

Vergaderjaar 2024–2025

36 613 XII

**Wijziging van de begrotingsstaten van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII)
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 en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 27 september 2024 zijn ze door de Minister en de 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,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vragen en antwoorden

1

Vraag:

Onder welk begrotingsartikel wordt er geld gereserveerd voor de verbetering van de infrastructuur in achtergestelde wijken? Hoe wordt ervoor gezorgd dat deze middelen effectief worden ingezet om de leefbaarheid en veiligheid in deze wijken te verbeteren?

Antwoord:

Van een specifieke reservering op de lenW-begroting voor de verbetering van infrastructuur in achtergestelde wijken is geen sprake. Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen. Medeoverheden zijn verantwoordelijk voor de lokale en regionale infrastructuur. Dit sluit niet uit dat lenW financieel kan bijdragen aan projecten waarvoor de primaire verantwoordelijkheid bij de medeoverheden ligt. Een belangrijke voorwaarde is dat het lokale of regionale project een nationaal belang dient, zoals het ontlasten van het hoofdnetwerk, het vlottrekken van de woningbouw of het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet.

2

Vraag:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de toegankelijkheid van openbaar vervoer wordt verbeterd voor mensen met een laag inkomen, gezien de stijging van de kosten in het openbaar vervoer?

Antwoord:

De tariefsverhogingen van 2024 zijn structureel voorkomen in het regionaal ov. Het is tevens gelukt de extra tariefsverhoging van 2025 bij de NS grotendeels te voorkomen¹.

Vervoerders bieden in Nederland verschillende kortingsproducten aan voor verschillende doelgroepen waarmee voordeliger kan worden gereisd. Daarnaast hebben verschillende gemeenten en provincies een speciaal aanbod ontwikkeld voor minima. Hierover is de Kamer geïnformeerd in een eerdere brief². Verder wordt er in NOVB-verband gesproken over de mogelijke multimodale kortingsproposities, waarover de Kamer voor de begrotingsbehandeling wordt geïnformeerd.

3

Vraag:

Op basis van welke wetgeving hebben gemeentes de bevoegdheid om betaald parkeren in te voeren?

Antwoord:

Dat kunnen gemeenten doen op basis van artikel 225 van de Gemeentewet.

4

Vraag:

Aan welke eisen moet voldaan worden om in gebieden betaald parkeren in te voeren?

Antwoord:

¹ Tweede Kamer, Kamerstuk 23 645, nr. 811 en Kamerstuk 29 984, nr. 1207

² Tweede Kamer, Kamerstuk 23 645, nr. 813

Artikel 225 van de Gemeentewet bepaalt dat een parkeerbelasting kan worden ingevoerd in het kader van parkeerregulering. Het tarief kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten. Andere voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om betaald parkeren te kunnen invoeren zijn er niet.

5

Vraag:

Is het mogelijk om in hele gemeenten betaald parkeren in te voeren?

Antwoord:

Ja het invoeren van betaald parkeren in de gehele gemeente is mogelijk, voor zover het de openbare weg betreft (de gemeente gaat niet over het parkeren op eigen terrein van bewoners, bedrijven of instellingen) en voor zover dit gebeurt in het kader van de parkeerregulering.

6

Vraag:

Kunt u gemeentes noemen die tot betaald parkeren in gehele gemeente zijn overgegaan? Bent u van mening dat dit is toegestaan. Kunt u beargumenteren waarom?

Antwoord:

Het is mij niet bekend of gemeenten hiertoe zijn overgegaan. De parkeerbelasting is een instrument dat de raad kan inzetten in het kader van de parkeerregulering. Het is dus de lokale volksvertegenwoordiging die hierover beslist.

Het is uit hoofde van de Gemeentewet aan de gemeente om hun eigen parkeerbeleid te bepalen of en waar betaald parkeren wordt toegepast. De Gemeentewet valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Binnenlandse Zaken.

7

Vraag:

Welke aanpassingen zijn er mogelijk in de wet om te voorkomen dat gemeenten betaald parkeren invoeren zonder legitieme reden?

Antwoord:

Het is uit hoofde van de Gemeentewet aan de gemeente om hun eigen parkeerbeleid te bepalen of en waar betaald parkeren wordt toegepast. De Gemeentewet valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Binnenlandse Zaken.

8

Vraag:

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

Antwoord:

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

In de 1e supplettoire begroting en in de Ontwerpbegroting worden kasschuiven en kaderruilen meerjarig inzichtelijk gemaakt. Voor het Mobiliteitsfonds gebeurt dit door middel van een meerjarige verdiepingsbijlage (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.

9

Vraag:

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

Antwoord:

Met name in de jaren 2021 en 2022 was in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW) sprake van aanzienlijk hogere prijsstijgingen dan de mate waarin het Mobiliteitsfonds gecompenseerd wordt voor de loon- en prijsontwikkeling (IBOI). Deze excessieve prijsstijgingen hebben voor lenW geleid tot meerjarige budgetspanning, waarvoor bij de begroting van 2023 een risicoreservering is aangelegd³. De GWW-prijsontwikkelingen en IBOI-compensatie lijken vanaf 2023 weer redelijk in evenwicht, maar of de huidige risicoreservering toereikend is om de meerjarige doorwerking van eerdere excessieve prijsstijgingen en toekomstige prijsontwikkelingen op te vangen is nog onbekend.

10

Vraag:

Kunt u de grootste verplichtingschuiven op artikel 12 kort inhoudelijk toelichten? waardoor worden bijvoorbeeld de schuiven 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.

11

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

³ Tweede Kamer, Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

middelen van 2024 naar latere jaren wordt verschoven? Waarom is voor het benodigde bedrage 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.

12

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 bedrage 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.

13

Vraag:

In welke jaren wordt de kaderruil van 170,6 miljoen euro op artikel 12 weer teruggeruild met onder andere artikel 13?

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.

14

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 mln. en € 30 mln. Deze middelen zijn nodig voor instandhouding. In deze septembersupplettoire wordt het tekort van € 103 mln. in 2023 door het Ministerie van IenW aangevuld. Het tekort van € 30 mln. ten behoeve van de vaststelling van de subsidieaanvraag over 2024 is voor 2025 reeds toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding van het spoor.

15

Vraag:

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

Antwoord:

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

16

Vraag:

Waarom zijn de middelen voor de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) niet bij overboeking naar deze begroting in het juiste uitgavenritme gezet?

Antwoord:

Deze middelen voor de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) zijn afkomstig uit het Klimaatfonds. Bij Ontwerpbegroting 2024 zijn de middelen toegevoegd aan de begroting van IenW en gereserveerd op het instrument «opdrachten». Kort na de toekenning van de middelen begon het uitwerken van de subsidieregeling. De financiële reeksen uit het fiche zijn begin 2024 in overleg met het fondsbeheer van het Klimaatfonds aangepast zodat het beter aansluit op de behoeften van de markt en de uitvoering van de subsidieregeling door RVO. Bij Voorjaarsnota 2024 zijn de middelen overgeboekt naar het instrument «subsidies». Tot slot is recent besloten dat middelen uit het Klimaatfonds niet over de jaargrens heen mogen worden geschoven. Op basis van deze ontwikkelingen is er voor de SPRILA een kasschuif opgenomen in de Ontwerpbegroting 2025 die aansluit op voorgaande punten en aansluit op de prognose van RVO.

17

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.

18

Vraag:

Welke gevolgen heeft de latere vastlegging en bevoorschotting van de subsidies voor Luchtvaart in Transitie voor de uitvoering en het doelbereik?

Antwoord:

De latere vastlegging en bevoorschotting van de subsidies heeft vooralsnog geen gevolgen. De uitvoering van de projecten past nog steeds binnen de looptijd. De latere vastlegging en bevoorschotting van de subsidies heeft geen effect op het kunnen bereiken van de doelen van het programma Luchtvaart in Transitie (t/m 2030).

19

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 Verlengde interregio-materieel (VIRM-)treinserie alleen al in 2024 tot een verhoogde budgetstijging. Ook voor de regionale vervoerders bevindt de ombouw van het materieel zich in de realisatiefase, wat leidt tot hogere uitgaven in 2024