

Vergaderjaar 2024–2025

36 613 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024 (wijziging samenhangende met Miljoenennota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 september 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 23 september 2024 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 27 september 2024 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vragen en antwoorden

1

Vraag:

Kunt u toelichten waarop de verhoging van de verplichtingen op artikel 13 Spoorwegen van 436,3 miljoen euro precies betrekking heeft? Waarom worden deze verplichtingen in deze suppletoire begroting opgenomen?

Antwoord:

Het gaat hier om een schuif in de verplichtingenreeks van de begrotingspost Spoorcapaciteit 2030. Per saldo zijn de verplichtingen over de looptijd van het Mobiliteitsfonds niet toegenomen. De schuif in de verplichtingenreeks was nodig om een beschikking aan ProRail af te kunnen geven voor een maatregelenpakket à € 437,8 miljoen (prijspeil 2023). Dit pakket bevat een combinatie van studies en realisatieprojecten van verdere verbetering van de tractie-energievoorziening, baanstabiliteit en geluidsmaatregelen.

2

Vraag:

Kunt u nader toelichten hoe de overboeking van 408,5 miljoen euro van artikel 11.04 naar de artikelen 12, 13, 15 en 17 bijdragen aan de rijksbrede dekkingsopgave op het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:

In de Ontwerpbegroting 2025 is de interne dekkingsopgave binnen het Mobiliteitsfonds verwerkt. De interne dekkingsopgave bestaat uit alle tegenvallers en risico's op zowel de aanleg – als de instandhoudingsportefeuille op het Mobiliteitsfonds waarvoor reserveringen binnen het fonds zijn getroffen om de opgave te dekken. Dit is geen onderdeel van een Rijksbrede dekkingsopgave. De totale interne dekkingsopgave op het Mobiliteitsfonds bij de Ontwerpbegroting 2025 betrof € 828,7 miljoen. Het gaat om een interne dekkingsopgave van € 178,3 miljoen voor het Hoofdwegenet, € 411,1 miljoen voor Spoorwegen, € 237,3 miljoen voor het Hoofdvaarwegennet en € 2 miljoen voor de opgave Fiets.

3

Vraag:

Uit welke jaren zijn de middelen uit de kasschuiven op artikel 11.04 van in totaal 116,7 miljoen euro afkomstig? Welke gevolgen hebben deze kasschuiven voor de uitgaven op het Mobiliteitsfonds in de betreffende jaren?

Antwoord:

In bijlage 2 «Verdiepingsbijlage» van de Ontwerpbegroting 2025 is de meerjarige kasschuif over de gehele looptijd van het Mobiliteitsfonds (tot en met 2038) te zien die op artikel 11.04 heeft plaatsgevonden. De middelen komen uit de jaren 2025 en later, omdat de dekking van de interne budgettaire opgave op het Mobiliteitsfonds en de risicoreservering prijsstijgingen in latere jaren stond.

Door middel van deze kasschuif kunnen de tegenvallers en risico's betaald worden in de jaren dat deze zich voordoen. Dit heeft geen gevolgen voor de uitgaven op het Mobiliteitsfonds in de betreffende jaren, omdat de dekking van de interne opgave op het Mobiliteitsfonds komt uit de reserveringen die binnen het fonds zijn getroffen.

4

Vraag:

Wat is het perspectief voor de excessieve prijsstijgingen die op diverse artikelen tot budgetverhogingen leiden? Zullen toekomstige prijsstijgingen kunnen worden gedekt uit de Risicoreservering Prijsstijgingen?

Antwoord:

Of de huidige risicoreservering toereikend is om de meerjarige doorwerking van eerdere prijsstijgingen en toekomstige prijsontwikkelingen op te vangen, is nog onbekend en lastig te voorspellen. Toekomstige prijsontwikkelingen hangen in grote mate samen met economische ontwikkelingen. Er worden daarom – op dit moment – ook geen aanvullende maatregelen getroffen. Met name in de jaren 2021 en 2022 was in de Grond- Weg- en Waterbouw-sector (GWW) sprake van hogere prijsstijgingen dan de mate waarin het Mobiliteitsfonds gecompenseerd werd voor de prijsontwikkeling (IBOI). Deze prijsstijgingen hebben voor lenW geleid tot een budgetspanning, waarvoor bij de begroting van 2023 de risicoreservering is aangelegd. De GWW-prijsontwikkelingen en IBOI-compensatie lijken vanaf 2023 weer naar elkaar toe te bewegen.

5

Vraag:

Kunt u de grootste verplichtingschuiven op artikel 12 kort inhoudelijk toelichten? Waardoor worden bijvoorbeeld de verplichtingschuiven voor A12/A15 Ressen-Oudbroeken veroorzaakt en wat zijn hiervan de gevolgen? Waarom wordt voor de Vrachtwagenheffing 83,1 miljoen euro naar 2024 gehaald?

Antwoord:

Er vindt een verplichtingschuif plaats van € 210,1 miljoen naar 2025 bij het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken doordat er bij de indiening van de Ontwerpbegroting rekening was gehouden met een onherroepelijk Tracébesluit in het derde kwartaal van 2023. Dit besluit is nog niet gevallen. Doordat er geen definitieve uitspraak van Raad van State is en deze daarmee is vertraagd, schuiven de verplichtingen door naar 2025. Voor de vrachtwagenheffing schuiven de verplichtingen van 2025 naar 2024 (€ 83,1 miljoen), omdat de financiële kaders voor de uitvoeringsorganisaties (RDW, CJIB, ILT en RWS) in december 2024 worden afgesproken. Dit is ter voorbereiding op de invoering van de vrachtwagenheffing (gepland in 2026). De verplichtingenruimte moest daarom verruimd worden. De daadwerkelijke betaling vindt in 2025 plaats.

6

Vraag:

Kunt u toelichten waarom in 2024 met een kaderruil 170,6 miljoen euro wordt overgeheveld van artikel 13 Spoorwegen naar artikel 12 Hoofdwegen, terwijl op artikel 12 ook 132 miljoen euro aan niet benodigde middelen van 2024 naar latere jaren wordt verschoven? Waarom is voor het benodigde bedrag geen kasschuif toegepast binnen artikel 12 zelf?

Antwoord:

In de ontwerpbegroting 2025 zijn diverse kaderruilen doorgevoerd tussen de verschillende netwerken. Een kaderruil is een boekhoudkundige verwerking die als volgt werkt: na het aanpassen van projectramingen wordt er eerst binnen het Mobiliteitsfonds geïnventariseerd of de kasoverschotten in bepaalde jaren op bijvoorbeeld artikel 13 Spoor ingezet kunnen worden voor kastekorten in dezelfde jaren op bijvoorbeeld artikel 12 Wegen.

In het geval van 2024 is gebleken dat er een kasoverschot was van € 269 miljoen op artikel 13 spoorwegen en een kastekort op wegen van € 170 miljoen. Dit kastekort bij wegen is vooral ontstaan door schuiven op

artikel 11 met als tegengestelde boeking artikel 12. Deze schuiven op artikel 11 zijn doorgevoerd om de prijsbijstelling en de budgettaire opgave binnen het Mobiliteitsfonds in het juiste ritme te zetten.

7

Vraag:

Kunt u kasschuiven en kaderruilen op de suppletoire lenW-begrotingen voortaan meerjarig inzichtelijk maken?

Antwoord:

De begrotingsstukken worden opgesteld op basis van de comptabiliteitswet en de daaruit volgende begrotingsvoorschriften die door het Ministerie van Financiën als kadersteller worden voorgeschreven.

In de 1^e suppletoire begroting en in de Ontwerpbegroting worden kasschuiven en kaderruilen meerjarig inzichtelijk gemaakt. Voor het Mobiliteitsfonds gebeurt dit door middel van een meerjarige verdieping-bijlage (bijlage 2 Ontwerpbegroting) om meer inzicht te geven in de mutaties over de gehele looptijd van het fonds (veertien jaar).

De Suppletoire Begroting September (SBS) wordt sinds 2023 opgesteld om inzicht te bieden in de mutaties die het uitvoeringsjaar raken en om te voldoen aan het budgetrecht van het parlement. De SBS 2024 is samen met de Ontwerpbegroting 2025 aangeboden waarbij de SBS 2024 zich dus focust op de budgettaire effecten in 2024. Voor de meerjarige effecten wordt verwezen naar de ontwerpbegroting 2025.

Voor wat betreft de Najaarsnota inclusief 2e suppletoire begroting en het jaarverslag inclusief de Slotwet geldt dat de wijzigingen in de begroting zich enkel richten op het uitvoeringsjaar, waarbij er geen sprake is van meerjarige effecten.

