



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

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

datum 1 december 2014

Betreffende wetsvoorstel:

34000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 27 november 2014 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer.

Aangenomen en overgenomen amendementen

Artikel 13 Spoorwegen

40 (Dik-Faber c.s.) waarmee een bijdrage wordt geleverd aan een korte termijn oplossing voor het tekort aan capaciteit op de Valleilijn.

Met dit amendement wordt een bijdrage geleverd aan een korte termijn oplossing voor het tekort aan capaciteit op de Valleilijn (Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen). Door de sterke groei van het aantal passagiers in de afgelopen jaren moeten steeds vaker reizigers op het perron achterblijven, met name tijdens de spitsuren. Deze groei zet ook de komende jaren naar verwachting onverminderd door.

De Valleilijn is niet alleen van belang voor de regio Food Valley, maar heeft ook een belangrijke functie voor het hoofdrailnet als omleidingsroute bij verstoringen op Utrecht Centraal. De lijn is op de eindpunten een belangrijke feeder voor het hoofdrailnet.

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 1 december 2014

blad 2

Omdat er nog onvoldoende financiering is voor de door de regio gewenste infrastructurele uitbreidingen die nodig zijn voor het verhogen van de frequentie naar een kwartierdienst wordt momenteel met de vervoerder en de regio gesproken over het verlengen van de treinen in de spits om zo de verdere groei van het aantal reizigers op de korte termijn op te vangen en de drukke corridor Amersfoort-Utrecht te ontlasten.

Hiervoor zullen drie extra treinstellen aangeschaft moeten worden (met een aanschafprijs van rond € 6 miljoen) en zal de energievoorziening moeten worden uitgebreid (kosten € 4 miljoen).

Concreet wordt met dit amendement € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld voor een korte termijn oplossing voor de Valleilijn. Dekking voor dit amendement wordt gevonden binnen het resterende budget van het programma Beter Benutten. Binnen dit programma is 90 miljoen euro gereserveerd voor regionaal spoor (onderdeel 13.03.04).

Het Rijk kan met dit budget een derde van de kosten voor haar rekening nemen van de inzet van langere treinen. De exploitatiekosten zullen in dat geval door de regio worden gedragen. Indien hierover binnen enkele maanden overeenstemming wordt bereikt kunnen de verlengde treinen binnen twee jaar de gewenste extra capaciteit opleveren.

Aangenomen. Voor: CDA, ChristenUnie, SGP, VVD, Van Vliet, 50PLUS, Klein, D66, GroenLinks, PvdA, de Groep Kuzu/Öztürk en de PvdD.

Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

11 (Dik-Faber) dat dient ter dekking van het amendement 34000 XII nr. 11.

Dit amendement dient ter dekking van het amendement dat onder nr. 11 is ingediend bij de begroting van Infrastructuur en Milieu (Kamerstukken II, 2014/15, 34 000 XII, nr. 11). Voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij dit amendement.

Ingetrokken

Artikel 13 Spoorwegen

12 (Dik-Faber) dat een kwartierdienst op de Valleilijn mogelijk maakt.

Met dit amendement wordt een kwartierdienst op de Valleilijn (Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen) mogelijk gemaakt. Momenteel is door de beperkingen van de infrastructuur (deels enkelsporig traject) een kwartierdienst alleen mogelijk op het noordelijke deel van het traject. Door de sterke groei van het aantal passagiers in de afgelopen jaren moeten steeds vaker reizigers op het perron achterblijven. Deze groei zet ook de komende jaren naar verwachting onverminderd door. Met het invoeren van een kwartierdienst ontstaat er ruimte om deze verdere groei van het aantal reizigers op te vangen. Bovendien wordt de reistijd korter en ontstaan zo betere aansluitingen.



datum 1 december 2014

blad 3

De Valleilijn is niet alleen van belang voor de regio Food Valley, maar heeft ook een belangrijke functie voor het hoofdrailnet als omleidingsroute bij verstoringen op Utrecht Centraal. De lijn is op de eindpunten een belangrijke feeder voor het hoofdrailnet. Bovendien maakt een kwartier-dienst op deze lijn dat reizigers tussen Amersfoort en Arnhem niet meer hoeven om te reizen via Utrecht waardoor de drukke corridor Amersfoort-Utrecht wordt ontlast.

In de motie Dik-Faber c.s. (Kamerstukken II 2013/14, 29 984 nr. 468) heeft de Tweede Kamer de wenselijkheid van een kwartierdienst op de hele Valleilijn onderstreept en de regering verzocht met betrokken partijen de financiële mogelijkheden voor een kwartierdienst te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat de geraamde kosten voor invoering van de kwartierdienst 46,6 miljoen euro (inclusief BTW) bedragen. Daarvoor worden onder meer gerealiseerd: dubbelspoor op een deel van het traject, snelheidsverhoging op delen van het traject en een extra perronspoor op station Ede/Wageningen.

Het is de laatste jaren gebruikelijk dat bij regionale spoorprojecten de regio 50% van de investeringen bijdraagt. De regionale overheden hebben voor de realisatie van de kwartierdienst reeds 17 miljoen euro gereserveerd en hebben de bereidheid uitgesproken deze bijdrage te verhogen tot 23,3 miljoen euro waarmee aan de cofinancieringseis is voldaan.

Met dit amendement wordt voorzien in dekking van de rijksbijdrage van 23,3 miljoen voor de kwartierdienst. Binnen het programma Beter Benutten is 90 miljoen euro gereserveerd voor regionaal spoor (onderdeel 13.03.04). Hiervan is eerder 6,75 miljoen in het vooruitzicht gesteld voor de Valleilijn.

Met dit amendement wordt dit geld toegewezen aan de Valleilijn. De overige 16,55 miljoen wordt gedekt vanuit het programma Kleine functiewijzigingen infrastructuur (onderdeel 13.03.01). Dit programma is bedoeld voor kleine aanpassingen aan de infrastructuur zoals aanpassing van wissels en seinen en verlengen van perrons. Een groot deel van de benodigde werkzaamheden voor de Valleilijn zoals de aanpassingen op station Ede-Wageningen vallen onder het bereik van dit programma. Binnen dit programma is jaarlijks ruim 70 miljoen euro beschikbaar. De werkzaamheden aan de Valleilijn duren circa 3 jaar. Per saldo wordt er dus drie jaar lang per jaar ruim 5 miljoen ingezet voor de Valleilijn. Om tot efficiënte besteding van de middelen te komen worden beide budgetten gebundeld binnen het programma Beter Benutten.

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

Artikel 13 Spoorwegen

41 (Dik-Faber) waarmee uit het budget voor kleine stations € 6,4 mln beschikbaar wordt gesteld voor het station Berkel-Enschot tussen Tilburg en Den Bosch.

Met dit amendement wordt uit het budget voor kleine stations € 6,4 mln beschikbaar gesteld voor het station Berkel-Enschot tussen Tilburg en Den Bosch. Uit dit budget kan per station maximaal € 6,4 mln euro subsidie beschikbaar worden gesteld.



datum 1 december 2014

blad 4

Blijkens het overzicht van mogelijke nieuwe stations zou station Berkel-Enschot pas na 2028 aan de orde zijn. Volgens een verkenning uit 2013 levert station Berkel-Enschot echter 1079 nieuwe reizigers per dag en in totaal 1872 reizigers per dag, waarmee het station beter scoort dan veel bestaande stations. Door snelle realisatie van dit station kan ook de verkeershinder worden verminderd die zal ontstaan bij de reconstructie van de N65. De stichtingskosten voor het station zijn € 10 miljoen met een marge van +/- 40% (Bron: ProRail, Verkenning Haalbaarheid Station Berkel-Enschot, 26 mei 2010, blz. 14). De overige investeringskosten kunnen worden gevonden door cofinanciering door de provincie.
Verworpen. Voor: CDA, ChristenUnie, 50PLUS, Klein, D66, GroenLinks en de PvdD.

Artikel 13 Spoorwegen

42 Dik-Faber) waarmee uit het budget voor kleine stations € 4 mln beschikbaar wordt gesteld voor het station Staphorst tussen Zwolle en Meppel.

Met dit amendement wordt uit het budget voor kleine stations € 4 mln beschikbaar gesteld voor het station Staphorst tussen Zwolle en Meppel. Uit dit budget kan per station maximaal € 6,4 mln subsidie beschikbaar worden gesteld.

Volgens een verkenning uit 2009 zal dit station circa 1.300 nieuwe reizigers per dag trekken, waarmee het station beter scoort dan veel bestaande stations. Door realisatie van de extra sporen tussen Zwolle en Herfte waarover afgelopen jaar een besluit is genomen, is station Staphorst ook inpasbaar in de dienstregeling. Bovendien zorgen de extra reizigers voor het verhogen van de rentabiliteit van de bestaande stoptrein Leeuwarden-Zwolle.

Realisatie van het station kost volgens een prognose uit 2009 3 tot 5 mln euro (prijspeil 2009). Met dit amendement wordt daarom uit het budget voor kleine stations € 4 mln beschikbaar gesteld voor spoedige realisatie van dit station. De overige investeringskosten kunnen worden gevonden door cofinanciering door de provincie.

Verworpen. Voor: het CDA, ChristenUnie, SGP, 50PLUS, GroenLinks en de PvdD.