

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 14**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 14 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 9 oktober 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juli 2008 over het bedienen op afstand van sluizen, bruggen en stuwen in beheer bij de Rijkswaterstaat (31 200 A, nr. 87);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2008 over het bedienen op afstand van sluizen en bruggen (31 700 A, nr. 5).**

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

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Roemer** (SP): Mijnheer de voorzitter. Ik heb na ons vorige overleg over dit onderwerp met smart gewacht op de toegezegde onderzoeken, planningschema's en vooral ook kosten-batenanalyses. De veiligheid van de beroeps- en pleziervaart staat immers op het spel, waarbij een grondige analyse van alle aspecten natuurlijk essentieel is. Het bleek wederom, ook na de lange en vervelende voorgeschiedenis van dit onderwerp, thuishkomen van een koude kermis. De kosten-batenanalyse en de actuele planning blijken samengevoegd tot een indrukwekkend boekwerk van maar liefst één tabelletje op één A4'tje. De kosten-batenanalyse bestaat uit vijf getalletjes die zonder enige uitleg of onderbouwing het gevolg zijn van een grove schatting.

Het onderzoek naar de stewards op de sluizen is een meesterwerk van diepgravend onderzoek naar de waardering van stewards op de sluizen, waarmee ik overigens niets wil zeggen over de inzet van bedoelde mensen. U hoort het goed: geen gekwalificeerd en ervaren personeel, zoals je op een complex en gevaarlijk bouwwerk als een sluis zou mogen verwachten, maar stewards. Volgens het onderzoek zijn het vaak jongeren zonder affiniteit met de vaart, weinig kundig en weinig actief, die zelfs nog wel eens liggend in het gras worden aangetroffen. Ik moet overigens wel zeggen dat de standaarduitrusting voor alle stewards van één fles Nivea sunblock, zoals vermeld in het onderzoek, hierbij bijzonder goed van pas kan komen. De stewards kunnen al aan de slag na een theorielesje van

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

vier uur; de praktijkles die voorgeschreven is, schoot er volgens het onderzoek vaak bij in. Er is ook gevraagd naar de mening van de stewards zelf. Hun belangrijkste opmerking bleek dat het zwemvest dat zij moeten dragen, nogal warm en zwaar zit. Ik maak helaas geen grapjes. Dit alles staat echt in het onderzoek dat deze staatssecretaris de Kamer heeft toegezonden.

Ook de bronnen van het onderzoek zijn bijzonder betrouwbaar. Er staat: Rijkswaterstaatmedewerkers zijn soms zelf ook vaarweggebruiker. Een kleine groep varende medewerkers, allen recreant, is gevraagd naar hun ervaringen met stewards. Twaalf medewerkers hebben gereageerd. Een vijftal van hen had zelf niet direct ervaringen met stewards.

Op basis van dit onderzoek naar niet-kundige en niet-gemotiveerde of zoonaanbiddende parttimehulpjes op de sluisen baseert het kabinet zijn keuze om verder te gaan met het weghalen van kundig en ervaren personeel van sluisen. Ik moet helaas constateren dat het kabinet gewoon op dezelfde voet doorgaat met de plannen om te bezuinigen op veiligheid en klantvriendelijkheid. Straks worden sluisen bediend door iemand in een kantoor zonder ramen waardoor hij alles kan overzien, en met een zee aan monitors waarop hij of zij moet kunnen zien of alles op vele kilometers afstand er wel veilig aan toegaat. De professionele en noodzakelijke begeleiding op de sluis gaat in veel gevallen weg of wordt vervangen door minder kundige stewards. De staatssecretaris zou verantwoordelijk moeten zijn voor het garanderen van de veiligheid. Het op afstand plaatsen van toezichtorganen ten opzichte van de voorheen verantwoordelijke bewindspersonen is de SP al een doorn in het oog, maar het op afstand plaatsen van het toezicht zelf door het personeel van de sluis te halen, is een grote en zeer gevaarlijke stap verder.

