Wijze waarop het oordeel van de Algemene Rekenkamer over begrotingsartikelen tot stand komt. Om het budgetrecht van de Staten-Generaal voor de afzonderlijke begrotingsartikelen tot zijn recht te laten komen, hanteert de Algemene Rekenkamer kwantitatieve tolerantiegrenzen op het niveau van begrotingsartikelen.

**Baten-lastendienst**

Onderdeel van de rijksdienst met een grotere zelfstandigheid dan andere departementale diensten. De ministeriële verantwoordelijkheid en het budgetrecht van de Tweede Kamer worden niet ingeperkt door de instelling van baten-lastendiensten. Een baten-lastendienst heeft een afzonderlijke plaats in de begroting en de financiële verantwoording en voert een administratie los van de begrotingsadministratie van het moederministerie.

**Bedrijfsvoering**

De primaire en ondersteunende bedrijfsprocessen die tot doel hebben de door de minister geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken, alsmede de sturing en beheersing van deze processen.

**Bezwaar**

Zwaar middel dat de Algemene Rekenkamer bij haar rechtmatigheidsonderzoek kan inzetten wanneer een minister in strijd met de regels geld heeft uitgegeven of onregelmatigheden in de administratie van het departement heeft laten voortbestaan. Ook als er niet voldoende ontvangsten zijn kan dit een reden zijn om bezwaar te maken. De Algemene Rekenkamer doet dit echter niet snel; er wordt eerst gerappor-

teerd en overleg gevoerd. Pas als dat niet tot verbeteringen leidt komt de bezwaarprocedure in beeld. De bezwaarprocedure is bedoeld als signaal dat maatregelen dringend nodig zijn.

### **Bezwaaronderzoek**

Onderzoek ten behoeve van de besluitvorming door de Algemene Rekenkamer over het al dan niet maken van bezwaar. De Algemene Rekenkamer kan bezwaar maken op grond van artikelen 88 en 89 van de Comptabiliteitswet 2001. De Algemene Rekenkamer hanteert een selectief bezwaarbeleid.

### **Budgetrecht Tweede Kamer**

Recht van het parlement om van tevoren toestemming te verlenen aan de regering voor het aangaan van verplichtingen, het doen van uitgaven en het innen van ontvangsten (belastingen).

### **Departementale auditdienst (DAD)**

Onderdeel van het ministerie dat onder meer belast is met de controle van het departementale jaarverslag en met het onderzoek naar het financieel beheer, naar het materieelbeheer en de administraties daarover en naar de totstandkoming van de niet-financiële informatie. De DAD voert een wettelijke taak uit. De Algemene Rekenkamer beschouwt de DAD principieel als een interne accountant, zij het een relatief onafhankelijke. Een waarborg voor deze relatieve onafhankelijkheid vormt het feit dat de taak en de plaats van de DAD wettelijk geregeld zijn. De plaats, direct onder de secretaris-generaal, waarborgt de onafhankelijkheid ten opzichte van de te controleren afdelingen en diensten.

### **Deugdelijke weergave**

De financiële verantwoording dient het gevoerde beheer deugdelijk weer te geven. Dit houdt in dat de informatie betrouwbaar, aanvaardbaar en toereikend moet zijn, zodat de Staten-Generaal als gebruiker van de informatie een oordeel over de uitkomsten kan vormen.

### **Europese aanbestedingsrichtlijnen**

Richtlijnen voor het openstellen van overheidsopdrachten voor leveranciers uit alle Europese lidstaten gebaseerd op de beginselen: non-discriminatie, transparant proces en objectieve selectie- en gunningscriteria.

### **Financieel beheer**

Het geheel van beslissingen, handelingen en regels die zijn bedoeld voor de sturing en beheersing van, alsmede de verantwoording over, de financiële transacties en de saldi waarvoor de minister (mede)verantwoordelijkheid draagt. Deze begripsomschrijving is gebaseerd op de Comptabiliteitswet (CW 2001).

