

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 386

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 februari 2013

Tijdens het debat van 31 januari 2013 hebben wij in reactie op de motie-De Graaf¹ toegezegd u te informeren over de maatregelen, die wij treffen naar aanleiding van de casus van het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport over ProRail. De kern van de zaak is dat de Kamer over dit rapport niet is geïnformeerd. Zoals aangegeven in het Kamerdebat nemen wij hiervoor onze politieke verantwoordelijkheid en betreuren wij deze gang van zaken zeer. In onze optiek is er sprake van een incident dat vraagt om maatregelen om herhaling in de toekomst te voorkomen.

1. Uitgangspunt: Werken op basis van afspraken en vertrouwen

Zoals in iedere grote organisatie is het functioneren van het ministerie van IenM gebaseerd op werkafspraken, procedures en een vaste werkwijze. Daarnaast is er vertrouwen in de professionaliteit van medewerkers. Onderdeel hiervan is dat medewerkers hun verantwoordelijkheid nemen om opdrachten uit te voeren, gemaakte afspraken na te komen en zo nodig op te schalen naar de ambtelijke en politieke leiding, als er nieuwe inzichten zijn. Onze ervaring is dat deze professionaliteit goed is en dat er op een goede manier wordt samengewerkt binnen het departement. De vraag die voorligt naar aanleiding van de voorliggende casus is wat we meer moeten doen om gevallen, waarin het niet goed dreigt te gaan, te voorkomen. Daarvoor moeten we kritisch kijken naar de werkafspraken en procedures, maar ook naar houding en gedrag. Wat de communicatie tussen het ambtelijk apparaat en de politieke top betreft is er in beginsel op dit moment binnen IenM alleen een strikt monitoringsysteem voor het verkeer met de Kamer (Kamervragen, moties, toezeggingen). Als er termijnen worden overschreden gaat er automatisch een signaal uit naar de ambtelijke en politieke leiding, die desgewenst handelend kan optreden. Naar aanleiding van wat er in deze casus is misgegaan is een

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 379.

aantal verbeteringen in gang gezet. Dit betreft een combinatie van verbeteringen in het systeem van interne informatievoorziening en monitoring en versterking van reeds in gang gezette maatregelen gericht op verdere professionalisering op het terrein van houding en gedrag van het departement. Hierna worden deze maatregelen toegelicht.

2. Gang van zaken rond ILT-onderzoeken

2.1 Vernieuwing procedure

In het debat op 31 januari jl. is reeds een vernieuwing aangekondigd van de procedure voor de openbaarmaking van rapporten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT maakt drie soorten rapporten:

- rapporten met resultaten van inspecties bij individuele bedrijven in het kader van handhaving van wet- en regelgeving;
- rapporten van monitoringsonderzoek in opdracht van beleidsdiensten, die zij gebruiken ten behoeve van beleidsontwikkeling en -evaluatie;
- rapporten van thema-inspecties of ongevalsonderzoek die de ILT uitvoert in de rol van onafhankelijk toezichthouder.

De eerste twee categorieën rapporten worden niet naar de Tweede Kamer gestuurd behalve wanneer dit in een uitzonderlijk geval politiek relevant is, zoals dat ook nu al het geval is.

Op de derde categorie rapporten heeft de nieuwe procedure betrekking. Deze rapporten, een groot aantal per jaar, worden allemaal openbaar gemaakt via de website van de ILT. Wij besluiten op basis van politieke relevantie welke rapporten actief onder de aandacht van uw Kamer gebracht moeten worden en of een beleidsreactie nodig is. Indien wij een beleidsreactie nodig achten, zenden wij u deze binnen zes weken na dit besluit. In aanvulling hierop zal de Tweede Kamer vanaf nu maandelijks een overzicht ontvangen van de op de website van de ILT gepubliceerde rapporten.

2.2. Monitoring voortgang

De vernieuwde procedure voor ILT-rapporten wordt binnen het departement op vergelijkbare wijze gemonitord en gehandhaafd als de beantwoording van Kamervragen. Dat betekent onder meer dat er een rappel uitgaat als termijnen in zicht komen en op het halen van deze termijnen wordt gestuurd. Indien bij wijze van uitzondering de periode van zes weken niet haalbaar blijkt, wordt dit bijtijds aan de Kamer gemeld.

3. Alertering WOB-verzoeken

Naar aanleiding van deze casus is de interne gang van zaken rond WOB-verzoeken tegen het licht gehouden. Een aandachtspunt is de alertheid van de organisatie op de politieke relevantie van WOB-verzoeken. Politiek relevante WOB-verzoeken en informatie, die op grond van WOB-verzoeken wordt verstrekt, worden vanaf nu actief gemeld aan de ambtelijke en politieke leiding.

4. Verdere professionalisering

Sinds de vorming van het ministerie van IenM in 2011 is professionalisering een van de speerpunten binnen de organisatieontwikkeling. Het departement bevindt zich na de fase van integratie nu in de fase van het verder doorontwikkelen en professionaliseren van de organisatie.

Uitgangspunt daarbij is een lerende organisatie te zijn, met aandacht voor houding en gedrag, waarbij steeds de verbinding wordt gelegd naar het dagelijkse werk en lessen uit recente casuïstiek (commissie Zevenbergen, ILT-rapport ProRail) aanknopingspunten bieden voor het treffen van verbetermaatregelen.

In alle onderdelen van lenM lopen op dit moment programma's gericht op professionalisering, zoals het programma «Elke dag beter» bij Rijkswaterstaat, het programma «vakmanschap» bij de ILT en de leergang «Professionalisering van beleid» binnen de Beleidskern.

In de reactie op het rapport van de commissie Zevenbergen is voorts een reeks maatregelen aangekondigd gericht op verdere professionalisering². Hieronder wordt in navolging van de commissie een breed scala aan thema's geschaard: rolvastheid, vakmanschap, politieke sensitiviteit en de maatschappelijke en morele verantwoordelijkheid in de functie-uitoefening. De belangrijkste maatregelen, die worden getroffen, omvatten:

- Werkgroepen binnen het departement rond rolzuiverheid en de onafhankelijke rol van de inspectie.
- Delen van de leerervaringen van de commissie Zevenbergen binnen het departement: voorkomen van rolvermenging, tijdig delen van informatie, adequate sturing en indien nodig opschaling.
- Rolopvatting en politiek-bestuurlijke sensitiviteit als belangrijke competentie bij aannamebeleid, training en scholing. De door de commissie Zevenbergen gevoerde groeps gesprekken over professionele integriteit in brede zin zijn een goed voorbeeld en zullen binnen lenM navolging krijgen.
- Meer werken met integrale dossierteams.

Deze maatregelen worden met kracht voortgezet en de voortgang wordt gemonitord, waarbij vooral wordt gelet op tempo en betrokkenheid van alle onderdelen van het departement. Naar aanleiding van de voorliggende casus wordt in aanvulling op bovenstaande maatregelen extra aandacht besteed aan de samenwerking tussen beleid, uitvoering en toezicht binnen lenM.

Wij willen intern in alle openheid en scherpte een dialoog hebben over de rolopvatting van de verschillende onderdelen en met name over de interactie én afbakening tussen inspectie en beleid. Op topambtelijk niveau heeft in de afgelopen week een eerste discussie plaatsgevonden. Deze dialoog zal in de organisatie worden voortgezet en moeten leiden tot verbetervoorstellen, mede op basis van de feitelijke analyse van de voorliggende casus.

5. Tot slot

In aanvulling op de hiervoor genoemde maatregelen heeft de SG drs. J.W. Holtslag (ABDTOPConsult) ingeschakeld om een vooronderzoek te doen naar de interne toedracht op basis waarvan wordt bepaald of een procedure gestart moet worden gericht op het nemen van personele maatregelen.

² Tweede Kamer, 2012–2013, Kamerstuk 22 343, nr. 283.

Zoals wij in het Kamerdebat hebben aangegeven is dit een interne aangelegenheid, waarover wij geen verdere mededelingen doen aan de Kamer. Wij hebben er vertrouwen in dat met de hiervoor genoemde maatregelen een dergelijke situatie in de toekomst niet meer zal voorkomen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld