



Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

Adviesrapport

Voorschot verlening Spoorzone Delft

Colofon

Titel	Voorschot verlening Spoorzone Delft
Uitgebracht aan	DGB en DGRW
Datum	19 januari 2017
Kenmerk	2017-0000012769

Inlichtingen
Auditdienst Rijk
070-342 7700

Inhoud

Aanleiding opdracht	4
Leeswijzer	5
1 Redenen van de voorschotaanvragen	7
1.1 Financieringsstromen rondom het project	7
1.2 Proces van de afwikkeling van de voorschotaanvragen inzake de BIRK-subsidie	8
2 Grondslag voor de afwikkeling van de voorschotten	10
2.1 Specifieke afspraken op basis van de BIRK-subsidie	10
2.2 Relatie voorschot en verantwoorde kosten	10
3 Aanbevelingen en/of vervolgstappen	12
4 Verantwoording onderzoek	13
4.1 Werkzaamheden en afbakening	13
4.2 Gehanteerde Standaard	13
4.3 Verspreiding rapport	13
5 Ondertekening	14

Aanleiding opdracht

De gemeente Delft heeft samenwerkingsafspraken gemaakt met ProRail inzake het project "Spoorzone Delft". In dat kader heeft gemeente Delft in 2007 bij ProRail een voorschot aangevraagd en ontvangen voor grondverwervingskosten.

In 2008 heeft de gemeente Delft tevens een voorschot van 50 miljoen euro aangevraagd bij het voormalige ministerie van VROM in het kader van de Beleidsregeling Subsidies Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (hierna BIRK). VROM heeft na controle besloten van deze 50 miljoen euro 26,1 miljoen euro uit te betalen, omdat deze kosten in 2005 reeds waren bevoorschot tot een bedrag van 25 miljoen euro. Voor een groot gedeelte van het voorschot van 50 miljoen euro heeft de gemeente dezelfde onderbouwing gebruikt (namelijk de gemaakte grondverwervingskosten) als bij de eerder verkregen voorschotten (brief 13 januari 2016, kenmerk IENM/BSK-2015/256044).

De ADR is verzocht een advies te formuleren hoe omgegaan moet worden met deze voorschotten.

Voor deze advies opdracht zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Waarom is gedeeltelijk dezelfde onderbouwing gebruikt voor het aanvragen van de vorengenoemde voorschotten?
2. Kan het voorschot voor gemaakte en verwachte grondverwervingskosten, dat gedeclareerd is bij het voormalige ministerie van VROM in het kader van de BIRK-subsidie en ook deels gedeclareerd is bij ProRail, worden verrekend met andere kosten die subsidiabel zijn op basis van de BIRK-regeling?

Centrale hoofdboodschap

1. Waarom is twee keer gedeeltelijk dezelfde onderbouwing gebruikt voor het aanvragen van de vorengenoemde voorschotten?

De financiering en subsidiering van het project Spoorzone Delft is een zeer complex geheel waarbij belangen voor de realisatie van het project en subsidiering van het project door elkaar lopen. Hierdoor lopen ook opdrachtgeversrelaties en subsidierelaties door elkaar. Als gevolg hiervan hadden partijen niet altijd meer helder welke afspraken er precies voor de financieringsstromen golden. Dit kan een oorzaak zijn van het twee keer gebruiken van gedeeltelijk dezelfde onderbouwing voor het aanvragen van de voorschotten.

Vanaf 2014 is op verzoek van Delft door het Rijk duidelijkheid verschaft over de subsidieabele kosten in het kader van de BIRK en het bijbehorende subsidiepercentage.

2. Kan het 2^e voorschot voor gemaakte en verwachte grondverwervingskosten, dat gedeclareerd is bij het voormalige ministerie van VROM in het kader van de BIRK-subsidie, worden verrekend met andere kosten die subsidiabel zijn op basis van de BIRK-regeling?

