

Vergaderjaar 2021–2022

**36 100 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2021**

**Nr. 7**

## **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2022

### **1 Vraag:**

Kunt u toelichten hoe de uitgaven op het gebied van cybersafety binnen de uitvoeringsorganisaties hebben bijgedragen aan vermindering van langetermijnrisico's?

### **Antwoord:**

lenW stuurt op langetermijnrisico's voor de informatiebeveiliging (exclusief zbo's) door middel van het Informatiebeveiligingsbeeld (IBB). Hiermee brengt lenW informatiebeveiligingsrisico's naar een aanvaardbaar niveau terug. In veel gevallen zijn investeringen nodig die via de sturings- en verantwoordingscyclus door (beleids)opdrachtgevers binnen lenW worden vormgegeven. De informatiebeveiliging moet daarbij ten minste voldoen aan de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). De BIO kent een risicogebaseerde aanpak met een concrete set aan eisen als ondergrens. Mogelijke verbeterplannen uit het IBB worden opgepakt door de dienstonderdelen.

De Algemene Rekenkamer constateerde in het recente Verantwoordingsonderzoek over 2021 dat de informatiebeveiliging van lenW is verbeterd, maar nog niet op orde is. In mijn brief aan uw Kamer van 7 juni 2022 (Kamerstuk 37 625, nr. 570) «Versterken Cyberweerbaarheid in de Watersector» ga ik in op het programma van Rijkswaterstaat, als grootste uitvoeringsorganisatie van lenW, om het volwassenheidsniveau van informatiebeveiligingsprocessen te verhogen en eventuele risico's te mitigeren. Daarnaast wordt u als Kamer inzake de beantwoording van de motie van het lid Madlener (PVV) (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 20) «over de tekortkomingen van de gebruikte software en de bijbehorende veiligheidsrisico's van onze weginfrastructuur, sluisen, bruggen en tunnels» dit jaar in een besloten technische briefing nader geïnformeerd.

## **2 Vraag:**

Welke ruimte ziet u om de behoeften van de burgers te expliciteren in de verantwoording, gelet op het gebrek aan reflectie hierop in het jaarverslag?

## **Antwoord:**

Er wordt bekeken hoe contacten met burgers en bedrijven over signalen en knelpunten in het fysieke domein verlopen en welke verbeteringen daarin kunnen worden aangebracht (invulling van de motie van de leden Ploumen en Jetten (Kamerstuk 35 510, nr. 24) voor rijksbrede inventarisatie van hardvochtige effecten van regelgeving). Hiervoor wordt binnen lenW de omgang met burgers en bedrijven besproken (casuïstiek, contact en omgang met signalen).

## **3 Vraag:**

Kunt u toelichten welke precieze rollen en verantwoordelijkheden u ziet voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij de beheersing van operationele en financiële risico's van uitvoeringsorganisaties en hoe gaat u ervoor zorgen dat de Kamer hierover goed in het jaarverslag wordt geïnformeerd, in lijn met uw reactie op het verantwoordingsonderzoek?

## **Antwoord:**

In de bestuurlijke reactie op het verantwoordingsonderzoek is toegezegd de Kamer te informeren over de reactie op de risico's van de NS, voor zover dit past binnen de, in de concessie afgesproken rol- en verantwoordelijkheidsverdeling. Vandaar dat dit antwoord zich toespitst op de risico's van uitvoeringsorganisatie NS. NS is als concessiehouder voor het Hoofdrailnet primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de vervoersconcessie. Het Ministerie van Financiën ziet als aandeelhouder o.a. toe op de financiële gezondheid en continuïteit van NS. Het Ministerie van lenW is concessieverlener voor het vervoer over het hoofdrailnet en toezicht houder op de naleving door NS van de concessieafspraken. In dat laatste kader beoordeelt het Ministerie van lenW jaarlijks o.a. de operationele prestaties van NS. In de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet is afgesproken dat NS de concessie uitvoert voor eigen rekening en risico's, NS is daarmee in beginsel zelf verantwoordelijk voor de beheersing van operationele en financiële risico's. Voor zover financiële en operationele risico's de uitvoering van de concessie raken, wordt van NS verwacht dat zij hierover in de jaarverantwoording rapporteert.

In toekomstige aanbestedingsbrieven waarmee de (half)jaarverantwoording van NS aan de Kamer wordt toegezonden, zal aandacht worden besteed aan (het verwijzen naar) eventuele risico's (en beheersmaatregelen) die naar inschatting van het ministerie of van NS mogelijke negatieve gevolgen hebben voor de naleving van de concessieverplichtingen.

## **4 Vraag:**

In het jaarverslag 2021 van het Infrastructuurfonds staat bij «beheer, onderhoud en vervanging wegen tabel 6 budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 12 hoofdwegennet» dat er 64.110.000 euro meer is uitgegeven dan begroot. Kunt u verwoorden wat de concrete doelen zijn, of deze doelen zijn deze behaald en waarom er een fors verschil is met de begroting?

**Antwoord:**

De hogere realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud van € 64,1 miljoen op het hoofdwegennet wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- De hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018–2021 heeft ertoe geleid dat meer is uitgegeven dan begroot (€ 33 miljoen);
- Maatregelen rondom ferrylocaties in het kader van de Brexit (€ 10 miljoen);
- Een drietal maatregelen op het gebied van openbare verlichting ter waarde van ongeveer € 5,2 miljoen. (in het kader van de Coronaversnelling);
- De toevoeging van de prijsbijstelling 2021 van € 15,7 miljoen;
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (circa € 0,2 miljoen).

De maatregelen zijn in 2021 uitgevoerd om te borgen dat het netwerk zijn functies behoudt en de gevraagde prestaties kan leveren.

**5 Vraag:**

Bent u bereid, teneinde de transparantie en controleerbaarheid van de begroting en jaarverslagen te verbeteren, de operationele jaardoelen per uitvoeringsorganisatie op een concrete manier (toetsbaar/falsifieerbaar met een «ja» of «nee») op te nemen in de begroting en de ja/nee-beoordeling per jaardoel in het jaarverslag? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 26 oktober 2021 (Kamerstukken 35 925 XII en 35 925 A, nr. 55) is toegezegd om in gesprek met de rapporteur van de Kamer te onderzoeken op welke manier een aantal beleidsdoelstellingen, die in de begroting van lenW zijn geformuleerd kunnen worden gekoppeld aan hele specifieke indicatoren, waardoor de Kamer meer inzicht krijgt in de gerealiseerde prestaties. Recent hebben constructieve gesprekken met de rapporteur (dhr. Koerhuis) plaatsgevonden teneinde de presentatie en inhoud van de begroting te verbeteren. De eerste resultaten van de verbetervoorstellen zijn naar verwachting zichtbaar in de begroting over het jaar 2023. In de verdere gesprekken met de rapporteur kan ook worden stil gestaan bij de uitvoeringsorganisaties.

**6 Vraag:**

Kunt u toelichten hoe de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer heeft bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid (zoals omschreven op bladzijde 26) omtrent het aanbod van openbaar vervoer aan reizigers?

**Antwoord:**

Dankzij de beschikbaarheidsvergoeding OV was het voor vervoerders in 2021 mogelijk het OV beschikbaar en veilig te houden ondanks lagere reizigersaantallen. Zonder de BVOV hadden de vervoerders waarschijnlijk

de dienstregeling grofmazig moeten afschalen, personeel moeten ontslaan en materieel moeten verkopen. Dit zou de mogelijkheid tot latere opschaling zeer bemoeilijken.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen