

Vergaderjaar 2023–2024

**36 560 A**

**Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 2023**

**Nr. 7**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het Mobiliteitsfonds 2023 (Kamerstuk 36 560 A, nr. 2).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 juni 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

1

**Vraag:**

Wat is de voornaamste reden van het meer uitgaven en verplichtingen aangaan in het afgelopen jaar ten opzichte van voorgaande jaren?

**Antwoord:**

De toegenomen productie op het Mobiliteitsfonds in 2023 is de voornaamste verklaring voor de hogere uitgaven en verplichtingen. De hogere productie is vooral te zien bij de DBFM-projecten op het Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet en bij de Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (Instandhouding) Spoor waar de realisatie een stuk hoger is dan voorgaande jaren.

2

**Vraag:**

Wat doet u om uw kennis over beperkingen als gevolg van de instandhoudingsopgave te vergroten?

**Antwoord:**

Via de instandhoudingsbijlage van de begrotingsstukken van lenW wordt de Kamer geïnformeerd over de scores op de prestatieafspraken. Daaronder valt ook de score op de prestatieafpraak die ziet op de hinder, «files als gevolg van werkzaamheden door RWS (de Minder Hinder PIN)».

Een verbeterd beeld van de beperkingen, zoals de Algemene Rekenkamer aanbeveelt, is nodig voor meer inzicht in de staat van het areaal. Sinds 2021 rapporteert Rijkswaterstaat in de »Staat van de Infrastructuur RWS« al over een deel van de beperkingen, namelijk op bruggen. Aanvullend zal worden bekeken of deze informatie centraal kan worden geregistreerd en uitgebreid naar andere assets van het areaal.

Daarnaast wordt in lijn met de tweede aanbeveling van de Algemene Rekenkamer, via het verbeterprogramma assetmanagement 2.0, verder gewerkt aan de ontwikkeling van indicatoren die inzicht geven in de Technische Staat van het areaal. Hoe slechter deze staat van het areaal, hoe groter de kans op storingen en beperkingen.

Tenslotte zullen ook de prestatieafspraken op hinder (Hinder PIN) nader uitgewerkt worden ter invulling van het basiskwaliteitsniveau (BKN) waarover de Kamer per brief van 17 maart 2023 (Kamerstukken 29 385, nr. 119) is geïnformeerd.

De Algemene Rekenkamer heeft voor ProRail geconcludeerd dat de informatie over beperkingen toereikend is. De Kamer wordt hierover geïnformeerd middels onder andere de rapportage Staat van de Infrastructuur en de jaarrapportage van ProRail, inclusief de jaarrapportage impactvolle verstoringen.

3

**Vraag:**

Kan het voortaan verplicht worden om in het jaarverslag van het Mobiliteitsfonds onderscheid te maken tussen de resultaten van uitgaven uit het oorspronkelijke budget en uitgaven uit het extra budget, zodat de resultaten van het extra geld wel traceerbaar worden en de uitgaves zo transparant mogelijk blijven?

**Antwoord:**

Het Ministerie van lenW is bij elk begrotingsmoment, net als ieder ander ministerie, gebonden aan de Rijksbegrotingsvoorschriften. De Rijksbegrotingsvoorschriften 2024 geven aan dat bij het Jaarverslag «de gereali-

seerde uitgaven en ontvangsten van een begrotingsfonds als uitgaven ten laste van de begroting respectievelijk ontvangsten ten gunste van de begroting moeten worden gepresenteerd».

Alle verhogingen en verlagingen van de uitgaven worden toegelicht in de tussenliggende begrotingsstukken. Ook wordt in de tussenliggende begrotingsstukken inzicht gegeven in de extra middelen die zijn toegevoegd vanuit het coalitieakkoord (bijvoorbeeld extra budget voor instandhouding en ontsluiting woningbouw) (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77), zodat het voor de Kamer navolgbaar is wanneer extra budget wordt toegevoegd aan het MF.