Laten wij helder zijn. Betere doorstroming op het water, wat ook een doelstelling van het project is, is natuurlijk een heel goede zaak. Het is goed om de binnenvaart te bevorderen. Het is ook goed om daarbij moderne apparatuur te gebruiken, maar om daarbij ook direct het deskundig personeel weg te halen, is in de ogen van de SP onverantwoord. Laten wij helder zijn, anders krijgen wij weer dezelfde antwoorden. De SP, en volgens mij ook de Kamer, maakt een duidelijk onderscheid tussen de kleinere sluisen en bruggen in kanalen en de grote sluisencomplexen in de grotere vaarwegen.

Een aantal heel belangrijke vragen is onbeantwoord gebleven, ondanks een verzoek van de commissie aan de staatssecretaris. Er is geen duidelijke kosten-batenanalyse. De cijfers die wij in het verleden steeds voorgeschiedt kregen, kloppen niet. Het kost veel meer en de financiële meerwaarde is nauwelijks aantoonbaar. De bezuinigingen op de fte's kloppen ook niet. Volgens mij weet de staatssecretaris dat zelf ook. Meer bediening vanaf één locatie betekent niet veel minder mensen, want je kunt op een drukke vaarroute in je eentje niet meer complexen bedienen. Er verdwijnt dus nauwelijks personeel, het wordt verplaatst. Daarbij vergeet de staatssecretaris dat in haar plaatje veiligheidspersonen ingeschakeld moeten worden en dat er voldoende reservepersoneel stand-by moet zijn voor vervanging bij vrije dagen of ziekte. De voorgeschotelde cijfers zijn onbetrouwbaar en het veiligheidsaspect wordt enorm onderschat. Dat blijkt ook wel uit het eerste deel van mijn betoog. Daarbij moeten dan ook nog de grote sluisencomplexen fysiek afgesloten worden met enorme hekwerken, met alle gevolgen van dien.

De staatssecretaris vergeet ook de combinatie van sluisen en stuwen, die overigens in veel gevallen zwaar verouderd zijn en alleen daarom al nooit onbemand mogen blijven.

Verder was de aanbesteding voor Maas-Zuid helemaal geen voldongen feit, zoals de staatssecretaris de Kamer vorige keer deed geloven. Nu pas beginnen de inschrijvingen, die overigens totaal anders lopen dan werd verwacht. Aannemers durven nauwelijks risico's te nemen met alle

bijvoorbeeld financiële gevolgen van dien. Bovendien zegt dat ook wat over de complexen.

Diverse projectgroepen zijn al lang bezig met deze projecten en zijn er nog steeds niet mee klaar. Er wordt daardoor volop gediscussieerd over de vraag of wij wel op het goede spoor zitten. De vernieuwing van oudere stuwen valt vies tegen en is duurder dan gedacht. Het project in Zeeland is behoorlijk vertraagd door tal van vragen en tegenslagen. Gisteren hebben wij ook nog op TV Noord-Holland kunnen horen dat de provincie zelfs het op afstand bedienen van de sluisen te Weesp heeft afgewezen, ondanks verzoek van Waternet.

Kortom, er is alle reden voor een pas op de plaats. Laten wij gezamenlijk optrekken, de staatssecretaris én de Kamer. Laten wij verantwoord de tijd nemen voor de projecten voor Maas-Zuid en in Zeeland. Laten wij daar de vinger aan de pols houden. Laat de staatssecretaris de Kamer daarover regelmatig informeren. Laten wij de overige grote projecten voorlopig in de koelkast zetten en eerst een evaluatie afspreken over deze twee grote complexe projecten. Na een evaluatie met daarin alle relevante aspecten, zoals veiligheid, kosten-baten, klantvriendelijkheid, doorstroming et cetera, kunnen wij beslissen of en hoe wij eventueel met de andere projecten moeten verdergaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik luister toch een beetje met verbazing naar het betoog van de heer Roemer. Hoe hij zegt dat wij ermee moeten omgaan, staat volgens mij in de brief van de staatssecretaris. In de brief staat dat een pas op de plaats wordt gemaakt en dat het heel voorzichtig wordt gedaan. Ik ben er eigenlijk heel tevreden over. Precies dat waar hij mee eindigt, staat in de brief.

De heer **Roemer** (SP): Juist om die reden heeft de commissie vorige week de staatssecretaris om opheldering over een en ander gevraagd. In de cijfers en de informatie die wij steeds krijgen, is nergens sprake van een heel duidelijke pas op de plaats bij andere projecten. De praktijk leert dat het daar gewoon doorgaat. Tot op de dag van vandaag wordt daar geen pas op de plaats gemaakt. De cijfers kloppen ook niet met de praktijk. Laten wij eerlijk de zaak op tafel krijgen. Van die fte's klopt gewoon geen hout. De tegenvallers bij de aanbesteding zijn nog steeds meer een verhaal dat ik hier hoor dan dat ik het in de praktijk zie. Ik heb niet de indruk dat wij alles boven tafel hebben wat wij moeten weten. Ik heb niet het gevoel dat wij bij die twee pilotprojecten gezamenlijk optrekken, dat de Kamer daarover alle relevante informatie krijgt, inclusief alle kosten en plannings. Ik heb niet het gevoel dat de rest daadwerkelijk in de koelkast wordt gezet, dat de mensen weten dat wij er tijdelijk mee stoppen totdat wij het goed geëvalueerd hebben, dat wij gaan kijken of het verstandig is om ermee verder te gaan en zo ja, hoe dan. Dat gevoel heb ik niet. Als de staatssecretaris mij een op een die toezegging volledig kan doen, zijn wij zo klaar met dit debat. Ik ben er echter bang voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het bedienen van sluisen, bruggen en stuwen op afstand kan een heel goed middel zijn om gebruikers vlot, veilig en voordelig te faciliteren. Afstandsbediening van sluisen, bruggen en stuwen werkt in het algemeen goed, incidenten daargelaten. Een voorbeeld van goede afstandsbediening zijn de bruggen over een aantal Brabantse vaarwegen, die bediend worden vanuit de bediencentrale Tilburg. Het betreft hier wel kleine objecten; dat wil zeggen: kleine bruggen en sluisen voor passage van een schip per keer. De heer Roemer heeft daaraan ook gerefereerd. Volgens mij zijn wij daar allen zeer tevreden mee.

Door bediening op afstand is het tevens mogelijk, een ruimere bedieningstijd te hanteren en doorstroming te bevorderen. Sluisen kunnen hierdoor 24 uur per dag en zeven dagen per week gebruikt worden, terwijl

daarvoor minder mensen nodig zijn. «Meer doen met minder mensen» is een slogan die op steun van mijn fractie kan rekenen, zolang de kwaliteit en de veiligheid geborgd zijn. Volgens mij zijn wij het daar met zijn allen ook over eens.

In haar brief van 2 juli jongstleden heeft de staatssecretaris aangegeven, te hechten aan zorgvuldige en gefaseerde invoering van bedienen op afstand, waarbij de veiligheid vooropstaat. Het CDA beschouwt enig uitstel van de bediencentrale Maas-Noord als positief, zodat eerst ervaring kan worden opgedaan met de pilotprojecten in Zeeland en Zuid-Limburg. De staatssecretaris heeft in haar brief van 1 oktober jongstleden aangegeven, meer tijd te nemen om voldoende ervaring op te doen rond de pilotprojecten die ik zojuist noemde. In het verlengde daarvan heeft zij besloten, de realisatie van de bediencentrale Noord te faseren en daarmee te kiezen voor het aanpassen van de planning in afwachting van de uitkomsten van de evaluatie van de pilotprojecten in Zeeland en Zuid-Limburg. Kan de staatssecretaris nog eens aangeven hoe de planning er nu precies uitziet? Wanneer komen de evaluaties?

Ik voeg er ook nog iets aan toe. In de brief van 2 juli heeft de staatssecretaris aangegeven dat het mogelijk niet het jaar 2013, maar 2016 operationeel zal zijn. Voor mijn fractie zijn de data niet vreselijk relevant. Het klinkt misschien wat vreemd, maar als het kan moeten wij het doen. Ik denk dat wij dat allemaal vinden. Ik teken overigens aan dat het rapport rond de stewards geen voorbode moet zijn van de evaluatie die straks wordt gedaan. De evaluatie mag wat fundamenteeler en dat zal de staatssecretaris ongetwijfeld ook toezeggen. Als uit een goede evaluatie blijkt dat het kan, is 2014 of 2015 ook prima. Wij willen het alleen eerst zien. Daarom acht mijn fractie het verstandig en noodzakelijk om voorzichtig te zijn met nieuwe afstandsbediening van grote sluizen. De veiligheid staat immers voorop en dus geldt hier: eerst zien en dan verder uitbreiden. Mijn fractie onderschrijft ook het standpunt van Koninklijke Schuttevaer, die volgens mij ook tevreden is met het proces. Dat is niet onbelangrijk, want die vertegenwoordigt de echte gebruikers. De binnenvaartschippers zijn voor ons leidend in dit proces. Daarom is het goed dat de staatssecretaris veel contact met hen heeft en hen meeneemt. Zolang de staatssecretaris hen meeneemt, neemt zij ons ook mee. Koninklijke Schuttevaer heeft drie waarborgen gevraagd. De eerste is dat het schutten van schepen niet langer duurt dan nu en dat er een goede technische uitvoering is met voldoende camera's. De tweede is dat de veiligheid niet wordt aangetast, dat wil zeggen dat de sluis en de voorhaven goed overzienbaar zijn voor de sluiswachter. De derde is dat in het geval van storing binnen 30 minuten iemand ter plaatse is om de storing op te lossen. Kan de staatssecretaris een reactie geven op bovengenoemde punten en kan zij ook garanderen dat deze zaken voor Koninklijke Schuttevaer gewaarborgd zijn in haar plannen?

Wij hebben een brief gekregen van Havenbedrijf Rotterdam, waarin wordt gevraagd om een verruiming van de openstelling van de Maassluis, van de Maasroute. Hoe denkt de staatssecretaris daarover? Misschien heeft zij er al eens iets over gezegd, maar zit er licht tussen de visie van de gebruikers en het ministerie? Wat is het verdere proces? Mijn fractie kan zich voorstellen dat heel serieus wordt gekeken naar de verruiming ervan. Wat de stewards betreft begrijp ik de opmerkingen van de heer Roemer wel, dat het wat steviger mag. De vraag is wel welke verwachtingen je van stewards hebt. Volgens mij zijn stewards geen sluiswachters. Het zijn jongeren die een handje helpen. Volgens mij is dat ook de grootste behoefte van een gemiddelde recreatieschipper. Ik vind dat wij eerlijk moeten zijn. De verwachtingen moeten niet te hoog gespannen zijn. Dat kan ook niet. In hoeverre is het mogelijk om jongeren met een nautische achtergrond dan wel in opleiding hierbij te betrekken? In Harlingen, op Terschelling of in andere plaatsen in Nederland zijn er opleidingen op mbo- of vmbo-niveau voor de binnenvaart. In hoeverre is het mogelijk om

deze jongeren erbij te betrekken, in het kader van scholing, educatie en stages, in plaats van jongeren die heel weinig met de sector hebben? Dat kan een win-winsituatie opleveren. Ik krijg graag een reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb eigenlijk net al duidelijk gemaakt in de richting van de heer Roemer, dat onze partij heel tevreden is met de brief van de staatssecretaris. Er wordt een pas op de plaats gemaakt. Dat was wat de Kamer heeft gevraagd. Evalueer de zaken goed. De vraag is hoe wij in de toekomst op de hoogte worden gehouden van de gang van zaken. Ik ga ervan uit dat het echt een pas op de plaats is, dat wij eerst de pilotprojecten evalueren en dat wij daarna verdergaan. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris op de opmerkingen van de heer Roemer.

Over de brief waar ook de heer De Rouwe over sprak, heb ik nog een vraag. Kan het pilotproject op de Maasroute, met het opheffen van de sluiting van zondagochtend tot maandagochtend, wel doorgaan als een pas op de plaats wordt gemaakt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik ben blij met de steun die ik hoor bij het merendeel van de Kamerleden voor de aanpak die ik heb toegestuurd. Het gemak en het nut van het bedienen op afstand zit vooral in het kunnen accommoderen van de groei van de binnenvaart. Wij willen de binnenvaart stimuleren, dus de groei zal alleen maar toenemen. Het zal voor de binnenvaarders buitengewoon plezierig zijn wanneer zij een betere inschatting kunnen maken van de tijd die zij nodig zullen hebben om de hele rivier af te varen. Bedienen op afstand geeft namelijk ook mogelijkheden om logistiek handig te opereren. Het is dan voor de schippers mogelijk om beter door te varen en het zal hun wachttijd bekorten. Daar zijn wij het over eens.

Een belangrijke randvoorwaarde waar de Kamer de nadruk op legt, is de veiligheid. U weet, ook uit eerdere overleggen, dat ik die voorwaarde ook heel belangrijk vind. Wij willen geen concessies doen aan de veiligheid. Dat betekent dat het invoeren van bedienen op afstand op grote sluizen stap voor stap gaat. Ook bij de kleinere sluizen gaan wij voorzichtig door. Daar gaan geen mensen weg, daar gaat geen bedienend personeel weg als er niet de absolute zekerheid is dat de veiligheid het toelaat. Bij de grotere sluiscomplexen lopen twee pilotprojecten. Pas als die afgerond en geëvalueerd zijn, zullen wij bekijken hoe wij verdergaan op de grote sluizen. Wat dat betreft is er geen licht tussen mij en de Kamer.

De heer Roemer zegt dat hij om een kosten-batenanalyse heeft gevraagd en een vrij summier papiertje heeft gekregen. Hij wil weten waar de achterliggende stukken zijn en of het allemaal wel klopt. In het Zeeuwse pilotproject bijvoorbeeld wordt een besparing van 46 fte's voorzien. Daar ligt een businesscase aan ten grondslag en die kan hij inzien. Met het oog op de milieubelasting lijkt het mij geen goed idee om die pakken papier toe te sturen, maar de heer Roemer kan de papieren inzien. Ik zal zorgen dat er dan een ambtenaar bij is om mogelijke vragen te beantwoorden. Bij complexen waar de aanbesteding tegenvalt, worden nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) gemaakt. Er worden nieuwe businesscases gemaakt. Daar gaan wij dus niet op de oude voet verder. Ook daarvan zal hij te zijner tijd de uitkomsten kunnen zien.

De heer **Roemer** (SP): Het gaat er mij niet om dat ik dikke klappers kan krijgen. Het gaat mij om het volgende. Er worden verwachtingen aangegeven van besparingen op fte's. Kijkend naar de aan de Kamer gestuurde stukken heb ik ernstige twijfels bij de genoemde besparingen. Volgens mij wordt ervan uitgegaan dat je door het invoeren van bediening op afstand, vanuit één centrale bedieningsinstallatie, een veelheid aan personeel kunt besparen op andere sluizencomplexen. Ik ken de praktijk inmiddels een

beetje en ik denk dat dat overschat wordt. Ook al ga je centraal bedienen, het blijven losse bediencentrales, alleen in één ruimte. Eén persoon kan nooit meerdere sluizencomplexen tegelijk bedienen. Er kan wel beter samengewerkt worden. Er zullen daar dus meer mensen moeten werken. Ook op de achtergrond zullen mensen beschikbaar moeten zijn die het complex kennen, een soort reservepersoneel zoals je dat nu ook hebt op bestaande sluizencomplexen. Op grotere sluizen zal meer personeel moeten zijn dat voor de veiligheid garant staat. Uit de mij bekende stukken krijg ik de indruk dat dat onderschat wordt. Of overschat, het ligt eraan van welke kant je het bekijkt.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Roemer zegt «de mij bekende stukken». Zijn dat de stukken die naar de commissie zijn gestuurd of zijn dat stukken die wij niet kennen?

De heer **Roemer** (SP): Ik bedoel de stukken die officieel door het kabinet aan de Kamer zijn gezonden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De cijfers waarmee wij werken, zijn gebaseerd op de kosten-batenanalyses. De heer Roemer vraagt zich af of alle aannamen daarin correct zijn. Ik nodig de heer Roemer en ieder ander die dat wil uit om hierover het gesprek aan te gaan en een toelichting te krijgen van de ambtenaren. Wij kunnen dan duidelijk maken hoe tot bepaalde aannamen is gekomen en wat de achtergrond van bepaalde verwachtingen is. Dat lijkt mij een heel goede route.

De heer Roemer heeft ook de stewards genoemd. Hij heeft enkele hilarische bevindingen uit de evaluatie geciteerd. Het is goed om te weten dat de stewards extra zijn. Zij zijn geen bedienend personeel. Zij worden niet ingezet voor de veiligheid, maar om een handje te helpen op de sluis. Wij nemen de aanbevelingen uit de evaluatie wel ter harte. Volgens de evaluatie moet omgezien worden naar mensen met een nautische achtergrond. Ook de heer De Rouwe komt met dat uitstekende idee. Wij zoeken inderdaad naar jongeren met zo'n achtergrond, die een persoonlijke interesse hebben en een toegevoegde waarde hebben voor de sluis en die het werk niet alleen gebruiken om de dagen plezierig door te brengen. Een evaluatie laat soms negatieve zaken zien. Dat is ook de reden dat wij haar uitvoeren. Wij willen dingen die niet goed gaan verbeteren en de aanbevelingen uitvoeren, zodat de stewards in de toekomst beter zullen presteren en een achtergrond hebben die hun inzet aannemelijk maakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb inderdaad een aantal hilarische voorbeelden uit de evaluatie gehaald, want het gaat mij om twee dingen. Ten eerste is er niets mis met een handje helpen. Er zijn altijd handen tekort, waar je ook werkt. Dat is iets anders dan ervaren personeel, dat voor preventie en veiligheid zorgt, van een complex weghalen. Die twee dingen moeten duidelijk gescheiden blijven. Ik vind het prima om mensen in het hoogseizoen een handje te laten helpen op een complex. Dat is echter iets anders dan het garanderen van voldoende personeel dat de veiligheid in de gaten houdt, dat er preventief is en dat daadwerkelijk kan ingrijpen als er iets aan de hand is. Dat laatste gebeurt met grote regelmaat, blijkt uit de diverse logboeken van sluizencomplexen. Ten tweede vind ik deze evaluatie niet echt representatief, gezien de gegevens waaruit zij is opgebouwd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over het eerste punt van de heer Roemer zeg ik: beter kan hij het niet verwoorden. Het zou ook mijn antwoord geweest zijn. Er is inderdaad verschil tussen stewards en bedienend personeel dat er voor de veiligheid is. Het is nergens aan de orde dat bedienend personeel weggaat en dat daarvoor in de plaats stewards

komen. Stewards worden alleen aanvullend ingezet in het hoogseizoen, als service aan degenen die gebruikmaken van de sluizen.

De heer **Roemer** (SP): Over dit punt wil ik graag een vervolgvraag stellen. U zegt heel terecht dat een handje helpen niets te maken heeft met de veiligheid. De bedoeling is echter dat het bedienend personeel weg is als het pilotproject is afgerond. Dat is de kern van mijn kritiek. Je loopt daarmee een onevenredig groot risico op het gebied van preventie, veiligheid en hoogstaande hulpverlening als er iets aan de hand is. U haalt het personeel weg en dat is niet te repareren met monitoren en bedienend personeel dat soms op 30, 40, 50 km afstand zit.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is een ander punt. Stewards zijn mensen die in het hoogseizoen worden ingezet om een handje te helpen. Daarvan is een evaluatie gemaakt, die u niet representatief vindt. Wij wilden met die evaluatie inzicht krijgen in hoe het gegaan was en hoe wij het beter kunnen doen. Wij zijn daar hard mee bezig. Een heel ander punt is, of bedienen op afstand kan en of de veiligheid dan in gevaar komt. Daarover heb ik u het volgende toegezegd. Op de grote complexen doen wij het als pilotproject. Wij gaan dat evalueren, niet met een steekproefsgewijze evaluatie maar met een goede, gedegen evaluatie. Aan de hand daarvan besluiten wij hoe wij verdergaan. Wij doen het stapsgewijs. Veiligheid is daarbij leidend. Voor deze aanpak hoor ik steun in de Kamer en van Koninklijke Schuttevaer, de gebruiker van de sluizen. Ook Koninklijke Schuttevaer vindt dit een verantwoorde manier om het op afstand bedienen van sluizen in te voeren.

