



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

*aan* De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

*datum* 21 december 2010

Betreffende wetsvoorstel:

### **32500 A**

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

### **Eindstemming wetsvoorstel**

Het wetsvoorstel is op 16 december 2010 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer.

### **Aangenomen en overgenomen amendementen**

#### **Artikelen 12 en 19**

13 (De Rouwe)

Met dit amendement worden binnen het wegebudget gelden vrijgemaakt om aan twee kralen uit de N23 een impuls te geven. Uitgangspunt is dat de betrokken provincies een grote meerderheid van de kosten bijdraagt. Deze weg is een belangrijke schakel in het robuust maken van het hoofdwegennet, waarbij ook de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling is. Het gaat hierbij om de Roggebotsluis (€ 10 miljoen) en aansluiting A7 (11,6 miljoen).

Dekking wordt gevonden uit de mobiliteitsprojecten rond Amsterdam in het kader Anders Betalen voor Mobiliteit (amendement 32 500 XII, nr. 12). Het convenant hiervoor is dit voorjaar opgezegd door verschil van inzicht over de randvoorwaarden, maar de gelden uit de BDU die voor dit project beschikbaar waren gesteld waren voor een deel nog niet herbestemd.

**Aangenomen. Voor: PvdA, SGP, ChristenUnie, CDA en PVV**

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 21 december 2010

blad 2

### **Artikel 13**

9 → 65 (Slob) c.s.

Met dit amendement worden middelen ter beschikking gesteld voor de inbouw van de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging ERTMS in het bestaande materieel. Introductie van ERTMS leidt tot een verschuiving van beveiliging en daarmee van de kosten van de baan naar de trein. Een bijdrage van het Rijk is daarom gerechtvaardigd. Door de inbouw in het materieel kan bij groot onderhoud en vervanging van de spoorbeveiliging in de baan sneller worden overgestapt op ERTMS. Implementatie in de baan is namelijk het goedkoopst op het moment dat al het materieel reeds beschikt over ERTMS omdat dan geen dubbele beveiligingsystemen nodig zijn. Inbouw in het materieel is daarom randvoorwaarde voor de start van inbouw in de baan. Na inbouw in het materieel kan via de reguliere vervangingsprogramma's geleidelijk de infrastructuur worden voorzien van ERTMS.

Inbouw in al het materieel (NS en derden) kost circa 240 mln (bron: rapport ProRail 5 december 2007 «Maatregelen reistijdverbeteringen» bijlage 2). Van de vervoerders mag worden verwacht dat zij zelf ook bereid zijn te investeren in de ombouw van het materieel aangezien ERTMS ook voordelen voor hen heeft. Daarnaast duurt de ombouw van al het materieel 3 à 4 jaar. Dit amendement biedt dus een substantiële bijdrage om de inbouw van ERTMS van start te laten gaan. In de nieuwe concessie Hoofdrailnet kunnen hier in 2011 sluitende afspraken over worden gemaakt met de vervoerder.

De middelen uit dit amendement kunnen aangewend worden voor partiële subsidiering van de installatie of voorinstallatie van ERTMS(-componenten) in nieuwe en bestaande treinen. Ook de systeemontwikkeling van landspecifieke toepassingen die gebruik maken van ERTMS-componenten (zoals 160 km/u en uitgesteld remmen) zou hiermee gefinancierd kunnen worden. Het doel van het beschikbaar stellen van deze middelen is de spoorprestaties te verbeteren en de implementatie van ERTMS te versnellen.

Hierbij kan worden gedacht aan NS materieel dat gaat rijden op de Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht omdat daar reeds op korte termijn ERTMS beschikbaar is. Ook zou kunnen worden gekozen voor het benutten van (een deel van) het budget uit dit amendement voor de inbouw van ERTMS of ERTMS-componenten in het regionale materieel, bijvoorbeeld het materieel dat op de grensoverschrijdende trajecten in Limburg rijdt. Hierdoor kan Limburg onderdeel worden van een grensoverschrijdende proeftuin voor de implementatie van ERTMS waarin de interoperabele eigenschappen optimaal worden benut. Deze proeftuin is snel realiseerbaar omdat op korte termijn de infrastructuur tussen Heerlen en Aken wordt uitgebouwd met het oog op de uitbreiding van grensoverschrijdende spoordiensten. Bij deze infrastructuurmaatregelen kan de inbouw van ERTMS in de infrastructuur worden meegenomen.

