

- 33750 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van
Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014
- 33750 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds
voor het jaar 2014
- Nr. 59 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2013

Tijdens de behandeling van mijn begrotingen hebben staatssecretaris Mansveld en ik reeds een reactie gegeven op de toen ingediende amendementen (nummer 15 tot en met 18 voor Hoofdstuk XII en nummer 16 tot en met 18 voor Fonds A Infrastructuurfonds).

Na de begrotingsbehandeling zijn nog drie amendementen ingediend die mijn begrotingen raken (nummer 53 voor Hoofdstuk XII en nummer 21 en 27 voor Fonds A Infrastructuurfonds).

In deze brief ga ik, mede namens de staatssecretaris, in op deze drie amendementen. Daarnaast ga ik in op de amendementen 17 en 18 van Hoofdstuk XII naar aanleiding van het debat daarover tijdens de begrotingsbehandeling.

Amendement 33 750-XII nr. 53

Het lid Van Tongeren heeft een amendement ingediend ter overheveling van € 140.000 uit de subsidies aan de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) luchthavens op artikel 17 Luchtvaart naar de subsidie op artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid ten behoeve van Het Nieuwe Rijden.

Ik ontraad dit amendement om de volgende reden:

- De wet verplicht het Rijk voor alle luchthavens van nationale betekenis waarvoor het Rijk bevoegd gezag is per luchthaven een Commissie Regionaal Overleg (CRO) op te richten. Het budget voor CRO's is louter bestemd voor uitvoeren van hun wettelijke taak; klachtafhandeling bijvoorbeeld moet door de luchthavens en regionale partijen zelf worden betaald.
- Het amendement kan er toe leiden dat deze commissies niet opgericht kunnen worden waardoor voor belanghebbende partijen rondom de luchthaven (zoals milieuorganisaties en omwonenden van de luchthaven) geen platform is voor regelmatig overleg. Dit vind ik ongewenst.
- Voor de periode 2010-2014 is € 4 miljoen subsidie voor het Nieuwe Rijden begroot. Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (van RAI en BOVAG) heeft met deze subsidie initiatieven voor het Nieuwe Rijden gesteund.
- Afspraak met het Instituut was dat na 2014 marktpartijen het Nieuwe Rijden zelfstandig verder ontwikkelen. Dat is ook afgesproken in het Energie-akkoord.

Amendement 33 750-A nr. 21, welk het eerder ingediende Amendement 33 750-A nr. 20 vervangt

De leden De Rouwe en Dik-Faber hebben een amendement ingediend voor het op peil houden van loopbruggen voor schippers door € 1 miljoen vrij te maken uit het niet juridisch verplichte deel van artikel 15 of uit de apparaatskosten van RWS.

Ik ontraad dit amendement om de volgende reden:

- Ik ben me bewust van het belang van loopbruggen, zowel voor schippers (sociale functie) als voor eventuele hulpdiensten die schepen op of af moeten.
- Loopbruggen waar weinig tot geen gebruik meer van wordt gemaakt zullen na einde levensduur niet meer worden vervangen. Het niet meer onderhouden van deze weinig gebruikte voorzieningen maakt deel uit van het pakket versobering en efficiency op Beheer en Onderhoud.
- Deze versobering terugdraaien door de in het amendement genoemde dekking acht ik niet verstandig.
- Dekking via de apparaatskosten van RWS zou betekenen dat ik de bediening van sluizen en bruggen nog verder moet versoberen. Dat vind ik onverstandig. Zeker nu ik net met de regio en het bedrijfsleven een werkbare invulling heb gegeven aan de versobering waartoe al eerder is besloten.

Dekking ten laste van het niet-juridisch verplichte deel van artikel 15 betekent dat financiering ten koste gaat van de nog niet in uitvoering genomen aanleg of onderhoudsprojecten (restant is 100% verplicht). Er zijn op dit moment nog geen aanbestedingsmeevallers bekend; ik kan daar ook niet op vooruit lopen.

Amendement 33 750-A nr. 50, welk het eerder ingediende Amendement 33 750-A nr. 27 vervangt

Het lid Dik-Faber heeft een amendement ingediend om €50 miljoen uit de reservering voor ERTMS beschikbaar te stellen voor een regionale pilot van gecombineerde implementatie van ERTMS en elektrificatie op de Maaslijn.

Ik ontraad dit amendement om de volgende reden:

- Voor wat betreft de Maaslijn is afgesproken dat eerst de maatregelen uit de Quick Scan Decentraal spoor uit 2008 dienen te worden gerealiseerd. De tweede stap is de maatregelen in het kader van Beter Benutten nog eens onder de loep te nemen en ze zo mogelijk te optimaliseren zodat ze aan de criteria voor kosteneffectiviteit voldoen zoals we die met elkaar hebben afgesproken. Voor wat betreft elektrificatie wordt door de provincie en vervoerder in overleg met IenM de mogelijkheden onderzocht, zodat in het voorjaar hierover bestuurlijk overleg plaats kan vinden.
- Nu middelen uit de reservering voor ERTMS halen is niet verstandig. Bij het Voorkeursbesluit, dat naar verwachting in het eerste kwartaal van 2014 wordt genomen, is verder inzicht in het benodigde budget.
- Wanneer nu budget uit de reservering voor ERTMS wordt gehaald kan straks blijken dat er een tekort bestaat voor ERTMS wat zowel een kabinets- als kamerbrede prioriteit is.

Amendement 33 750-XII nr.17

Het lid Dijkstra heeft een amendement ingediend voor het vrijmaken van € 0,1 mln binnen artikel 19 Klimaat voor Climate Dialogue. Tijdens het debat heb ik met u afgesproken de afronding van de evaluatie hierover af te wachten en u zo spoedig mogelijk op te sturen. De evaluatie is afgerond en als bijlage bij deze brief gevoegd¹. Op basis van deze evaluatie omarm ik dit amendement.

Met het project Climate Dialogue wordt mede uitvoering gegeven aan de motie-Neppérus (Kamerstuk 31 793, nr.54), waarmee uw Kamer heeft verzocht om sceptici beter te betrekken discussies over klimaatonderzoek. Het is een gemodereerde blog voor wetenschappers die hebben gepubliceerd over het onderwerp dat wordt bediscussieerd, maar er verschillende visies op hebben. De discussies zijn wetenschappelijk van aard en gaan in op de kwaliteit en toereikendheid van data, onderzoeksmethodologie en het type analyse. Het project heeft een redactie en een adviescommissie die zijn samengesteld uit personen met zowel sceptische als mainstream opinies. Bij elk onderwerp schrijft eerst de redactie een inleiding met specifieke vragen. Dan geven de wetenschappers die daarvoor door de redactie gevraagd zijn hun beargumenteerde visie. Vervolgens reageren de wetenschappers op elkaars argumenten of brengen nieuwe argumenten in, gemodereerd door leden van de redactie. Zodra duidelijk is waarover de discussianten het eens of oneens zijn en wat daarvan de achtergrond is, rondt de redactie de discussie af en stelt zij een samenvatting op van de discussie. Tot dusver hebben vier discussies plaatsgevonden:

- De verklaring voor het snelle smelten van het ijs in de Poolzee.
- De betekenis van waargenomen trends tegen de achtergrond van natuurlijke variabiliteit.
- De kwaliteit van lokale klimaatmodellen.
- De verwachte extra opwarming in de hogere luchtlagen in de tropen.

Daarnaast is er een kolom waar iedereen ter zake doende "publiekscommentaren" kan plaatsen waaraan ook enkele bekende wetenschappers hebben meegedaan. Door participanten in de discussies wordt onderschreven dat Climate Dialogue een uniek project is dat bezoekers met tegengestelde opinies trekt, zoals zowel blijkt uit de publieke commentaren op de blog als het doorlinken vanuit blogs uit het gehele spectrum van mainstream tot (extreem) klimaatsceptisch. Gezien het sterk wetenschappelijke karakter van het blog is, conform de verwachting, overigens geen sprake van grote bezoekersaantallen.

In de evaluatie wordt de conclusie getrokken dat beantwoording van de vraag of voortzetting van het project nuttig is, afhankelijk is van de interpretatie die wordt gegeven aan de doelstelling uit de motie Neppérus. De evaluatie stelt dat het project een goede start kan zijn om: sceptische wetenschappers te betrekken in toekomstig klimaatonderzoek, de achtergronden van de verschillende visies op de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek te identificeren, nieuwe onderzoeksvragen te genereren, het weergeven van the full range of views in de IPCC-rapporten te verbeteren, de dialoog tussen mainstream en meer sceptische wetenschappers te verbeteren, meer inzicht in effectieve wetenschapscommunicatie te krijgen, en verdere gedachtevorming over klimaatverandering te ondersteunen. Ik beschouw dit als belangrijke doelstellingen. De opzet van het project wordt overigens minder geschikt geacht indien het doel zou zijn om controversiële kwesties op te lossen, het publieke debat te depolariseren, of de wetenschappelijke discussies over klimaatverandering te ontsluiten voor een groot publiek.

Ik wil graag de financiële steun voor het project Climate Dialogue in 2014 voortzetten om de betrokkenen de gelegenheid te geven elders financiering voor het project te vinden of het project goed gedocumenteerd af te ronden, opdat

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

elders op de wereld gebruik kan worden gemaakt van de ervaringen met Climate Dialogue. Het is echter geen taak voor de Nederlandse overheid om wetenschappelijke dialogen op het web structureel te ondersteunen.

Amendement 33 750-XII nr. 18.

Het lid Van Veldhoven heeft een amendement ingediend over het structureel toevoegen van € 1,5 mln aan artikel 24 Handhaving en toezicht ten behoeve van extra ILT inspecteurs. De voorgestelde dekking komt uit art 13.4

Ruimtegebruik Bodem (Bodemsanering).

Hoewel ik dit amendement sympathiek vond heb ik het ontraden, maar ook gezegd dat ik graag verder met de indiener in gesprek ga over de personeelscapaciteit van de ILT.

In het amendement geeft de indiener aan met name te denken aan extra inspecties op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen, bedrijven in de chemie, en cabotage in het wegvervoer.

Voor het onderwerp cabotage heb ik uw Kamer op 1 oktober 2013 een inventariserend onderzoek toegezegd naar de kosten en tijdsbesteding van inspecties. Ik stel voor om de personeelscapaciteit van de ILT te betrekken bij het geplande Algemeen Overleg wegverkeer en verkeersveiligheid op 30 januari 2014, waar de uitkomsten van het onderzoek staan geagendeerd.

Ten aanzien van de inspecties voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heb ik op dit moment geen aanleiding om daar meer inzet op te plegen.

Voor het toezicht op de chemische industrie merk ik op dat op dit moment het toezicht door de ILT relatief beperkt is, in lijn met de huidige beperkte bevoegdheden. Toezicht op het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) bij de chemische industrie is een taak van provincies en gemeenten, de Inspectie SZW en de Veiligheidsregio. Naar aanleiding van de situaties bij Chemiepark en Odfjell wordt in het Algemeen Overleg Externe Veiligheid en Handhaving van 12 december 2013 beoogd afspraken te maken over de mogelijkheid voor de ILT om bij grote veiligheidsrisico's voor omwonenden en milieu te kunnen ingrijpen bij de bedrijven. Op die discussie kan ik hier niet vooruitlopen.

Ten aanzien van de voorgestelde dekking heb ik tijdens de begrotingsbehandeling opgemerkt dat deze middelen onderwerp zijn van het lopende beleidsonderzoek bodemsanering. Op de uitkomsten hiervan kan ik niet vooruitlopen. Ik zal deze uitkomsten betrekken bij de komende begrotingsvoorbereiding. Daarbij wordt eventueel ook de financiering van de Kader Richtlijn Water (KRW) betrokken.

De minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus