



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Directie Inhoud**

aan De leden van de vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

datum 12 december 2024

Betreffende wetsvoorstel:

36600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 12 december 2024 aangenomen door de Tweede Kamer.

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

Tegen: SP, DENK, PvdD en FVD.

Aangenomen amendementen

Begrotingsstaat artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte Begrotingsstaat artikel 12 Hoofdwegennet

11 (Peter de Groot) over 6,5 miljoen voor infrastructuur bij Groningen Airport Eelde

Dit amendement strekt ertoe om binnen het Mobiliteitsfonds € 6.500.000 beschikbaar te stellen voor investeringen in infrastructuur van de luchthaven Groningen Airport Eelde. De luchthaven staat voor investeringen in zowel landzijdige bereikbaarheid (aanleg van een rotonde en OV-hub) als investeringen in onderhoud van de baan en de bijbehorende verlichting; die zijn nodig om verdere groei van GAE te kunnen accommoderen. De totale investeringen die Groningen Airport Eelde hiertoe in de komende jaren moet doen, is naar schatting ongeveer € 15,5 miljoen waarvan ruim € 9 miljoen op airside (deklagen en baanvernieuwing landingsbaan & taxibanen en baanverlichting). Dit amendement reserveert een bijdrage van 6,5 miljoen (rotonde en OV-hub) Groningen Airport Eelde voert als regionale luchthaven hevige concurrentie met regionale luchthavens in Duitsland. Daarnaast speelt Groningen Airport Eelde een belangrijke rol als Next Gen Airport in de verduurzaming van de luchtvaart. Zo heeft Fokker Next Gen net aangekondigd de productie van waterstof vliegtuigen te vestigen op Groningen.

Aangenomen. Voor: DENK, D66, NSC, SGP, CDA, VVD, BBB, JA21, FVD en PVV.

Begrotingsstaat artikel 12 Hoofdwegennet Begrotingsstaat artikel 13 Spoorwegen

21 (Veltman en Olger van Dijk) over budget voor de spoorwegovergangen bij Ermelo en Nijkerk

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 12 december 2024

blad 2

Met dit amendement beogen indieners € 10 miljoen vrij te maken voor het veilig maken van de spoorwegovergangen in Ermelo en Nijkerk op het traject Harderwijk-Amersfoort, zodat het weer mogelijk wordt om op dit traject spitstreinen in te zetten.

Tot eind 2022 had NS in haar dienstregeling een spitstrein opgenomen op het traject Harderwijk-Amersfoort, met als enige stop in Nijkerk. Deze spitstrein zorgde ervoor dat er tijdens zowel de ochtend- als avondspits extra sprinters tussen Harderwijk en Amersfoort ingezet konden worden. Deze extra treinen waren van groot belang voor de bereikbaarheid tussen de Noord-Veluwe en Amersfoort/Utrecht/verdere verbindingen en de ontsluiting van de verkeersstromen van oost naar west. Dit omdat het reizen per trein naar werk of studie een waardig alternatief was voor de keuze om de auto te pakken. Los van het feit dat dit de ergste drukte in de treinen oploste, waren reizigers via deze extra treinen ook nog eens sneller op hun bestemming. Specifiek brengt de extra spitstrein ook verlichting op de druk die op dit moment plaatsvindt bij knooppunt Hoevelaken A1/A28, welke nog jaren moet wachten op daadwerkelijke uitvoering.

In 2022 was de NS, onder andere door personeelstekort, genoodzaakt de extra spitstrein uit de dienstregeling te halen. Er is destijds door de NS de toezegging gedaan dat deze extra spitstrein zo snel als mogelijk terugkomt in de dienstregeling. NS heeft in haar dienstregeling van 2025 de extra spitstrein dan ook weer opgenomen, maar tot op heden is het nog steeds niet mogelijk om de extra spitstrein te laten rijden.

Dat de extra treinen ondanks opname in de dienstregeling van de NS niet kunnen rijden, heeft te maken met de spoorwegovergangen in Nijkerk en Ermelo. Deze spoorwegovergangen zijn op dit moment niet veilig genoeg om extra verkeer op toe te staan, en een extra spitstrein zorgt juist voor extra verkeer op deze overgangen.

In de MIRT-brief d.d. 12 november 2024 is aangekondigd dat er € 700 miljoen uit de restbudgetten van gepauzeerde projecten wordt ingezet voor mitigerende maatregelen, waarvan € 290 miljoen wordt gereserveerd voor kleine projecten. De dekking van dit amendement komt uit deze gereserveerde € 290 miljoen en daarmee uit artikel 12 van het Mobiliteitsfonds. Met dit amendement willen de indieners incidenteel € 10 miljoen overhevelen van deze post naar de post Programma Overwegen op artikel 13 van het Mobiliteitsfonds, zodat de overwegveiligheid in Ermelo en Nijkerk vergroot kan worden en hier weer extra spitstreinen kunnen rijden.

Met algemene stemmen aangenomen.

Verworpen amendement

Begrotingsstaat artikel 12 Hoofdwegennet

Begrotingsstaat artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

9 → 12 → 13 → **44** (Stoffer en Grinwis) over 100 miljoen euro voor verkeersveiligheid en fietsveiligheid

De indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid. De drukte op de weg neemt toe. Het aantal verkeersdoden liet de afgelopen jaren nog geen duidelijke neerwaartse trend zien, terwijl dat wel de doelstelling was. Het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers daalt niet, maar neemt juist toe. Al deze verkeersongevallen gaan gepaard met veel leed en verdriet, maar ook met hoge maatschappelijke kosten: ongeveer dertig miljard euro per jaar. De indieners zijn van mening dat we meer in plaats van



datum 12 december 2024

blad 3

minder moeten investeren in veiligere wegen, niet alleen op Rijksniveau, maar ook op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ongeveer 80% van de verkeersslachtoffers valt op gemeentelijke en provinciale wegen.

De indieners constateren dat in het hoofdlijnenakkoord geen extra geld wordt uitgetrokken voor verkeersveiligheid, terwijl zowel op Rijkswegen als het onderliggend wegennet nog veel maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het beschikbare budget tot 2030 voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en het meerjarenplan Fietsveiligheid is ontoereikend en waarschijnlijk al snel uitgeput. De indieners stellen voor eenmalig 100 miljoen euro toe te voegen aan het budget voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en het meerjarenplan Fietsveiligheid, onder meer voor het veiliger maken van drukke schoolroutes zonder vrij liggend fietspad (motie Grinwis c.s., Kamerstuk 29 398 nr. 1096). Het bedrag wordt daarbij doorgesluisd naar het Mobiliteitsfonds via het tweede onderdeel van dit amendement (een verhoging van het bedrag onder subartikel 19.09), en een daartoe strekkend amendement van de indieners bij de begroting I&W onder Kamerstukken 36600 XII. Het bedrag wordt daarbij in zijn geheel ingeboekt voor 2025, maar kan in de gehele periode tot 2030 worden uitgegeven.

Dekking wordt gevonden vanuit de 2,5 miljard euro die op de Aanvullende Post staat voor infrastructuur en woningbouw).

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, DENK, Volt, D66, ChristenUnie, SGP, CDA en JA21.