



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

aan De leden van de vaste commissie voor
Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening

datum 6 december 2013

Betreffende wetsvoorstel:

33750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 5 december 2013 met algemene aangenomen door de Tweede Kamer.

Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Artikel 19 Bijdragen aan andere begrotingen Rijk

16 (Van Hijum en De Rouwe)

Het Infrastructuurfonds wordt met 250 miljoen verhoogd, onder de conditie dat hiermee versneld projecten worden uitgevoerd. Deze maatregel wordt gedekt door middelen bestemd voor de van-werk-naar-werk (VWNW) trajecten te schrappen (Kamerstukken II, 2013/14, 33 750-XV, nr. 8). De verhoging van het Infrastructuurfonds leidt direct tot meer werk en is daardoor effectiever dan subsidies op sectorale banenplannen.

Verworpen. Voor: CDA.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 6 december 2013

blad 2

Artikel 12 Hoofdwegennet

Artikel 13 Spoorwegen

18 (Van Veldhoven en Dik-Faber)

Met dit amendement wordt het geld uit het programma 130 km verplaatst naar het programma Fietsparkeren bij stations. Wanneer er spaarzaam moet worden omgesprongen met het beschikbare budget, wordt de voorkeur gegeven aan het verbeteren van de positie van de fiets in de mobiliteitsketen, boven het financieren van enkele stukken weg waar 130 gereden kan worden.

Verworpen. Voor: SGP, ChristenUnie, 50PLUS, D66, GroenLinks en PvdD.

Artikel 13 Spoorwegen

27 → 50 (Dik-Faber en Smaling)

Met dit amendement komt een rijksbijdrage beschikbaar voor een regionale pilot van gecombineerde implementatie van ERTMS en elektrificatie. De combinatie van elektrificatie en ERTMS implementatie biedt veel voordelen. Allereerst kan hiermee werk met werk gemaakt worden. Dit werkt kostenbesparend. Bovendien kunnen de baten van beide maatregelen worden geoptimaliseerd. Een regionale pilot is verder van belang omdat de huidige ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht zich alleen richt op het hoofdrailnet. Op regionale spoorlijnen is met ERTMS potentieel aanzienlijke kostenverlaging en verlaging van het aantal sein- en overwegstoringen mogelijk door gecentraliseerde elektronische beveiliging en moderne besturingsconcepten. Tenslotte kan door landelijke regie voorkomen worden dat elke regio eigen onderzoek moet doen naar deze twee vernieuwingen op het regionale spoor.

Voor implementatie van ERTMS in de baan kan gebruik gemaakt worden van het budget van 2 miljard euro dat gereserveerd is voor de introductie van ERTMS. Aanvullend hierop voorziet dit amendement uit het ERTMS-budget van 2 miljard euro ook in dekking van een rijksbijdrage van aan de elektrificatie van één regionale spoorlijn.

Elektrificatie biedt voordelen ten aanzien van reistijd, aanschaf- en exploitatiekosten van treinen, robuustheid en geluidhinder. Een rijksbijdrage aan elektrificatie is gerechtvaardigd vanwege de te behalen milieuwinst en het ontstaan van omleidingsroutes voor het hoofdrailnet. Bovendien kunnen zo regio's, die de prestaties van het regionale spoor de afgelopen jaren aanzienlijk hebben verbeterd, compenseren voor de kostenstijging die ontstaat door het vervallen van het verlaagde accijnstarief voor rode diesel.

Indieners beogen het budget uit dit amendement in te zetten voor elektrificatie van de Maaslijn (Nijmegen–Venlo–Roermond). Hiermee wordt een impuls gegeven aan deze spoorlijn om prestaties en betrouwbaarheid te vergroten en kosten te besparen en ontstaat een regionale, zelfs grensoverschrijdende proeftuin. Elektrificatie van deze lijn kost circa 110 miljoen euro. Omdat de exploitatie van de Maaslijn in 2016 wordt aanbesteed en hiervoor nieuw materieel zal worden aangeschaft zal elektrificatie op korte termijn moeten gebeuren wil dit nog meegenomen kunnen worden in de nieuwe concessie. De Maaslijn is met de voorgenomen elektrificatie van Heerlen–Herzogenrath de laatste dieselspoorlijn van Limburg. Door elektrificatie wordt het mogelijk één type trein in te zetten in heel Limburg.



datum 6 december 2013

blad 3

Dit maakt exploitatie flexibeler en efficiënter en beheer goedkoper. Bovendien zullen de nieuw aan te schaffen treinen in Limburg worden voorzien van ERTMS en is het daarom logisch om ERTMS snel in te voeren op de Maaslijn zodat de voordelen van ERTMS vanaf het begin optimaal kunnen worden benut.

Met dit amendement komt voor de elektrificatie 50 miljoen euro beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio de overige 60 miljoen euro bijdraagt, samen met het Rijk werkt aan een kosten efficiënte implementatie waarbij wordt gezocht naar maximale benutting van de voordelen van ERTMS en elektrificatie en kennis hierover deelt met de andere regio's.

Het is de verwachting dat voor een regionale grootschalige grensoverschrijdende ERTMS implementatie subsidies te verkrijgen zijn vanuit Europa (Connecting Europe Facility). Voorwaarde voor de rijksbijdrage aan elektrificatie op grond van dit amendement is daarom dat de regio samen met het Rijk de mogelijkheden van EU-subsidies voor de ERTMS implementatie maximaal zal benutten. Als hierdoor een lagere rijksbijdrage voor elektrificatie of ERTMS-implementatie nodig is blijft dit budget beschikbaar voor de uitrol van ERTMS op andere lijnen.

Verworpen. Voor: CDA, ChristenUnie, GroenLinks, PvdD en SP.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

17 (Dik-Faber en De Rouwe)

Dit amendement maakt € 1.000 (x € 1.000) vrij voor bediening van sluizen. De regering is voornemens te bezuinigen op de bediening van de sluizen op de minder drukke vaarwegen en dan met name in de nacht. Inmiddels is in overleg met de binnenvaartsector afgezien van een volledige sluiting, maar zal in plaats daarvan worden gewerkt met mobiele sluiswachters en afstandsbediening. Dit is aanvaardbaar mits de wachttijden beperkt blijven. Hierbij noemt de sector dat naar verwachting een vertraging van maximaal 60 minuten in de nacht acceptabel is. Rijkswaterstaat gaat echter uit van vertragingen van maximaal 3,5 uur. Daarnaast worden er nog knelpunten verwacht ingeval van bijvoorbeeld laag water, hoog water, ongeplande stremmingen of hoog verkeersaanbod.

De voorgestelde pendeldiensten (waarmee meerdere sluizen door mobiele sluiswachters worden bediend) voor de Maasroute (inclusief Grave-Lith), Oost Nederland en Brabant, die bij laag of normaal verkeersaanbod waarschijnlijk niet tot noemenswaardige vertragingen zullen leiden, maken dan de binnenvaart door de extra wachttijden onbetrouwbaar. In zo'n situatie is het wenselijk een reservepot achter de hand hebben, zodat zonder vertraging kan worden bediend door de inzet van extra personeel.

Dit amendement beoogt genoemde knelpunten in de bediening van de sluizen op te lossen. Allereerst biedt dit amendement dekking voor de door de binnenvaartsector voorgestelde reservepot voor knelpunten bij onder meer laag en hoog water. Voor het beperken van de vertragingen in de nacht tot maximaal 60 minuten kan daarnaast worden gezocht naar alternatieve financieringsbronnen en naar extra efficiency door bijvoorbeeld over te gaan tot afstandsbediening van verschillende (vaar)weg beheerders gezamenlijk.



datum 6 december 2013

blad 4

Dekking wordt gevonden in het niet juridisch verplichte deel van artikel 15 van het infrastructuurfonds en/of aanbestedingsmeevallers op dit artikel. Ook kan dekking worden gevonden in de apparaatskosten RWS op dit artikel die in 2015 circa 11 mln. euro lager zullen zijn dan in 2014. Door deze efficiencymaatregelen te versnellen kan budget worden vrijgemaakt.

Verworpen. Voor: PVV, Bontes, SGP, CDA, ChristenUnie, GroenLinks, PvdD en SP.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

20 → **21** (De Rouwe en Dik-Faber)

Dit amendement maakt € 1.000 (x € 1.000) vrij voor het op peil houden van loopbruggen. Loopbruggen vervullen een belangrijke rol voor schippers. Ze zijn noodzakelijk voor schippers om aan wal te komen in verband met bereikbaarheid van hulpdiensten, schoolgaande kinderen en andere noodzakelijke contacten met de vaste wal. Dit amendement beoogt genoemde knelpunten in het op peil houden van loopbruggen op te lossen.

Dekking wordt gevonden in het niet juridisch verplichte deel van artikel 15 van het infrastructuurfonds en/of aanbestedingsmeevallers op dit artikel. Ook kan dekking worden gevonden in de apparaatskosten RWS op dit artikel Door efficiencymaatregelen te versnellen kan budget worden vrijgemaakt.

Verworpen. Voor: PVV, Bontes, SGP, CDA, ChristenUnie, GroenLinks, PvdD en SP.