

Vergaderjaar 2024–2025

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 468

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 12 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 oktober 2024 overleg gevoerd met de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2024 inzake aanpassing van de aanwijzing aan de ILT inzake handhaving operationele regels voor Search and Rescue (Kamerstuk 30 490, nr. 44);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 maart 2024 inzake evaluatie onder ketenpartners Kustwacht reddingsoperatie Fremantle Highway (Kamerstuk 31 409, nr. 438);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2024 inzake opvolgingsonderzoek OVV «Veiligheid historische zeilvloot» (Kamerstuk 31 409, nr. 446);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2024 inzake uitvoering van de motie van het lid Tjeerd de Groot over een taskforce voor het opstellen van een veiligheidsplan voor de recreatievaart (Kamerstuk 31 409, nr. 419) (Kamerstuk 31 409, nr. 447);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2024 inzake besluit op Woo-verzoek over aanbesteding SAR-helikopters in gebruik bij Kustwacht (Kamerstuk 30 490, nr. 45);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2024 inzake onderzoeksrapport Regelgeving voor autonome scheepvaart op de Rijn (Kamerstuk 31 409, nr. 449);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2024 inzake reactie op de motie van het lid Flach over een voorstel voor besteding van de beschikbare middelen voor het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij (Kamerstuk 31 409, nr. 444) (Kamerstuk 36 410 XII, nr. 83);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2024 inzake besluit rond ontheffing Russische gevlagde schepen (Kamerstuk 31 409, nr. 451);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2024 inzake reactie op OVV-rapport Schipperen met**

- ruimte. Beheersing van scheepvaartveiligheid op een steeds vollere Noordzee (Kamerstuk 31 409, nr. 453);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2024 inzake ongevalscijfers scheepvaart 2023 (Kamerstuk 31 409, nr. 456);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake verkenning van eventuele vervolgstappen ten aanzien van waswaterlozingen door schepen uitgerust met zwavelscrubbers (Kamerstuk 31 409, nr. 454);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake nationaal verbod op tankwassingen op zee (zeezwaaien) (Kamerstuk 31 409, nr. 455);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2024 inzake start afsluiting Julianakanaal (Kamerstuk 36 410 A, nr. 62);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2024 inzake reactie op de motie van het lid Stoffer over de inzet van offshorewerkschepen geheel meenemen onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart (Kamerstuk 3 1409, nr. 392) (Kamerstuk 31 409, nr. 459);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2024 inzake kabinetsreactie op opvolgingsonderzoek aanvaringen in het Schuitengat en op de Nieuwe Maas (Kamerstuk 31 409, nr. 458);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2024 roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart (Kamerstuk 32 813, nr. 1405);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2024 inzake resultaten TNO-onderzoek over emissies zeeschepen met Tier III-motoren (Kamerstuk 31 409, nr. 457);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juli 2024 inzake besluit op Woo-verzoek 2023–69 SAR-helikopters (Kamerstuk 30 490, nr. 46);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 augustus 2024 inzake start afsluiting Julianakanaal en benodigd aanvullend budget (Kamerstuk 36 410 A, nr. 63);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 augustus 2024 inzake reactie op de brief van Federation Support met betrekking tot bereikbaarheid van maritieme maakindustrie (Kamerstuk 31 409, nr. 463);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 september 2024 inzake second opinion Julianakanaal (Kamerstuk 36 410 A, nr. 64);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juli 2024 inzake onderzoek aanvullende kwalitatieve kaders stookolie en ILT-risicoanalyse (Kamerstuk 31 409, nr. 460);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 september 2024 inzake verzamelbrief maritieme zaken (Kamerstuk 31 409, nr. 464);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 september 2024 inzake energietransitie binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 465);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2024 inzake toezending evaluerend onderzoek crisisorganisatie bij ramp Fremantle Highway (Kamerstuk 31 409, nr. 466).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Pierik, Soepboer en Stoffer,

en de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goede middag, allemaal. Wij gaan starten met het commissie-debat Maritiem. Ik wil de leden, de Minister en de ondersteuning van harte welkom heten, ook de ondersteuning vanuit de griffie en de Kamer. In het bijzonder aan de mensen op de publieke tribune: hartelijk welkom bij dit commissiedebat. Ik zeg dat ook tegen de mensen die dit op afstand volgen.

Het debat staat gepland van 14.00 uur tot 17.00 uur vanmiddag. Dat betekent dat we snel van start gaan. Dat betekent ook dat we een indicatieve spreektijd hebben van vier minuten voor de leden. Ik zou de interrupties willen beperken tot drie stuks. Als er echt heel veel dingen zijn, kijken we dan verder. Ik verwacht dat er nog meer leden komen en ik zal zelf ook spreken als lid van de VVD. Dat doe ik aan het einde van de ronde. Dat was het, dus laten we snel van start gaan. Ik wil de heer Pierik van de BBB als eerste het woord geven.

De heer Pierik (BBB):

Dank u wel, voorzitter. De BBB is al jarenlang betrokken bij de Waddeneilanden. Twee weken terug was ik nog een dag op Texel. Aan het einde van die week hadden we als commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een werkbezoek aan de Waddeneilanden. Daar hebben we gezien en gehoord hoe vaardiensten in allerlei vormen ervoor zorgen dat eilanders van en naar het vasteland kunnen gaan en gehoord hoe cruciaal deze diensten zijn. We werden daar zeer hartelijk ontvangen. Ik realiseerde me daar dat een eiland echt een gemeenschap vormt waar bewoners en bedrijven elkaar een handje helpen.

Op het gebied van mobiliteit zijn er mooie samenwerkingsvormen. Zo zijn veerboten en watertaxi's een belangrijke levensader voor eilanders om op het vasteland bijvoorbeeld naar het werk te gaan, familie te bezoeken of iemand te bezoeken in een ziekenhuis. Ook watertaxi's zijn een cruciaal vervoersmiddel op Ameland. Sinds enkele jaren is het voor de watertaxi veel moeilijker geworden om ingezet te worden. Dat doet zeker iets met de mobiliteit van de inwoners van Ameland en hun gevoel van vrijheid. De mogelijkheden om de watertaxi in te kunnen zetten bij een calamiteit zijn schaars. Tijdens ons werkbezoek werden we geconfronteerd met zeer indrukwekkende en treurige verhalen van eilandbewoners die net te laat kwamen om nog afscheid te kunnen nemen van hun doodzieke dierbaren. De inzet van de watertaxi bij calamiteiten is voor de eilanders zeer cruciaal. Het is jammer dat ze er niet blind op kunnen varen.

Momenteel mag de watertaxi niet harder dan 20 kilometer per uur als het donker is, dus na het vertrek van de laatste grote veerboot, waardoor thuis kunnen komen in sommige gevallen nog amper mogelijk is. Het probleem van maximaal 20 kilometer per uur kunnen varen zorgt voor een verdubbeling van de reistijd. Het effect daarvan is dat de dienstregeling nu niet meer rondkomt en dat Ameland na het vertrek van de laatste grote veerboot niet meer bereikbaar is. De ondernemers en bewoners van Ameland hebben een sterke zelfredzaamheid, maar nu zien ze generieke wetten en regels voor de watertaxi als obstakel om verbonden te zijn met het vasteland.

In de brief die Veltman Marine Service meegegeven heeft tijdens het werkbezoek, staan heel duidelijk de tijdlijn, de specifieke problemen en vooral ook de roep om hulp van de partijen in de Kamer en de Minister. Eigenlijk vragen we om te overwegen of de verstikkende regels kunnen worden herzien. Zo zouden deze kleine watertaxi's geïnclassificeerd kunnen worden als kleine veerboten, wat ze uiteindelijk ook zijn, in plaats van als een snelle motorboot. De classificatie kleine veerboot kan ervoor zorgen dat de dienstregeling weer rondkomt en Amelanders weer vasteland kunnen bereiken, ook 's avonds na 18.45 uur.

We kennen de Minister als iemand die zijn uiterste best doet om juridisch exact uit te werken hoe de vork in de steel zit en die best met de Kamer mee wil denken waar dat mogelijk is. Daarom hebben we de volgende vragen. Is de Minister in overleg geweest met de sector naar aanleiding van de BBB-motie die op 2 april 2024 is ingediend en werd aangenomen, waarin wordt verzocht om de watertaxi aan te wijzen als kleine veerpont? De tweede vraag: kan de Minister een update geven over de huidige stand van zaken omtrent de watertaxi op de Waddeneilanden? Wat zijn de tijdpaden van het besluit hierover? Wat is zijn visie op deze zaak? De laatste vraag is de volgende. In de beantwoording van de feitelijke vragen over de watertaxi gaat de Minister vooral in op het veiligheidsaspect. Kan de Minister aangeven in hoeverre nautische maatregelen ertoe kunnen leiden dat de watertaxi alsnog de status van kleine veerpont kan krijgen? Kan de Minister aangeven of het juridisch mogelijk is om voor de watertaxi een uitzondering te maken, gezien de unieke positie van de Waddeneilanden?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. De heer Stoffer was bang dat we met een uurtje klaar zouden zijn. Ik was wat coulant met de spreektijd. Dat zal ik bij iedereen doen, als dat nodig is. We hebben vast tot 17.00 uur nodig; daar ga ik van uit. De heer Soepboer namens NSC. Gaat uw gang.

De heer Soepboer (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Sinds jaar en dag is de Nederlandse scheepvaart de basis voor onze welvaart. In de zeventiende eeuw wordt de overzeese handel met het Oostzeegebied niet voor niets de moedernegotie genoemd, de moeder aller handel. Nederland, met zijn strategische ligging aan de Noordzee, met zijn rivieren en inmiddels ook kanalen, heeft een rijke maritieme geschiedenis en heeft een prominente positie verworven als wereldspeler in de scheepvaart. Deze rol is volgens Nieuw Sociaal Contract van cruciaal belang, ook vandaag de dag nog, en niet alleen voor de Nederlandse economie, maar ook voor wereldwijde handelsstructuren en duurzame ontwikkeling. De Nederlandse havens, met Rotterdam als vlaggenschip, zijn essentieel voor de Europese en mondiale goederenstromen. Die goederenstromen zijn veel meer dan lichtgevende nep-Nikes van AliExpress.

Daarnaast is de Nederlandse scheepvaartsector een voorbeeld van innovatie en duurzaamheid. Nederland is een maritieme wereldspeler. Dat is van onschatbare waarde voor zowel de nationale als mondiale economie. Door te investeren in innovatie, samenwerking en opleiding kunnen we onze positie verder versterken en een duurzame toekomst voor de scheepvaart waarborgen. Het is van groot belang dat we die rol blijven omarmen. Nederland was altijd een groot en maritiem land en is dat nog altijd, maar, zeg ik erbij, er zijn ook tekenen van verval. Dat is zorgwekkend, ook gezien de geopolitieke situatie. Er is sprake van een afname van 32% in schepen die varen onder de Nederlandse vlag. Dat is niet goed voor ons imago als maritiem land. Ik wil de Minister dan ook vragen: hoe denkt u hiermee om te gaan? Hoe denkt de Minister dit verval te gaan herstellen?

Afsluitend heb ik nog meer vragen voor de Minister. Die liggen voor een groot deel op het snijvlak van aan de ene kant de verduurzamingsopgave waar we voor staan en aan de andere kant ook de internationale concurrentiepositie die we als Nederland voor onze scheepvaart willen waarborgen. Soms kunnen die twee natuurlijk ook prima hand in hand gaan. De eerste vraag aan de Minister in die zin is de volgende. Er is een maritieme roadmap en er is een maritiem masterplan, maar wat gaan we nou echt doen? Wat mogen wij van de sector verwachten? En wat mag de sector van u verwachten? Waar zet u de komende tijd op in? Wat is het actieplan dat u in uw hoofd heeft? Ziet u ... Ik bedoel de Minister, zeg ik via de voorzitter. Ziet de Minister kans om de regeldruk te verlagen, dienstverlening op peil te brengen – dat zou ook kunnen betekenen: vergunningen sneller kunnen verlenen et cetera – zonder dat de inzet van verduurzaming daar echt onder lijdt?

Dan een vrij specifieke vraag over de discussie rondom scrubbers. Aan de ene kant willen we een betrouwbare overheid zijn. Aan de andere kant zien we dat de scrubbers niet overal het gewenste resultaat hebben. Hoe wil de Minister betrouwbaar zijn en toch verder verduurzamen? Wat mogen wij volgens de Minister wel en niet van onze sector vragen? Hoe wil de Minister voorkomen dat er, in plaats van een stap vooruit, een stap achteruit wordt gezet en er bijvoorbeeld weer op zware stookolie zal worden gevaren? Kan de Minister in het licht hiervan aangeven hoe hij staat tegenover een scrubberlozingsverbod in de Rotterdamse haven?

Dan een vraag die hier niks mee te maken heeft, maar net ook al even werd aangehaald. Ik maak even een klein stapje naar de Wadden, die ik ook maar even onder maritiem schaar, zeker als het gaat over de bereikbaarheid daarvan. We zagen berichten over dat eilanden als Ameland 's nachts onbereikbaar zijn, met alle schrijnende situaties van dien. Mijn vraag is wat korter dan de vragen van de heer Pierik, maar komt op hetzelfde neer. Om met de woorden van de burgemeester van Ameland te spreken: het maakt ons niet uit hoe het wordt opgelost, als het maar wordt opgelost. Mijn simpele vraag aan de Minister is: hoe gaat u dit oplossen? Want dit moet volgens de fractie van Nieuw Sociaal Contract worden opgelost.

Ik heb nog veel meer vragen. Ik hoop dat mijn collega straks over Kornwerderzand begint. Anders kom ik daar in de tweede termijn nog even op terug, maar ik hoop dat we dat als groot maritiem land kunnen waarborgen voor nu en in de toekomst. Ik hoor graag wat de Minister daar straks over te zeggen heeft.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik weet niet op welke collega de heer Soepboer wat Kornwerderzand betreft doelde, maar ik denk dat meerdere collega's daarop terug gaan komen.

De heer Soepboer (NSC):

Fijn!

De heer Stoffer (SGP):

Ik in ieder geval, straks. Maar ik hoorde net het een en ander over de Wadden. Daarbij werd gezegd: het maakt niet uit hoe het opgelost wordt, als het maar opgelost wordt. Ik denk dat de heer Soepboer als echte Fries best wel geschrokken was door wat we nu zien rond Kornwerderzand, met die enorme kostenstijgingen of stijgende kostenramingen. Geldt ook daarvoor dat het niet uitmaakt hoe het wordt gedaan maar dat dit opgelost moet worden, zodat die sluis daar aangelegd wordt?

De heer **Soepboer** (NSC):

Kijk, ik ga natuurlijk niet op de stoel van de Minister zitten, meneer Stoffer. Dat begrijpt u ook, maar het is mij wel een lieve duit waard als het probleem bij Kornwerderzand wordt opgelost. Maar u begrijpt ook dat alles wat we doen, moet gebeuren met het geld dat er is. Er zal dus dekking voor moeten worden gevonden, maar ik zie net als u ook de problemen bij het niet-oplossen daarvan. Ik heb ook de stukken gelezen en ik zie ook wat het betekent voor het achtergebied, dat achter de sluizen ligt, voor alle ondernemers die daar zitten en voor alle havens die daar zijn. Ik onderschrijf dus uw urgentie, maar we moeten dit natuurlijk goed wegen. Dat is ook wat ik straks van de Minister hoop te horen. Daarom zei ik dat ik hoop dat een van mijn collega's hier even over begint – u doet dat voortreffelijk – zodat ik dit punt toch kan maken en de urgentie hiervan kan onderschrijven, want ik hoor graag van de Minister wat de mogelijkheden daarin zijn. Ik denk dan graag met u mee over welke van die mogelijkheden ons het beste lijkt.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan, een mooie samenwerking om elkaar wat spreektijd te gunnen. De heer Stoffer, ga uw gang voor uw inbreng.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter, Kornwerderzand is natuurlijk ook een zeer aangelegen punt. Dank, voorzitter, voor het woord. Ik spreek vandaag overigens mede namens de ChristenUnie. De heer Grinwis kon hier niet zijn, maar heeft ook een warm hart voor Kornwerderzand. Vandaar dat ik mede namens hem spreek.

Voorzitter. Bij het schrijven van onze bijdrage voor vanmiddag viel ons op hoeveel uitdrukkingen te maken hebben met scheepvaart en waterbouw. U mag turven. Dit laat ook zien hoe belangrijk waterwegen en de maritieme sector voor Nederland zijn. Dat moeten we koesteren en er ook ruimschoots in investeren.

Om maar direct van wal te steken: ik schrok van de enorme kostenstijging voor de sluisverbreding bij Kornwerderzand. Dat is een forse kink in de kabel voor het maritieme cluster in de wijde regio. De Minister straalt uit dat hij de regio met de extra kosten wil opscheppen. Het zou een regionaal project zijn, «de provincie heeft verkeerd geraamd» en ga zo maar door. Maar Minister, elke regio telt. Het is niet voor niks een MIRT-project. We laten echt kansen liggen als we nu alleen kiezen voor vervanging van de bruggen. Ik roep de Minister op om uit de afweerhouding te komen en samen met de regio te kijken hoe dit linksom of rechtsom gefikst kan worden, want deze sluisverbreding mag niet tussen wal en schip vallen. Naast investeringen in de toekomst zijn ook investeringen nodig in de tijdige renovatie van bestaande bruggen en sluizen. Veel te vaak is sprake van onverwachte stremmingen. Ik zal de Minister hier volgende week verder over aanklappen bij de begrotingsbehandeling.

De logistieke sector vraagt om meer kleine binnenvaartschepen, terwijl het er minder worden. De emissie-eisen zijn voor kleine schepen onwerkbaar. Wat is de inzet van de Minister voor de door de Kamer gevraagde uitzonderingspositie? Gaat hij ervoor zorgen dat niet alleen de kleinste schepen, die tot 55 meter, eronder vallen, maar ook de schepen tot 80 meter?