Dekking voor dit amendement wordt gevonden in het reeds beschikbare budget voor reistijdverbetering binnen het spoorbudget van het infrafonds. Er is 37,5 mln beschikbaar voor het realiseren van 160 km/uur op een aantal spoortrajecten door de aanpassing van de treinbeveiliging (Brief Minister Verkeer en Waterstaat 29984-200). Dit geld is afkomstig uit het amendement Van Hijum/Dijksma uit 2006 (30800 A nr. 18) dat is bestemd voor het



datum 21 december 2010

blad 3

verbeteren van de reistijd op het spoor en het verhogen van de baanvaksnelheid tot 160 km/uur. Vier jaar na dato is er nog steeds discussie over de toe te passen techniek voor 160 km/uur waarbij het de vraag is of de voorkeur van NS voor ATB code 147 geaccepteerd zal worden door Brussel. Inmiddels heeft de toekomstige spoorbeveiliging ERTMS zich verder ontwikkeld. ERTMS maakt ook rijden met 160 km/uur mogelijk. Daarnaast kan ERTMS een bijdrage leveren aan de railveiligheid en de infrabenuutting en daarmee ook besparingen op andere infrastructuurmaatregelen mogelijk maken. Nu nog investeren in een andere techniek voor 160 km/uur ligt niet voor de hand nu ERTMS beschikbaar is en stapsgewijs kan worden ingebouwd in al het materieel.

**Aangenomen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66, SGP, ChristenUnie en PVV**

## **Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen**

### **Artikelen 11 en 15**

14 (Samsom)

Met dit amendement wordt de temporisering en versoering kaderrichtlijn water ongedaan gemaakt waardoor de doelen voor schoon water alsnog op termijn gehaald kunnen gaan worden. Dekking wordt deels gevonden in het budget voor aanleg hoofdwatersystemen, deels in het artikel Hoofdvaarwegennet (art 15), door temporisering van projecten.

### **Ingetrokken**

### **Artikelen 11 en 18**

62 → 64 → **66** (Slob) c.s.

Met dit amendement worden de niet-bestede middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord voor 2010, overgeheveld naar het Infrastructuurfonds, artikel 11.03, onderdeel Hoogwaterbeschermingsprogramma. Dekking vindt plaats uit het positief saldo 2010, dat conform de gebruikelijke fondssystematiek via artikel 18.10 aan de begroting 2011 wordt toegevoegd. De extra toevoeging van 104 miljoen euro aan het positief saldo 2010 hangt samen met een amendement op de 2<sup>e</sup> suppletore begroting 2010 van het Infrastructuurfonds (zie: Kamerstukken II, 2010/11, 32 565 A, nr. 6). Dit, ten behoeve van de financiering van kleine en grote projecten in het kader van waterveiligheid, waaronder de renovatie van de Afsluitdijk. Op deze wijze wordt zowel de Nederlandse economie gestimuleerd als een bijdrage geleverd aan het onderhoud van onze waterkeringen en daarmee aan de bescherming tegen overstromingen.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66, SGP en ChristenUnie**

### **Artikelen 12 en 13**

8 (Bashir) c.s.

Dit amendement strekt ertoe om evenveel geld in 2011 te bestemmen voor het reguliere onderhoud aan het spoor als in 2010 het geval was. Gezien de grote problemen op het spoor op met name de regionale lijnen is dit geld hard nodig. De SP wil hiermee zorg dragen dat de kwaliteit van het regionale spoor niet nog verder achteruit hobbelt.



*datum* 21 december 2010

*blad* 4

De dekking van dit amendement wordt gevonden in de vrije ruimte binnen de aanleg en planstudie van het hoofdwegennet. De SP wil eerst zorgen voor goede kwaliteit van de infrastructuur voordat er allerlei nieuwe projecten gestart worden.

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

#### **Artikelen 12 en 19**

10 (Slob) c.s.

Dit amendement zorgt voor een verlaging van het budget op artikel 12 hoofdwegen. Deze verlaging kan worden bereikt door aanbestedingsmeevallers. Dit amendement dient ter dekking van amendement Slob c.s. (Kamerstukken II, 2010/11, 32 500 A, nr. 9), waarin de bezuiniging op de BDU voor het jaar 2011 wordt teruggedraaid.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie**