

Vergaderjaar 2021–2022

30 873

Instellen Inspectie Verkeer en Waterstaat als baten-lastendienst

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT EN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2022

Tijdens het wetgevingsoverleg van 26 oktober jl. (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 55) heeft mijn voorganger toegezegd uw Kamer nader te informeren over de argumentatie voor de herpositionering van de ILT en in te gaan op de vraag of hierdoor wijzigingen optreden in de onafhankelijke positie van de ILT of in haar financiering.

Historie

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM-Inspectie zijn per 1 januari 2012 gefuseerd tot één nieuwe organisatie: de ILT. Het instellingstraject voor nieuwe agentschappen werd daarbij doorlopen. Destijds is via de «Aanbiedingsbrief evaluatie IVW» (Kamerstuk 30 873, nr. 4) aan de Tweede Kamer gemeld: «Mede in het licht van de conclusies en aanbevelingen van de evaluatie is met het Ministerie van Financiën afgesproken dat getoetst zal worden of de ILT voldoet aan de eisen die gelden voor een agentschap». De te toetsen eisen zijn vastgelegd in de Regeling agentschappen.

Groenlichtmeting

Het Ministerie van Financiën heeft deze toetsing in de periode 2016–2017 uitgevoerd. Deze toets, de groenlichtmeting, is op 17 februari 2017 gedeeld met de Kamer. De conclusie uit de groenlichtmeting is dat de ILT als organisatie niet voldoet aan de eisen zoals opgenomen in de Regeling Agentschappen.

Aan deze conclusie liggen twee hoofdredenen ten grondslag. Ten eerste knelt het resultaatgerichte sturingsmodel voor agentschappen met de onafhankelijkheid van de ILT. Het agentschapsmodel is ontwikkeld voor uitvoeringsorganisaties met meerdere ambtelijke opdrachtgevers, vaak

van verschillende departementen. Toepassing van dit model bij de ILT zorgt voor het beeld dat de beleidsonderdelen van lenW een rol hebben als opdrachtgever van de ILT. Dit beeld staat op gespannen voet met de onafhankelijke positie van de ILT als inspectiedienst met wettelijk vastgelegde taken.

Ten tweede bleek dat de ILT niet voldoet aan de financiële randvoorwaarden voor het hanteren van het baten-laten stelsel. Zo heeft de ILT nauwelijks vaste activa.

Onafhankelijke positie

De opzet van het sturingsmodel van een agentschap, met opdrachtgever en opdrachtnemerschap, staat de onafhankelijkheid van de ILT in de weg. De onafhankelijke en helder vastgelegde rol en positie van de ILT als (Rijks)toezichthouder is daarom een voorwaarde bij deze herpositionering. Dit wordt ondervangen met de positionering van de ILT als reguliere dienst, waarbij de onafhankelijkheid wordt onderstreept en de relatie opdrachtgever-opdrachtnemer vervalst. Inmiddels zijn de afspraken rondom de relatie tussen de ILT en de andere lenW-onderdelen vastgelegd in een relatiestatuuut.

Financiering

De financiering van de ILT zal qua omvang niet wijzigen. De presentatie binnen de lenW-begroting wijzigt wel. De ILT-begroting was tot en met 2021 terug te vinden als agentschapsparagraaf met een batenlastenbegroting. Het grootste deel van de kosten van handhaving en toezicht werd gedekt uit de bijdrage van het moederdepartement lenW. Vanaf 2022 zijn de uitgaven en ontvangsten van de ILT opgenomen in artikel 24 van de Ontwerpbegroting van lenW.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister van Financiën,
S.A.M. Kaag