De BIRK-subsidie van voormalig VROM maakt onderdeel uit van de financiering van het spoorproject Rijkswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)¹. Dit komt

¹ MIT projectenboek 2009

ook naar voren uit de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer². In de beschikking van deze subsidie worden als kwaliteitsdragers genoemd een spoortunnel van minimaal 2000 meter, een ondergrondse fietsenstalling en een stadspark.

Op basis van vorengenoemde documentatie kan worden geconcludeerd dat de BIRK subsidie van vm VROM onder meer een bijdrage is in de kosten van gedeelten van het spoorproject waarbij minimaal de in de beschikking opgenomen kwaliteitsdragers moeten zijn gerealiseerd.

Als gevolg van wijzigingen in de verantwoordelijkheidsverdeling rond het project spoorzone Delft in 2008 is het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat vanaf 2008 verantwoordelijk voor de realisatie van het project. Delft dient een eigen bijdrage van 117 miljoen euro aan het spoorproject te betalen voor de realisatie ervan. In deze 117 miljoen euro is ook de doorbetaling van de BIRK-subsidie van voormalig VROM begrepen op basis van de BUOK 2008. Uit interne correspondentie van beleidsmedewerkers en een jurist van IenM en Agentschap NL komt naar voren dat deze eigen bijdrage ook onder de BIRK-subsidie valt³.

Uitgaande van het vorenstaande kunnen achteraf gezien de indertijd te vroeg aangevraagde en betaalde voorschotten voor de kosten van grondverwerving, zie onder 1.2 e.v., door resp. aan de gemeente Delft voor project Spoorzone Delft van 25 miljoen euro in 2005 en 26,1 miljoen euro in 2008 worden verrekend met de betaalde eigen bijdragen van de gemeente Delft aan het project.

Uit de controleverklaring, met goedkeurende strekking, van BDO Audit & Assurance B.V. (gedateerd 29 juni 2016) blijkt dat Delft per 31 december 2015 101,9 miljoen euro van de 117 miljoen euro van de eigen bijdrage heeft betaald. Dit betaalde gedeelte van de eigen bijdrage is voor 39,2 gefinancierd door middel van subsidies voor het spoorproject van andere subsidieverstrekkingen (regionale partijen). Derhalve kan 62,7 miljoen euro worden aangemerkt als eigen bijdrage van Delft aan het spoorproject. Op basis van de eerder genoemde documentatie kan gesteld worden dat de 51,1 miljoen aan eerder ten onrechte door de gemeente Delft ontvangen voorschotten alsnog zijn onderbouwd met de door Delft betaalde eigen bijdrage voor zover deze niet is gefinancierd door derden.

Het eveneens in 2008 betaalde voorschot van 27 miljoen euro aan Delft hoeft op basis van de subsidiebeschikking van 3 september 2008 tot het moment van de vaststelling van de BIRK-subsidie niet onderbouwd te worden met gemaakte kosten. Dit voorschot kan in de toekomst worden verrekend met de kosten van het project voor zover deze subsidiabel zijn. Dit voorschot is immers niet gekoppeld aan de gemaakte en op korte termijn verwachte kosten.

Wij wijzen er op dat de vorenstaande conclusies veelal zijn gebaseerd op door de bij het project betrokken medewerkers aangeleverde documentatie. De correspondentie met derden betreffen getekende brieven. De documentatie van de interne besluitvorming die ten grondslag lag aan deze brieven en de motivering voor deze besluiten waren niet altijd navolgbaar voor ons. Wij maken derhalve een voorbehoud voor juistheid en authenticiteit van de documentatie waarop wij onze conclusies hebben gebaseerd.

Leeswijzer

In het vervolg van dit adviesrapport geven wij antwoord op de vorenstaande onderzoeksvragen. In hoofdstuk 1 geven wij onze bevindingen weer met betrekking tot de redenen voor het aanvragen van de voorschotten. In hoofdstuk

² Kamerstuk (29 800 XII, nr 43

³ Brief van 21 juni 2013 van Agentschap NL aan de gemeente Delft met kenmerk BIRK1304NGPXU en onderliggende mails

2 gaan wij in op de grondslagen die aanwezig zijn voor het toekennen en het afwickelen van de voorschotten. Daarna volgen in hoofdstuk 3 onze aanbevelingen voor de te nemen vervolgstappen. In hoofdstuk 4 lichten wij toe hoe wij het onderzoek hebben uitgevoerd en welke verspreidingskring het rapport heeft.

