

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010

Nr. 14

AMENDEMENT VAN HET LID CRAMER C.S. TER VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 12¹

Ontvangen 25 november 2009

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 35 Mainports en logistiek** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met € 40 (x € 1 000).

II

In **artikel 39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 40 (x € 1 000).

Toelichting

Dit amendement beoogt het vrijmaken van gelden ter continuering van de subsidie voor de voorlichtingsbureaus shortsea, binnenvaart en spoor. Deze subsidie is onlangs verlengd voor drie jaar. In de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (32 123 XII) is echter gelijktijdig vastgesteld dat deze subsidies stapsgewijs, in een periode van drie jaar, afgebouwd zullen worden (2010: 90%, 2011: 70%, 2012: 50%). Dit amendement regelt dat het subsidieniveau voor de drie bureaus tezamen de komende drie jaar op het niveau blijft van 2009. Voor 2010 betekent dit een extra budget van 40 000.

Het Nederlandse beleid ten aanzien van transport en logistiek richt zich op een robuust mobiliteitssysteem met een sterke verduurzaming. Dit houdt onder andere in dat ingezet wordt op een groei van de vervoerswijzen shortsea, binnenvaart en spoor. Hierdoor ontstaan positieve effecten op het gebied van emissies (CO₂), bereikbaarheid en congestie. Om dit te bewerkstelligen is een actieve benadering gewenst van het Nederlandse bedrijfsleven om de voordelen van deze vervoerswijzen aan te tonen. Dit wordt sinds een aantal jaren uitgevoerd door drie voorlich-

¹ Vervanging in verband met een wijziging in de ondertekening.

tingsbureaus, te weten Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping, Bureau Voorlichting Binnenvaart en Rail Cargo information Netherlands. Deze bureaus werken nauw samen en worden gefinancierd door de marktpartijen en de overheid. De overheid doet dit door middel van een subsidieregeling en het bedrijfsleven door middel van jaarlijkse bijdragen aan de bureaus.

Deze drie voorlichtingsbureaus vervullen een unieke rol omdat zij onafhankelijk zijn en toch midden in het bedrijfsleven staan. Hierdoor zijn zij in staat om met kennis van zaken een gedegen advies uit te brengen aan bedrijven die overwegen om alternatieven voor wegvervoer in te zetten. Naast de voorlichting aan bedrijven worden de bureaus ook gezien als kenniscentrum en vormen zij een laagdrempelige vraagbaak voor het ministerie van V&W. Door hun goede marktkennis zijn de bureaus in staat om de brug te slaan tussen overheid en bedrijfsleven.

In maart 2009 zijn de doeltreffendheid en effectiviteit van de verleende subsidies aan de drie bureaus door het ministerie van V&W geëvalueerd. Een van de conclusies uit deze evaluatie is dat de voorlichtingsbureaus een groot aantal activiteiten verrichten die bijdragen aan de beleidsdoelen met een relatief beperkt budget. Ook voeren de voorlichtingsbureaus veel activiteiten in eigen beheer uit. In veel EU-landen bestaan vergelijkbare voorlichtingsbureaus die meestal volledig door de overheid worden gefinancierd. In Nederland worden deze bureaus voor circa 50% gefinancierd door de markt. De Nederlandse voorlichtingsbureaus spelen in Europa een voortrekkersrol. Juist Nederland heeft de discussie in Europa over bereikbaarheid en duurzaamheid in het transport aangezwengeld. In Brussel staat intermodaal vervoer nu mede hierdoor hoog op de agenda.

Cramer
De Rouwe
Roefs
Van der Staaij