



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Directie Inhoud**

aan De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

datum 15 februari 2024

Betreffende wetsvoorstel:

### **36410 XII**

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

### **Eindstemming wetsvoorstel**

Het wetsvoorstel is op 15 februari 2024 aangenomen door de Tweede Kamer.

Voor: SP, GroenLinks-PvdA, DENK, Volt, D66, NSC, VVD, ChristenUnie, SGP, CDA, BBB, JA21, FVD en PVV.

Tegen: PvdD.

## **Aangenomen amendementen**

### **Begrotingsstaat Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor**

### **Begrotingsstaat Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen**

24 → **25** (Grinwis c.s.) over dekking voor middelen voor de OV-hub bij station Ede-Wageningen

Dit amendement dient ter dekking van het amendement Grinwis c.s. ten behoeve van de afronding van de OV-hub bij station Ede-Wageningen dat indieners indienen op de begroting van het Mobiliteitsfonds (36410-A). Dekking wordt gevonden in de ontvangsten uit de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022. Deze beschikbaarheidsvergoeding betreft een regeling op nacalculatiebasis. De actuele verwachting is dat de beschikbaarheidsvergoeding voor een aantal ontvangende partijen lager vastgesteld zal worden dan het voorschot dat zij reeds ontvangen hebben. Op dit moment is de prognose dat na vaststelling in 2024 een bedrag zal worden teruggestort van € 46,6 miljoen.

Deze middelen worden via artikel 26 "Bijdrage Investeringsfondsen" ter beschikking gesteld voor de begroting van het Mobiliteitsfonds.

**Met algemene stemmen aangenomen.**



datum 15 februari 2023

blad 2

### **Begrotingsstaat Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor**

#### **Begrotingsstaat Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen**

19 → 22 → 23 → **26** (Grinwis c.s.) over dekking voor middelen voor het sporknooppunt bij Meppel

Dit amendement dient ter dekking van het amendement Grinwis c.s. dat indieners gelijktijdig indienen op de begroting van het Mobiliteitsfonds (36410-A). Dekking wordt gevonden in de ontvangsten uit de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022.

Deze beschikbaarheidsvergoeding betreft een regeling op nacalculatiebasis. Inmiddels is duidelijk dat de beschikbaarheidsvergoeding voor een aantal ontvangende partijen lager vastgesteld zal worden dan het voorschot dat zij reeds ontvangen hebben. In totaal gaat het om een meevaller van €46,6 miljoen.

De benodigde middelen worden via artikel 26 "Bijdrage Investeringsfondsen" ter beschikking gesteld voor de begroting van het Mobiliteitsfonds.

**Aangenomen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, Volt, D66, NSC, de VVD, de ChristenUnie, de SGP, het CDA, BBB, JA21, FVD en de PVV**

### **Verworpen en ingetrokken amendementen**

#### **Begrotingsstaat Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid**

27 → **28** (Bamenga) over middelen voor ondersteuning van kinderen en minima die geen fiets hebben of niet kunnen fietsen

Vanuit de City Deal Fietsen voor Iedereen<sup>1</sup> worden kinderen en minima die geen fiets hebben of niet kunnen fietsen ondersteund. Als onderdeel van de City Deal fietsen voor Iedereen draagt het rijk vanuit verschillende ministeries bij aan de financiering van deze City Deal voor een periode van vier jaar. Daarnaast is in de City Deal Fietsen voor Iedereen afgesproken dat er subsidiegeld beschikbaar wordt gesteld voor de financiering van daadwerkelijke projecten vanuit de City Deal. Met dit amendement maakt indiener voor de jaren 2024 tot en met 2027 jaarlijks € 1 miljoen (in totaal € 4 miljoen) vrij voor projecten vanuit de City Deal Fietsen voor Iedereen om kinderen en minima aan een fiets te helpen. Derhalve is meerjarige verwerking van dit amendement beoogd. Met dit amendement kunnen tienduizenden kinderen middels de City Deal aan een fiets geholpen worden. Zo verbindt indiener iedereen van jongs af aan op een duurzame manier die ook nog eens goed is voor de gezondheid. De dekking voor dit amendement wordt gevonden in de nog resterende middelen voor "Vergroening reisvervoer en personengedrag" op de Aanvullende Post.

**Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66, de ChristenUnie en het CDA.**

#### **Begrotingsstaat Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor**

4 → 6 → 10 → **11** (Bikker c.s.) over middelen voor het verbeteren van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer

Dit amendement strekt ertoe om binnen de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 120 miljoen beschikbaar te stellen om de tariefverhoging bij de NS in 2024 tegen te gaan, conform de aangenomen motie Bikker c.s. (Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29). Deze tariefverhoging zou voor 2024 3,5% bedragen, bovenop de reguliere prijsstijging. De reguliere prijsstijging voor 2024 voor NS wordt geschat op circa 5%, gebaseerd op de meest recente CPI-raming en de stijging die NS mag doorvoeren van de gebruiksvergoeding van ProRail en servicekosten voor OV-pay. Per saldo zou dit kunnen



datum 15 februari 2023

blad 3

resulteren in een tariefstijging van rond de 8,5%. De dekking voor deze incidentele vergoeding wordt gevonden in verschillende posten op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds. Het betreffen vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 mln.), het modaliteitspecifieke budget (€ 15 mln.), resterende middelen uit de Transitievergoeding OV (€ 10 mln.), en middelen uit de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (bekend als doortrekken Noord-Zuidlijn) (€ 45 mln.). Voor de dekking wordt een amendement ingediend op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds.<sup>2</sup> De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat de tariefverhoging een noodzakelijke maatregel is om de tariefontwikkeling weer meer in lijn met de kostenontwikkeling te brengen en om een stabiele dienstregeling voor de reiziger te kunnen garanderen. De afgelopen jaren zijn de kosten van NS en andere vervoerders (zoals energiekosten en personeelskosten) sterk toegenomen, waardoor de werkelijke inflatie de afgelopen jaren hoger is geweest dan de geprognosticeerde inflatie. NS mag in de huidige concessie alleen de geprognosticeerde inflatie doorrekenen in de tarieven, en achteraf geen correctie doorvoeren als de gerealiseerde inflatie hoger of lager uitviel. In de afgelopen jaren is de rijksoverheid bijgesprongen in het dragen van de hogere kosten, via de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (2020–2022) en Transitievergoeding Openbaar Vervoer (2023). Deze vergoeding loopt dit jaar af, waarna er geen Rijksmiddelen meer beschikbaar zijn om de NS te compenseren. De hogere kosten zijn dan enkel op te vangen door het verhogen van de tarieven of anderzijds bezuinigingen, voornamelijk door het schrappen van lijnen. Vanzelfsprekend heeft dit grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Met dit amendement beogen indieners de Rijksbijdrage aan NS voort te zetten én uit te breiden, om de prijsstijging van 8,5% voor NS-reizigers in 2024 teniet te doen. De incidentele aanvullende middelen ad € 120 miljoen zullen worden ingezet voor een bijdrage van het Rijk aan de NS voor de exploitatie van haar concessie in 2024. Deze middelen kunnen, net als de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de NS beschikbaar gesteld worden. Voor 2025 en verder kunnen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie – die een looptijd kent van 2025 tot 2033 – afspraken gemaakt worden over de betaalbaarheid van het treinvervoer.

1 Vervanging in verband met een wijziging in de toelichting en ondertekening

2 Kamerstukken II 2023/24, 36 410-A, nr. 1.

**Ingetrokken.**

### **Begrotingsstaat Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor**

5 → 7 → **8** (Bikker c.s.) over middelen om de tariefverhoging bij de NS tegen te gaan

Dit amendement strekt ertoe om binnen de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 120 miljoen beschikbaar te stellen om de tariefverhoging bij de NS in 2024 tegen te gaan, conform de aangenomen motie Bikker c.s. (Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29). Deze tariefverhoging zou voor 2024 3,5% bedragen, bovenop de reguliere prijsstijging. De reguliere prijsstijging voor 2024 voor NS wordt geschat op circa 5%, gebaseerd op de meest recente CPI-raming en de stijging die NS mag doorvoeren van de gebruiksvergoeding van ProRail en servicekosten voor OV-pay. Per saldo zou dit kunnen resulteren in een tariefstijging van rond de 8,5%. De dekking voor deze incidentele vergoeding wordt gevonden in verschillende posten op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds. Het betreffen vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 mln.), het modaliteitspecifieke budget (€ 15 mln.), resterende middelen uit de Transitievergoeding OV (€ 10 mln.), en middelen uit resterende budgetten van reeds gekorte verkenningen (€ 45 mln.). Voor de dekking wordt een amendement ingediend op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds.<sup>2</sup> De Staatssecretaris van Infrastructuur en



datum 15 februari 2023

blad 4

Waterstaat heeft aangegeven dat de tariefverhoging een noodzakelijke maatregel is om de tariefontwikkeling weer meer in lijn met de kostenontwikkeling te brengen en om een stabiele dienstregeling voor de reiziger te kunnen garanderen. De afgelopen jaren zijn de kosten van NS en andere vervoerders (zoals energiekosten en personeelskosten) sterk toegenomen, waardoor de werkelijke inflatie de afgelopen jaren hoger is geweest dan de geprognosticeerde inflatie. NS mag in de huidige concessie alleen de geprognosticeerde inflatie doorrekenen in de tarieven, en achteraf geen correctie doorvoeren als de gerealiseerde inflatie hoger of lager uitviel. In de afgelopen jaren is de rijksoverheid bijgesprongen in het dragen van de hogere kosten, via de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (2020–2022) en Transitievergoeding Openbaar Vervoer (2023). Deze vergoeding loopt dit jaar af, waarna er geen Rijksmiddelen meer beschikbaar zijn om de NS te compenseren. De hogere kosten zijn dan enkel op te vangen door het verhogen van de tarieven of anderzijds bezuinigingen, voornamelijk door het schrappen van lijnen. Vanzelfsprekend heeft dit grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Met dit amendement beogen indieners de Rijksbijdrage aan NS voort te zetten én uit te breiden, om de prijsstijging van 8,5% voor NS-reizigers in 2024 teniet te doen. De incidentele aanvullende middelen ad € 120 miljoen zullen worden ingezet voor een bijdrage van het Rijk aan de NS voor de exploitatie van haar concessie in 2024. Deze middelen kunnen, net als de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de NS beschikbaar gesteld worden. Voor 2025 en verder kunnen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie – die een looptijd kent van 2025 tot 2033 – afspraken gemaakt worden over de betaalbaarheid van het treinvervoer.

- 1 Vervanging in verband met een wijziging in de toelichting.
- 2 Kamerstukken II 2023/24, 36 410-A, nr. 1.

**Ingetrokken.**

### **Begrotingsstaat Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement**

78 (Omtzigt) over een reductie op voorlichters bij de rijksoverheid

Het aantal voorlichters bij de rijksoverheid is tussen 2015 (494 FTE) en 2023 (716FTE) met meer dan 40% toegenomen. Indiener is van mening dat er een te grote focus hierop ligt en daarom dient hij (net als twee jaar geleden bij de begroting) een reeks amendementen in, die per departement tussen de 5% en 10% korten op de kosten van voorlichting. Het is wenselijk om deze beweging de komende jaren door te zetten.

Indien dit twee jaar wordt doorgevoerd, zijn er middelen om een kennisinstituut op te zetten voor de hervorming van het belasting en toeslagenstelsel. Dat voorstel zal volgend begrotingsjaar worden ingediend.

**Ingetrokken.**