
24 Maritiem

Maritiem

Aan de orde is het **tweeminutendebat Maritiem (CD d.d. 08/02)**.

De voorzitter:

We gaan meteen door met het andere debat, namelijk het tweeminutendebat Maritiem. Ik heb goed begrepen dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat bij ons blijft. We hebben vier sprekers van de zijde van de Kamer en de eerste is de heer Heutink van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Ik geef hem graag het woord. Het woord is aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. We steunen een verbod op varend ontgassen, maar we voorzien forse problemen voor schippers omdat er een tekort aan ontgassingsinstallaties gaat zijn. Er zijn gewoonweg niet genoeg installaties beschikbaar op het moment dat het verbod ingaat. Dit heeft als gevolg dat schippers straks óf hun hele logistiek moeten omgooien óf moeten omvaren via Rotterdam of Amsterdam. Daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering erkent dat er niet met zekerheid gezegd kan worden hoeveel ontgassingsinstallaties er nodig zullen zijn zodra het verbod op varend ontgassen ingaat;

constaterende dat er mogelijk geen dekkende infrastructuur van ontgassingsinstallaties bestaat op het moment dat het verbod op varend ontgassen ingaat;

verzoekt de regering om schippers die vanwege een tekort aan ontgassingsinstallaties niet kunnen ontgassen, te voorzien van een transitieperiode bij het verbod op varend ontgassen totdat er voorzien is in een dekkend netwerk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 441 (31409).

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA.

Mevrouw Vedder heeft zich ondertussen bij mij gemeld. Zij wil graag deelnemen aan dit debat, terwijl zij niet aanwezig was bij het commissiedebat. Vooruit, zegt de heer Heutink.

Dat zou ook mijn voorstel zijn. Bestaat daar bezwaar tegen? Dat is niet het geval.

Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Wij zien net als de PVV dat er niet genoeg ontgassingsinstallaties zijn, maar GroenLinks-PvdA heeft wat dat betreft een andere insteek. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voortvarend doorzetten van fase 1 en fase 2 van het verbod op varend ontgassen wezenlijk heeft bijgedragen aan het versnellen van het vergunnen en bouwen van ontgassingsinstallaties;

overwegende dat het gereedkomen van een dekkend netwerk aan ontgassingsinstallaties baat heeft bij voldoende gevoelde noodzaak voor deze installaties en dat dit proces niet is gebaat bij vertraging, uitstel of gedoogbeloftes;

verzoekt de regering om aan alle sectorpartijen duidelijk te maken dat fase 1 en 2 een harde deadline hebben die ook zal worden gehandhaafd en dat fase 3 van kracht zal worden zodra dit kan, maar niet later dan 2027,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 31409 (442).

Eén vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

De partijen die verantwoordelijk zijn voor die ontgassingsinstallaties hadden al vijf jaar de tijd om het te regelen en nog voelen ze die urgentie niet. Wie heeft er dan zo meteen een probleem? Dat is niet het bedrijf. Dat is niet de overheid. Nee, dat zijn de schippers. Dus dan draagt deze motie toch niets bij aan de problemen die de schippers zo meteen gaan krijgen omdat het bedrijfsleven het niet voor elkaar krijgt, of omdat de wil of de motivatie er niet is om die ontgassingsinstallaties op tijd te realiseren?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat deel ik niet. In het debat zei de minister heel nadrukkelijk dat juist de druk van een deadline ontzettend belangrijk was voor provincies die de vergunningen geven, de sector die zorgt voor de havens, de verladers en die chemieclusters om voortgang te maken. Dat heeft effect gehad. Als we van die deadline afzien, dan heeft dat denk ik hele negatieve consequenties.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Eén verduidelijkende vraag. Ook wij vinden dat je duidelijk moet zijn over waar we heen gaan. Er wordt al jaren over gesproken en het is goed om een deadline te hebben. Tegelijkertijd zien we in de stukken dat de minister enige ruimte laat om misschien nog eens goed na te denken over fase 2. Moet ik het nou zo begrijpen dat u hoe dan ook fase 2 op 1 juli wilt laten ingaan? Vraagt u dat met de motie?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat heeft u goed begrepen.

De voorzitter:

De heer Flach van de SGP is de volgende spreker. O, u heeft nog een motie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, ik heb nog een motie over de spoedverbinding met de Waddeneilanden. Mijn fractie maakt zich daar al lange tijd zorgen over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat enkele ongelukken met de snelle watertaxi van en naar de Waddeneilanden heeft laten zien dat het huidige systeem rond snel varen onvoldoende duidelijk is, onvoldoende beschermt of onvoldoende wordt gehandhaafd;

overwegende dat er nu geen goed toezicht is op wat een noodzakelijke spoedrit is;

verzoekt de regering om beter uit te werken wat een spoedrit rechtvaardigt, wie dit mag uitvoeren en hoe die bevoegdheid wordt verleend, hoe hierop wordt toegezien en welke sancties volgen op overtredingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 443 (31409).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank.

De voorzitter:

U bedankt. De heer Flach van de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Flach** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. De SGP maakt zich grote zorgen over de voorgenomen sluiting van het Julianakanaal in Limburg

voor een periode van acht maanden, als het niet langer wordt. Het is een adering voor Limburgse bedrijven en voor de binnenvaart.

Ik heb er twee vragen over. Klopt het dat eerdere waarschuwingen voor de bouwrisico's zijn genegeerd, terwijl dat zo'n lange afsluiting had kunnen voorkomen? Is goedkoop hier duurkoop geweest? Klopt het dat enkele aannemers hebben aangeboden alsnog het werk op te pakken, met openstelling voor de scheepvaart? Zo ja, is dit serieus bekeken en waarom is dit aan de kant gelegd? Ik begreep dat er deze week overleg is met de sector en ik kan mij voorstellen dat de minister hier in een brief op terugkomt en dan gelijk deze vragen mee terugneemt.

Dan een korte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer eerder heeft gevraagd om het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma mee te nemen bij de voorbereiding van de begroting voor 2024 en verder (de motie-Stoffer op stuk nr. 395, Kamerstuk 31409), maar dat er nog steeds geen duidelijkheid is over besteding van beschikbare middelen;

verzoekt de regering tegelijk met de Voorjaarsnota een voorstel naar de Kamer te sturen voor besteding van de beschikbare middelen voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Flach.

Zij krijgt nr. 444 (31409).

Dan de heer Peter de Groot, van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter. Ik heb één motie meegenomen. Die gaat over ruimte voor havens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de woningbouwopgave in Nederland plannen zijn om dit dicht tegen of in havengebieden te ontwikkelen;

constaterende dat op gemeentelijk niveau hiervoor beleid wordt gemaakt;

overwegende dat havens belangrijk zijn voor de Nederlandse economie en banen creëert;

overwegende dat havens juist meer ruimte nodig hebben om de circulaire en energietransitie te accommoderen;

overwegende dat herontwikkeling kansen biedt voor de woningbouwopgave maar dat daarvoor nieuwe ruimte nodig is voor verplaatsen van bedrijven;

verzoekt de regering om in de NOVEX voldoende ruimte te borgen voor de ontwikkeling van havens;

verzoekt de regering regie te voeren wanneer door ruimtelijk beleid op lokaal niveau havenontwikkeling onevenredig in het gedrang komt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 445 (31409).

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Vedder, van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank u, voorzitter. Ook dank aan mijn collega's. Ik wil mij aansluiten bij de vragen van collega Flach over de sluiting van het Julianakanaal. Ik hoorde hem vragen naar een brief en misschien kan de minister de antwoorden op mijn vragen daarin meenemen. Ik zou graag van de minister willen weten of er echt geen andere manieren zijn om dit kanaal aan te pakken zonder een algehele versperring. Zijn er geen manieren om de werkperiodes te verkorten?

In het rapport worden diverse zaken benoemd die dienen te gebeuren voordat we überhaupt kunnen beginnen, en daar wil ik er vijf van aanhalen. Eén: de afstemming met Vlaanderen over omvaarroutes. Twee: de instelling van een quick response team voor het geval er problemen zijn op de omvaarroutes. Drie: het beschikbaar hebben van reservespullen voor het geval er problemen zijn met de sluisen. Vier: de reparatie van de kapotte stuw Borgharen. Vijf: het scheppen van duidelijkheid voor schepen met gevaarlijke goederen, de zogenoemde kegelschepen. Ik zou graag van de minister willen horen dat op z'n minst die zaken geregeld zijn voordat we beginnen met de afsluiting van het Juliana-kanaal.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Prima. Tot zover de termijn van de Kamer. Ik schors tot 17.15 uur. Daarna gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 17.10 uur tot 17.16 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Er zijn een aantal vragen gesteld over het Julianakanaal. Die loop ik even af. Ik zeg alvast toe dat ik na het overleg met de regio donderdag ook nog een brief stuur naar de Kamer met bevindingen uit dat overleg. Ik zal dan zo nodig ook nog verder ingaan op de gestelde vragen, maar heel in het kort loop ik ze vast langs.

De heer Flach vroeg of er eerdere waarschuwingen zijn genegeerd. Nee. Bij de eerdere aanbesteding was wel bekend dat er risico's waren, dat er risico's aan verbonden zijn als je het half drooggezet doet of in de natte doet, maar het was gewoon ook een poging om te kijken of dit werk uitgevoerd zou kunnen worden met het doorgang laten vinden van de scheepvaart. Het is niet zo dat het daardoor nu langer duurt. Het is juist een poging geweest om dat droogzetten te voorkomen.

Klopt het dat er aannemers zijn die het nog steeds wel willen doen? Er spelen twee dingen. Een. Naar het inzicht van Rijkswaterstaat kan het simpelweg niet meer zonder droogzetten, omdat die eerdere calamiteiten ook schade hebben berokkend. Je hebt nu te maken met een damwand die er al ingezet was en die het begeven heeft. We kennen de berichten ook. We kennen ook de aannemers. Hun informatiepositie is gebaseerd op de tender die in 2021 werd gedaan voor het uitvoeren van het werk in de natte, maar op dit moment is de situatie feitelijk ook veranderd door de calamiteiten. Het is drie keer misgegaan. Dat maakt dat Rijkswaterstaat nu zegt: "Ook als opdrachtgever gaan we het gewoon niet meer doen. Het is naar ons inzicht gewoon te onveilig om dat nog een keer op die natte manier te gaan doen."

Dat is ook het antwoord op de vraag van mevrouw Vedder of er echt geen andere manieren zijn. Het is niet voor niets dat we de tijd hebben genomen — het is vorig voorjaar misgegaan — om te kijken of het echt niet anders kan, maar de tijd dringt. Het moet gerepareerd worden en er zijn geen andere manieren. Naar huidig inzicht zijn er ook geen mogelijkheden om het nog korter te doen, maar vanzelfsprekend zitten we erbovenop dat iedere mogelijke versnelling benut wordt. We kijken of het sneller kan, maar ik ga niet op voorhand zeggen dat het nog sneller kan. Want dat is ook al heel vaak tegen het licht gehouden.

De vijf mogelijkheden die mevrouw Vedder noemde, zoals afstemming met Vlaanderen, een quick response team, reserveonderdelen, de sluis Borgharen en de kegelschepen, zijn allemaal zaken waar Rijkswaterstaat mee aan de slag is, om het te regelen voordat het droogzetten begint. Dat zijn gewoon terechte voorwaarden om te regelen. Zoals gezegd, in de brief na het overleg donderdag zal ik daar nog wat verder op ingaan.

De motie op stuk nr. 441 zou ik willen ontraden. Het is echt te vroeg om het nu al te hebben over een transitieperiode. Ik wil ook druk houden op de sector. De vergunningverlening is in volle gang en ik denk dat tijdsdruk belangrijk is. We blijven vanzelfsprekend wel monitoren richting de

inwerkingtreding. Ik ontraad de motie op stuk 441, omdat datgene wat in de motie op stuk nr. 442 staat precies is wat ik de afgelopen anderhalf, twee jaar gedaan heb, namelijk de druk erop houden en zeggen: jongens, het gaat nu gewoon gebeuren. De sector weet al jaren dat dit verbod eraan komt. Ik kan dus het oordeel over de motie op stuk nr. 442 aan de Kamer laten. Het is feitelijk niet nodig, want alles wat erin staat heb ik al anderhalf jaar gedaan en blijf ik ook doen. Ik wijs erop dat fase 2 — zo staat het ook in de motie — enkele weken tot een maand of wat later ingaat. Dat heeft te maken met de aankondigingstermijnen. Voor fase 3 is inmiddels ook het overleg met de buurlanden geopend.

De voorzitter:

Hij is oordeel Kamer, meneer Heutink.

Minister Harbers:

Nee, dat is de motie op stuk nr. 442. Dat is niet de motie van de heer Heutink.

De voorzitter:

Wat is uw vraag, meneer Heutink?

De heer Heutink (PVV):

Het gaat nog even over mijn motie. Sorry, ik was wat laat. Als fase 2 van kracht is en blijkt dat we niet genoeg ontgasingsinstallaties hebben — de minister gaat dat monitoren — en dat er schippers zijn die in de problemen komen, kan de minister dan op z'n minst toezeggen dat het kabinet gaat nadenken over zo'n transitieperiode, juist om te voorkomen dat we die hele branche in de moeilijkheden gaan helpen? Volgens mij wil niemand dat hier. Als de minister dat kan toezeggen, hoef ik mijn motie niet meer in stemming te brengen. Dan kan ik 'm aanhouden. Dat is wel even de concrete vraag die ik wil stellen.

Minister Harbers:

Ja, maar weet u: mijn sympathie ligt bij de binnenvaartschippers, daar is dit hele dossier op gestoeld. Daarom zegt het verdrag ook dat de rekening niet bij de schippers terecht mag komen, maar bij de verladers hoort te liggen. Dat is gewoon de afspraak in dat internationale verdrag. Wij doen dit ook ter bescherming van de schippers en hun bemanning op de schepen, opdat ze niet langer worden blootgesteld aan deze dampen. Als ik u toezeg dat ik te zijner tijd toch ga nadenken over zo'n vrijstelling of een transitieteugemoetkoming, dan haal ik alweer iets van die druk weg. Maar in ieder overleg met de sector en de schippers heb ik benadrukt dat ik vind dat de schippers niet de dupe mogen worden. We blijven het vanzelfsprekend monitoren, ook na 1 juli. Het overleg met de sector zetten we ook voort, want waarschijnlijk zijn er dan nog veel meer praktische dingen waarvoor we elkaar vaak moeten spreken. Maar de sector zal altijd merken dat ik aan de kant van de schippers sta en dat ik dus druk blijf zetten op de verladers om daar waar ze nog meer dingen moeten regelen, dat zo snel mogelijk te doen.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 444 verzoekt om in de Voorjaarsnota op te nemen ... Alles wat daarin staat ga ik doen, dus ik zou de motie zelfs over kunnen nemen.

De voorzitter:

Dan stel ik voor om dat te doen. Bestaat daar enig bezwaar tegen? Dat is niet het geval.

De motie-Flach (31409, nr. 444) is overgenomen.

Minister Harbers:

De indiener van de motie op stuk nr. 445 zou ik willen verzoeken om het dictum licht aan te passen, zodat ik 'm aan het oordeel van de Kamer kan laten. Dat zou betekenen dat in het dictum staat: "verzoekt de regering om zich in NOVEX-verband hard te maken voor het ruimtelijk belang van de havens" — dat is immers het instrument dat we daarvoor hebben — "en als het in het gedrang komt" — het woord "regie" is vaak ook wat ongedefinieerd — "om daarover in overleg te treden met de regio en alle in de omgeving betrokken partijen, zoals de havens zelf". Ik kan, hoeveel regie u mij ook toedicht, immers niet altijd treden in de verantwoordelijkheden van provincies en gemeenten op dit gebied. De facto doen we dit al. We hebben dit ook gedaan rond de Houtrakpolder in Amsterdam. Voor het ministerie is het staand beleid. Mocht de indiener deze wijzigingen willen aanbrengen in zijn dictum, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De heer De Groot komt met een gewijzigde motie.

Minister Harbers:

Voorzitter. Daarmee ...

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 443 missen wij nog.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 443? Sorry, de spoedverbinding van de Waddeneilanden. Hierover hebben we het ook in het debat gehad. We brengen dit in kaart, dus kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Bij dezen. Dank aan de minister voor zijn aanwezigheid vandaag.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dinsdag stemmen we over de moties. Ik schors tot 18.45 uur.

De vergadering wordt van 17.23 uur tot 18.48 uur geschorst.