1 Redenen van de voorschotaanvragen

1.1 Financieringsstromen rondom het project

Over het project Spoorzone Delft is veel overleg gevoerd tussen overheden. Vanwege beperkte financiële middelen is veel gediscussieerd over de scope en de omvang van het project en het moment van het ter beschikking stellen van de financiële middelen door de bij het project betrokken partijen.

Ons onderzoek heeft betrekking op de jaren 2005 tot en met 2015.

Op 24 november 2005 heeft voormalig VROM een BIRK⁴ subsidie verleend aan Delft van 75 miljoen euro voor de volgende kwaliteitsdragers:

- de aanleg van een spoortunnel van ten minste 2.000 meter inclusief toeritten, één en ander als onderdeel van het deelproject Spoor infrastructuur;
- de aanleg van een stadspark op de in het Masterplan aangegeven plaats en met de daarin aangegeven afmetingen, naar een ontwerp van Joan Busquets en
- de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling als onderdeel van het Deelproject OV-knoop met een stallingscapaciteit van circa 5.000 fietsen.

In de desbetreffende subsidiebeschikking is het volgende kasritme opgenomen: 25 miljoen euro in 2005 en 50 miljoen euro in 2008. Volgens deze beschikking zullen betalingen slechts plaatsvinden, voor zover bij het betalingsverzoek tenminste een gelijk bedrag aan gemaakte/verwachte kosten ten behoeve van de kwaliteitsdragers wordt aangetoond (peildatum 31 december van het uitkeringsjaar) en zullen afwijkingen tussen de betaalde voorschotten en de verantwoorde uitgaven, blijkend uit de jaarlijkse financiële verantwoording, worden verrekend of teruggevorderd.

Daarnaast heeft voormalig VenW via ProRail de realisatie van het project gefinancierd op basis van de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. Deze bijdrage is gebaseerd op werkelijke kosten tot een bepaald maximum bedrag, waarbij ook voorschotten worden verstrekt die periodiek worden afgerekend op basis van de werkelijk bestede kosten.

Ook andere decentrale overheden hebben een financiële bijdrage toegezegd aan Delft voor het project.

Daar het project Spoorzone Delft financiële tegenvallers kende en er sprake was van een scope uitbreiding kwamen de hoogte en het moment van betalen van de bijdragen onder druk te staan. In de bestuurlijke overeenkomst (BUOK) van 2008 werd de financiering door de betrokken partijen geregeld die niet goed aansloot op de oorspronkelijke subsidieregelingen.

De financieringsstromen die centraal staan in dit onderzoek zijn:

- Een betaling van 25 miljoen euro in 2005 in het kader van de BIRK-regeling. Deze betaling heeft plaatsgevonden op basis van een opgave van gemaakte en nog te maken kosten voor grondverwerving van de gemeente Delft.
- Een betaling van een bedrag van 20,3 miljoen euro eind 2007 van ProRail (gefinancierd uit de subsidie van voormalig VenW op basis van de Wet en

⁴BIRK: Budget Investerings Ruimtelijke kwaliteit en de beleidsregeling inzake subsidies voor investeringen ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. Desbetreffende beschikking heeft kenmerk Re02005202143 en is gedateerd op 24-11-2005.

Besluit Infrastructuurfonds) als gevolg van een extra beschikbaar gesteld kasritme in 2007. Dit betrof de vergoeding aan Delft van kosten van grondverwerving (45,3 miljoen euro betaald aan grondverwerving minus de eerder genoemde declaratie van 25 miljoen euro uit 2005 gericht aan voormalig VROM).

- Een betaling van een voorschot van 26,1 miljoen euro door Senter Novem (namens VROM) aan Delft op verzoek van Delft. De onderbouwing van de aanvraag hiervoor, die in eerste instantie 50 miljoen euro bedroeg, is gebaseerd op bepalingen in de BUOK van 2008 inzake het project. VROM en Senter Novem hebben deze 50 miljoen euro niet overgemaakt omdat de BIRK-regeling dit niet toeliet. Uit rapportages van Delft heeft Senter Novem opgemaakt dat een bedrag van 45,3 miljoen euro aan kosten voor grondverwerving was gemaakt en dat er onderhandelingen inzake grondverwervingen gaande waren tot een bedrag van 5,8 miljoen euro. Dit leidde ertoe dat VROM en Senter Novem van mening waren dat Delft recht had op een voorschot van 26,1 miljoen euro, te weten 51,1 miljoen euro aan gemaakte en te maken kosten minus het eerder door VROM betaalde voorschot van 25 miljoen euro in 2005. Uit aangeleverde e-mailcorrespondentie maken wij op dat voormalig V&W niet tijdig heeft gereageerd op de vraag van Senter Novem in hoeverre het door ProRail aan Delft betaalde voorschot ook betrekking had op de kosten van grondverwerving. Dit werd binnen voormalig V&W, die overigens geen verantwoordelijkheid had voor de betaling van de BIRK subsidie, uitgezocht. Dit vergde meer tijd dan waar Senter Novem op wilde wachten. Voormalig VROM en Senter Novem geven aan dat om deze reden bij deze voorschotverlening geen rekening is gehouden met deze bevoorschotting vanuit ProRail.
- Een betaling van VROM medio 2008 van een voorschot van 27 miljoen euro op basis van een aanvullende beschikking. Dit betrof beschikking met kenmerk 2008075263 d.d. 3 september 2008. Voor de betaling van dit voorschot was geen eis gesteld dat een gelijk bedrag aan gemaakte en/of te verwachten kosten moest worden aangetoond, zoals dit wel gold voor de andere voorschotten. In relatie tot deze aanvullende beschikking bevestigt Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft B.V. (hierna OBS) de met VROM gemaakte afspraken waarin deze extra bevoorschotting is geregeld alsmede het daaruit verwachte voortvloeiende rentevoordeel van 1,9 miljoen euro (dit betreft 2 jaren rente op de betaalde voorschotten voor zover daar nog geen werkelijke kosten tegenover staan)⁵.

Wij hebben diverse gesprekken gevoerd met de bij het project betrokkenen van de zijde van OBS, vm VROM, Senter Novem en vm VenW over de vorengenoemde geldstromen. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat de tijdige financiering (in 2008) cruciaal was voor de tijdige aanbesteding van het project met de juiste scope. Een belangrijke geldstroom om deze financiering tot stand te brengen waren de voorschotten die door VROM/Senter Novem werden betaald op basis van de BIRK-regeling, zo bleek uit aangeleverde documentatie inzake het project.⁶

1.2 Proces van de afwikkeling van de voorschotaanvragen inzake de BIRK-subsidie

Gezien de toezegging dat met de vorengenoemde voorschotten 2 jaar rente kan worden gegenereerd om de financiering van het project vanuit Delft rond te krijgen was het terugvorderen niet haalbaar tot 2011. Na 2011 was er gelegenheid om een verrekening van te veel betaalde voorschotten te laten plaatsvinden. Er bestond echter veel onduidelijkheid over de gevolgen van de gewijzigde verantwoordelijkheidsverdeling in 2008 voor de subsidie en het

⁵ Brief van OBS aan vm VROM d.d. 11 juni 2008 met kenmerk 2008 U 0131

⁶ Zie de e-mail van IenM aan OBS B.V. d.d. 10 juni 2008 met als onderwerp 'Follow up VROM nav BO 13 mei'.

percentage van de subsidiabele kosten van de investeringskosten. In 2013 en 2014 is duidelijkheid gekomen over de te verantwoorden kosten in het kader van de BIRK-subsidie en het subsidiepercentage.

Om tot deze duidelijkheid te komen is overleg geweest over de aansluiting van de bestuursovereenkomst uit 2008 en de bepalingen uit de BIRK subsidie en het subsidiepercentage.

Van Rijkszijde werd aangegeven dat de bepalingen uit de BIRK subsidie nog goed aansloten bij de bestuurovereenkomst. Uit interne correspondentie van beleidsmedewerkers en een jurist van IenM en Agentschap NL komt naar voren dat de eigen bijdrage van Delft voor het project ook onder de BIRK-subsidie valt⁷.

Tevens is vanuit Rijkszijde aangegeven dat de minister gemotiveerd mag afwijken van het in de BIRK subsidieregeling opgenomen subsidiepercentage van 20% en dat de minister dat heeft gedaan⁸. Een specifieke motivering hiervoor hebben wij niet aangetroffen.

Tot nu toe zijn de betaalde voorschotten nog niet afgewikkeld en is de BIRK-subsidie nog niet vastgesteld. De vaststelling kan pas plaatsvinden als het gehele project gereed is en de in de beschikking benoemde kwaliteitsdragers zijn gerealiseerd.

Gevolg van de gekozen benadering voor de subsidie na 2008 is dat de betaalde voorschotten nu verband houden met de eigen bijdrage van de gemeente Delft aan het totale spoorproject van 117 miljoen euro. Voor de financiering van deze eigen bijdrage ontvangt Delft ook bijdragen van de regionale partners.

De in 2005 en 2008 ten bedrage van 51,1 miljoen euro betaalde voorschotten zijn achteraf gezien dus te vroeg aangevraagd en betaald aan Delft omdat er geen uitgaven tegenover stonden die verantwoord werden door de gemeente in het betreffende jaar.

Echter kan worden geconcludeerd dat het gedeelte van de eigen bijdrage dat door Delft is betaald voor het project, voor zover dit niet is gefinancierd met bijdragen van derden, kan worden aangemerkt als gemaakte kosten in het kader van de BIRK-subsidie en dus kunnen de vorengenoemde voorschotten worden verrekend met deze kosten.

Op 29 juni 2016 is een goedkeurende controleverklaring⁹ verstrekt door BDO Audit & Assurance B.V. met betrekking tot de gemaakte en verantwoorde kosten tot en met 2015 in het kader van de BIRK-subsidie, zoals opgenomen in de SiSa-bijlage¹⁰ van de jaarrekening van gemeente Delft. Deze kosten betreffen volgens OBS in hoofdzaak¹¹ de Delftse eigen bijdrage aan het deelproject Spoorinfra zoals in het addendum op de bestuursovereenkomst d.d. 9 juli 2008 is overeengekomen. Deze controleverklaring heeft nog niet geleid tot acties met betrekking tot de eerder verstrekte voorschotten. IenM wacht daartoe de totstandkoming van dit adviesrapport af.

⁷ Brief van 21 juni 2013 van agentschap NL aan de gemeente Delft met kenmerk BIRK1304NGPXU en onderliggende mails

⁸ Brief van 9 april 2014 inzake hoogte BIRK subsidie in relatie tot 20% van de investeringskosten met kenmerk I&M/BSK2014/83697

⁹ De controleverklaring d.d. 29 juni 2016 zoals wij deze van IenM hebben ontvangen is niet ondertekend.

¹⁰ Dit betreft de verantwoordingsmethodiek van decentrale overheden met betrekking tot specifieke uitkeringen. De decentrale overheden verantwoorden de jaarlijkse subsidiabele kosten van alle aan hen toegekende subsidies in een bijlage bij de jaarrekening. Deze kosten worden gelijktijdig gecontroleerd met de controle van de jaarrekening (Single Information-Single Audit ofwel SISA)

¹¹ Zie de brief van OBS B.V. aan IenM d.d. 13 september 2016 met als onderwerp 'Aanvulling SISA-verantwoording tot en met 2015' met kenmerk OBS03188.

