



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

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

*datum* 28 december 2010

Betreffende wetsvoorstel:

### **32500 XII**

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011

### **Eindstemming wetsvoorstel**

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

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

#### **Artikelen 31 en 41**

13 → **60** (Van Veldhoven/Samsom)

De bedoeling van dit amendement is om de versobering van de activiteiten ten behoeve van kaderrichtlijn water te temporiseren. Uit de eerste analyse van het regeerakkoord door het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat de in de nota van wijziging voorgestelde bezuinigingen op dit beleid sterke consequenties kunnen hebben voor de Nederlandse waterkwaliteit en mede daardoor in Europees verband zouden kunnen leiden tot problemen ten aanzien van onze internationale verplichtingen.

De indiener beperkt daarom middels dit amendement de omvang van de versobering in 2011, waarvoor dekking gevonden wordt in artikel 41, «Ondersteuning functioneren» op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Achterliggende gedachte hierbij is dat het samenvoegen van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting,

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 28 december 2010

blad 2

Ruimtelijke Ordening en Milieu tot een ministerie voor Infrastructuur en Milieu voldoende besparingen zou moeten opleveren om een korting van circa 5% op deze post bedrijfsvoering te kunnen realiseren in 2011.

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

### **Artikel 33**

11 (Samsom)

Dit amendement dient ter dekking van amendement 32 500 XI, nr. 9. Dekking voor dit amendement wordt gevonden in de bestuurlijk nog niet verplichte middelen op artikel 33.

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

### **Artikel 34**

10 (Van Tongeren/Van Gent)

Dit amendement speelt 50 miljoen euro vrij om de Nederlandse Spoorwegen in staat te stellen alsnog toiletten in te bouwen in het Sprintermaterieel dat nu zonder toiletten rondrijdt en om de nog te bouwen Sprinters alsnog van een toilet te voorzien. De indieners achten de NS zelf in staat uit haar eigen middelen de benodigde installaties te financieren, die nodig zijn de toiletten te legen, voor zover die nog niet beschikbaar zijn.

De dekking voor het amendement vinden de indieners in de aanbestedingsmeevallers, die het kabinet voorziet bij Prorail. In de toelichting op het Infrastructuurfonds staat dat Prorail heeft aangegeven in de periode 2005–2012 een aanbestedingsresultaat te verwachten van 238 miljoen euro. Een deel van dit geld kan richting de NS doorgeschoven worden, zonder het risico minder werk aan het spoor te verrichten dan nodig.

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

### **Artikel 35**

5 (Slob)

Het is van belang dat de binnenvaartsector goed door de economische crisis heen komt omdat dit bijdraagt aan de beperking van de emissies (CO<sub>2</sub>) en congestie op de weg. Om dit te bewerkstelligen is een gezamenlijke aanpak van overheid, sector en banken nodig.

Dit amendement beoogt het vrijmaken van gelden voor de uitvoering van de lange termijnagenda van binnenvaartambassadeur Verberk ter bestrijding van de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaartsector. Met dit budget kan in 2011 worden geïnvesteerd in de noodzakelijke structuurversterking, samenwerking en innovatie in de sector en de bijdrage daaraan van het voorlichtingsbureau binnenvaart. Hiermee kan onder meer zoals geadviseerd door de binnenvaartambassadeur een prijsindex worden ontwikkeld voor vergroting van de markttransparantie, onderwijs en scholing worden verbeterd en knelpunten in het containerachterlandvervoer worden opgelost.

Op de begroting staan voor de logistieke efficiëntie van het goederenvervoer per modaliteit circa 4 miljoen euro per jaar. Verschillende subsidies voor de binnenvaartsector waaronder die voor het bureau voorlichting binnenvaart lopen de komende jaren af. Er dient net als voor de modaliteiten zee- en kustvaart, wegvervoer en spoorvervoer, blijvende aandacht op een voldoende hoog niveau te zijn van het Rijk voor de logistieke efficiëntie en de



datum 28 december 2010

blad 3

duurzaamheid van, alsmede de voorlichting door de binnenvaart. Onderdeel van de activiteiten ter uitvoering van de lange termijnagenda Verberk dient dan ook het uitwerken van een nieuwe gezamenlijke visie van sector en rijk te zijn op de betrokkenheid van het rijk bij de logistieke efficiëntie en de duurzaamheid van en de voorlichting door de binnenvaart vanaf 2013.

Dekking van dit amendement wordt gevonden door het budget voor kennis luchtvaart en luchthavens in 2011 op hetzelfde niveau te houden als 2010. Dit betekent een daling van dit budget van nog geen 1%. Beoogd wordt het budget voor de uitvoering van de lange termijnagenda Verberk ook in 2012 beschikbaar te stellen.

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

### **Artikel 39**

9 (Slob c.s.)

De exploitatie van het regionaal openbaar vervoer is geregeld in meerjarige concessies. Desondanks is op basis van het regeerakkoord voor 2011 reeds 30 mln. bezuiniging ingeboekt op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Van de BDU wordt circa 75% besteed aan de exploitatie van het regionale openbaar vervoer. Het inboeken van deze bezuiniging zal daarom niet zonder gevolgen zijn voor de dienstregeling terwijl er geen mogelijkheid meer is voor de regio's om hiervoor de wettelijke verplichte adviesronde met de consumentenorganisaties te doorlopen.

Het is nog niet bekend hoe de bezuiniging op de BDU wordt verdeeld over de regio's en is er nog geen inzicht in de cumulatieve effecten van de voorgenomen bezuinigingen op de BDU in relatie tot de verplichte openbare aanbesteding in de G3-stadsregio's. Dit is van belang omdat een groot deel van de BDU terecht komt in deze zelfde stadsregio's. De Kamer moet tevens nog de beleidsdoorlichting BDU ontvangen en de voorgenomen lange termijnvisie op het regionaal openbaar vervoer.

Dit amendement draait daarom de bezuiniging op de BDU voor het jaar 2011 terug. Dit biedt de regering de mogelijkheid om uiterlijk voorjaar 2011 met een voorstel te komen voor lange termijnfinanciering voor het regionale openbaar vervoer en hierover te overleggen met de decentrale overheden.

Dekking wordt gevonden in het verlagen van de middelen voor hoofdwegen op artikel 12 van het Infrastructuurfonds, welke kan worden bereikt door aanbestedingsmeevallers (Kamerstukken II, 2010/11, 32 500 A, nr. 10).

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



*datum* 28 december 2010

*blad* 4

### **Artikel 39**

12 (De Rouwe)

Dit amendement dient ter dekking van het amendement 32 500 A, nr. 13. Dekking wordt gevonden uit de mobiliteitsprojecten rond Amsterdam in het kader Anders Betalen voor Mobiliteit. 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.

**Verworpen. Voor: SGP, ChristenUnie, CDA en PVV**