8

Vraag:

Kunt u toelichten hoe het bedrag van 103 miljoen euro aan inkomstenderving voor ProRail uit de gebruiksvergoeding is opgebouwd?

Antwoord:

ProRail heeft zowel in 2023 als in 2024 minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding van de vervoerders ontvangen. Dit komt vooral doordat NS minder treinkilometers heeft gereden dan waar een aantal jaar geleden bij de vaststelling van de gebruiksvergoedingstarieven van werd uitgegaan. Dit levert voor ProRail in 2023 en 2024 een inkomstenderving op van respectievelijk € 103 miljoen en € 30 miljoen. Deze middelen zijn nodig voor instandhouding. In deze september-suppletoire wordt het tekort van € 103 miljoen in 2023 door het Ministerie van lenW aangevuld. Het tekort van € 30 miljoen ten behoeve van de vaststelling van de subsidieaanvraag over 2024 is voor 2025 reeds toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding van het spoor.

9

Vraag:

Kunt u voortaan in de informatievoorziening aan de Kamer over benodigde middelen voor NS ook ingaan op de benodigde middelen voor ProRail als deze daar (via de gebruiksvergoeding) mee samenhangen?

Antwoord:

Ja. Het Ministerie van lenW zal bij informatievoorziening over benodigde middelen rondom NS ook ingaan op de benodigde middelen voor ProRail als daar (via de gebruiksvergoeding) samenhang mee is.

10

Vraag:

Uit welke jaren worden met de kasschuiven op artikel 13 118,5 miljoen euro uit latere jaren naar 2024 gehaald? Welke gevolgen heeft het putten uit middelen voor spoor uit latere jaren voor de spoorbudgetten en het aanpakken de opgaven in die latere jaren?

Antwoord:

Kasschuiven zijn per definitie kaderneutraal. Bij kasschuiven blijven zowel het totaal benodigde budget als het totaal beschikbare budget over de gehele MIRT-periode (2024–2038) gelijk. Kasschuiven op het Mobiliteitsfonds artikel 13 hebben derhalve geen gevolgen voor de uitvoering van de projecten en hebben geen gevolgen voor het aanpakken van opgaven in latere jaren.

Tegenover de plus van € 118,5 miljoen in 2024 staan in de overige jaren (2025 t/m 2038) zowel plussen als minnen. Het saldo van 2025 t/m 2038 is –€ 118,5 miljoen. Per saldo zijn alle kasschuiven over de gehele periode nul.

11

Vraag:

Welke gevolgen heeft het uitstellen van de verplichtingen en uitgaven voor Korte termijn woningbouw, bijvoorbeeld voor de aansluiting op de woningbouwplannen?

Antwoord:

De kasschuif van 2024 naar 2025 voor Korte termijn Woningbouw heeft geen gevolgen voor de woningbouw. De kasschuif volgt uit de aanvragen van de gemeenten voor de regeling Woningbouw op Korte Termijn.

12

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de verplichtingen op artikel 15 eerder warden aangegaan, met name voor de Krammersluizen?

Antwoord:

De verplichtingen voor de renovatie van de Krammersluizen zijn later aangegaan, maar wel hoger uitgevallen. Er was een tegenvaller bij de aanbesteding. Die wordt met name veroorzaakt door prijsstijgingen en een veranderende markt. Daarnaast zijn extra werkzaamheden toegevoegd.

13

Vraag:

Kunt u inhoudelijk toelichten waarom de uitgaven aan ERTMS in 2024 stijgen met 134,7 miljoen euro?

Antwoord:

De verhoging van het budget is het gevolg van een aantal factoren die verband houden met de voortgang van het programma. Zo worden voor de infrastructuur hogere kosten verwacht, waaronder ondersteunende systemen voor ERTMS en ICT-aanpassingen binnen ProRail. Dit is in lijn met de hogere prognose-eindstand, waarover de Kamer eerder is geïnformeerd. Daarnaast leidt de ombouw van de Verlengd interregiomaterieel (VIRM-)treinserie alleen al in 2024 tot een verhoogd budget. Ook voor de regionale vervoerders bevindt de ombouw van het materieel zich in de realisatiefase, wat leidt tot hogere uitgaven in 2024.