2 Grondslag voor de afwikkeling van de voorschotten

2.1 Specifieke afspraken op basis van de BIRK-subsidie

Er is een BIRK-regeling op grond waarvan subsidies kunnen worden verstrekt voor investeringen ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. De regeling gaat ervan uit dat de bijdrage in de investeringskosten niet meer bedraagt dan 20% van deze investeringskosten. In de regeling is opgenomen dat in bijzondere gevallen gemotiveerd kan worden afgeweken van de regeling. Uit onder andere correspondentie met de Tweede Kamer blijkt dat de minister meer bijdraagt dan 20%. Een specifieke motivering voor afwijking van de BIRK-regeling hebben wij niet ontvangen. Wel heeft I&M in 2014 via de eerder aangehaalde brief van 9 april 2014 aan OBS bevestigd dat er niet getoetst hoeft te worden dat de subsidie maximaal 20% van de investeringskosten mag zijn.

Ook is niets geregeld over anticumulatie tussen de BIRK-subsidie en de bijdragen van de andere overheden in de kosten van het project.

2.2 Relatie voorschot en verantwoorde kosten

Relevante punten voor de voorschotten en de verantwoorde kosten zijn de volgende punten. VROM heeft op basis van de BIRK-regeling indertijd een bijdrage toegezegd van 78,1 miljoen euro. In de desbetreffende beschikkingen is geen maximaal subsidiepercentage genoemd, maar de subsidie wordt direct gekoppeld aan de realisatie van de genoemde kwaliteitsdragers. Uit interne correspondentie van beleidsmedewerkers en een jurist van IenM en Agentschap NL komt naar voren dat de eigen bijdrage van Delft voor het project onder de verleende BIRK-subsidie valt¹². Dit is ook op te maken uit het MIRT projectenboek 2009 waarin de BIRK-subsidie wordt genoemd als één van de financieringsbronnen van het project Rijkwijk Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) omdat onder meer de van het project deel uitmakende spoortunnel een oplossing is voor leefbaarheidsproblemen.

Van de 78,1 miljoen euro subsidie is 27 miljoen euro aan voorschotten betaald zonder de voorwaarde dat daarvoor kosten moeten zijn gemaakt of verwacht wordt dat binnen een jaar kosten zullen worden gemaakt. Voor de andere voorschotten geldt deze voorwaarde wel.

Uit een opgave van OBS en de goedkeurende controleverklaring van BDO Audit & Assurance B.V. (gedateerd 29 juni 2016) blijkt dat er per 31 december 2015 101,9 miljoen euro is besteed aan twee van de in de subsidiebeschikking genoemde kwaliteitsdragers en dat van dit bedrag 39,2 miljoen euro is toegerekend aan andere subsidieverstrekkers¹³. Per saldo is dan 62,7 miljoen euro door Delft uit eigen middelen betaald. Hoewel cumulatie van subsidies niet is uitgesloten in de BIRK-regeling en de op basis daarvan afgegeven beschikkingen achten wij het zuiverder om de hiervoor genoemde 62,7 miljoen als gemaakte kosten in het kader van de BIRK-regeling aan de houden.

¹² Brief van 21 juni 2013 van agentschap NL aan de gemeente Delft met kenmerk BIRK1304NGPXU en onderliggende mails

¹³ Zie de brief van OBS B.V. aan IenM d.d. 13 september 2016 met als onderwerp 'Aanvulling SISA-verantwoording tot en met 2015' met kenmerk OBS03188.

De betaalde voorschotten die in 2005 en 2008 zijn verstrekt op basis van de voortgang van het werk tot een bedrag van 51,1 miljoen euro en betrekking hebben op verwervingskosten van gronden zijn indertijd te vroeg aangevraagd en betaald omdat deze in het betreffende jaar niet als gemaakte kosten in het kader van de BIRK-subsidie zijn verantwoord.

Als gevolg van de brief van Agentschap NL van 21 juni 2013 kunnen deze eerder ten onrechte verstrekte voorschotten worden verrekend met de door Delft betaalde eigen bijdrage aan het project voor zover deze niet gefinancierd is met bijdragen van derden.

Wij merken op dat we geen inhoudelijke toetsing hebben uitgevoerd op de kosten die tot en met 2015 door Delft zijn verantwoord aan de hand van de geldende wet- en regelgeving en op de juistheid van het ingenomen standpunt inzake de afwijking van de 20% bepaling.

3 Aanbevelingen en/of vervolgstappen

Op grond van de in hoofdstukken 1 en 2 opgenomen analyses komen wij tot de conclusie dat de in 2005 en 2008 te vroeg aangevraagde en betaalde voorschotten ten bedrage van 51.1 miljoen kunnen worden verrekend met het door Delft betaalde gedeelte van de eigen bijdrage voor het project, voor zover dit niet is gefinancierd met bijdragen van derden.

Bij de uiteindelijke vaststelling van de BIRK subsidie zal moet worden vastgesteld dat het voorschot van 27 miljoen euro ook besteed is aan het subsidiabele gedeelte van het project en dat de realisatie van het stadspark en dat de 3 kwaliteitsdragers zijn gerealiseerd, één en ander zoals is aangegeven in de desbetreffende subsidiebeschikkingen.

Wij wijzen er op dat de vorenstaande aanbevelingen worden gedaan op basis van de door de bij het project betrokken medewerkers aangeleverde documentatie. De correspondentie met derden betreffen getekende brieven. De documentatie van de interne besluitvorming die ten grondslag lag aan deze brieven en de motivering voor deze besluiten waren niet altijd navolgbaar voor ons. Wij maken derhalve een voorbehoud voor juistheid en authenticiteit van de documentatie waarop wij onze aanbevelingen hebben gebaseerd.

4 Verantwoording onderzoek

4.1 Werkzaamheden en afbakening

Op basis van gesprekken met de bij het project Spoorzone Delft betrokken partijen IenM, OBS B.V. RVO (het voormalige Senter Novem en Agentschap NL) en ProRail en de naar aanleiding daarvan ontvangen documentatie, hebben wij de financieringsstromen rondom het project in de tijd gestructureerd en de geldende wet- en regelgeving en de interne zienswijzen van de bij het project Spoorzone Delft betrokkenen in kaart gebracht. Dit heeft geleid tot een aantal bevindingen.

Ons onderzoek heeft zich beperkt tot het doornemen van aangeleverde documentatie door de bij het project betrokken partijen. De documenten betreffen grotendeels ook niet ondertekende documenten en e-mailcorrespondentie met interne zienswijzen.

Wij hebben geen onderzoek uitgevoerd naar de volledigheid van de documentatie, de authenticiteit van de aangeleverde documentatie en de juistheid van de zienswijzen. Dit onderzoek leidt dan ook niet tot assurance en wij hebben geen inhoudelijke controle verricht.

4.2 Gehanteerde Standaard

Deze opdracht is uitgevoerd in overeenstemming met standaard 5500N inzake transactiegerelateerde adviesdiensten van de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants.

Het primaire doel van dit soort opdrachten is het ondersteunen van de geautoriseerde gebruiker bij aspecten van het besluitvormingsproces inzake een voorgenomen transactie.

In dit rapport wordt geen zekerheid verschaft, omdat er geen assurance-opdracht is uitgevoerd.

4.3 Verspreiding rapport

Op verzoek van de opdrachtgever kan de ADR inzage in het rapport verschaffen aan andere gebruikers, indien vooraf de voorwaarden voor inzage (waaronder in ieder geval begrepen een beperking van verdere verspreiding) met de opdrachtgever en met de andere gebruikers zijn overeengekomen en de gebruikers inzicht is gegeven in de omvang van de uitgevoerde adviesdiensten.

5 Ondertekening

Den Haag, 19 januari 2017

Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

<

J Droogstra MSc RA

Auditdienst Rijk
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
(070) 342 77 00