De subsidieregeling voor motorvervanging is ontoereikend. Bedrijven vallen buiten de boot. Ik heb begrepen dat schepen met een oude motor geen voorrang krijgen op schepen met nieuwere motoren. Waarom? Wordt niet de meeste milieuwinst geboekt als eerst de oudere motoren vervangen worden?

De SGP heeft ook herhaaldelijk gepleit voor versnelling van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij. Het is mooi dat dat nu van de kant komt. De middelen voor de eerste tranche zijn gereserveerd, maar

hoe staat het met de rest van de 1 miljard euro die de komende vijftien jaar nodig is? Die zie ik nog niet in de begroting voor de komende jaren terugkomen. Wordt dit wel geregeld?

We moeten ook alle zeilen bijzetten om het varen onder de Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken. Dat is goed voor onze maritieme maakindustrie. Vandaar een paar vragen in dit verband. De Kamer heeft gevraagd om een maritieme autoriteit. Het is goed dat dit opgepakt wordt, maar het tijdspad is onduidelijk. Mijn vraag is: waar stevenen we op af? Ik wil daar graag meer inzicht in; dat zal helder zijn. Om offshorewerkschepen aan boord te houden, is een gelijk speelveld met andere Europese landen nodig. De Kamer heeft per motie gevraagd om de inzet van deze Nederlandse werkschepen in z'n geheel mee te nemen onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart. Dit moet dus niet beperkt zijn tot transportzaken. De vorige Minister nam poolshoogte en gaf groen licht qua uitvoerbaarheid, maar liet het verder over aan zijn opvolger. De grote vraag is nu natuurlijk of de nieuwe Minister dit verder gaat oppakken. Laat dit dossier niet voor pampus liggen. Het zou echt helpen om werkschepen onder de Nederlandse vlag te houden. Mocht hij financiële dekking nodig hebben, dan heb ik wel suggesties. Vergeet niet dat offshorebedrijven ook al geraakt worden door de Wet minimumbelasting, terwijl zeetransport daarvan uitgezonderd is.

Voorzitter. Dan nog een punt. Mijn voorganger, de vorige spreker, mijn buurman – laat ik het zo zeggen – had het er ook al over: het verbod op scrubbers. Er ligt in OSPAR-verband een Frans-Zweeds voorstel voor een verbod op waswaterlozingen van scrubbers die zwaveluistoot voorkomen. Het is vanuit milieuperspectief goed om lozingen van schadelijke stoffen in te dammen, maar dat kan toch ook door strengere normen voor die lozingen? Dan kunnen er ook filters achter de scrubbers geplaatst worden en blijft afvang van CO₂ mogelijk. Scrubbers kunnen immers gecombineerd worden met CO₂-afvang. Mijn laatste vraag is of de Minister zich daarvoor in wil zetten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Mijn dank is groot, meneer Stoffer. Dan gaan we naar het lid De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me natuurlijk aan bij alle collega's die aangeven hoe belangrijk de maritieme sector is in Nederland. Die warme woorden zijn terecht. Tegelijkertijd moeten we ook kijken naar de problemen die af en toe veroorzaakt worden door de zee- en binnenvaart. Als je kijkt hoe groot de slag is die de zee- en binnenvaart nog moet maken in de energietransitie, zie je dat er nog heel veel te doen is. Afgelopen dinsdag kwam dat ook heel duidelijk op tafel bij de technische briefing die we kregen van onder andere TNO en het PBL. Zij gaven aan dat juist deze sectoren een hele grote slag te maken hebben als het gaat om vervuiling en dat soort zaken. Er moet dus echt wel heel wat gebeuren. Het is belangrijk dat daar snel stappen in gezet worden. Dat is ook belangrijk voor onze gezondheid. De ecologische crisis en onze bestaanszekerheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De heer Soepboer (NSC):

Meneer De Hoop triggert mij een beetje door te spreken over de grote problemen die de binnen- en zeevaart zou veroorzaken. Ik wil de heer De Hoop vragen om daar eens over uit te weiden. Welke grote problemen ziet hij? En zou hij die ook in het licht kunnen plaatsen van het niet-bestaan van de zee- en binnenvaart en het dus over de weg moeten vervoeren van producten? Zou hij daar iets over kunnen zeggen?

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

Laat ik heel helder zijn: wij kunnen niet zonder de maritieme sector. Die is ontzettend belangrijk voor Nederland. Daar bestaat geen enkele twijfel over. Volgens mij erkennen we dat ook allemaal. Maar in het rapport dat TNO ons liet zien, zie je dat van alle onderdelen van de vervoersbreedte, dus wegverkeer, luchtvaart et cetera, de zee- en binnenvaart zorgt voor de meeste uitstoot. Daar is dus gewoon een heel grote slag te slaan. Dat was het punt dat ik probeerde te maken.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik vroeg u om echt even de problemen te beschrijven. U zegt dat er grote problemen zijn veroorzaakt door de binnenvaart en de zeevaart. Ik hoor graag even welke grote problemen dat dan zijn. Dan kunnen we daar samen misschien over nadenken. Zou u nog iets meer kunnen zeggen over die grote problemen? En nogmaals: u zegt terecht dat er vervuild wordt, maar aan de andere kant wordt er ook heel veel meer verscheept op één schip. Zou u dus nog meer over die problemen kunnen zeggen? Dan kunnen we daar eens verder over praten.

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

Dat is een heldere vraag. Volgens mij moeten we met elkaar erkennen dat die sector helaas een heel groot aandeel heeft in de CO₂-uitstoot en het chemisch afval dat in het water terecht komt, en dat dat gewoon minder moet. Zeg ik dat de dingen die de maritieme sector doet beter over de weg hadden gekund? Dat zeg ik niet. Ik denk dat de rol die zij spelen cruciaal is en dat de manier waarop ze dat doen ook efficiënt is. Maar dat daarbij helaas ook veel uitstoot en milieuproblemen veroorzaakt worden, is volgens mij iets wat we moeten erkennen en waarbij we samen moeten kijken wat voor duurzaamheidsslag we daar kunnen maken. Daarbij gaat het ook gewoon om regels. Denk aan het varende ontgassen, het zeezwaaien en al dat soort zaken. Ik hoorde de heer Soepboer en de heer Stoffer al nadrukkelijk een aantal punten noemen. Ik vind wel dat daar hardere wetgeving voor moet komen. Daar zal ik in mijn termijn ook verder op ingaan.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Voorzitter. Een eerste stap en eigenlijk ook het uitgangspunt zou moeten zijn dat we volgens mij met elkaar willen voorkomen dat er giftige rotzooi in de zee of in de lucht gepompt wordt. Als ik de stukken doorlees, schrik ik me toch wel rot van wat er allemaal in ons water en in de lucht terecht komt en ook voortkomt uit de sector. Dan heb je het over zeezwaaien en scrubbers, maar ook over varende ontgassen en NO_x-filters. We hebben regels en internationale afspraken, maar die zijn niet altijd even hard, waardoor een aantal zaken die eigenlijk niet meer zouden moeten nog steeds wel een beetje mogen en ook best lastig te handhaven zijn. GroenLinks-Partij van de Arbeid wil zo snel mogelijk naar een maritieme sector met zero emissie. Of het nu gaat over CO₂, chemisch afval, uit de tank of scrubbers, we moeten kijken hoe we met elkaar stappen kunnen zetten.

De **voorzitter**:

U anticipeert goed, meneer De Hoop. U zag in uw linker ooghoek natuurlijk dat de heer Heutink een interruptie heeft.

De heer **Heutink** (PVV):

De maritieme sector staat fors onder druk dankzij alle doelstellingen. Ze hebben nu al moeite om die shift daarnaartoe te maken. De vraag die wij

hebben aan GroenLinks-Partij van de Arbeid is: leuk dat u dit allemaal wenst van de maritieme sector, maar hoe denkt u dat al die schippers dat moeten gaan betalen?

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

Net als allerlei sectoren in dit land – of het nou gaat over de maritieme sector of over de luchtvaart; er zijn heel veel sectoren op het gebied van lenW – moet men gewoon voldoen aan de klimaatdoelstellingen die we met elkaar hebben afgesproken en de afspraken in Europa over milieu en gezondheid. Er zijn slagen te maken die de maritieme sector volgens mij heel goed zelf kan maken. Kijk bijvoorbeeld naar het verbod op varende ontgassen, dat dit jaar eindelijk is ingevoerd. Er zijn ook een aantal stappen waar men best hulp bij kan gebruiken. Dat gebeurt ook op allerlei wijzen. Maar ik vind dat we ons aan die doelstellingen moeten houden, aan de afspraken die er liggen. Ik zie dat dat nog niet snel genoeg gebeurt. Ik snap waar de heer Heutink zijn perspectief vandaan komt en waar dat van mij vandaan komt, maar de maritieme sector moet net als alle sectoren voldoen aan de afspraken die we met elkaar gemaakt hebben. Ik constateer dat er nog een hele weg te gaan is.

De heer **Heutink** (PVV):

Kijk, wij hebben ons als PVV ook gebonden aan de afspraken die we met elkaar moeten maken als het gaat om de klimaatmaatregelen, om het terugdringen van de emissies in de maritieme sector. Maar er is een verschil tussen wat GroenLinks-Partij van de Arbeid wil – die wil het liefst morgen zien dat de uitstoot is teruggedrongen – en wat wij willen. Ik heb de volgende vraag aan meneer De Hoop. U kunt toch niet van al die schippers verwachten dat ze morgen zomaar al die tienduizenden euro's op de plank hebben liggen om maar die emissies omlaag te brengen? Dat kunt u toch niet van ze vragen? Dat is toch niet eerlijk tegenover die sector? Op deze manier helpen we toch een hele sector om zeep?

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

Ja, maar nu schetst de heer Heutink toch een beeld alsof ik van de maritieme sector dingen vraag die echt onbestaanbaar zijn. Kijk bijvoorbeeld naar Duitsland. Daar is al een verbod op zeezwaaien. België, Duitsland, Scandinavië en Frankrijk zetten veel grotere stappen dan wij op dit moment doen voor het waswater van scrubbers. Het is niet zo dat wij vooroplopen. Op het gebied van milieu zijn we een van de slechtere jongetjes van de klas. Op het gebied van de duurzaamheidstransitie zetten we meer stappen dan sommige andere landen, maar wat betreft uitstoot en milieu op het gebied van de maritieme sector lopen we gewoon achter op een aantal landen. Ik vind dat we daar weer moeten komen met elkaar. Daar stel ik in mijn bijdrage volgens mij een aantal hele reële vragen over aan de Minister, om toe te werken naar de slag die nodig is.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Volgens mij was ik bij het punt dat wij zo snel mogelijk naar zero emissie willen, of het nu gaat over CO₂, chemisch afval, uit de tank of scrubbers. Over het verbod op zeezwaaien, zoals in Duitsland, krijgen we een brief met heel veel bezwaren waarin wordt uitgelegd waarom we het nu niet kunnen verbieden. Maar ik vroeg aan de Minister om uit te zoeken hoe we dat wel met elkaar kunnen verbieden. We zitten aan dezelfde verdragen vast als onze burens in Duitsland, maar daar kan het blijkbaar wel. Ik verwacht dat de Minister stappen zet om toe te werken naar een verbod. Dat was de opdracht. Als we dat niet kunnen regelen met een verbod op zee, verbied dan dat schepen met vrijwel lege maar vuile tanks de haven

mogen verlaten of zorg dat chemicaliëntankers die Nederlandse havens aandoen, moeten aantonen waar hun ladingsresten zijn gebleven. Je mag nu vertrekken naar de voorwas en dat is half werk. Sluit dan de mazen in de wet, zou ik zeggen.

Voorzitter. Hetzelfde geldt voor het waswater van scrubbers. Zwavelverbindingen, zware metalen en kankerverwekkende pcb's worden nog steeds in de zee gepompt. Je zou daar toch een verbod op moeten willen, maar ook een verplichting om het waswater te moeten aanlanden en dat te verantwoorden. Bijna al onze burens binnen de OSPAR en de SECA, waaronder België, Duitsland, Scandinavië en Frankrijk, willen zo'n verbod of hebben het al. Nederland ziet blijkbaar wel meer bezwaren, omdat de IMO het nu tegenhoudt. Ik wil van de Minister echt meer inzet en ook resultaat op dit vlak. Ik zou niet willen dat wij het vieste jongetje van deze klas zijn. Dat zouden we niet moeten willen. De scheepvaart heeft echter een groot aandeel in de stikstofproblematiek. De Tier III-motoren zijn veel vervuilerder dan beloofd. Het lijkt een beetje op de Volkswagen diesels. De industrie levert niet wat ze moet leveren en we hebben een bouwstop. We hebben NECA-afspraken en die moet de Minister handhaven. Geef de ILT dan ook de middelen om die te handhaven: genoeg mensen met genoeg bevoegdheden.

Voorzitter. Mijn vraag in het vorige debat over het bijmengen van chemisch afval in stookolie heeft geleid tot nader onderzoek. Dank daarvoor. Maar de conclusie is wel dat het nog steeds gebeurt. Het is een groot probleem voor de gezondheid van mens, voor het milieu en ook voor de scheepsmotoren zelf. 69% van de reders geeft aan last te hebben van de afvalmengers. Verder is geconcludeerd dat het weliswaar verboden is, maar de wet te veel ruimte biedt. U begrijpt mijn verzoek aan de Minister: sluit die mazen in de wet. Ik hoef geen afstemming met stakeholders die het afval bijmengen, zoals de brief suggereerde. Dat is echt te vrijblijvend. We moeten toewerken naar een verbod en handhaving met voor de ILT de nodige middelen om dat daadwerkelijk te doen. Wie dan betrapt wordt, moet gewoon zijn licentie kwijtraken, net als dat in Singapore gebeurt.

Voorzitter. Ten slotte nog een paar vragen over onze infrastructuur. Overal zien we achterstallig onderhoud. Als ergens een belangrijke sluis uitvalt of een brug niet meer open kan, heeft de scheepvaart niet een uurtje extra file, maar gewoon een week. Daar waar we al bezig zijn met grote renovaties, zoals bij Kornwerderzand, wordt het gelijk twee keer duurder dan begroot. Dat kun je niet zomaar neerleggen bij de provincie. Veel collega's vragen daarnaar. Er liggen ook bestuurlijke afspraken en er zijn veel voorstellen in de Kamer geweest. Ik wil weten wat de Minister zelf gaat doen om dit mogelijk te maken.

Ten slotte sluit ik mij aan bij de vragen die gesteld zijn over de bereikbaarheid van Ameland.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Heutink, gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Nederland heeft veel te danken aan de scheepvaart en diens rijke geschiedenis. Ook vandaag de dag is de binnenvaart van essentieel belang als het gaat om de Nederlandse economie. Voor de PVV is het daarom erg belangrijk dat de bereikbaarheid via het water hoog op de prioriteitenlijst van deze Minister komt te staan. In het verleden hebben wij vaak moeten constateren dat de bereikbaarheid over de binnenwateren niet altijd naar behoren is geweest. Zo ook afgelopen februari, toen er vanuit het land signalen binnenkwamen dat veel sluizen en bruggen niet zouden werken en in een zeer bedenkelijke staat zouden verkeren. Destijds hebben wij aan de Minister gevraagd in hoeverre het herpriori-

teren van het MIRT op de korte termijn effect zou hebben op de binnen-vaartsector. En nu, bijna acht maanden later, horen wij graag van deze Minister wat het effect daadwerkelijk is geweest en of hij dit concreet kan toelichten aan de Kamer.

Voorzitter. Dan ga ik over naar het verbod op varend ontgassen. Fase 1 van het verbod heeft tot op heden nog geen overtredingen opgeleverd. Afgelopen dinsdag is het verbod op varend ontgassen overgegaan op fase 2. Het verbod is hierdoor uitgebreid met drie extra stoffen. De Minister zegt daarbij dat de ILT verwacht dat fase 2 wél zal leiden tot overtredingen. Nu wordt het toch een beetje raadselachtig voor de PVV. Hoe kan het dat fase 1 tot geen enkele overtreding leidt en dat er wordt verwacht dat dat in fase 2 wel zal gaan gebeuren? Hoe zit het dan met de uitrol van ontgassingsinstallaties in Nederland? Is er al een dekkend netwerk? Speelt dat ook mee in de verwachtingen voor overtredingen in fase 2? Ook horen we graag van de Minister hoe het concreet kan dat er in fase 1 niet één overtreding heeft plaatsgevonden. Graag willen we van de Minister in de beantwoording een toelichting op hoe hij fase 1 en fase 2 gaat handhaven.

Voorzitter. Tot slot willen we het nog hebben over de bereikbaarheid van Ameland. De PVV is van mening dat een goede bereikbaarheid van het eiland valt of staat met een goed werkende watertaxi. In het geval van een snelheidsbeperking kan een watertaxi simpelweg niet meer naar behoren functioneren. Dat is gewoonweg omdat deze boten niet voor lage snelheden zijn gemaakt. Dat betekent ook dat na zonsondergang de mensen op Ameland opgesloten zitten, met alle gevolgen van dien. Er zijn tal van mensonterende situaties bekend waarbij een watertaxi de uitkomst was geweest. Zo vond er enkele weken geleden op Ameland een zedendelict plaats met een minderjarige. Voor het slachtoffer en de ouders was het onmogelijk om 's avonds nog naar een politiebureau op het vasteland te gaan. Ze moesten daarnaartoe, want het politiebureau op Ameland was dicht. Uit angst voor een boete van de politie moest de watertaxi dit verzoek afwijzen. Het kromme hier is dat het nota bene de politie zelf was die contact opnam met de watertaxi. Zelfs de politie ondervindt in de dagelijkse praktijk dus last van deze regels. De lijst met schrijnende gevallen is eindeloos. Dit gaat over mensen die in alle spoed aan wal moeten komen, bijvoorbeeld omdat hun naasten betrokken zijn geraakt bij een ernstig auto-ongeval. De watertaxi zou een uitkomst kunnen zijn, maar die mag niet vertrekken vanwege wat regels.

Voorzitter. De onmacht die mensen op zulke momenten hebben, is echt hartverscheurend. Dat is echt onacceptabel voor de PVV. We horen graag hoe de Minister het mogelijk gaat maken dat de watertaxi weer in de nacht gaat varen. We willen niet horen dat de Minister aan het wachten is op het rapport van de OVV. De aanbevelingen daarvan implementeert u maar op een later moment. U kunt vandaag al de eerste stappen zetten om te kijken naar wat wel kan. Dit is namelijk ook het motto van het kabinet. Als dit ook echt het motto is van het kabinet, dan kan de Minister dit vandaag waarmaken.

Dank u voor de tijd.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik vind dat motto van dit kabinet altijd wel mooi. Kijken wat wel kan; dat bevalt me goed. Eigenlijk is mijn concrete vraag – ik kan er veel woorden aan vuil maken, maar dat hoeft niet – of dat ook geldt voor Kornwerderzand.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat moet meneer Stoffer aan het kabinet vragen. Het is het motto van het kabinet, niet van de PVV.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb de indruk dat de PVV zich niet totaal afkeert van dit kabinet, maar dan stel ik gewoon de vraag aan de PVV-fractie. Vindt de PVV-fractie ook dat bij Kornwerderzand alles op alles gezet moet worden om dat daar wel te realiseren? Dan bedoel ik dus niet dat je het misschien beperkt tot een paar bruggen enzovoorts waardoor je over een paar jaar denkt: hadden we nu maar gewoon dat hele project in één keer goed opgepakt in plaats van voor de helft.

De heer **Heutink** (PVV):

Laten we daar duidelijk over zijn. Kijk, het zou natuurlijk een ontzettend gemiste kans zijn op het moment dat we alleen die brug zouden aanpakken en niet de sluis. Ik ben er ook geweest. Dat was twee weken geleden. Of was het vorige week? Ik weet het niet eens meer. Ik hoor de heer De Hoop zeggen dat het twee weken geleden was. We zien ook dat uitbreiding van die sluis gewoon nodig is. Maar daar wil ik wel bij zeggen: ik heb geen zak met geld achter op mijn rug hangen, en Minister Madlener heeft ook geen geldboom in zijn tuin groeien waarmee hij dit in één keer kan betalen. We weten allemaal dat alles veel duurder wordt. Dus ja, ik zal de Minister zeker willen aanmoedigen om te kijken wat wel kan, zeg ik in de richting van meneer Stoffer, maar ik kan ook niet het onmogelijke van hem vragen.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik wil toch één stap verder gaan: is de PVV dan wel bereid om na te denken over de mogelijke dekking om dat op Kornwerderzand mogelijk te maken?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil over alles nadenken, maar ik ga nu niks toezeggen.

De **voorzitter**:

Dat was een helder antwoord. Dan zou ik de heer Heutink willen vragen om het voorzitterschap tijdelijk over te nemen, zodat ik de bijdrage kan leveren namens de VVD-fractie.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan geef ik nu het woord aan de heer De Groot van de fractie van de VVD.

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

Dank, voorzitter. Net als vele andere collega's draagt de VVD de maritieme sector een warm hart toe. Er is veel te bespreken, maar heel veel is vandaag ook al ingebracht door de collega's hier. Ik heb dus een aantal dingen geschrappt, maar ik wil toch beginnen over de scrubbers. In het vorige commissiedebat Maritiem heb ik namelijk een toezegging gehad van de voorganger van deze Minister over het neutraal houden van de techniek rondom scrubbers. Ik zou de Minister toch willen vragen om daar een antwoord op te geven, want de VVD-fractie heeft dat nog niet kunnen vinden.

Dan, als tweede, Ameland. Daar is ook al veel over gesproken, maar ik wil me graag even concentreren op de veerdienst. De veerdienst heeft namelijk heel veel moeite met de dienstregeling tijdens laagwater. Ook deze week worden er weer afvaarten geannuleerd, terwijl de afvaarten

eigenlijk al heel beperkt zijn. Dat komt doordat de vaargeuldiepte een probleem blijft, ondanks het baggeren. Ik wil daarom graag weten wat de Minister gaat doen om dat te verbeteren. Hoe gaat de Minister de prestaties van het baggeren verbeteren? Mijn tweede vraag is: hoe staat het met het traject waarbij wordt gekeken of de huidige veerdienststroute kan blijven waar die is? Of moeten er andere maatregelen komen, zoals een vertrek vanaf Ferwerd? Graag hoor ik wat de stand van zaken is daaromtrent.

Dan over de watertaxi's. Daar is het ook al veel over gegaan. Ik wil graag nog aan de Minister vragen waarom hij geen traject kan starten om te kijken hoe de watertaxi's wel veilig kunnen terugkeren, ondanks het feit dat hij – dat weten we allemaal – wacht op de bevindingen van het OVV. Al deze vragen zijn belangrijk – dat is hier ook al gememoreerd – voor de mensen op Ameland, die zitten te wachten op betere bereikbaarheid. Dat geldt niet alleen voor Ameland, maar natuurlijk breder ook voor de bereikbaarheid op de Wadden. Daar kan ook de watertaxi een grote rol in spelen. Het zit hem dan vooral in het feit dat we er nu voor kiezen dat de bereikbaarheid in uren teruggaat, terwijl de wens is dat het aantal uren wordt uitgebreid. Die wens leeft ook breed hier in de Kamer.

Voorzitter. Dan kom ik bij het volgende onderwerp. De VVD vindt het belangrijk dat de basiskwaliteit van het vaarwegennet in Nederland weer gegarandeerd wordt. Collega Heutink had het daar ook al over. Er is veel achterstand in de natte infrastructuur. Er is sprake van verzakkende sluizen en slecht onderhoud aan bruggen. Rijkswaterstaat stopt bijvoorbeeld voor onbepaalde tijd met de bediening van de scheepvaart bij de brug Uitwellingerga over de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit soort incidenten maken het voor de binnenvaart steeds moeilijker. Uiteindelijk gaat het daarmee ook gevolgen hebben voor onze economie. Ook de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals de sluizen bij Kornwerderzand, die vandaag al heel vaak zijn genoemd, loopt niet op rolletjes. Dat is zorgelijk. Daarom vraag ik of de Minister met een prioriteitenplan kan komen voor het onderhoud en de aanleg voor een vaarwegennet. En ja, geld is schaars; dat hebben we ook al gehoord.

Voorzitter. Dan nog een onderwerp dat nog niet aan de orde is geweest, naar aanleiding van mijn ingediende motie aan het begin van dit jaar. Die ging over de reisregie op havens en havengebieden. Wat betreft de strategische ruimte voor havens wil ik allereerst een compliment geven aan de Minister, namelijk voor het ingrijpen in Amsterdam-Noord om te voorkomen dat scheepswerf Damen moest verdwijnen voor woningbouw. Woningbouw is belangrijk, maar we willen ook aantrekkelijk blijven voor bedrijven in onze havens, helemaal gelet op het feit dat de circulaire economie en andere innovaties veel meer ruimte nodig hebben dan de bedrijvigheid die we nu kennen.

Dan heb ik nog een vraag over de regierol. Wat de VVD betreft is het nog niet genoeg. In de NOVEX rondom het Noordzeekanaalgebied is de opgave namelijk nog niet klaar, met name als Amsterdam wil gaan bouwen in het zuidelijk havengebied. Hoe gaat de Minister de regie daarop verder opvoeren? Hoe kijkt de Minister bijvoorbeeld aan tegen het verplaatsen van de haven naar de Houtrakpolder? Wat betekent dat voor de strategische reservering die daar nog steeds voor nodig is? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Ik zie dat er geen interrupties zijn. Ik geef dus graag weer het voorzitterschap aan u terug.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zal dan even informeren tot wanneer er een schorsing nodig is. Tot 15.00 uur? Dan gaan wij voorafgaand aan de eerste termijn van de kant van het kabinet, van de Minister, schorsen.

De vergadering wordt van 14.38 uur tot 15.06 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij zijn verheugd dat de Minister weer terug is, net als de ondersteuning, voor de beantwoording in de eerste termijn aan de kant van het kabinet. Ik zou dus willen voorstellen dat we daar snel naartoe gaan. Ik geef de Minister het woord.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ik stel voor om de beantwoording in blokjes te doen. Ik zal even opnoemen welke blokjes dat zijn. Het eerste blokje is de watertaxi. Het tweede blokje is de binnenvaart. Het derde blokje is infrastructuur. Het vierde blokje is zeevaart. Het vijfde blokje is overige.

De voorzitter:

Dank voor het delen van de blokjes. Ik zou aan de leden willen voorstellen dat we de Minister bij elk blokje eerst de beantwoording laten afmaken en dat er dan gelegenheid is voor het stellen van aanvullende vragen over dat blokje. Wat zullen we zeggen? We beginnen met vier interrupties. We hebben wel even de tijd. Ik wil de Minister verzoeken om aan te vangen met het eerste blokje.

Minister Madlener:

Dat is het blokje watertaxi. Allereerst: het is altijd weer hartverwarmend om te horen dat iedereen in deze commissie een warm hart heeft voor de zeevaart en de binnenvaart. Dat hebben alle fracties eigenlijk gemeen. Dat was ook zo toen ik zelf nog aan de andere kant van de tafel zat. Iedereen heeft warme gevoelens bij schepen en bij de geschiedenis van de zeevaart. We zijn allemaal toch wel een beetje trots op de zeevaart. Dat is altijd fijn om te horen. Ik wil als Minister ook uitstralen dat wij blij zijn met alle schepen, die veel voor ons kunnen vervoeren. Denk aan vissen en noem maar op. Nederland kan niet zonder; wij zijn echt een waterland. Laten we dus ons best doen om dit te behouden en, waar dat kan, te verbeteren.

Dan de watertaxi van de Wadden. Die eilanden moeten natuurlijk goed bereikbaar zijn. Een watertaxi is natuurlijk heel specifiek handig als je snel naar de overkant moet. Daarom leeft dit enorm. Verschillende fracties hebben ook vragen gesteld over die bereikbaarheid. Dan gaat het vooral om het snel varen in de nacht. Ik heb begrepen dat dit ook aan de orde is gesteld bij het recente werkbezoek.

Wij vinden bereikbaarheid ook zeer belangrijk. De watertaxi is natuurlijk een uitstekend middel. Ik hoop dat we een oplossing kunnen vinden voor de problematiek rondom het snel varen. Het is wel zo dat in het donker snel varen, sneller dan 20 kilometer per uur, nooit toegestaan is geweest. Het is niet zo dat dit sinds het ongeluk niet meer mag; het heeft nooit gemogen. Het is altijd onveilig bevonden. Het is dus niet zo dat we nu met iets nieuws bezig zijn. Het is gewoon niet veilig. Het OVV-onderzoek is onlangs afgerond. We zijn nu aan het studeren op een reactie daarop. Die zal ik snel naar de Kamer sturen. Je ziet dat ook de OVV zegt: sneller varen dan 20 kilometer per uur staat echt op gespannen voet met het verbeteren van de veiligheid. Dat moet wel gezegd worden. Watertaxi's zijn natuurlijk kleine voertuigen van minder dan 20 meter. Die bieden weinig

bescherming bij een ongeval. 40 kilometer per uur – dat is de wens van sommige ondernemers – is best hard op het water. Daarnaast is de Waddenzee aangewezen als beschermd Natura 2000-gebied en hebben we ook te maken met regelgeving op het gebied van natuurbescherming. Dat is nu eenmaal een beperking. Het ministerie heeft, in overleg met alle belanghebbenden in de regio, wel enkele praktische afspraken gemaakt om de veiligheid te bevorderen, bijvoorbeeld het melden van het aantal opvarenden bij vertrek en melden welke route men kiest als men afvaart. Er wordt ook met de Waddenbesturen overlegd over een aantal specifieke verruiming van het begrip «nood». We hebben net van de PVV-fractie over een voorval gehoord. We gaan goed kijken of we meer onder «nood» kunnen laten vallen. Want nood breekt wet, zou je kunnen zeggen. Bij nood moet je natuurlijk sneller de vaste wal kunnen bereiken.

Daarnaast mogen schippers van de KNRM per 1 januari 2026 oefenen voor reddingsoperaties. Ook daarbij mag worden afgeweken van de maximumsnelheid. Ik bekijk ook of we dit voor andere maritieme hulpverleners kunnen regelen. Daar ben ik dus mee bezig. Voor het einde van het jaar wil ik vervolgsafspraken maken en de Kamer daarover informeren.

Dan kwam de PVV-fractie met een mogelijke oplossing, namelijk om die boten aan te wijzen als veerpont. Via de motie-Pierik is mij gevraagd of die watertaxi's als veerpont aangemerkt kunnen worden. Uit het onderzoek van lenW begrijp ik dat het begrip «veerpont» helaas niet op de watertaxi is toe te passen. Het is dus toch geen oplossing. Op grond van technische aspecten zal een snelvarende watertaxi in twee categorieën vallen, met tegengestelde verkeersregels. Als je een watertaxi als veerpont aanmerkt, krijgt hij voorrang op alle kleine schepen en medewerking van alle grote schepen. Een watertaxi is juridisch echter ook «snel schip»; dat moet juist voorrang verlenen aan alle schepen. Dat verhoudt zich dus niet met elkaar. Het zou ook betekenen dat er aan boord van de watertaxi strengere technische en personele eisen zouden gaan gelden. Het ministerie heeft in overleg met alle belanghebbende partijen in de regio wel enkele praktische afspraken gemaakt om het veilig varen op de Waddenzee te bevorderen, bijvoorbeeld dat bij vertrek het aantal opvarenden en de route gemeld worden. Dat heb ik net al gezegd. Die boot als een veerboot aanmerken zien we dus niet als een oplossing. Hoe gaat de Minister de prestaties van het baggeren in de vaargeul verbeteren? De bereikbaarheid van de Waddeneilanden is natuurlijk zeer belangrijk. Daarvoor is het van belang dat de bevaarbaarheid van de vaargeulen geborgd is. Vanwege de verzanding en het sneller dichtslibben van de vaargeulen nemen de baggerwerkzaamheden de laatste jaren toe. Dat is het duidelijkst zichtbaar in de vaargeul Holwerd-Ameland. Hier wordt namelijk continu gebaggerd om de bereikbaarheid van het eiland te borgen. Door dat toenemen van het baggeren stijgen natuurlijk ook de kosten van het vaargeulonderhoud. Hoewel dit een relatief klein deel uitmaakt van de totale bodemberoering, heeft dit de nodige ecologische gevolgen; de ecologie staat onder druk. Aangezien de verzanding van de Waddenzee naar verwachting zal aanhouden, is het van belang om te kijken hoe het baggeren slimmer kan. Daarnaast is in de Agenda voor het Waddengebied 2050 afgesproken om minder te gaan baggeren. Voor het bevaarbaar houden van de vaargeulen is Rijkswaterstaat verantwoordelijk. Rijkswaterstaat zoekt continu naar mogelijkheden om het baggeren waar mogelijk te verminderen en efficiënter uit te voeren. Tot zover het blokje watertaxi.

De voorzitter:

We gaan bij het reageren het rijtje van de leden af. Ik kondig u vast aan dat ik ook vervolgvragen heb. We gaan even bekijken hoe we dat handig kunnen doen. Ik wil beginnen met de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ben nog niet helemaal tevreden met het antwoord van de Minister waarin hij zegt dat dat de watertaxi niet aangewezen zou kunnen worden als kleine veerpont. In onze motie stond «in overleg treden met». In het werkbezoek op Ameland hebben we gehoord van mensen die heel erg ter zake kundig zijn dat vooral de nautische vereisten voor een kleine veerpont en een watertaxi vergelijkbaar zijn. Er zijn in ieder geval slechts kleine aanpassingen nodig om die upgrade van een watertaxi naar een kleine veerpont te kunnen realiseren. Ik vraag me af of alle informatie wel uitgewisseld is. Misschien kan de Minister even aangeven hoe dat overleg heeft plaatsgevonden en aangeven op welke punten die maken dat de overgang niet mogelijk is, de watertaxi afwijkt van een veerpont.

Minister **Madlener**:

Ik vond de beantwoording die ik net gaf, juist heel overtuigend. Ik zei namelijk dat voor een veerpont andere regels gelden dan voor een kleine boot. Een snelle boot verleent voorrang aan een langzame boot. Als we daaraan gaan tornen, wordt de duidelijkheid natuurlijk totaal doorbroken. Ik vond het antwoord eerlijk gezegd zeer overtuigend. Ik heb me hier onlangs in moeten verdiepen. Toen dacht ik: ja, het is natuurlijk echt geen oplossing om die kleine boten dan ineens als veerboot aan te merken. Overigens zullen ook die strengere eisen die voor de bemanning zouden gelden, niet helpen. Ik zie hierin helaas niet echt een oplossing.

De heer **Pierik** (BBB):

Dan heb ik toch nog een vervolgvraag. Wij kregen tijdens het werkbezoek toch echt totaal andere signalen. Mensen die dagelijks met zo'n watertaxi varen, konden heel eenvoudig maatregelen nemen voor een upgrade naar een kleine veerpont. De volgende vraag is nog niet beantwoord. Heeft de Minister ook daadwerkelijk contact gehad met dergelijke ondernemers? Misschien kan ik daar nog wat over terughoren.

Minister **Madlener**:

Ik wacht even op een briefje met het antwoord van het ministerie. In de juridische werkgroep is overleg geweest met de ondernemers. Er is dus contact geweest, maar ik kan niet tot een ander antwoord komen. Ik begrijp de wens en de genoemde oplossingsrichting, maar ik deel die gewoon niet. Ik denk dat het niet verstandig is om het te doen.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik moet maar gewoon eerlijk tegen deze Minister gaan zeggen dat het mij toch een beetje verbaast. Voor iemand die onderdeel uitmaakt van het kabinet dat als motto heeft «kijken wat wél kan» roept deze Minister nu wel veel dingen die niet kunnen. Volgens mij is de vraag eigenlijk heel simpel. Of het nou een watertaxi of een veerboot moet worden, of wat mij betreft een vlot, u geeft het maar een naam. De vraag aan u is echter: hoe kan het wél? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het kan? Het lijkt mij niet een heel ingewikkeld vraagstuk: er is een eiland en er is een vaste wal, en er moet van A naar B en van B naar A iets mogelijk zijn. Dat moet midden in de nacht in wat volgens mij niet het drukst bevaren gebied van de hele wereld is; het is niet het Suezkanaal. Ik vraag aan u: hoe kan het wél?

De **voorzitter**:

Hoe kan het wél? De Minister.

Minister **Madlener**:

Mijn antwoord is: het kán; als je 20 kilometer per uur vaart, kun je 's nachts gewoon een taxidienst aanbieden. Het kan dus wél, maar er is nu geen ondernemer die die dienst aanbiedt. Dat is een ander punt. Het is echter niet onmogelijk; je mag gewoon met een taxidienst 's nachts 20

kilometer per uur varen. De ondernemer heeft er zelf voor gekozen om dat niet meer te doen, omdat het als onveilig wordt geclassificeerd. Het is niet toegestaan om harder dan 20 kilometer per uur te varen. Vroeger werd dat misschien weleens een beetje gedoogd, maar nu is gewoon gebleken dat het onveilig is. Het is natuurlijk ook aan de ondernemer om zelf dat risico af te wegen. Deze ondernemer wil die dienst kennelijk 's nachts niet aanbieden omdat het wellicht niet rendabel is. Hij kan die keuze maken, maar is het dus niet onmogelijk.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dat begrijp ik, maar het gaat mij om spoedsituaties waarin het snellere varen dus wel noodzakelijk is. U zegt net dat we een uitzondering maken voor de KNRM. Kunt u niet kijken of er gronden zijn om nog een andere uitzondering te kunnen maken? Hoe kunnen we er dus met elkaar voor zorgen dat het op een goede manier geregeld wordt?

Minister **Madlener**:

Dat heb ik zojuist al toegezegd. We zijn bezig om te kijken waar we dat begrip «noodsituatie» kunnen uitbreiden zodat de situatie die de PVV-fractie net noemde, wel valt onder het begrip «noodsituatie». Je mag dus 's nachts in een kleine snelle boot 20 kilometer per uur varen. In een noodsituatie moet het mogelijk zijn om daarvan af te wijken en dus toch sneller te varen. We zijn dus bezig om het begrip «noodsituatie» wat uit te breiden zodat schrijnende gevallen niet meer voorkomen. De KNRM kan daar gebruik van maken. De gewone, normale, oversteken zullen 's nachts in het donker gewoon met 20 kilometer per uur moeten plaatsvinden.

De **voorzitter**:

Ik kijk even verder. De heer Stoffer hoeft niet het woord. De heer De Hoop.

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

Allereerst: ik ben verrast te constateren dat deze Minister toch grenzen stelt en aan maximumsnelheden doet, al is het hier dan niet op de weg. Het is in ieder geval toch iets waar ik rekening mee kan houden bij de begrotingsbehandeling. Wellicht liggen er wat dat betreft toch kansen voor mijn partij. Nu even zonder dollen, want de bereikbaarheid van Ameland is een serieuze zaak. Ik vind het helemaal prima dat de Minister weer met de regio in gesprek gaat, maar dit speelt al meer dan twee jaar. Al ruim twee jaar liggen er moties van mijn hand, van de BBB en van de VVD – dat is dus echt van het brede politieke spectrum – die aangeven dat we de bereikbaarheid van Ameland belangrijk vinden en dat we willen dat er een oplossing komt. Minister Harbers heeft vorig jaar al meerdere keren brieven geschreven waarin hij aangaf dat hij bezig was met een MIRT-verkenning, Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland. Dan zou je toch zeggen dat er op het ministerie al best wel veel ligt. In die brieven staat dat men daar voor de zomer van 2024 een besluit over had willen nemen. Eigenlijk is mijn vraag aan de Minister dus heel simpel. Waar is hij nu tegenaan gelopen? Wat maakt dat deze Minister meer tijd nodig heeft terwijl Minister Harbers eigenlijk bereid was om voor het zomerreces een besluit voor de MIRT-verkenning 2030 te nemen? Wat is er in de tussentijd gebeurd?

Minister **Madlener**:

Die MIRT-verkenning gaat over het verleggen van de vaargeul van Holwerd naar Ferwerd. Dat is eigenlijk een ander onderwerp; dat gaat niet zozeer over de watertaxi. Ik ben bezig om daarover te gaan besluiten. Dat zal niet zo heel lang meer duren, maar ik kan er nu nog niet op vooruitlopen. Ik vind de bereikbaarheid van Ameland heel belangrijk. Ik wil in ieder geval dat het er niet op achteruit gaat. We zijn nu aan het studeren

op de vraag hoe we de komende tijd de aanbesteding gaan vormgeven. Dat komt er dus aan.

Ik hoor de wensen uit de Kamer over de watertaxi en wellicht zullen er moties overwogen worden. Ik vind het alleen heel moeilijk om toe te zeggen dat ik zal toestaan om maar harder gaan varen, aangezien dat onveilig is of door de OVV onveilig wordt geacht. Kijk, we hebben gezien dat 130 op de snelweg veilig kon. 's Nachts 40 kilometer per uur varen vindt de OVV echt niet veilig. Ik wil dus graag nog een keer met de ondernemer in kwestie om de tafel gaan om te bekijken hoe we kunnen zorgen dat hij z'n diensten wel 's nachts, of als het donker is, aan kan bieden. Ik kan echter niets toezeggen. Als uw Kamer het mij vraagt, zal ik wel vragen om terughoudend te zijn. De veiligheid van het vervoer is natuurlijk belangrijk.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan is het gewoon mijn fout: het zijn twee verschillende dingen. Tegelijkertijd is het goed om te horen dat de Minister ook druk bezig is met die MIRT-verkenning. Die is namelijk ook belangrijk voor de bereikbaarheid van Ameland. Maar dan toch over de kwestie waar we het nu over hebben. Die speelt al twee jaar. Ik hoor eigenlijk nog steeds van de Minister dat er nog steeds geen mogelijkheden gezien worden om die maximumsnelheid op te rekken. Ik vind ook dat de veiligheid voorop moet staan, maar we hebben het hier wel over grote problemen met de bereikbaarheid. Mijn vraag gaat specifiek over die 20 meter. Kan de Minister nog een keer toelichten waar dat onderscheid 'm in zit, en waarom een schip kleiner dan 20 meter die snelheid niet mag hebben en een groter schip wel? Ik kan dat namelijk zelf moeilijk invoelen.

Minister Madlener:

Een groot schip wordt door de mensen uit de zeevaart toch veiliger geacht voor de passagiers. Het gaat ook om de manier waarop je op zo'n boot vastzit. Grotere boten zijn van zichzelf gewoon veiligere boten. Dat onderscheid is natuurlijk altijd subjectief, want 20 meter is ook maar een getal. Het is nou eenmaal zo. Het is ook niet de reden waarom die dienst niet meer wordt aangeboden. Op de andere eilanden worden namelijk als het donker is nog wel diensten zoals een watertaxi aangeboden, maar dan met 20 kilometer per uur. We gaan studeren op een reactie op de uitspraak van de OVV. Natuurlijk ga ik kijken hoe het wel mogelijk is. Ik zal ook contact opnemen met de ondernemer in kwestie om te kijken of hij nog mogelijkheden ziet om het wel te realiseren. Dat wil ik dus ook toezeggen. Ik kan echter nu niet zeggen: laten we gewoon maar hard varen in het donker. Dat vind ik namelijk niet verantwoord.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Kan er dan ook gekeken worden wat er dan bijvoorbeeld mogelijk is om watertaxi's van een meter of 20 te gebruiken? Het is niet de bedoeling dat je dan een hele veerpont hebt, maar dat je op een andere manier een concessie kan inrichten om die bereikbaarheid overeind te houden. Je doet het dan op een andere manier dan overdag. Je kijkt op creatieve wijze naar mogelijkheden om die bereikbaarheid op een veilige manier hopelijk overeind te houden. Denkt de Minister daar ook over na?

Minister Madlener:

Ik wil natuurlijk met alle mogelijke creativiteit kijken hoe het wél kan. Dat is namelijk het motto van deze regering: kijken naar wat wel kan. We gaan nu eerst het OVV-rapport bestuderen. Dat rapport geeft natuurlijk al belangrijke tools voor wat verantwoord is en wat niet. Ik wil contact

opnemen met de ondernemer om te kijken of daar ideeën zijn. Het gaat er natuurlijk ook om of iets rendabel is; het is niet verboden om die diensten aan te bieden, maar als er geen klanten zijn, dan snap ik dat een ondernemer dat niet doet. Het kan zijn dat klanten denken «met 20 kilometer per uur vind ik die oversteek te lang duren; ik zie ervan af». Die oversteek duurt dan inderdaad twee keer zo lang. Het is een kilometer of acht, heb ik gehoord, dus met 20 kilometer per uur doe je er ongeveer 25 minuten over om naar de overkant te komen. Dat heeft een prijs. Als er genoeg klanten zouden zijn, dan zou er zeker een ondernemer zijn die die dienst zou aanbieden, maar kennelijk wordt dat niet rendabel geacht. Het is aan de ondernemer zelf om daar wel of niet van af te zien.

Maar ik beloof de Kamer a het OVV-rapport te bestuderen en daar een reactie over aan de Kamer te sturen, en b met de ondernemer in kwestie te gaan spreken om te kijken hoe het wel kan. Ik ga ook met de regio spreken, want ik heb goed contact met alle besturen rondom de Wadden. Ik weet zeker dat ook zij deze dienst heel belangrijk vinden en in alle creativiteit mee willen denken over hoe het wel kan. Het uitgangspunt is dat we die dienst tot stand willen brengen, maar er moet dan wel een ondernemer zijn die het ziet zitten en er moet vraag naar zijn vanuit het publiek. Nou, dat laatste zal wel, denk ik, zeker in de wintermaanden, als het om ongeveer vijf uur donker is.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik denk dat er geen enkele ondernemer is die deze watertaxi met plezier zal aanbieden. Het zijn namelijk geen reguliere klanten die gebruik moeten maken van die watertaxi; die is er om uit pure, pure, pure noodzaak, met spoed, als er echt iets ernstigs is gebeurd, de oversteek te maken. Het zijn dus geen reguliere klanten. Uit nood is zo'n verbinding noodzakelijk. Ik ga de Minister een handje helpen, want ik vind het eerlijk gezegd ontzettend jammer dat we zo hard moeten trekken om maar wat toezeggingen uit de Minister te krijgen. Ik zie hem nu wel wat bewegen, maar ik ga hem toch een handje helpen, want het was deze Minister die in de beantwoording van de feitelijke vragen van het Mobiliteitsfonds zelf al een oplossing heeft gegeven. Ik begrijp niet dat hij die oplossing hier vandaag niet noemt. Hij heeft gezegd dat er wel degelijk 's nachts buiten de uitzonderingsposities harder gevaren kan worden, zodra er een wijziging komt van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 en er daarna een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Waarom hebben we dat nog niet gedaan? De Minister had dit toch in de ministerraad kunnen voorstellen nadat wij die feitelijke antwoorden hebben gekregen? Hij had toch kunnen zeggen: ik ga die regeling nu wijzigen en ik ga hem voorhangen aan de Kamer? Dan had deze Minister daadwerkelijk kunnen doen wat wel kan! Dus nogmaals de vraag aan de Minister: waarom doet u het niet op deze manier, zoals u eigenlijk zelf heeft voorgesteld? Ik vind het absurd dat ik dat hier moet voorleggen, maar ja.

Minister **Madlener**:

Omdat het niet veilig is. Zo simpel is het. We hebben net een OVV-rapport ontvangen waarin staat dat het niet veilig is om in het donker harder dan 20 kilometer per uur te varen met deze schepen. Dus dan kan ik wel zeggen dat ik de maximumsnelheid toch ga verhogen, maar dat is niet verantwoord. Zo simpel is het. We gaan hiernaar kijken. We gaan met de ondernemer in gesprek, we gaan het OVV-rapport bestuderen en kijken wat we wel kunnen doen, en – ik heb het net toegezegd – we gaan de noodsituaties, zoals die waar de PVV-fractie net over begon, uitbreiden zodat je de overkant kunt bereiken als je in redelijke nood verkeert. De KNRM kan dat ook, dus we geven vrijstellingen. Dat doen we wel beperkt, maar wel met het uitgangspunt dat alle noodgevallen zoals u die net noemde, gedekt zijn. Daarmee doe ik toch een behoorlijke toezegging, zou ik zeggen. We gaan ook met de Waddenbesturen in gesprek over hoe zij

creatief kunnen kijken of daar ook nog ideeën leven. Er is dus absoluut geen sprake van onwil. Ik denk dat ik u heel erg tegemoetkom door die noodsituaties uit te breiden. Maar u kunt mij niet vragen om die maximumsnelheid 's nachts te verhogen tot 40 kilometer per uur terwijl dat niet verantwoord is.

De heer **Heutink** (PVV):

Zoals ik net al aangaf, ben ik blij dat de Minister een beetje onze kant op beweegt. Daar ben ik blij mee. Maar het is natuurlijk lastig uit te leggen. Aan de ene kant hebben we dus het OVV-rapport, waar echt – dat geloof ik oprecht – belangrijke maatregelen in staan die moeten worden genomen om aan de veiligheid te voldoen. Het is lastig uit te leggen waarom we het OVV-rapport wel naast ons neer kunnen leggen bij noodsituaties, maar in andere gevallen niet. Dat is toch krom?

Minister **Madlener**:

Ik vind de regel «nood breekt wet» juist helemaal niet krom; die is heel belangrijk. Het gaat om noodsituaties. In noodsituaties maak je een andere afweging als het gaat om veiligheid. In noodsituaties gelden er andere regels. Die zijn juist bedoeld om die noodsituaties het hoofd te kunnen bieden. Maar als we dit gewoon vrijlaten en zeggen «ga maar in de nacht varen met 40 kilometer per uur» terwijl dat niet veilig is, dan kun je wachten op andere noodsituaties. Dat willen we absoluut niet. We hebben gezien waar dat toe kan leiden. Ik vind het dus onacceptabel dat mij op dit moment gevraagd wordt om dat zomaar te doen, zonder oog voor de veiligheid. Ik ben de Minister van de hoge snelheden, hè, dus het is geen onwil. Het gaat hier echt om veiligheid. Maar nogmaals, we gaan studeren, we gaan het aantal noodsituaties uitbreiden – de KNRM kan het ook doen – dus we zorgen dat die noodsituaties echt gedekt zijn. We gaan met de ondernemer in kwestie kijken hoe we hier wel mee verder kunnen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik het voorzitterschap weer even overdragen aan de heer Heutink, want ik heb ook een aantal vragen op dit thema.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Een vraag aan de Minister van de heer Peter de Groot, namens de VVD.

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

Ik wil graag als eerste nog een vraag stellen over de watertaxi. Ik hoor de Minister zeggen: ik ga vast in gesprek met de ondernemers en ik ga vast aan de slag om te kijken hoe ik op een veilige manier de watertaxi kan terugbrengen om de bereikbaarheid van de eilanden, van Ameland, te verbeteren. Ik zou graag het volgende aan de Minister mee willen geven, en ik hoor ook graag een reactie van hem daarop. Kijk ook naar hoe de concessie nu wordt uitgevoerd richting Ameland. Ik heb namelijk met ondernemers gesproken op Ameland, en die geven aan alle dagjesmensen kwijt te zijn. Want als je pas om elf uur op het eiland kan zijn, en je moet er om drie of vier uur alweer vanaf, dan ga je niet meer een dagje naar Ameland. De stelling van de VVD is dus dat er wel degelijk ruimte is voor een dergelijk businessmodel voor watertaxi's, als die concessie maar ruim genoeg is, ook in verhouding tot de lopende concessie. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Kan hij dat ook meenemen in de gesprekken die hij voert over een wat ruimer palet als het gaat om de bereikbaarheid van het eiland?

Minister Madlener:

Als het gaat om de concessie van de huidige veerdienst moet ik verwijzen naar de Staatssecretaris. Hij is verantwoordelijk voor het vervolg van die concessie. Die concessies lopen natuurlijk over een aantal jaar af, en we zijn nu al voorzichtig aan het kijken hoe we dat gaan insteken. Ten aanzien van de watertaxi's – dat is natuurlijk ook een hele belangrijke dienst – is er geen sprake van een concessie; daar is sprake van vrij ondernemerschap. Dat is dus een ander verhaal. Maar goed, de watertaxi kan natuurlijk ook een prachtige mogelijkheid zijn om dagjesmensen over te zetten. Dat is nog leuk ook, met een klein bootje naar de overkant. Ik wil er natuurlijk alles aan doen om dat te bevorderen, maar het is uiteindelijk aan het ondernemerschap zelf om daar een goede dienst voor aan te bieden.

De voorzitter:

Dit leidt tot een vervolgvraag van de heer Peter de Groot. Gaat uw gang.

De heer Peter de Groot (VVD):

Als er voldoende dagjesmensen komen, dan komt het wel goed met die dienst, zou ik zeggen. Ik ga op een ander antwoord van de Minister in, over de vaargeul. Ik ben helemaal niet tevreden over dat antwoord. De vaargeulproblematiek moet op de korte termijn opgelost worden en er moet ook een oplossing komen voor de langere termijn. Over de korte termijn hoor ik de Minister alleen maar de situatie uitleggen. Ik heb daar ook gestaan. Ik heb ook gezien dat het heel ondiep is. Ik heb ook gezien dat de dienstregeling vervalst omdat er niet gevaren kan worden, omdat er onvoldoende gebaggerd wordt. De concrete vraag aan de Minister is de volgende. Hoe gaat hij ervoor zorgen dat het baggeren beter gaat en dat de vaargeul, wat mij betreft 20 meter naar links en 20 meter naar rechts, beter wordt weggebaggerd, zodat in ieder geval die dienstregeling uitgevoerd kan worden? Dat is gewoon de concrete vraag.

