

Vergaderjaar 2023–2024

36 470 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2023

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 11 december 2023 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 december 2023 zijn ze door de 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,
T. de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Hoe beoordeelt u in het licht van de grote kaderaanpassingen in de suppletoire begroting Prinsjesdag (van in totaal – 850 miljoen euro) de onderuitputting van – 74,9 miljoen euro op deze tweede suppletoire begroting?

Antwoord vraag 1

De kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (MF) die is verwerkt in de begroting 2024 en Prinsjesdag suppletoire 2023 was nodig om de kasuitgaven aan te sluiten op de programmering op het MF. De programmering is geactualiseerd door de verwerking van de herprioritering, bijdrage aan de Rijksbrede opgave en door Coalitieakkoordambities in een realistischer ritme te plaatsen (zoals de schuif voor korte termijn woningbouwmiddelen). Daarmee is de begroting meerjarig geactualiseerd en sluit de raming van uitgaven aan bij de realiteit van de projecten en programma's binnen het MF, waaronder de maakbaarheid. De kaderaanpassing valt daarmee in de categorie groot meerjarig onderhoud aan de begroting. Het voordelig saldo van € 74,9 miljoen op de kasuitgaven dat verwerkt is bij tweede suppletoire begroting betreft veel kleine aanpassingen op een groot aantal projecten. Het gaat dan voornamelijk om reserveringen die in 2023 niet nodig zijn en doorschuiven naar 2024 of lagere uitgaven op de realisatieprojecten. Deze aanpassingen vallen meer in de categorie begrotingstuitvoering. Vertragingen en versnellingen zijn inherent aan de uitvoering van grote infrastructuurprojecten. Om die reden voorzien de regels van het Mobiliteitsfonds er in dat doorgeschoven middelen altijd binnen het fonds beschikbaar blijven.

Vraag 2

In hoeverre ziet u in de stijgende budgetten voor instandhouding en het eveneens stijgende uitgestelde onderhoud aanleiding om de overprogrammering te vergroten? Welke actuele kansen en belemmeringen spelen hierbij een belangrijke rol?

Antwoord vraag 2

Om de productie opgave te vergroten is aan RWS een 8 jarige opdracht verstrekt ten aanzien van gevraagde prestatie en beschikbaar budget voor de periode 2023–2030.

Binnen deze periode kan RWS over de periode van 8 jaar binnen het beschikbaar gestelde budget, zelf haar werkzaamheden optimaliseren, zodat efficiënt en doelmatig gewerkt kan worden.

Het werken met een overprogrammering is onderdeel van de maatregelen om de productie opgave te vergroten en beschikbare middelen uit te putten. De omvang van de overprogrammering is daarbij een standaard onderwerp waarover gesprekken plaatsvinden tussen RWS en lenW.

Vraag 3

Op welke wijze zal de verlaging van de verplichtingen op artikel XII met meer dan één miljard euro de komende jaren doorwerken in de uitgaven?

Antwoord vraag 3

De verlaging van het verplichtingenbudget op art. 12 HWN van het Mobiliteitsfonds is voor een groot deel het gevolg van aangepaste planningen (vertraging) bij projecten op het gebied van «Onderhoud en Vernieuwing» (voorheen bekend als beheer & onderhoud en vervanging & renovatie). Dit heeft met name gevolgen voor het moment dat de verplichting aangegaan wordt, dat in de tijd opschuift. Dit betekent echter niet dat de uitgaven de komende jaren achterblijven. lenW zal juist een groei van het productie-/uitgavenvolume realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken in de periode tot 2030. Een grote post waar de vertraging in het aangaan van de

verplichting mogelijk wél betekent dat de kasuitgaven in de tijd opschuiven, betreft het project ViA15 (binnen het domein «Ontwikkeling»). De verwachte verplichtingen van ca. € 210 mln. in 2023 worden doorgeschoven naar 2024 vanwege een vertraagde uitspraak van de Raad van State omtrent stikstof. De uitkomst van de uitspraak van de Raad van State heeft in dit geval mogelijk ook gevolgen voor de uitgaven op dit project de komende jaren.

Vraag 4

Wat gaat u doen om onderuitputting verder tegen te gaan, bijvoorbeeld voor de grootste post Onderhoud en vernieuwing?

Antwoord vraag 4

Het klopt dat het verplichtingenbudget op het artikel «Onderhoud en vernieuwing» is verlaagd als gevolg van aanpassingen in de uitvoeringsplanning bij projecten. Vertraging bij het aangaan van verplichtingen betekent echter niet automatisch dat (kas)uitgaven ook vertragen. Op het artikel «Onderhoud en Vernieuwing» is in 2023 juist sprake van hogere uitgaven t.o.v. stand Ontwerpbegroting 2024, circa € 41,6 mln. Deze groei willen we de komende tijd voortzetten. IenW zal een groei van het productie-/uitgavenvolume realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken in de periode tot 2030. Om RWS maximaal te ondersteunen in het realiseren van deze groei, wordt de sturing verder geoptimaliseerd. De huidige aansturing wordt gekenmerkt door een tweejarige horizon en een hard onderscheid naar de werksoorten exploitatie, onderhoud en vernieuwing. In de nieuwe aansturing, die vanaf 2024 ingaat, zal er sprake zijn van één integrale achtjarige opdracht voor alle instandhoudings-werkzaamheden van RWS. Hierdoor wordt RWS beter in staat gesteld om tot een betrouwbare en maakbare programmering te komen, hetgeen ook zal bijdragen aan het tegengaan van onderuitputting.

Vraag 5

Op welke wijze zal de verlaging van de verplichtingen op artikel XVII met 896 miljoen euro de komende jaren doorwerken in de uitgaven?

Antwoord vraag 5

De mutaties op de verplichtingruimte zijn niet van invloed op het meerjarige totaal aan uitgaven. De verplichtingen worden voornamelijk verlaagd op de grote projecten ZuidasDok, ERTMS en PHS. Het verplichtingenbudget wordt in 2024 weer toegevoegd aan artikel 17, waardoor meerjarig de omvang van de budgetten niet afneemt. Het effect op de kasuitgaven in 2023 is verwerkt in de tweede suppletoire begroting, maar leidt per saldo niet tot een verlaging van de uitgaven op artikel 17 in 2023. Mogelijke kasschuiven in de jaren 2024 en verder die samenhangen met deze verlaging op de verplichtingen worden verwerkt in de eerste suppletoire begroting 2024.

Vraag 6

Wat gaat u doen om verdere vertragingen tegen te gaan bij de grootste posten Zuidasdok en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

Antwoord vraag 6

De verschillende deelprojecten van Zuidasdok en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) worden zo snel als mogelijk gerealiseerd, rekening houdend met ontwikkelingen rond de planologische procedures, bouwfasering en marktomstandigheden. In 2023 hebben deze ontwikkelingen er toe geleid dat de verplichtingen voor deelprojecten Zuidasdok-Tunnel en PHS Alkmaar – Amsterdam een jaar later worden aangegaan.

Beide programma's volgen het beheersmodel Grote Projecten om extra toe te zien op realisatie binnen planning en budget. Tegelijk kennen de programma's uitdagende onderdelen waarbij risico's zo goed als mogelijk beheerst worden, maar niet altijd vermeden kunnen worden. Voor beide programma's geldt dat met regelmaat opdrachten worden gegeven voor audits, collegiale toetsen en andere onderzoeken om deelprojecten te volgen, risico's in kaart te brengen en scenario's op deelaspecten te verkennen. Via halfjaarlijkse voortgangsrapportages en de reguliere begrotingsmomenten wordt uw Kamer op de hoogte gehouden van de voortgang, risico's en eventuele maatregelen om vertraging te voorkomen.

Vraag 7

Waaruit bestaan de hogere uitgaven voor artikel 17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Antwoord vraag 7

De uitgaven op artikel 17.07 zijn uitgebreid toegelicht op bladzijde 25 van de tweede suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds en bestaan hoofdzakelijk uit drie grote posten:

- Vergoeding van NS voor de gemaakte kosten bij de implementatie van ERTMS (ombouw treinen) zoals afgesproken in het convenant IenW-NS.
- Vergoeding aan de decentrale overheden, als regionale concessiehouders, voor de ombouw van het regionale reizigersmaterieel.
- Vergoeding van kosten die ProRail heeft gemaakt voor de realisatie van het baanvak Kijfhoek-Belgische grens en de ontwikkeling van het centrale ERTMS-systeem voor de infrastructuur (CSS).