

Vergaderjaar 2024–2025

36 625 A

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

Nr. 4

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 december 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 5 december 2024 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 11 december 2024 zijn ze door Minister en Staatssecretaris 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,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

1

Vraag:

Op welke wijze zal de omvangrijke verlaging van de verplichtingen van meer dan 1,1 miljard euro de komende jaren doorwerken in de uitgaven?

Antwoord:

Voor de totale omvang van een project of regeling moeten het kas- en verplichtingenbudget in evenwicht zijn. Verplichtingen lopen voor op de uitgaven, want er wordt altijd eerst een verplichting vastgelegd (bijvoorbeeld een contract dat ondertekend wordt), voordat er een betaling plaatsvindt. Daarmee hoeven de verplichtingen niet één- op-één te relateren aan de kasuitgaven in een specifiek jaar. Het ritme van de uitgaven kent dus een ander ritme dan de verplichtingen.

De grootste verplichtingenverlagingen in 2024 vinden plaats op artikel 12 Hoofdwegennet bij de onderdelen en projecten op «Vernieuwing, Realisatie, Planuitwerking en Optimalisering Gebruik» en op artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer bij het grote project ERTMS.

Er zijn drie grote posten waar de vertraging in het aangaan van de verplichting mogelijk wél betekent dat een deel van de kasuitgaven ook zullen doorschuiven naar 2025. Het gaat met name om het programma ERTMS, om Intelligente Wegkantsystemen (onderdeel «Vernieuwing») en de regeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Bij het programma ERTMS zijn er vanwege de herijking van het programma de verplichtingen met circa 263 miljoen euro verlaagd in 2024. Over de herijking van dit programma bent u eerder geïnformeerd (Kamerstukken 33 652, nr. 95).

Bij het programma Intelligent Wegkantsysteem zijn de verplichtingen van circa 94 miljoen euro vertraagd vanwege maakbaarheidsproblemen in 2024.

De regeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid tranche 3 treedt pas in 2025 in werking. Daarom schuiven de verplichtingen van circa 175 miljoen euro ook door naar 2025. De verplichtingenverlaging voor het programma ERTMS (circa 263 miljoen euro) liggen dit jaar lager vanwege de huidige herijking van het programma.

Voor vertragingen in de programmering van de projecten wordt het instrument overprogrammering gebruikt. Daarmee leiden latere betalingen op de projecten niet gelijk tot een schuif op de begroting. Voor verplichtingen wordt niet gewerkt met overprogrammering, waardoor elke latere verplichting leidt tot een schuif in de begroting van het verplichtingenbudget.

De tweede supplettoire begroting ziet enkel op 2024. Het kas- en verplichtingeneffect is voor 2024 verwerkt. Dit betekent daarom niet meteen dat de meerjarige kasuitgaven en verplichtingen veranderen. De meerjarige effecten van deze verplichtingenverlaging en kasverlagingen worden betrokken bij de Voorjaarsnota 2025 en de bijbehorende eerste supplettoire begroting 2025.

2

Vraag:

Wat gaat u doen om vertragingen en onderuitputting verder tegen te gaan?

Antwoord:

Bij de Voorjaarsnota 2024 is er kritisch gekeken naar de meerjarige budgetten op het Mobiliteitsfonds. Dit heeft ertoe geleid dat op het Mobiliteitsfonds bij de eerste supplettoire begroting 2024 een kaderaanpassing heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn kasmiddelen uit 2024 naar latere jaren geschoven om te anticiperen op mogelijke vertragingen in de kasuitgaven die zich in de loop van het jaar voordoen. Met als resultaat dat er nu geen voordelig saldo is gemeld bij Najaarsnota 2024 op het

Mobiliteitsfonds. In de Ontwerpbegroting 2025 is een pilot gestart met het Ministerie van Financiën om de overprogrammering te verhogen in 2025 om op deze manier onderrealisatie tegen te gaan. IenW werkt dus steevast aan het realistischer ramen van projecten en programma's op de fondsen en zal bij de eerste suppletoire begroting 2025 weer kritisch kijken naar het kasritme van de investeringsuitgaven.

3

Vraag:

Kunt u het verband toelichten tussen de omvangrijke verlaging van de verplichtingen van meer dan 1,1 miljard euro en de beperktere verlaging van de uitgaven met 304 miljoen euro? In hoeverre spelen het opvangen van tegenvallers en overprogrammering hierbij een rol?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1.

4

Vraag:

Waarom vertaalt de omvangrijke verlaging van de verplichtingen zich niet in een positief uitgavensaldo voor 2024?

Antwoord:

Zoals bij de vragen 1 en 3 is aangegeven zijn de verplichtingen in enig jaar niet één-op-één te relateren aan de kasuitgaven in dat jaar. Op de fondsen is er geen sprake van onderuitputting, maar wordt er gesproken over «voordelig saldo». De middelen verschuiven namelijk via saldowerking naar het volgend jaar toe, in dit geval 2025. Het klopt dat er een positief saldo bij de kasuitgaven ontstaat op het Mobiliteitsfonds. In de «Begroting op Hoofdlijnen, pagina 6» is namelijk te zien dat het positief saldo op de kasuitgaven 163 miljoen euro is. Echter, zoals ook staat aangegeven op dezelfde pagina zijn er ook minder ontvangsten binnengekomen dan oorspronkelijk geraamd (163 miljoen euro minder). Dit betekent dat het Mobiliteitsfonds geen voordelig of nadelig saldo kent bij Najaarsnota 2024.

5

Vraag:

Waarom schuift de onderuitputting op het Mobiliteitsfonds niet via het «saldo 2024» door naar volgende jaren, zoals in eerdere jaren gebruikelijk was, maar wordt dit in mindering gebracht op de voeding van het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:

Zoals de «Begroting op Hoofdlijnen» aangeeft kent het Mobiliteitsfonds geen voordelig saldo. De bedragen die in mindering zijn gebracht op het voedingsartikel 19 van het Mobiliteitsfonds zijn mutaties die te maken hebben gehad met overboekingen van en naar andere ministeries (-131,9 miljoen euro) en overboekingen van en naar de beleidsbegroting van IenW (-36,6 miljoen euro). Dit maakt een totaal van -168,5 miljoen euro. Dit betreft geen onderuitputting, maar uitputting van middelen uit het Mobiliteitsfonds op een andere begroting van het Rijk.

6

Vraag:

Waarom licht u bij tabel 2 in de memorie van toelichting de belangrijkste begrotingsmutaties niet inhoudelijk toe?

Antwoord:

Alle mutaties worden toegelicht bij de verschillende artikelen en artikelonderdelen. In de «Begroting op Hoofdpijnen» worden deze belangrijkste mutaties vervolgens op een geaggregeerd detailniveau nog een keer gepresenteerd en toegelicht, hierdoor is de «Begroting op Hoofdpijnen» en de «artikelsgewijze toelichting één-op-één gekoppeld aan elkaar.

Hieronder volgt een nadere toelichting per mutatiesoort, waarom lenW het niet nodig acht om de mutaties in de «Begroting op Hoofdpijnen» nader toe te lichten:

1. Saldo 2024: Het MF kent geen voordelig saldo bij Najaarsnota 2024, hierdoor verandert het kader niet door het saldo. Voor een verdere toelichting wat er exact aan saldo verandert per artikelonderdeel, wordt er verwezen naar de artikelsgewijze toelichting;
2. Overboekingen van en naar andere ministeries: In de begroting op hoofdpijnen zijn de grootste overboekingen naar het BTW compensatiefonds en naar Defensie nader geduid;
3. Overboekingen lenW-begroting: In de begroting op hoofdpijnen zijn de grootste overboekingen naar de beleidsbegroting HXII toegelicht. Het gaat om de overboeking voor de Specifieke Uitkeringen Decentraal Spoor en een overboeking voor de bijdrage aan het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC);

De bijdrage derden: bevat diverse bijdragen van derden (plussen en minnen) op verschillende artikelen. De grootste is de bijdrage van derden op art. 13 ten behoeve van het project Infrasppeed waar 41,5 miljoen euro wordt terugbetaald in 2024.

7

Vraag:

Kunt u de belangrijkste begrotingsmutaties uit tabel 2 in de memorie van toelichting alsnog inhoudelijk toelichten?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 6.

8

Vraag:

Kunt u in volgende (suppletore) begrotingen de belangrijkste begrotingsmutaties concreet en inhoudelijk toelichten bij tabel 2 in de memorie van toelichting en zorgen voor een goede koppeling met de begrotingsartikelen?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 6.

9

Vraag:

Waarom wordt met de toelichting «projectverschuivingen in de tijd en door scope- wijzigingen bij ProRail» zowel verplichtingenverhogingen als uitgavenverlagingen toegelicht?

Antwoord:

De toelichting bij het verplichtingsaldo 2024 op artikel 13 betreft zowel verplichtingenophogingen als -verlagingen. Voor een deel van deze verplichtingenophogingen worden dit jaar nog geen uitgaven gedaan. Dit wordt verder toegelicht onder de uitgavenmutaties.

10

Vraag:

Welke gevolgen hebben de omvangrijke verlagingen van de verplichtingen voor de veiligheid op het spoor, op het weg en op het water?

Antwoord:

Op het Hoofdvaarwegennet vinden geen verplichtingenverlagingen plaats bij de Najaarsnota 2024 op het Mobiliteitsfonds. Daarom zal dit ook geen effect hebben op de veiligheid. Op het Spoorwegennet vindt, met uitzondering op het programma ERTMS, ook geen verplichtingenverlaging plaats en hebben dus ook geen effect op de veiligheid van dit netwerk. De verplichtingenverlaging op het ERTMS is het gevolg van de lopende herijking van het programma in tranches waardoor er dit jaar minder verplichtingen zijn aangegaan dan geraamd. Het hoge veiligheidsniveau van het spoornetwerk blijft nog steeds geborgd. De verplichtingenverlagingen op het Hoofdwegennet hebben eveneens geen effect op de verkeersveiligheid. De opdrachten en subsidies die betrekking hebben op wegverkeersveiligheid worden namelijk verstrekt, uitgevoerd en verantwoord op de beleidsbegroting HXII.

11

Vraag:

Kunt u de vermindering van 130,4 miljoen euro op Artikel 13 Spoorwegen concreet toelichten?

Antwoord:

Er is geen sprake van een vermindering van € 130,3 miljoen op Artikel 13. De € 130,3 miljoen betreft het totaal aan saldomutaties waarbij (per saldo) € 130,3 miljoen verschuift van 2024 naar 2025. Bij de projecttabellen behorende bij de diverse artikelonderdelen van Artikel 13 (vanaf pagina 16) worden de grootste mutaties toegelicht.