

Bijlage amendementen

Per amendement is kort aangegeven wat de strekking hiervan is, waarna ik hier inhoudelijk op in ga en u verzoek hoe hiermee om te gaan.

Amendement 32500 XII nr. 5 (Slob)

Het amendement wil voor 2011 € 250.000,- onttrekken aan het budget voor kennis luchtvaart en luchthavens en besteden aan de uitvoering van de lange termijnagenda van de Binnenvaartambassadeur, Arie Verberk.

- Ik heb een groot aantal partijen in en rond de binnenvaart gevraagd om vóór 31 december a.s. hun zienswijze te geven op hoe uitvoering kan worden gegeven aan de aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur, en daarbij ook aan te geven welke rol zij voor zichzelf zien;
- Na ontvangst van deze reacties zal ik uw Kamer begin 2011 nader berichten over hoe ik samen met andere partijen invulling wil geven aan de aanbevelingen en de daarvoor benodigde uitvoeringsorganisatie. Dan zal ook duidelijk zijn welke middelen hiervoor nodig en beschikbaar zijn.

Ik ontraad het amendement.

Amendement: 32500 XII nr. 9 (Slob)

Amendement 32500 A nr. 10 (Slob)

Met deze amendementen wordt de bezuiniging op de BDU voor het jaar 2011 teruggedraaid. 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, 32500 A, nr. 10).

- De verlaging van de BDU in 2011 met 30 mln is voor een fors deel het gevolg van het afromen van de jaarlijkse groei van 1,1% van de BDU vanaf 2011. Ingrijpen in de lopende concessies lijkt mij dan ook niet aan de orde;
- Gezien het beperkte bedrag - 1,5% op het totaal van de BDU, - en de noodzaak dat iedere overheid in deze tijden de broekriem moet aanhalen, acht ik deze taakstelling voor 2011 haalbaar en reëel;
- Voor de taakstelling op de BDU voor 2012 en verder ben ik in overleg met de decentrale overheden hoe en waar de taakstelling kan worden gerealiseerd. Daarbij zal ik ook de afweging maken waar het rendement van het regionaal OV voor de economie en de bereikbaarheid het grootst is;
- Het dekkingsvoorstel is niet solide. Ik wil niet op voorhand anticiperen op aanbestedingsmeevallers bij nog te gunnen projecten omdat dit kan leiden tot een budgettekort bij wegenprojecten. In de ramingsystematiek die Rijkswaterstaat hanteert zijn de prijsontwikkelingen van de markt verwerkt en daarmee zijn de ramingen die ik hanteer reëel.

Ik ontraad beide amendementen.

Amendement 32500 XII nr. 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 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.

- Om toiletten in de Sprinters (i.c. Sprinter Light Trains of SLT's) in te bouwen is een fors bedrag nodig, ruim € 110 mln. Ik heb u over de onderbouwing van dit bedrag voorafgaand aan de begrotingsbehandeling op 30 november 2010 nog een brief gestuurd (kenmerk VenW/BSK-2010/210525);
- Eerder heb ik ook gemeld dat de optie van toiletten bouwen op ruim 100 stations voordelig is, namelijk circa € 15 mln. Dat kan voor veel reizigers soelaas bieden;
- ProRail rondt nog dit jaar een verkenning af naar toiletten op stations. Op basis daarvan zal ik u eind januari 2011 nader informeren;
- De in het amendement genoemde aanbestedingsmeevallers (totaal € 238 miljoen) zijn niet meer beschikbaar. Deze meevallers zijn in 2005, vooruitlopend op de daadwerkelijke realisatie door ProRail, al door het ministerie van Financiën uit de beschikbare middelen voor aanleg van spoor gehaald;
- Er is wel sprake van een taakstellende opgave voor ProRail waarvan tot op heden 198 mln is gerealiseerd. Tot en tot 2012 moet nog € 40 mln gerealiseerd worden.
- De € 50 miljoen uit het amendement is daarmee niet gedekt.

Ik ontraad het amendement.

Amendement 32500 XII nr. 11 (Samsom)

Amendement 32 500 XI nr. 9 (Samsom)

Het amendement op HXII dient via de bestuurlijk nog niet verplichte middelen op artikel 33 als dekking voor het amendement op HXI. Daarmee wordt de derde tender van de SMOM, die is ingetrokken, alsnog geopend waardoor maatschappelijke initiatieven op gebied van duurzaamheid gefinancierd kunnen worden.

- Het voorstel om de ingetrokken tender SMOM alsnog uit te geven staat haaks op het in het Regeerakkoord opgenomen beleid ten aanzien van het verminderen van subsidies;
- De middelen op artikel 33 voor externe veiligheid zijn ondermeer nodig voor het aankopen en slopen van woningen en woonboten binnen de veiligheidssloopzone rondom Schiphol en voor de versterking van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor;
- Wanneer deze middelen worden ingezet voor de SMOM, dan wordt hiermee een nieuw budgettair probleem gecreëerd.

Ik ontraad het amendement.

Amendement 32500 A nr. 13 (De Rouwe)

Amendement 32500 XII nr. 12 (De Rouwe)

Met dit amendement worden binnen het wegenbudget 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.

- Net als het CDA zie ik het belang van die aansluiting;
- In maart 2010 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat daarom, mede naar aanleiding van een amendement van de Tweede Kamer, een financiële bijdrage van € 35 miljoen toegekend aan de provincie Noord-Holland voor de aansluitingen van de N23 op de A7;
- In de financiële bijdrage van € 35 miljoen zit onder meer de aansluiting van de N302 op de A7 bij Hoorn-noord. Deze aansluiting maakt onderdeel uit van het wegvak waarvoor de provincie Noord-Holland nu een nieuwe aanvraag in voorbereiding heeft. Dat is dubbelop;
- Ik ben van mening dat de regio verder zelf verantwoordelijk is voor de realisatie en financiering van dit regionale project;
- De dekking vanuit het mobiliteitsproject Amsterdam is niet mogelijk omdat het convenant een juridische verplichting is. Het is niet opgezegd, maar "on hold gezet".

Ik ontraad beide amendementen.

Amendement 32500 XII nr. 13 (Veldhoven)

De bedoeling van dit amendement is om de versobering van de activiteiten ten behoeve van kaderrichtlijn water (KRW) te temporiseren. Dekking wordt gevonden 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, 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.

- In het Regeerakkoord is bewust gekozen voor temporisering en versobering van de KRW-uitgaven;
- Mijn inzet is de maximaal beschikbare periode tot 2027 te benutten om de doelen te realiseren. Tegen 2015 zal ik een nieuwe afweging maken ten aanzien van de verdere realisatie van de doelen, rekening houdend met de toestand van het water op dat moment, de resultaten van het Innovatieprogramma KRW en de financiële situatie dan.
- Wat betreft de dekking geldt dat dit kabinet al flink bezuinigt op de organisatie van de rijksoverheid zelf. Er wordt hard in eigen vlees gesneden.
- Een aantal departementen heeft naast de generieke taakstelling ook nog een additionele taakstelling opgelegd gekregen. Dat geldt ook voor I&M. Deze additionele wordt o.a. gemotiveerd door de fusie tussen VROM en VenW;
- Het tempo van de taakstelling is zo gekozen dat in de eerste jaren rekening gehouden wordt met besparingsverliezen. De baten van de fusie kunnen pas geleidelijk aan worden ingeboekt.

Ik ontraad het amendement.

Amendement 32500 A nr. 14 (Samsom)

Met dit amendement wordt de temporisering en versobering 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.

- In het Regeerakkoord is bewust gekozen voor temporisering en versobering van de KRW-uitgaven. Die wil ik nu niet voor één jaar ongedaan maken door geld weg te halen bij waterveiligheid en vaarwegen;
- Mijn inzet is de maximaal beschikbare periode tot 2027 te benutten om de doelen te realiseren. Tegen 2015 zal ik een nieuwe afweging maken ten aanzien van de verdere realisatie van de doelen, rekening houdend met de toestand van het water op dat moment, de resultaten van het Innovatieprogramma KRW en de financiële situatie dan.

Ik ontraad het amendement.

Amendement 32500 A nr. 8 (Bashir)

Dit amendement strekt ertoe om evenveel geld in 2011 te bestemmen voor het reguliere onderhoud aan het spoor als in 2010 het geval was. De dekking van dit amendement wordt gevonden in de vrije ruimte binnen de aanleg en planstudie van het hoofdwegennet.

- De beschikbare middelen voor onderhoud in 2011 zijn voldoende om de geplande productie van ProRail in 2011 te dekken. Deze productie is in lijn met de productie voor 2010;
- Dat er toch een verschil bestaat tussen de middelen voor 'regulier' onderhoud in 2010 (€ 904 miljoen) en 2011 (€ 620 miljoen) wordt voor het grootste deel verklaard doordat een deel van de subsidie over 2009 pas in 2010 is uitgekeerd en daarnaast in 2011 een efficiencytaakstelling is verwerkt;
- Een bijstelling van het budget 2011 is daarmee overbodig;
- Ook de aangegeven dekking is in 2011 niet aanwezig binnen het hoofdwegenprogramma. De "vrije ruimte" binnen aanleg en planstudie van het hoofdwegennet is ná de begrotingsperiode te vinden en is nodig voor het behalen van de ambities van de Nota Mobiliteit. Ik heb u reeds per brief (Kamerstuk 31305 nr. 180 over "Mobiliteitsbeleid/NMCA) gemeld dat de doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 naar verwachting niet overal zullen worden gehaald.

Ik ontraad het amendement.

Amendement 32500 A nr. 9 (Slob)

Met dit amendement worden middelen beschikbaar gesteld voor de inbouw van de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging ERTMS (level 2) in het bestaande materieel. Introductie van ERTMS leidt tot een verschuiving van beveiliging en daarmee van de kosten van de baan naar de trein. Dit amendement biedt een substantiële bijdrage om de inbouw van ERTMS van start te laten gaan. Dekking voor dit amendement wordt gevonden in het reeds beschikbare budget voor reistijdverbetering binnen het spoorbudget van het infrafonds (€ 37,5 mln uit het amendement Van Hijum/Dijksma uit 2006 (30800 A nr. 18) dat is bestemd voor het verbeteren van de reistijd op het spoor en het verhogen van de baanvaksnelheid tot 160 km/uur).

- Doel was en blijft snelheidsverhoging op geschikte baanvakken;
- Ik ben daarover in gesprek met de sector, die zoals u weet heeft gekozen voor een oplossing met ATB code 147;
- Het geld hiervoor komt uit een eerder amendement van uw kamer;
- Als u in meerderheid vindt dat het te lang duurt en dit nu wil bereiken met ERTMS, zal ik dat met de sector opnemen;
- Overigens laat dit onverlet dat ik over verdere implementatie van ERTMS wil beslissen aan de hand van een implementatieplan dat in 2013 beschikbaar komt.

Ik laat het oordeel over aan de Kamer.