Minister Madlener:

Ik heb gesproken met de baggeraar. Ik heb begrepen dat er een vaargeul van 50 meter moet worden vrijgemaakt van ten minste 4 meter diep. Er zijn beperkingen aan waar je dat zand mag lozen, er zijn beperkingen aan de diepte en het zand vloeit uiteindelijk natuurlijk weer terug in die vaargeul, dus het is een continu proces om die vaargeul schoon te houden. Het zijn ook regels die zorgen voor belemmeringen. De baggeraar heeft ook aangegeven: ik zou liever wat dieper baggeren, want dan hoef ik wat minder vaak te baggeren; dan heb je een betere dienstverlening. Ik wil dus graag kijken naar de regels hieromtrent om te zien of daar iets in tegemoet gekomen of verbeterd kan worden. Aan de andere kant is het een Natura 2000- en een UNESCO-gebied, dus dat beperkt ons ook. Het zit daar dus een beetje klem. Ik wil kijken of ik ergens nog ruimte kan vinden, maar de huidige concessie moet natuurlijk wel goed worden uitgevoerd. De huidige baggeraar moet gewoon zijn werk doen volgens afspraak. Dat is natuurlijk onze opdracht.

De voorzitter:

Even kijken of dat nog leidt tot een vervolgvraag van de heer Peter de Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik hoor een kleine toezegging dat de Minister zich ervoor gaat inspannen dat de concessie beter wordt uitgevoerd. Dat is dus voor nu wel voldoende. Ik zou nog wel een andere vraag willen stellen, namelijk over de oplossing voor de lange termijn. De Minister zegt dat hij gaat kijken wat hij gaat doen met die zogenaamde startbeslissing voor Ferwerd. Ik zou de Minister eigenlijk willen vragen: waar wacht u op? Als we nog heel even wachten, slipt het dicht en dan is het eiland helemaal niet meer te

bereiken. Die startbeslissing moet dus vandaag al genomen worden. Dus waar wacht u op, of heeft u een motie nodig van de Kamer om die beslissing te nemen? Dat zou ik graag van de Minister willen weten.

De voorzitter:

Waar wacht u op, Minister?

Minister Madlener:

Ja, een andere vaargeul is mogelijk en misschien ook wel verstandig, maar het kost wel een kwart miljard om die vaargeul te verplaatsen. En ook dan heb je nog geen 100% zekerheid, want het Waddengebied is zeer dynamisch. De huidige vaargeul ligt er al tientallen jaren, zo niet langer. Er vindt iets meer verzanding plaats, maar het is niet zo dat het enorm stijgt. We zijn op dit moment dus aan het bestuderen wat er mogelijk is. Kunnen we de huidige vaargeul behouden voor de komende concessie of niet? Daar zitten ook financiële consequenties aan. Ik ben nog niet zover dat ik daar een beslissing over kan nemen. U zult nog even geduld moeten hebben. Als u een motie heeft, dan hoor ik dat wel. Dan zien we het wel.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Voordat u verdergaat met uw betoog, geef ik graag het voorzitterschap weer terug aan de heer Peter de Groot.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording, Minister. Ik zou u willen vragen om met het tweede blokje te starten.

Minister Madlener:

Het tweede blokje is de binnenvaart. Dan begin ik met een vraag van de heer Stoffer over de emissie-eisen voor kleine schepen en uitzonderingsposities met betrekking tot de technische eisen. Dat gaat niet om emissie-eisen, maar om technische eisen. Het ministerie heeft in overleg met de sector in kaart gebracht welke technische bepalingen in aanmerking zouden kunnen komen voor een uitzondering. Op basis daarvan zal samen met andere lidstaten op internationaal niveau een voorstel worden uitgewerkt voor een algemene regeling voor kleine schepen tot 55 meter. Dat geldt niet voor schepen tot 80 meter, helaas, maar voor de kleine schepen zijn we daarmee bezig. Hoe gaan we ervoor zorgen dat niet alleen de kleinste schepen, tot 55 meter, maar ook de schepen tot 80 meter daaronder vallen? Er is geen draagvlak bij de andere lidstaten om ook die categorie uit te zonderen, maar wel voor de schepen tot 55 meter. Het glas is halfvol. Ik ben in ieder geval blij dat we daarvoor iets kunnen doen aan die technische eisen.

De subsidieregeling motorvervanging is ontoereikend. Daarover was er ook een vraag van de heer Stoffer. De Subsidieregeling Verduurzaming Binnenschepen is ontzettend populair. Volgend jaar zal er een mogelijkheid zijn om die aan te vragen. Daarvoor is 19 miljoen beschikbaar. Als er meer wordt aangevraagd dan er beschikbaar is, zal er worden geloot. Er is niet voor gekozen om de leeftijd van de motor mee te nemen. Dat is ook omdat de leeftijd niet alles zegt over de milieubelasting. En het maakt het erg ingewikkeld om het op die manier te gaan verdelen. Als het overtekend wordt, is loting dus volgens ons de beste en efficiëntste manier om te bepalen wie er in aanmerking komt.

Dan kom ik bij de heer Soepboer. Hij vroeg: welke mogelijkheden ziet de Minister om de regeldruk in relatie tot verduurzamingsmaatregelen te verlagen? Bij het opstellen van wet- en regelgeving is het belangrijk de regeldruk zo laag mogelijk te houden; daar zijn we het over eens. Transparantie en voorspelbaarheid zijn belangrijk om de opgave van

verduurzaming te laten slagen. We nemen de maatregelen stap voor stap, zodat ondernemers zich erop kunnen instellen. De subsidies die er zijn en komen, worden opgesteld in samenspraak met de sector, zodat we zo veel mogelijk service kunnen bieden aan ondernemers.

Een grote slag in de energietransitie in deze sectoren is nodig, zegt de fractie van GroenLinks-PvdA. We willen naar zero emissie, en hoe gaan we dit bereiken, vragen zij. Voor de binnenvaart zet ik in op nagenoeg emissieloos in 2050. Dat duurt gelukkig nog eventjes. Hierbij wordt internationale regelgeving opgesteld. Binnen de EU is er al regelgeving. Voor de zeevaart wordt er over maatregelen binnen de Internationale Maritieme Organisatie onderhandeld. Tegelijk zetten we in op nationaal beleid voor het stimuleren van de energietransitie. Dat doe ik met het Maritiem Masterplan en de gelden uit het Klimaatfonds voor beide sectoren.

Dan is er nog een vraag van de PVV-fractie. Die vraagt: waarom zijn er geen overtredingen in fase 1 van het verbod op varend ontgassen? De stoffen die per 1 juli zijn verboden, werden al nauwelijks varend ontgast. De markt heeft zich voor deze stoffen zodanig aangepast dat wordt geprobeerd dezelfde stoffen te vervoeren, waardoor varend ontgassen helemaal niet meer nodig is. De ILT, de handhaver, heeft in het toezicht wel andere overtredingen rondom varend ontgassen geconstateerd. Het ging om ontgassen in dichtbevolkt gebied, overtredingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Europees verdrag over het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart. Er zijn dus wel wat overtredingen geweest, maar het is gelukkig niet massaal geweest. Dat is goed nieuws. Dan is er nog een vraag van de heer Heutink van de PVV: hoe zit het met de uitrol van de ontgassingsinstallaties en hoe speelt die mee in fase 2? Vanuit de sectorpartijen krijg ik het signaal dat het niet drukker is dan normaal bij aanbieders van ontgassingsdiensten. Er zijn geen lange wachttijden. Dat komt voornamelijk doordat de markt zich aangepast heeft aan het verbod. Door steeds diezelfde stof te vervoeren, hoeft je niet te ontgassen. Er zullen wel nog meer installaties beschikbaar komen. Hiervoor zijn drie vergunningsaanvragen ingediend. Het is aan de bevoegde gezagen om die te beoordelen.

Ik ga verder met de vraag hoe de ILT gaat handhaven op fase 1 en 2 van het verbod op varend ontgassen. De ILT maakt gebruik van zogenaamde e-noses – dat zijn snuffelpalen – drones en administratieve controles aan boord om het verbod te handhaven. Dus zo doen we dat. Dat was mijn laatste vraag.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Stoffers (SGP):

Dank aan de Minister dat hij aangeeft dat hij zich wil inzetten voor de emissie-eisen, of eigenlijk de technische eisen, voor schepen tot 55 meter. Ik had eigenlijk een vraag gesteld over de schepen tot 80 meter. Hij zegt dat daarvoor geen draagvlak is bij de lidstaten. Kijk, op die manier zijn we ook onze visserij kwijtgeraakt. Ik had van dit kabinet begrepen dat het naast het mooie motto dat we vaak hebben gehad, wat robuuster en kritischer wilde zijn op zaken die in de EU spelen. Ik ben dus eigenlijk benieuwd of deze Minister niet toch nog kansen ziet – volgens mij kan hij dat wel, want hij kwam vroeger altijd robuust over als Kamerlid in deze commissie – om zich hard te maken in de EU voor die schepen tot 80 meter. Ik denk dat dat heel goed zou zijn voor de Nederlandse binnenvaart. Iemand die hier namens een partij zit die Nederland op één wil zetten, moet daar volgens mij verder mee gaan. Hij is volgens mij al bezig om daar ja op te zeggen.

De voorzitter:

Dank, meneer Stoffer. Is dat zo, Minister?

Minister Madlener:

Ik heb begrepen dat dit vraagstuk niet geldt voor internationale vissersschepen. Die hebben hier geen last van. Het gaat om de Rijnvaartcommissie. Dat is een internationale commissie. Daar is er geen draagvlak voor.

De voorzitter:

Ik weet niet of dat het juiste antwoord is. Het is wel een antwoord, maar het is niet het antwoord dat de heer Stoffer wilde horen. Die laatste toevoeging is wel belangrijk. Ik kijk nog even naar de commissie om te zien of er nog andere vragen zijn bij dit blokje. Dat is niet het geval. Wilde u nog iets toevoegen aan de beantwoording, Minister? Anders kunt u doorgaan met het volgende blokje.

Minister Madlener:

Het derde blokje is infrastructuur. Ik kom dan op Kornwerderzand. Ik heb me daarin mogen verdiepen. Het is inderdaad een enorme kans – dat delen alle fracties – dus als je daar iets moet vervangen, denk je: doe dat gelijk toekomstbestendig. Met een bredere sluis geef je veel kansen aan het hele IJsselmeergebied, en dat is een behoorlijk groot gebied. Ik begrijp dus de wens om hier een tweeslag in te maken, namelijk vervanging en meteen verbreding. Er hangt alleen wel een enorm prijskaartje aan.

De heer Stoffer roept mij op om uit de afweershouding te komen en om met de regio te kijken hoe ik dat kan regelen. Ik zit niet in de afweershouding; ik zit juist in een tegenovergestelde houding. Ik zie kansen en ik heb ook overlegd met de regio. Ik weet dat er een wens is bij heel veel gemeenten en provincies in het hele IJsselmeergebied. Er zijn namelijk kansen. Er ligt echter ook een forse financiële opgave. We zijn dus in gesprek. Wij zijn medefinancier van een project van de provincie en we zijn aan het kijken of we hier een oplossing kunnen vinden, maar u weet ook dat middelen schaars zijn. Ik moet eerlijk gezegd de afweging nog maken en ik heb op dit moment nog geen zicht op dekking. We gaan hier echter op terugkomen. Dit was het eind van dit blokje.

Dan over het achterstallig onderhoud van sluizen en bruggen. Het lid De Hoop roept op om extra kosten niet zomaar neer te leggen bij de provincie. Hij vraagt wat we kunnen doen om die werkzaamheden verder te brengen. We hebben gekozen voor instandhouding van de infrastructuur. Die heeft dus ook al bij de vorige regering een duidelijkere plek gekregen. Wij zetten dat voort. Ook bij de vaarwegen kiezen we meer voor instandhouding. We verzetten de komende jaren dus fors meer werk voor de instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat en dus ook van het hoofdvaarwegennet. Op 17 juni is de Kamer hierover geïnformeerd. Hiermee bieden we meer inzicht in de continuïteit van de opgave en geven we meer ruimte aan Rijkswaterstaat om het werk langjarig en slim vorm te geven, dit in samenwerking met de markt en de bestuurlijke partners. Over de planning van de werkzaamheden vindt op regelmatige basis afstemming met decentrale werkzaamheden plaats. We hebben dus een grotere taak. Wat we op de wegen zien, zien we ook in de vaarwegen. Er is veel verouderde infrastructuur en daardoor zijn er meer storingen. We moeten hier dus echt prioriteit aan geven en dat doe ik ook.

Wat is het effect geweest van het herprioriteren van het MIRT? Dat is een vraag van de PVV-fractie. Over het MIRT en de gepauzeerde MIRT-projecten informeer ik binnenkort uw Kamer middels de MIRT-najaarsbrief. Dan gaan we hierover spreken. Tevens spreken we hierover bij het notaoverleg MIRT op 25 november, nadat ik met de regio

overleg heb gevoerd. Dat overleg vindt plaats in de Bestuurlijke Overleggen MIRT die allemaal gaan volgen.

De VVD-fractie vraagt: kan de Minister een prioriteitsplan maken voor onderhoud en aanleg van het vaarwegennet? We zijn continu bezig om op basis van de beschikbare middelen voor het hele mobiliteitsprogramma de prioriteiten te bepalen. Ik zal dit onderwerp een grote rol laten spelen in de komende MIRT-overleggen. Ook bij de onderhoudsprojecten worden continu prioriteiten gesteld op basis van het belang van de plek van de vaarweg en de urgentie die de staat van het object heeft. Vernieuwingsprojecten staan ook in het MIRT.

Dat was het blokje infrastructuur.

De voorzitter:

Dan zijn we aangekomen bij de vragen vanuit de Kamer. Even kijken wie als eerste het woord krijgt. De heer Soepboer. Het is wel netjes om hem nu het woord te geven. Volgens mij heb ik ook gezien dat hij de eerste was, dus laten we het zo doen. De heer Soepboer.

De heer Soepboer (NSC):

Ja, goed. Ik ben in eerste instantie blij dat de Minister zegt dat hij het project Kornwerderzand belangrijk vindt en dat hij naar dekking wil zoeken voor. Ik zou dus ook willen zeggen: zoek dekking! U begrijpt wel hoe ik dat dan bedoel. We hebben het er net over gehad hoe ongelofelijk belangrijk dat is. We hebben gezien hoe andere regio's in Nederland – ik gun iedereen zijn eigen ding – er heel goed in slagen om geld naar zich toe te trekken en echt iets moois neer te zetten. Ik noem even Brainport als voorbeeld. We hebben heel veel «seaports» en «lakeports» die nu ook vragen om een dergelijke investering. Dit is daarvan een heel belangrijk voorbeeld. Ik zou de Minister concreet willen vragen: kunt u ons bij uw zoektocht naar dekking garanderen dat het andere belangrijk punt dat hier vandaag op tafel is gekomen, namelijk de bereikbaarheid van de eilanden, daar nooit onder zal lijden? We moeten dus prioriteren. We moeten geld zoeken; alles kost geld. Kunt u toezeggen dat uw zoektocht naar geld voor Kornwerderzand niet ten koste zal gaan van dat andere grote belangrijke dat hier vandaag op tafel is gekomen, namelijk de bereikbaarheid van de eilanden en de projecten die daarmee samenhangen? Dat is de concrete vraag.

Minister Madlener:

Ik heb al aangegeven dat de bereikbaarheid van de eilanden heel belangrijk is. Die mensen zijn daar gewoon afhankelijk van, dus dat mag niet verslechteren. Dat is mijn uitgangspunt. Kornwerderzand is een wens. Als we daar de sluis verbreden, geven we extra kansen aan ondernemers in het hele IJsselmeergebied. Dat is natuurlijk een mooie kans, maar de middelen zijn schaars. In de zoektocht ben ik er nog niet uitgekomen. Ik ben benieuwd of de Kamer zelf ook die zoektocht aan het doen is. Daar kunnen we in het MIRT nog op terugkomen. Ik deel de ambities. Het uitgangspunt voor Ameland is dat het niet verslechtert. Dat zeg ik u hier toe. Het mag niet verslechteren. Kornwerderzand is een uitdaging. Ik ben op zoek naar middelen om die vaargeul toch te kunnen verbreden.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Stoffer. Hebt u ook nog een vraag?

De heer Stoffer (SGP):

Zeker, voorzitter. Daarom ging ik net op het vorige niet verder in, want dan ben je zo door je interrupties heen. Uiteraard heb ik ook een vraag over Kornwerderzand. Ik vind het mooi dat de Minister zijn houding laat zien, dat hij zegt dat die afweerstand er niet direct is. Ik had toch enigszins de indruk dat de Minister wilde gaan praten als de regio met een extra

aanbod zou komen. Deze sluis is van belang voor Friesland, heel belangrijk. Die is heel belangrijk voor Urk, met de maritieme haven die daar wordt aangelegd, en voor Lelystad, waar bedrijven zich gevestigd hebben. Die is dus belangrijk voor een regio waarvan je denkt: die hebben echt een stukje economische impuls voor de toekomst nodig. Het is heel belangrijk om het leefbaar te houden en daar werk te houden. Vandaag gaan we er niet met elkaar uitkomen, dat begrijp ik. Ik heb begrepen dat die raming van ruim 200 miljoen naar net boven of onder de 400 miljoen gaat. Ik zou graag willen dat we inzicht krijgen van de Minister voordat we volgende week de begrotingsbehandeling hebben. Dat hoeft niet tot in de puntjes, maar even op een A4'tje waar nu die enorme stijging in zit. Die zit voor een deel in de verzilting, maar dat is maar 30 miljoen met wat bijkomende kosten. De vraag is waar de rest in zit.

Ik heb begrepen – daar zou een deel van de oplossing misschien kunnen zitten – dat in de bestuursovereenkomst die gemaakt is, wordt gesproken over meerdere varianten, een A- en een B-variant. De ene variant betekent dat grote schepen daar gewoon doorheen kunnen en de andere zou zijn dat je er met een ontheffing doorheen gaat. Daar zou een groot stuk van die kostenpost in kunnen zitten. Misschien ligt daar een optie, want je moet natuurlijk ook kijken naar wat wél kan. Als dat zou kunnen betekenen dat je met elkaar dat gat kleiner maakt en er wel toe komt, denk ik: laten we met elkaar alsjeblieft in dit land kijken, zoals we altijd hebben gedaan, met die trotse blik op de scheepvaart waar de Minister mee begon, wat wél kan. Ik denk dat de regio's met die variant ook best uit de voeten kunnen. Dan moeten we daar, denk ik, in dit land met elkaar trots naar kijken. De vraag aan de Minister is, één, of hij ons inzicht wil geven in de raming voor volgende week, als we de begroting doen, en, twee, of hij ook nadrukkelijk zou willen kijken naar die andere variant, die wellicht de kosten een heel stuk zou kunnen beperken.

Minister Madlener:

Dat eerste zeg ik graag toe. Ik zal op korte termijn, voor de begroting, een brief sturen met daarin een specificatie van de mogelijkheden en de kosten die daarbij horen. Dan kan de Kamer zelf ook op zoek gaan naar oplossingen. Ik heb de variant waar de heer Stoffer het over heeft bekeken en die eigenlijk minder aantrekkelijk gevonden. Het is een variant. Ik heb ook niet echt bestuurders gevonden die daar heel erg enthousiast over zijn. Ik weet dus in die zin niet of het een echte oplossing is. Ik zal 'm meenemen in de brief, in het overzicht.

Er zijn vele regio's die profijt hebben van die bredere sluis. Dat is eigenlijk het hele IJsselmeergebied. Wij zijn medefinancier van dit project. Het lijkt me heel reëel om te kijken wat alle gebieden die hiervan profiteren, alle overheden, als duit in het zakje kunnen doen om dit toch mogelijk te maken met elkaar. Maar goed, dat is een uitdaging, want ik denk dat wij niet de enigen zijn die met schaarste van middelen en met overschrijdingen te maken hebben. Dat geldt voor alle overheden die met infrastructuur te maken hebben, ook gemeenten en provincies. Alles wat je nu doet op het gebied van infrastructuur kost meer geld dan begroot. Daar komt het ongeveer op neer. Dat betekent dat we allemaal op zoek moeten naar geld en dat betekent soms ook dat je de keuze moet maken om iets niet te doen, om iets anders wel mogelijk te maken. Dat doet altijd pijn. Dat geldt hier ook. Ik wil dus graag op zoek gaan. Ik heb al gezegd dat ik niet in een defensieve stand zit. Juist niet; ik zie de kansen. Ik ben in overleg met de hele regio om te kijken wat we voor elkaar kunnen krijgen. Het is ook een uitdaging aan de Kamer om te zien of we hier een stap in kunnen maken en welke keuze we maken. Die tweede variant zullen we meenemen, maar ik ben er wat minder enthousiast over.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank voor in ieder geval de toezegging dat de informatie onze kant op komt. Ik heb het thuis ook weleens. Dan denk ik «ik wil een hele nieuwe BMW», maar dan doe ik toch maar een tweedehands omdat dat iets beter binnen het gezinsbudget past. Dus soms moet je die kant op. Ik wil hier nog wel iets bij opmerken. De regio pakt natuurlijk al 70 miljoen van dit project en vanuit het bedrijfsleven komt ook nog eens een keer 26,5 miljoen, als ik het goed heb. Het zit in elk geval in die orde van grootte. Dat was dus ten opzichte van de oorspronkelijke raming de helft. Ik heb pas in de begroting van de provincie Fryslân mogen kijken. Dan denk ik: als je dat vanuit de regio bijdraagt, laat je echt zien dat je het wilt. Dan ga je echt op een maximaal iets zitten. Dus wat dat betreft denk ik: laten we met elkaar echt zien wat die regio zelf al doet. Er komt ongeveer 100 miljoen uit de regio zelf. Dat is voor deze regio ongelooflijk veel geld en ik denk dat op ons allen de verplichting ligt – niet alleen op de Minister, maar ook op ons als Kamer – om met elkaar goed te kijken of we dit op een zo goed mogelijke manier kunnen realiseren. Ik denk dat we daar met elkaar de schouders onder moeten zetten. Ik pak in ieder geval graag de handschoen op, en ik denk de collega's ook, de Minister ook en de regio ook. Laten we kijken of we met elkaar daar richting het MIRT echt uit kunnen komen. Het zou ons echt sieren, het zou echt Nederlands zijn als we met elkaar hier gewoon uit kunnen komen.

De **voorzitter**:

Ik heb nu allemaal vragen over de bekostiging van die BMW, eigenlijk. Dat kunnen we misschien buiten de vergadering even doen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als we samen gaan eten samen, hebben we het daar wel over. U hoeft overigens geen medelijden met mij te hebben, hoor.

De **voorzitter**:

Nee, dat geloof ik ook. De Minister.

Minister **Madlener**:

Het is waar wat de heer Stoffer zegt. Stel dat je samen iets afsprekt en je zegt: we betalen allebei de helft. Wij kopen samen een BMW. Maar als die BMW dan ineens geen 200 miljoen blijkt te kosten maar 400 miljoen, dan zeg ik: betaalt u dan ook de helft van die 400 miljoen? Of zegt u dan: nee, dat moet jij doen? Het is wel samen uit, samen thuis. Ik wil dus echt in overleg met de regio over wat we allemaal bij kunnen dragen. Het gaat me echt niet om precies vasthouden aan fiftyfifty, maar we moeten allemaal ons best doen – dat doe ik ook – bij het kijken of we het toch mogelijk kunnen maken. De regio heeft aangeboden – daar zijn ze ook me bezig – om te kijken hoe zij ook hun bijdrage kunnen leveren. De ambitie is echt om dit mogelijk te maken, maar we zijn er nog niet. Het gaat toch om een heleboel miljoenen, die we nog niet hebben. Zo simpel is het ook. Het is dus een uitdaging voor u, voor ons, voor de regio. We gaan met z'n allen kijken waar we kunnen komen. Ik ben nog steeds wel enigszins hoopvol, hoor. Het is niet zo dat ik het helemaal niet zie zitten, maar we moeten wel keuzes maken. U kunt mij niet vragen om alles te doen. Dat gaat gewoon niet.

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

Tegelijkertijd is het natuurlijk wel zo dat de Minister wat betreft de financiën toch echt wel een andere uitgangspositie heeft dan lokale ondernemers en een provincie, die echt minder hebben en die toch heel serieus commitment hebben. Dat genoemd hebbend zou ik in algemene zin wel wat meer over de infrastructuur van vaarwegen willen zeggen. Het afgelopen jaar maakte onderzoeksbureau Kwink de inschatting dat er voor

die infrastructuur jaarlijks een structureel tekort is van 250 miljoen. Naast die sluis van Kornwerderzand zijn er natuurlijk veel meer projecten waarbij we, denk ik, al kunnen zeggen dat de geraamde kosten niet meer reëel zijn. Ik heb daar eigenlijk als Kamerlid niet een goed genoeg gevoel bij op dit moment. Ik zou aan de Minister willen vragen of hij specifiek voor de maritieme sector een soort quickscan zou kunnen maken voor de Voorjaarsnota volgend jaar om voor de projecten waar we nu al mee bezig zijn of mee aan de slag willen, in kaart te brengen of de geraamde kosten wel of niet reëel zijn, of we naast de prioritering, waar al vaker naar gevraagd is, daar ook een wat helderder beeld van zouden kunnen krijgen.

Minister Madlener:

De heer De Hoop vraagt of het allemaal nog wel reëel begroot is. Ik heb daar ook een heel wankel gevoel bij. Er is een enorme bouwinflatie, het staal wordt duurder, er is een schaarste aan personeel en noem maar op. We zien een enorme stijging van kosten. Soms zijn de kosten aanvankelijk ook onderschat. Soms is er gewoon uitstel waardoor iets duurder wordt alleen al doordat het uitgesteld wordt. Ik heb hetzelfde gevoel als de heer De Hoop. We hebben niet helemaal voor ogen hoe die tekorten liggen. Ik heb gevraagd op het ministerie om een overzicht te gaan maken van waar we nu eigenlijk staan, waar we het over hebben. Het zijn tekorten op alle terreinen. De begroting van het project ViA15, waar we net toestemming voor hebben gekregen van de Raad van State, dateert nog van tien jaar geleden en nu zitten we met een heel ander prijskaartje. Zo zie je op tal van projecten die kosten stijgen. Dat geldt ook voor gemeenten en provincies. Iedereen zit in hetzelfde schuitje. En het is ook niet alleen Nederland. Je ziet in heel het Westen dat dat zo is. Ik zeg toe dat ik ga proberen om een beter overzicht te geven van waar we nu financieel staan, zodat we dat bij de Voorjaarsnota goed met elkaar kunnen delen. Dat is gewoon een eerlijk verhaal. Het zal ook niet een leuk verhaal zijn. We hebben allerlei prachtige projecten in voorbereiding en daar zijn prachtige prijskaartjes aan gehangen. Maar of die prijskaartjes nog reëel zijn? Dat is vaak niet het geval.

De heer Heutink (PVV):

Ik ben blij dat de Minister echt gaat kijken wat hij wel kan doen als het gaat om de sluis bij Kornwerderzand. Dat is goed om te horen. Ik wil nog heel even terugkomen op een toezegging van de Minister over de MIRT-brief die hij gaat sturen naar aanleiding van de herprioritering van het MIRT en het effect daarvan op de maritieme infrastructuur. Ik zou hem graag willen vragen of hij bij het schrijven van die brief ook even kan benadrukken wat dan de oplossingen zijn. Ik vind het fijn om te lezen wat nou de problemen zijn, dat we die geschetst krijgen, en wat dan het effect is geweest van die herprioritering, maar ik zou graag willen zien dat er dan oplossingen komen of in ieder geval suggesties worden gedaan voor oplossingen. Dan kunnen we daar als Kamer over debatteren met elkaar en de Minister op pad sturen: oké, dit kan niet, dit kan misschien wat later, dit kunnen we wel doen. Dat geeft ons denk ik meer grip op de hele zaak. Ik zeg dat ook om wat ongemak bij mijn collega De Hoop wat weg te nemen. Dan krijgen we wat meer grip op de hele instandhoudingsopgave. Ik denk dat dat het doel is van ons allemaal hier.

Minister Madlener:

Ja, ik wil dat graag toezeggen. Natuurlijk willen we meer grip. We willen ook meer inzicht in waar we nu staan: vallen al de begrote projecten nog binnen de begroting, hoeveel tekort hebben we eigenlijk? Dat wordt dus niet een heel mooi, leuk verhaal. Dat zal een verhaal worden van moeilijke keuzes, zeg ik erbij. Maar ik denk wel dat we het moeten doen, want het heeft geen zin om onszelf voor de gek te houden. We leven nu in een dure tijd. We zien het aan onze boodschappenkar, maar we zien het dus ook in

deze projecten en misschien nog wel meer. We zullen dus moeten kijken waar we staan. Ik zeg dat graag toe. Ik vind dat ook een van de uitdagingen in de komende jaren, om te kijken waar de tekorten zitten en hoe groot die zijn, en om dus ook te kijken wat je eraan kunt doen, in de zin van beheersbaarheid. Kunnen we nog projecten versoberen? Kunnen we met de uitvoerders, de aannemers in dit land afspraken maken en kijken of we nog iets kunnen rationaliseren of iets in de aanbesteding kunnen doen? We gaan het allemaal proberen. Dit is gewoon een enorme uitdaging voor de komende tijd. De middelen zijn nu eenmaal schaars, dus we moeten hier echt ons best gaan doen.

De heer **Heutink** (PVV):

Volgens mij is dit ook de kern waar het MIRT-debat over zou moeten gaan eind november. Ik wil de Minister vragen om een realistische inschatting te maken van wanneer hij denkt dat hij al deze gegevens op tafel heeft. Ik kan me zo voorstellen dat november dan ineens vrij kort is. Het is de vraag of we dan niet iets moeten doen met de planning, maar dat is een procedurele zaak. Ik vraag wel aan de Minister om goed te kijken wat er nu concreet op tafel ligt en wanneer hij de Kamer kan voorzien van alle informatie die zij nodig heeft om de juiste keuzes te kunnen maken.

Minister **Madlener**:

Dit is een grote opgave. Het is niet «even kijken». Het zijn natuurlijk allemaal schattingen: we begroten iets, het loopt uit in de tijd, er komen wensen bij, de markt zit tegen. Het zijn allemaal inschattingen van waar we staan. Als de uitvoering van een project waarvan we nu zeggen dat we het gaat doen, pas over vijf jaar begint, dan heb je dan toch weer een nieuwe situatie. Het is ook niet echte exacte wetenschap, maar ik denk wel dat het goed is dat we die inschatting beter maken – ik denk dat we daar echt een jaar voor nodig hebben en dat we volgend jaar bij de begroting een wat reëler beeld kunnen geven – en dat we bij het aanstaande MIRT in ieder geval gaan kijken wat we wel kunnen doen. Dat lijkt me een uitdaging voor ons allemaal. Ik ga mijn best doen en kijken wat we wel mogelijk kunnen maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heb namens de VVD ook nog een vraag. Misschien dat we het even zo kunnen doen, zonder het voorzitterschap over te dragen, want het is eigenlijk een aanvulling op de vraag van het lid Heutink. Het gaat over de prioritering: wanneer is nou echt iets nodig? U heeft het gehad over beheersmaatregelen. U heeft het gehad over budgetten. Ik zou vanuit de VVD willen vragen: als u dat doet, komt u dan ook gewoon met welke keuzes u maakt? Dan is het helder waar we het debat over moeten voeren met elkaar. De nadrukkelijke oproep vanuit de VVD-fractie is: kom met uw keuzes, met waar u voor gaat, binnen het op dat moment daarvoor beschikbare budget. Dan kunnen wij veel scherper het debat voeren over of een meerderheid van de Kamer andere keuzes zou willen maken. Dan komen we volgens mij sneller tot die prioriteitenlijst en tot wat wel en niet kan. Dan kunnen we veel beter duidelijkheid geven over het onderhoud en de instandhouding van onze vaarwegen in Nederland.

Minister **Madlener**:

Ik vind het een mooi streven. Ik kan alleen niet toezeggen dat ik bij het aanstaande MIRT alle keuzes in kaart heb gebracht. Dat is echt gewoon te snel. We weten nog niet waar we staan. Ik denk dat volgend jaar een goed streven is. Ik wil wel bij het aanstaande MIRT in ieder geval kijken waar we op dat moment voor kunnen kiezen. Ik wil best kijken hoe concreet we dat kunnen maken, want dan hebben we een concreter debat. Ik wil dan aan de Kamer vragen of zij als zij met wensen komt ook naar de dekking wil kijken, want dat is dan ook reëel. Het moet wel van twee kanten komen. Ik

heb niets aan allerlei moties van «we vinden alles belangrijk». Natuurlijk is alles belangrijk, maar ik denk dat het van beide kanten wordt gevraagd om keuzes te maken.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Pierik (BBB):

Ik heb toch ook nog een vraag, een beetje in het verlengde van wat de heer De Groot net aanraakte, en dat is de prioritering. Ik was eigenlijk heel blij met de toezegging over Kornwerderzand op het warme pleidooi van de heer Stoffer, en met dat dat ook heel scherp op het netvlies staat bij de Minister. Ik heb een vraag over het afwegingskader voor als we straks die MIRT-projecten behandelen. Kan de Minister in dat hele afwegingskader die cofinanciering vanuit provincies, vanuit ondernemers meenemen? In Kornwerderzand komt er 29 miljoen vanuit de ondernemers. Dat zijn substantiële bedragen. Kan in het afwegingskader uiteindelijk ook die cofinanciering een cruciale rol spelen? Wordt dat serieus meegenomen?

Minister Madlener:

Ik wil dat natuurlijk wel proberen. Ik heb de vraag ook al neergelegd bij de partners in dit project. Of beter gezegd, wij zijn partner in het project. Wij zijn medefinanciers. Alle belanghebbende partners zijn zich hiervan bewust. Op dit moment wordt er ook gekeken wat iedereen bij kan dragen. Ik hoop daarover snel uitsluitsel te kunnen geven. Het MIRT-overleg is ook snel. Ik hoop dat er voldoende tijd is voor alle partners. Ik kan het nog niet toezeggen. Het is een streven en geen harde toezegging, want ik ben afhankelijk van anderen.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn toe aan het volgende blokje. Ik zou graag willen delen dat de heer Stoffer, de heer Soepboer en de heer Pierik allen nog één interruptie hebben. Dat komt ook goed uit als we naar de tijd kijken. Ik zou willen vragen aan de Minister om de versnelling in te gaan.

Minister Madlener:

Het volgende blokje is de zeevaart. Wanneer gaan we de offshorewerk-schepen onder de tonnagebelasting en afdrachtvermindering brengen? Over een aanpassing van een financiële regeling kan ik alleen samen met de Staatssecretaris voor Fiscaliteit besluiten. In de gezamenlijke brief van deze zomer is aangegeven hoe de fiscale regeling uitgebreid zou kunnen worden naar de offshoreschepen. Zo'n uitbreiding heeft wel financiële consequenties. Ik zal de komende tijd in gesprek gaan met de Staatssecretaris voor Fiscaliteit over hoe we daarmee omgaan. Dat was een vraag van de heer Stoffer.

Dan het zeezwaaien. Zeezwaaien is het wegvaren, je viezigheid lozen op zee en weer terugvaren. Waarom gaan we ons niet inzetten voor een verbod? Het is namelijk wel toegestaan buiten de 12 mijlszone, als ik het goed zeg. Ik wil geen nationaal verbod instellen voor het zeezwaaien. Beoordeling door de ILT laat zien dat voor de handhaving veel extra inzet nodig zou zijn, terwijl de effectiviteit van een verbod niet gegarandeerd kan worden. Duitsland heeft wel zo'n nationaal verbod en daar is de handhaving zeer lastig. Daarom blijf ik liever inzetten op scherpere internationale lozingseisen, een betere wasprocedure voor chemicaliën-tankers en meer aandacht voor nationale handhaving hierop. Er is gevraagd: wat doen we tegen het bijmengen van afval in stookolie? Ik neem de signalen rondom het bijmengen van afval in stookolie zeer serieus. Dat is natuurlijk iets wat absoluut niet moet gebeuren. Op dit moment wordt het toezicht van de ILT bemoeilijkt door een gebrek aan duidelijke normen en regels. Daarom bekijk ik nu welke stoffen mogelijk

geweerd moeten worden uit stookolie. Dat moet niet alleen gebeuren vanwege het milieueffect, maar ook om schade aan een scheepsmotor te voorkomen. Dat vinden de reders ook belangrijk. Vervolgens zal ik besluiten of een wijziging van de regelgeving nodig is en de Kamer daarover informeren. Overigens ben ik bezig met de overgang naar een duurzamere brandstof voor de scheepvaart, wat het gebruik van stookolie op termijn zal terugdringen.

Dan vroeg Stoffer, Soepboer, De Hoop en eigenlijk alle fracties: gaan we ons inzetten voor strengere normen voor lozingen om het gebruik van scrubbers mogelijk te houden? Onderzoek laat zien dat scrubberwaswaterlozingen een negatief effect op de waterkwaliteit hebben; dat is natuurlijk logisch. Tegelijkertijd zie ik dat veel Nederlandse reders de afgelopen jaren in scrubbers hebben geïnvesteerd. Ik deel de wens om internationaal op strengere lozingseisen in te zetten, die voor iedereen gelden en technologieneutraal zijn. Tegelijkertijd zie ik dat er in de landen om ons heen een lappendeken van nationale regels is ontstaan. Dat is juist voor de Nederlandse reders niet handig. Daarom verken ik de mogelijkheden om de regels in het Noordoost-Atlantische gebied te harmoniseren. Dat kan bijdragen aan meer duidelijkheid voor de sector. Ik betrek de sector en andere partijen, zoals de zeehavens, ook intensief bij deze verkenning. Voorzitter. Dan de laatste vraag: wanneer gaan we iets doen aan de uitstoot van zeeschepen? Dat gaat dan om stikstof. Nederland zet zich internationaal in om de schadelijke uitstoot van schepen te verminderen. De scheepvaartsector is een internationale sector, waarop individuele landen zeer beperkt invloed hebben. De nieuwste bouwweisen voor schepen zijn in 2021 van kracht geworden. De effecten daarvan worden gaandeweg zichtbaar. Nederland doet bij de Internationale Maritieme Organisatie voorstellen om de huidige regels effectiever toe te kunnen passen en te kunnen handhaven. We willen ook tot scherpere eisen komen. Dit komt ook de handhaving ten goede. We werken hier dus aan. Het gaat wel langzaam. Het is natuurlijk bij uitstek een internationale sector. We kunnen hierin als Nederland niet helemaal alleen opereren. Maar we zetten ons wel in voor internationale eisen.

De voorzitter:

Tot zover. Ik zie de heer Soepboer heel rustig zijn handje omhoogsteken. Hij twijfelt of hij zijn laatste interruptie hierop gaat inzetten. Hij maakt inmiddels weer een terugtrekkende beweging, zie ik. Dan gaan we door naar het volgende blokje.

Minister Madlener:

Dan begin ik bij de heer Soepboer, zie ik. Dus wie weet. Hij vroeg: hoe houden we Nederland aantrekkelijk voor de zeevaart? Dat was de vraag van de heer Soepboer, maar ook van andere fracties. Ik vind het natuurlijk belangrijk dat de Nederlandse vlag aantrekkelijk blijft. Hoeveel schepen varen er ook alweer onder Nederlandse vlag? 1.120 schepen varen onder Nederlandse vlag, hoor ik. Dat aantal is niet echt dalende. Ik vind het toch belangrijk om te zeggen dat er geen enorme leegloop is. Dat willen we ook niet, natuurlijk. Ik vind het dus belangrijk dat die Nederlandse vlag aantrekkelijk blijft. Ik span me daarom in om het aantal schepen op peil te houden. Ik heb vanaf dit jaar 1,3 miljoen extra vrijgemaakt voor verbetering van het scheepsregister als eerste stap naar een maritieme autoriteit. Daarmee investeren we in betere dienstverlening, meer ketenregie en een versterking van kennis en kunde om in te kunnen blijven spelen op innovatieve ontwikkelingen. We gaan samen met de sector de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie uitvoeren; alle acties daaruit maken de hele maritieme sector in Nederland sterker. We werken ook aan modernisering van regelgeving. Het doel blijft om een maritieme toppositie voor Nederland te behouden, net als een duurzame en veilige scheepvaart in Nederland.

Wat is nu het tijdpad voor die maritieme autoriteit, vraagt de heer Stoffer. Ik vind een aantrekkelijke Nederlandse vlag als onderdeel van een sterk maritiem cluster heel belangrijk. Binnen mijn ministerie is, met ingang van 2024, 1,3 miljoen per jaar vrijgemaakt voor het verbeteren van het Nederlandse scheepsregister, om zo een begin te maken met zo'n Nederlandse maritieme autoriteit. Met dat geld werken we aan het moderniseren van wet- en regelgeving en het bevorderen van innovaties. Met het beschikbare geld kunnen we stappen maken. In 2025 evalueren we de resultaten die we geboekt hebben.

Hoe wordt de volgende fase van de vlootvervanging geregeld in de begroting? Er wordt aan de realisatie van de huidige schepen uit vlootvervanging gewerkt. In 2024 is de programmering uitgewerkt voor overige delen van de vloot. Hierna zal overleg plaatsvinden met de verschillende opdrachtgevers van de Rijksrederij over de dekking van de kosten voor toekomstige begrotingen.

De volgende vraag gaat over de maritieme roadmap en het Maritiem Masterplan. Wat gaan we nu echt doen? Wat is het actieplan? Met het Maritiem Masterplan en de roadmap hebben we de samenwerking tussen overheden en de maritieme sector versterkt. Het is juist de kracht om als sector en overheid samen te werken aan verduurzaming. IenW heeft 210 miljoen euro gekregen voor het gezamenlijk uitvoeren van het Maritiem Masterplan tot 2033. De subsidieregeling voor demonstratie op schepen is op 1 oktober 2024 gesloten. Ook wordt tegelijkertijd hard gewerkt aan digitale samenwerking en de opleiding van personeel. De roadmap is afgestemd met de sector en is in juni naar de Kamer gestuurd. De opvolging ervan wordt samen met de sector uitgewerkt.

Dan over de rijksregie op havens, de strategische ruimte voor havens, de regierol, NOVEX en het Noordzeekanaal. Hoe kijkt de Minister bijvoorbeeld aan tegen het verplaatsen van Damen? Er zijn allerlei vragen gesteld op het gebied van onze strategie. Rijk, regio en havens voeren in deze NOVEX-gebieden gezamenlijk de regie op de schaarse fysieke ruimte en milieuruimte, mede omdat de havens cruciaal zijn voor het goederenvervoer, de maritieme maakindustrie, de weerbaarheid en de strategische autonomie. De Minister van VRO staat aan de lat voor de nationale coördinatie op de ruimtelijke ordening en zal ruimtelijke keuzes laten landen in de Nota Ruimte. Met scenariostudies wordt de komende twee jaar gekeken naar mogelijkheden voor scheepswerf Damen, waaronder verplaatsing naar de Houtrakpolder of het ADM-terrein. Het heeft dus al onze aandacht en zorgen.

Tot zover.

De **voorzitter**:

Heeft u daarmee ook het kopje overig gehad?

Minister **Madlener**:

Dit was overig.

De **voorzitter**:

Dit was overig? Dan zijn we aan het einde gekomen van uw beantwoording. Er zijn nog interrupties. Ik ga allereerst naar de laatste interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik vind het mooi dat de Minister zegt dat hij een warm hart heeft voor schepen die onder Nederlandse vlag varen, voor onze Nederlandse vloot. Daar ben ik blij om. Hij zegt: dat aantal daalt niet. Nou ja, het daalt natuurlijk wel heel licht; dat is ook daling. Maar je moet het ook in breder perspectief zien. Als je met jouw winkeltje hetzelfde blijft doen maar anderen veel meer omzet en winkels krijgen, dan is je marktaandeel steeds kleiner. Dat is hier, denk ik, aan de hand. Het aantal buitenlandse

schepen onder buitenlandse vlaggen groeit. Ik zou zeggen: stilstand is achteruitgang. Ik zou de Minister vooral willen vragen of hij kansen ziet om het aandeel op z'n minst gelijk te houden, al zie ik dat aandeel het liefst groeien – misschien kan hij daar nog iets over zeggen, maar hij mag er van mij ook volgende week op terugkomen bij de begroting. We boeren achteruit, om het zo maar uit te drukken. Dat is geen scheepvaartuitdrukking, maar een boerenuitdrukking. We boeren dus achteruit. Dat wil ik hier nadrukkelijk neerzetten. Dat moeten we namelijk niet doen, en ik heb ook niet de indruk dat de Minister dat wil. Ziet hij dus kansen om de Nederlandse vloot op z'n minst hetzelfde aandeel te laten houden, of om dat te laten groeien, wat ik het liefste heb?

Minister Madlener:

Ik heb in de beantwoording een aantal zaken aangegeven waarin wij kansen zien om dat aandeel in ieder geval op peil te houden en hopelijk te laten groeien. Het gaat hier om marktaandeel, zoals de heer Stoffer zegt: als het aantal schepen gelijk blijft maar je marktaandeel daalt, ben je toch niet goed bezig. De ambitie is om het in ieder geval op peil te houden. Ik zou graag willen voorstellen om de Kamer voor de begroting per brief te informeren over concrete acties die we ondernemen om dat marktaandeel op peil te houden. Is dat een goede afspraak? Ja? Oké.

De voorzitter:

Een briefje voor de begroting. Dat is dinsdag vermoedelijk. Dat briefje gaat dus snel komen.

De heer Stoffer (SGP):

Dat zou heel snelle service zijn. Dat zou geweldig zijn. Als het iets meer tijd vergt, zou ik dat niet erg vinden. Maar als het voor dinsdag kan, graag.

De voorzitter:

We gaan zo die toezegging nog even verifiëren.

De heer Soepboer (NSC):

Dit zou heel fijn zijn. Dat zou in ieder geval een motie van onze kant schelen. Dit hebben we dan alvast binnen. Kijk, zo is het ook weer mooi werken.

Dan mijn laatste vraag, over het antwoord van de Minister over het masterplan en de roadmap. Ik lees in de stukken die de sector ons toe heeft gestuurd dat men blij is dat het er is, maar ik bespeur toch een klein beetje een afwachtende houding, zo van: wat is de volgende concrete stap en wat gaan we concreet met elkaar doen? Om te voorkomen dat u en de sector elkaar aan gaan kijken: wat is uw concrete eerste stap?

Minister Madlener:

Ik heb net in de beantwoording een aantal stappen genoemd die ervoor zorgen dat we aantrekkelijk blijven. Juist die roadmap moet natuurlijk zorgen voor aantrekkelijkheid. In de brief die ik net heb toegezegd, ga ik nog eens op een rijtje zetten wat we concreet kunnen doen. Ik hoop dat dat voldoende is. Als de Kamer dat niet voldoende vindt, hoor ik dat graag, maar er zijn in ieder geval tal van acties. Misschien is het belangrijkste wel dat we uitspreken met elkaar dat we het belangrijk vinden dat de sector op peil blijft in Nederland.

De voorzitter:

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording door de Minister in eerste termijn. We gaan door met de tweede termijn van de kant van de Kamer. We hebben een spreektijd van ruim een minuut, waar ik de leden strak aan zal houden, ook gezien de tijd. Ik geef het woord aan de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik ben blij met twee toezeggingen van de Minister: dat hij in gesprek wil gaan met de ondernemers van de watertaxi op Ameland en dat hij heel serieus wil kijken naar Kornwerderzand. Toch denk ik dat het goed is om nog een tweeminutendebat over dit onderwerp te agenderen, want praten is niet genoeg. Er moet echt actie komen. Er moeten echt dingen voor elkaar gebokst worden, want je helpt de bereikbaarheid van de Amelanders in de donkere uren niet met alleen het verbreden van de definitie van wat een noodsituatie is.

Er moet dus meer gebeuren. Vandaar dat ik graag een tweeminutendebat aanvraag.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ja, in één minuut. Ik zou nog heel veel willen zeggen over de binnenvaart, zoals de binnenvaart filevrij en nog veel meer dingen, maar heb toch het besluit genomen om het bij het Waddengebied te houden en bij de bereikbaarheid. Het is eigenlijk meer een oproep aan u, want het tweeminutendebat is reeds aangevraagd.

De oproep is de volgende. Ik woon daar vlakbij. Ik zie de vele belangen die daar spelen. Ik zie de belangen van de natuurclubs. Ik zie de belangen van de recreatie. Maar ik zie doorgaans te weinig – dat is dan het pleidooi dat ik wil houden en dat ik u echt wil meegeven – het belang van de mensen die wonen in dat gebied. Dat zou dan toch mijn oproep aan u zijn: weeg dat alstublieft zwaar mee. Dat geldt voor de concessie, dat geldt voor de bereikbaarheid, dat geldt voor het baggeren en eigenlijk voor alles wat we daar doen. Weeg dat nou zwaar mee, want het is een gebied waar mensen wonen. Daar moeten we heel veel zorg voor dragen. Dat is mijn oproep in tweede termijn.

De **voorzitter**:

Binnen een halve minuut. Dank u wel, Soepboer. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Eerst dank aan de Minister voor zijn beantwoording en de toezeggingen die hij heeft gedaan rondom Kornwerderzand en het varen onder Nederlandse vlag, waarover informatie onze kant op komt. Ik kan nog heel veel zeggen en vragen, maar ik denk dat dat vanmiddag niet heel veel verandert. Daar komt nog een tweeminutendebat voor, alsmede een begroting en een MIRT. Ik zie in ieder geval een beweging. Daar ben ik blij om. Ik ben positiever gestemd dan toen ik dit debat in kwam. Die beweging zie ik en die stel ik op prijs. Misschien ben ik dus wat positiever dan de mensen die zojuist vanuit de coalitie spraken, maar er komen er nog twee, dus dat kan anders worden.

We zijn er niet. We moeten echt dingen aftikken, maar het begint met houding en daarna ga je de dingen oppakken. Ik neem de handschoen graag op. Ik snap ook heel goed dat niet alles kan. Daar moeten we met elkaar ook eerlijk over zijn. Er gelden altijd beperkingen. Maar aan de andere kant hebben we – de heer De Hoop en ik spreken elkaar als enige oppositie hier zo af en toe tussendoor – wel de indruk dat infrastructuur in het hele akkoord en de begrotingen die nu staan, er ietwat bekaaid van af is gekomen. Dat helpt niet, zeg maar. Maar wij nemen de handschoen op en we gaan met opgewekt gemoed verder naar de toekomst.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Meneer Stoffer zegt dat de coalitiepartijen die reeds aan het woord zijn geweest, althans de partijen binnen deze mooie samenwerking, negatief zouden zijn over de Minister. Ik zou de heer Stoffer eigenlijk willen vragen waar hij dat op baseert. Ik wil ook even van de gelegenheid gebruikmaken om de Minister te bedanken. Ik vind toch dat hij het weer voortreffelijk heeft gedaan.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mocht ik die indruk hebben gewekt ... Ik heb namelijk niet gezegd dat het negatief is. Ik heb gezegd dat ik nog positiever ben. Dat helpt ook weleens. Het is toch wel mooi dat de heer Soepboer hiermee even heeft gezegd dat hij ook tevreden is over die houding. Ik zie de heer Pierik knikken, dus volgens mij voelt hij zich daar ook bij ingesloten.
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik ben toch blij dat de sfeer hier uiteindelijk toch altijd goed is. Er wordt ook alweer gelachen. Het zijn serieuze onderwerpen, maar er wordt toch ook weer gelachen tijdens een commissiedebat. Dat mag ook genoteerd worden. De heer De Hoop.

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

Voorzitter. Dank aan de Minister en de ondersteuning voor de beantwoording. Ik heb veel zorgen gehoord over de bereikbaarheid, de infrastructuur en het belang van de maritieme sector. Ik denk dat we dat met z'n allen constateren. Wat ik in het debat echt te veel heb gemist, zijn de nadelige effecten van de sector op het milieu. Ik lees in de brieven van de Minister dat hij daar echt te weinig stappen in zet, ondanks moties die zijn ingediend en toezeggingen die zijn gedaan.
Dan heb ik het over het verbod op zeezwaaien, zoals in Duitsland. Ik snap niet dat de Minister daar niet meer stappen in zet. Ik snap niet dat er geen verplichting komt om het waswater aan te landen en dat te verantwoorden, wat ze in heel veel landen doen. Ik snap niet dat er geen verbod komt op het bijmengen van chemisch afval aan stookolie. Ik snap dat echt niet. Waarom is er geen verbod, net als in Singapore? Waarom raak je dan niet je licentie kwijt? Dat willen de reders zelf ook. Ik verwacht daar van de Minister echt meer stappen.
Het is hartstikke mooi dat hij uniform beleid wil op de vlakken waar dat misschien net wel even uitkomt, maar er moet echt meer gebeuren. Ik verwacht van de Minister, die staat voor de maritieme sector, dat hij ook staat voor de effecten die dat op het milieu gaat hebben en daar dan ook stappen in zet. Ik zie daar eigenlijk geen beweging van de Minister. Dat vind ik jammer. Ik hoop die in de tweede termijn nog wel te zien.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik wil allereerst de Minister bedanken voor zijn reactie. We begonnen relatief fel aan dit debat. Dat was niet omdat we per se ruzie willen maken met de Minister, maar wel omdat we echt hoopten dat hij in de richting van de eilanders zou gaan bewegen en dat hij de nood die ze daar hebben, ook in de nacht, serieus nam. We snappen de veiligheidsoverwegingen. We snappen dat de Minister daar keuzes in moet maken, maar ook wijzend op wat de heer Soepboer net zei: we moeten die mensen niet vergeten. Die mensen wonen daar en werken daar. Soms lijkt het wel dat andere belangen nog veel groter zijn, maar volgens mij

moeten we die echt gelijkstellen aan veiligheid, natuur en noem het op. Dat pleidooi zou ik willen houden richting de Minister: vergeet die mensen niet.

Ik ben blij dat u een beweging hebt gemaakt in die richting en dat u gaat kijken wat wel kan. Het kostte even wat moeite en wat getouwtrek, maar uiteindelijk denk ik dat we nu de goede richting op aan het gaan zijn. Daar wil ik de Minister ontzettend voor bedanken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan draag ik graag het voorzitterschap weer even over voor de tweede termijn van de VVD.

Voorzitter: Heutink

De voorzitter:

In tweede termijn is het woord aan de heer Peter de Groot van de fractie van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ook namens de VVD-fractie hartelijk dank voor dit debat en de toezeggingen die zijn gedaan. De VVD is best positief over de grondige analyse die de Minister gaat doen van de staat van de instandhouding en aanleg, prioritering, budgettering en alles wat komt kijken bij de basiskwaliteit van het vaarwegennet in Nederland. Dank daarvoor.

Ook dank voor de kleine beweging die de Minister al heeft gemaakt op het gebied van de watertaxi. Misschien is daar nog wat meer aanmoediging vanuit de Kamer voor nodig. Ik ga ook even met de collega's in overleg: wat hebben wij daar nog in te doen?

Dan kom ik toch bij het punt waar ik absoluut ontevreden over ben. Dat gaat over het openhouden van de vaargeul richting Ameland, nu en in de toekomst. Eigenlijk zegt de Minister dat hij nog niet weet of hij die startbeslissing voor de verdere toekomst gaat nemen. Als tweede zegt de Minister: ja, dat baggeren, we moeten nog maar eens even kijken; misschien moet er in de toekomst wat minder gebaggerd worden. Er moet meer gebaggerd worden! Er moet beter gebaggerd worden. Je ziet nu al dat het veer minder vaart en dat er uitval is van afvaart. Dan kunnen we hier in de Kamer toch niet met droge ogen zeggen: we moeten nog eens even naar dat baggeren kijken en misschien gaan we wel minder baggeren? Er moet meer gebaggerd worden als dat nodig is, zodat de mensen op het eiland in ieder geval het eiland nog goed kunnen bereiken, nu en in de toekomst.

De voorzitter:

Ik ga u even onderbreken ...

De heer Peter de Groot (VVD):

Dus ik ga afsluiten door te zeggen dat daar misschien nog wel een of twee moties voor nodig zijn. De tijd is om, zie ik.

De voorzitter:

Helemaal goed, maar dat is wel direct aanleiding voor de heer De Hoop om een interruptie te plegen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik deel de analyse van de heer De Groot van de VVD volledig. Hij hintte in de eerste termijn ook nadrukkelijk op een alternatief, namelijk Ferwerd. Ik ben benieuwd hoe serieus de heer De Groot dat alternatief ziet voor de toekomst. Zegt hij dat de VVD zich daar eigenlijk aan zou willen committeren? Als je dit doet, moet er veel meer gebaggerd worden, wat heel veel effecten heeft op de natuur in een Werelderfgoedgebied. Als we echt een

structurele oplossing willen, is de enige realistische oplossing eigenlijk ervoor zorgen dat het vanaf Ferwerd kan. Is de VVD dat met mij eens?

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

Dat moet in ieder geval gestart worden, zodat we kunnen kijken of dat de oplossing is. Anders heb je überhaupt geen alternatief voor de toekomst. We weten wat de situatie nu is. Ik stond zelf op de brug van het veer en we konden gewoon niet weg. Er was gewoon geen water onder het schip om weg te varen. Dan is het al vijf over twaalf. Dan is het niet voor twaalf; dan is het vijf over twaalf. We weten wat daar elke keer weer in beweging is. Baggeren is een onnatuurlijke ingreep, ook voor de natuur; dat weten we. Om Ameland bereikbaar te houden, moeten we dus op zoek naar een oplossing die veel natuurlijker is. Voor de VVD is het dus heel helder dat we daarnaar moeten kijken.

De **voorzitter**:

Ik zie wat geknik aan mijn rechterkant. Daarmee denk ik dat het voldoende is. Dan geef ik het voorzitterschap weer terug aan meneer Peter de Groot.

Voorzitter: Peter de Groot

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar de Minister of hij direct over wil gaan tot beantwoording. Ik hoor dat de Minister dat kan, dus ... Hij «hoopt» dat hij het kan. «Hoop» zit onder andere in de naam van het hoofdlijnenakkoord, dus gaat uw gang, Minister.

Minister **Madlener**:

Ik ga mijn best doen. Als het niet helemaal naar tevredenheid is, doen we daarna gewoon nog een poging. Allereerst dank voor de positieve woorden en de positieve sfeer. Ik heb hierdoor toch een beetje het vertrouwen dat we met elkaar de goede kant opgaan, want daar gaat het mij uiteindelijk om. De een wil sneller dan de ander, maar het is belangrijk dat de richting die we opgaan de goede is. Dat is ook mijn inzet.

De heer Pierik heeft al een tweeminutendebat aangevraagd, dus ik ben benieuwd waar de Kamer dan mee komt. Ik vind aanmoedigende moties altijd heel belangrijk en ik voer ze ook graag uit, maar dat moet natuurlijk wel kunnen. Ik vraag dus wel altijd: kijk ook goed naar de financiële kant van de zaak.

De heer Soepboer zegt dat het belang van de bewoners zwaar moet worden meewogen. Dat vind ik ook belangrijk. Ik heb al gezegd dat achteruitgang voor mij niet bespreekbaar is. Ik ben zelf nog niet zover om te zeggen dat een nieuwe vaarweg bij Ferwerd echt noodzakelijk is om deze huidige vaarweg, die al zo lang bestaat, te vervangen. Het gaat om een heel fiks bedrag. Een kwart miljard euro is heel veel geld en daarmee kun je ook andere dingen doen. De besparing op het baggeren is niet zodanig dat het deze investering financieel rechtvaardigt. Dat zeg ik er dus bij. Ik snap wel dat je hiermee wellicht de zekerheid kan vergroten als het goed uitpakt, maar ik moet er ook bij zeggen: het wonen op een eiland heeft ook ongemak. Dat moeten we ook met elkaar vaststellen. Het heeft voor- en nadelen. Het is prachtig om op een eiland te wonen. Ik vind ook dat het niet slechter moet worden. De vaarweg is verbreed in 2011 of 2012, uit mijn hoofd. Die vaargeul ligt er al heel lang. Je kunt met je auto oversteken. Ik blijf me inzetten voor de bewoners; dat wil ik maar zeggen. Dan zie ik een interruptie van de heer Soepboer.

De **voorzitter**:

Die zie ik ook. De heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

De Minister zegt nu: het wonen op een eiland is een ongemak. Dat vind ik toch wel een uitspraak die mij een klein beetje pijn doet. Ik hoop dat de Minister dat in ieder geval anders bedoeld heeft. Je zou ook kunnen zeggen: het wonen in een stad heeft ongemak. Overal heeft wonen het nodige ongemak, maar we zorgen er wel met elkaar voor dat we dat ongemak zo veel als mogelijk wegnemen, zodat we daar kunnen blijven wonen. Ik zou het de eilanders gunnen dat het niet alleen een vakantieoord is voor mensen met een hele ruime beurs, maar dat de mensen die daar al sinds jaar en dag wonen er ook kunnen blijven wonen. Dat is een recht dat zij hebben en niet een ongemak.

Minister **Madlener**:

Zo heb ik het ook bedoeld. Je kiest zelf je woonplaats of je bent er geboren en voelt je gebonden aan de woonplaats. Maar het blijft een eiland. Het kan niet zo zijn dat ... De verbinding tussen het vasteland en een eiland is nooit een snelweg. Er is de laatste jaren al best wat gedaan. De vaargeul is verbreed in 2011. Er is op dit moment een bepaalde service en dienstverlening door Wagenborg. Ik snap dat dat niet altijd helemaal op-en-top is. Waar we dat kunnen verbeteren, wil ik dat zeker proberen. En het baggeren kan wellicht beter, maar ook daar hebben we met regels te maken die dat dan wel weer in de weg staan. Zoals ik al heb gezegd, mag de vaargeul maar 4 meter gebaggerd worden. Dat is een beperking. Als je het baggermateriaal maar zoveel meter weg mag gooien of mag verplaatsen, is dat een beperking. Ik wil daar graag naar kijken, maar we hebben ook te maken met een UNESCO-gebied en Natura 2000. Dat zit elkaar soms wel een beetje in de weg. Maar goed, ik heb al gezegd dat achteruitgang voor mij geen optie is. De huidige concessie voor de komende tijd lijkt me dus een mooi minimum voor de bewoners. Ik zeg: een minimum. Als het verbeterd kan worden, dan graag. Als daar een watertaxi bij kan komen, dan natuurlijk heel graag. We gaan de kwestie rond «noodzaak» verbeteren. Als het echt om nood gaat, moet daar ook in de donkere uurtjes een betere verbinding komen. Dat zijn allemaal verbeteringen. Begrijp me dus niet verkeerd. We moeten niet doen alsof er daar een snelweg is. Op een eiland wonen heeft voor- en nadelen, inderdaad net zoals dat geldt voor wonen in de stad. Niet iedereen woont graag in een stad, maar er zijn mensen die dat juist heerlijk vinden. Zo heeft iedereen zijn eigen afweging. Ik bedoelde het dus absoluut niet denigrerend of zoiets. Het is gewoon de realiteit van de omgeving. Achteruitgang is echter geen optie; laten we het daarover eens zijn. Dan het zeezwaaien. Er werd gezegd: verbied het gewoon. Ik heb daar net wel uitgebreid bij stilgestaan, dacht ik. Duitsland heeft geprobeerd om zeezwaaien nationaal te verbieden en dat blijkt niet succesvol. Wij zetten dus toch liever in op betere handhaving en een internationale aanpak. Het is natuurlijk een internationale bedrijfstak; die schepen varen niet alleen in Nederland. We moeten er dus ook voor uitkijken dat we hier niet komen met nationale koppen op wetgeving waardoor de hele bedrijfstak nadeel krijgt ten opzichte van buitenlandse scheepsdiensten. Die afweging moeten we maken. De beweging is goed en we investeren veel in verduurzaming. Er is een enorme ambitie om in 2050 tot op een bepaalde hoogte uitstootvrij te zijn. Ik ben er eigenlijk veel positiever over dan de heer De Hoop. Maar goed, we zijn het erover eens dat er veel werk aan de winkel blijft.

Dan de opmerking van de VVD over «meer baggeren». Meer baggeren heeft dus zijn beperkingen. Ik ben op dit moment aan het kijken hoe de toekomst voor die vaargeul eruit kan zien. Of meer baggeren een oplossing is, hangt ook af van de milieuregels. We moeten hier dus een afweging in maken. Het betekent financieel wel een zware last als we de vaargeul willen verplaatsen naar Ferwerd; dat kost een kwart miljard. Daar zitten ook wel veel andere nadelen aan, zoals dat er dan gevaren moet

worden door een natuurgebied. Ook dat is dus een afweging, ook financieel. Ik wil dat maar meegeven, want ik zie dat de VVD zich op een motie over dit onderwerp beraadt. Maar goed, dat gaan we zien. Laten we in ieder geval kijken hoe we het voor de mensen op de eilanden beter en niet slechter kunnen maken. Dat is mijn uitgangspunt. Ik hoop dat dat voor u voldoende is.

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

Met alle respect, maar de Minister is maar op één deel van mijn vraag ingegaan. Dat waren de zeezwaaiers. Ik heb echter breder, over meerdere milieuaspecten, vragen gesteld. Die gingen over de bijmenging met gif en chemicaliën. En ik heb het nog gehad over het waswater van scrubbers. Ik heb hier dus veel breder vragen gesteld. Ik vind de beantwoording daarvan gewoon niet afdoende.

Minister **Madlener**:

Er is hier toch wat terughoudendheid om nationale regels te stellen voor zo'n internationale bedrijfstak. We moeten echt uitkijken dat we ons niet uit de markt prijzen, want we willen ook met elkaar dat die Nederlandse schepen onder Nederlandse vlag blijven varen. Handhaving is daarin ook nog een punt. Wij zetten toch echt liever in op internationale afspraken met onze Noord-Europese vrienden. Ik kan op dit moment de heer De Hoop hierin dus niets toezeggen.

De **voorzitter**:

Heeft de heer De Hoop nog een reactie?

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

Heel kort. Als je het bijvoorbeeld hebt over het waswater van scrubbers, dan klopt dit volgens mij gewoon niet. Zelfs als je geen verbod wil, kun je een verplichting opleggen om het waswater aan te landen en dat te verantwoorden. Dat doen België, Duitsland, Scandinavische landen en Frankrijk. Ik vraag dus geen dingen die andere landen niet doen. Wat mij betreft schetst de Minister hiermee echt een verkeerd beeld.

De **voorzitter**:

Ik geef de Minister heel even de tijd om kort te overleggen met zijn ondersteuning.

Minister **Madlener**:

Ik heb toch enigszins goed nieuws voor de heer De Hoop, want bij de internationale afspraken die we maken wordt op dit moment in de verkenning precies die maatregel meegenomen. Begin volgend jaar kan ik uw Kamer informeren over hoe we dit wellicht internationaal kunnen gaan afspreken. Het is dus ook weer niet zo erg als het net leek.

De heer **Heutink** (PVV):

Wat gaan we nu precies afspreken? Kan de Minister even iets concreter zijn over wat er dan precies wordt afgesproken in die internationale afspraken? Dat heeft hij er namelijk net niet bij verteld.

Minister **Madlener**:

Ik zal u per brief informeren wat we precies doen bij die internationale afspraken. Dat lijkt me het verstandigst. We maken dan even een overzichtje van wat onze inzet is voor die internationale afspraken; dan kunnen we daar snel goed van gedachten over wisselen.

De **voorzitter**:

Wanneer komt dit naar de commissie toe?

Minister **Madlener**:

Het sturen van zo'n overzicht van onze inzet hoeft, denk ik, niet zo lang te duren. Ik kijk even mijn ambtenaren aan. Wanneer zouden we dat briefje kunnen geven? Dat kan volgende week al.

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

Ik vind het fijn om dan een brief te krijgen over die inzet, maar dan zou het ook fijn zijn als we voor het volgende commissiedebat Maritiem een brief krijgen over de uitkomsten en over de vraag hoe wij ons dan verhouden tot die andere landen.

Minister **Madlener**:

Dan moet dat overleg Maritiem na begin volgend jaar zijn. Dan hebben we er namelijk uitsluitsel over. Klopt dat? Dan gaan we dat proberen.

De **voorzitter**:

Zoals de agenda van de commissie er nu uit ziet, is het volgende commissiedebat Maritiem volgend jaar. Dan noteren we die toezegging aldus. Ik kijk even rond. De vragen bij de leden zijn op. Dat is hartstikke mooi. Ik wil de Minister danken voor de beantwoording in de tweede termijn. Dan rest ons nog de administratie, de toezeggingen. Allereerst wil ik zeggen dat het lid Pierik van de BBB een tweeminutendebat heeft aangevraagd. We hebben verder de volgende toezeggingen.

- De eerste toezegging is dat de Minister de Kamer vóór de begrotingsbehandeling, dat is volgende week, 8 oktober aanstaande, per brief inzicht geeft in de gestegen kosten in de raming voor de verbreding van de sluis Kornwerderzand. Hij reflecteert in die brief ook op andere varianten die in de bestuursovereenkomst zijn genoemd. Dat is een toezegging aan het lid Stoffer. Dat gaat lukken, want de heer Stoffer gaf zelfs de ruimte om het langer te laten duren. O, ik hoor dat dat voor deze toezegging niet geldt. De heer Stoffer is wakker. Heel goed.
- De volgende toezegging. De Kamer wordt voor de behandeling van de begroting geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de instandhoudingsopgave van de maritieme infraprojecten. Dit is een toezegging aan De Hoop, Heutink en De Groot. Het is eigenlijk een toezegging aan de hele commissie. Laten we hem zo maar noteren. Het gaat dan over de begroting van volgend jaar.
- De volgende en derde toezegging. De Minister zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling van 8 oktober aanstaande per brief informeren over welke concrete acties er worden ondernomen om het marktaandeel varen onder Nederlandse vlag gelijk te houden. Dat is ook een toezegging aan de heer Stoffer.

Hier geldt voor de heer Stoffer de coulance met betrekking tot de tijd. Het zou ook prima zijn als we de toezegging zo mogen houden.

Minister **Madlener**:

De toezegging was: zo mogelijk voor de begrotingsbehandeling. Als het zo geformuleerd wordt, gaan we ons best doen.

De **voorzitter**:

Ja, die ruimte heeft u ook gehad van de heer Stoffer.

- De laatste toezegging. Voor het volgende commissiedebat wordt de Kamer schriftelijk geïnformeerd over de inzet van Nederland voor de internationale afspraken met betrekking tot waswater van de scrubbers en overige milieuaspecten. Dit is een toezegging aan de heer De Hoop. Het gaat over het overzicht en de uitkomst van de gesprekken.

Dan zijn we rond. Ik kijk even naar de leden. Is alles opgeschreven, genoteerd en voor elkaar? Dan zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat Maritiem.

Ik wil uiteraard eerst, ook namens de commissie, alle mensen op de publieke tribune die vandaag voor het debat zijn gekomen hartelijk danken. Ik wil ook de mensen die het op afstand hebben gevolgd hartelijk danken. Ik dank de Minister en de ondersteuning voor hun komst. Uiteraard dank ik ook de griffie, de ondersteuning van vandaag en de leden voor het debat. Dan sluit ik hierbij het commissiedebat Maritiem. Dank u wel.

Sluiting 16.41 uur.