### **Financieel jaarverslag en saldibalans van het Rijk**

Documenten die tezamen de jaarlijkse financiële verantwoording vormen van het Rijk. Het jaarverslag bevat de rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk. De saldibalans van het Rijk sluit op deze rekening aan. Beide documenten worden opgesteld door de minister van Financiën.

### **Fouten**

Fouten zijn afwijkingen van de criteria rechtmatigheid en deugdelijke weergave. Rechtmatigheidsfouten en deugdelijke weergave fouten worden beide onderscheiden in onjuistheden en onvolledigheden.



**Jaarverslag (departementaal)**

Het departementale jaarverslag bestaat uit verantwoordingsinformatie over: (a) het door het departement gevoerde beleid (beleidsinformatie), (b) de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van het departement (financiële informatie) en (c) het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer (bedrijfsvoeringsinformatie).

**M&O-beleid**

Het geheel van maatregelen genomen door ministers om misbruik en oneigenlijk gebruik van (subsidie)regelingen zoveel mogelijk te beperken.

**Materieelbeheer**

De zorg voor niet-geldelijke zaken vanaf het moment van ontvangst tot aan het moment van afstoting.

**Onvolkomenheid**

Overschrijding van de kwalitatieve tolerantiegrens die de Algemene Rekenkamer hanteert bij haar beoordeling van de bedrijfsvoering van een departement.

**Onzeker (onzekerheden)**

Oordeel dat de Algemene Rekenkamer in bepaalde gevallen geeft over financiële informatie in het jaarverslag van een departement. Het oordeel «onzeker» wordt gegeven wanneer de Algemene Rekenkamer door onvolkomenheden in het financieel beheer niet kan vaststellen of de betreffende bedragen in het jaarverslag al dan niet rechtmatig of al dan niet deugdelijk weergegeven zijn.

**Overdrachtsuitgaven**

Categorie uitgaven waartoe onder andere subsidies en specifieke uitkeringen behoren.

**Potentieel bezwaargeval**

Onvolkomenheden in het financieel beheer of in de financiële verantwoording van een ministerie die de kwalitatieve of kwantitatieve tolerantiegrenzen van de Algemene Rekenkamer overschrijden.

**Rechtmatigheid**

Norm waaraan de financiële verantwoordingen van de ministeries en van het Rijk moeten voldoen, inhoudende dat: (a) de verantwoordingen zijn opgesteld overeenkomstig de wijze waarop dat in wettelijke regelingen is voorgeschreven, en (b) de in de verantwoordingen opgenomen bedragen bij de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begrotingswetten en andere wettelijke regelingen.

**Review**

De beoordeling door de Algemene Rekenkamer van de controle die is uitgevoerd door de departementale auditdienst (DAD). Deze review dient om vast stellen of de DAD-controle zodanig is uitgevoerd dat de Algemene Rekenkamer gebruik kan maken van de bevindingen die daaruit zijn voortgekomen.

### **Tolerantiegrenzen**

Op artikelniveau onderscheidt de Algemene Rekenkamer drie kwantitatieve tolerantiegrenzen, te weten:

1. Bij begrotingsartikelen met een realisatiebedrag van kleiner dan € 50 miljoen mag de som van de fouten en onzekerheden niet meer zijn dan 10% van het bedrag van het artikel.
2. Bij begrotingsartikelen met een realisatiebedrag van € 50 miljoen tot € 500 miljoen mag de som van de fouten en onzekerheden niet meer zijn dan € 5 miljoen.
3. Bij begrotingsartikelen met een realisatiebedrag van € 500 miljoen of meer mag de som van fouten en onzekerheden niet meer zijn dan 1% van het realisatiebedrag.

Ook voor de afzonderlijke saldibalansposten gelden deze kwantitatieve tolerantiegrenzen.

Op het niveau van het jaarverslag mag het percentage aan fouten niet groter zijn dan 1% en het percentage aan onzekerheden niet groter dan 3%.