De heer **Roemer** (SP): U zegt dus dat er twee pilotprojecten zijn en dat wij het gefaseerd en zorgvuldig gaan doen. Totdat de pilotprojecten klaar zijn, gebeurt er bij andere complexen niets dat niet terug te draaien is. Vervolgens worden de pilotprojecten grondig geëvalueerd en dan gaan wij samen kijken. U hebt mij echter nog niet verteld wat u tijdens die twee pilotprojecten gaat doen om de veiligheid te garanderen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In een eerder AO heb ik u daarover al toegezegd dat er geen mensen van de sluis afgaan als wij niet zeker zijn dat de veiligheid het toelaat. Daar zijn wij allemaal bij. Op een gegeven moment zal geëvalueerd worden hoe het loopt. Wij doen dat met de uiterste voorzichtigheid, om het verantwoord te doen. Veiligheid staat voorop.

De heer Roemer heeft ook gevraagd naar de beveiliging van de complexen. De toegankelijkheid van de hulpdiensten is geregeld. Er is camera-toezicht, ook tegen vandalisme. Er is maatwerk als het een toeristische attractie betreft. Het mag een toeristische attractie zijn, maar er moet wel aan een aantal randvoorwaarden voldaan worden.

De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe de planning van Zeeland en Maas-Zuid er uitziet. De realisatie van de grote sluizen in Zeeland zal als volgt zijn: in 2011 is het klaar, daarna volgt de evaluatie. Maas-Zuid is in 2012 klaar en de evaluatie komt in 2013. De start van de realisatie van Maas-Noord zal tussen 2014 en 2016 liggen. Deze planning is flexibel, het zijn geen harde data. Als het snel gaat en de evaluaties voldoende handvatten bieden om het door te zetten, doen wij dat eerder. Als bepaalde zaken vragen oproepen, gebeurt het later.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de dingen graag scherp afspreken. Er zijn twee pilotprojecten. Dat in Zeeland wordt volgens de planning opgeleverd in 2011 en het pilotproject Maas-Zuid in 2012. Dat betekent dat wij in 2012 en 2013 evalueren. Ik maak uit uw antwoord aan de heer De Rouwe op dat Maas-Noord in 2014 klaar is. In de tussentijd gaan de voorbereiding en het effectueren op grote delen ervan tot het laatste definitieve hobbeltje dus

niet door. Als wij daar heldere afspraken over kunnen maken en als u daarover duidelijkheid kunt geven, is deze discussie over een paar jaar voor een groot deel uitvoering en ligt die aan de overkant van de tafel in plaats van hier.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zei tussen 2014 en 2016. De start van de realisatie is dan in 2014, dus na de evaluatie. Is dit voldoende?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De start van de realisatie is in 2014.

De heer **Roemer** (SP): De onduidelijkheid werd gewekt door mijn buurman en u haalde haar onvoldoende weg, maar nu bent u heel duidelijk. Als de evaluatie in 2013 dat toelaat, start het project dus in 2014.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Tussen 2014 en 2016, want het is flexibel. Wij zijn het eens met de door Koninklijke Schuttevaer genoemde punten. Zij worden onverkort overgenomen in de functionele eisen bij het bouwen van centrales. Er is dus geen licht tussen de waarborg die Schuttevaer vraagt en de waarborgen die wij stellen.

Het pilotproject op de Maasroute staat los van de bediening op afstand. Met name het bedrijfsleven heeft behoefte aan ruimere openingstijden van de Maasroute. Het is op zich mogelijk om de sluiting op zondagnacht op te heffen. De kosten daarvan zijn ongeveer € 24 000 per jaar en het vergt extra personeel. Dat geldt ook voor het helemaal openhouden van de Maasroute. Als dat met personeel moet en niet kan via bediening op afstand, vraagt dat extra mensen. Dat leidt tot een toename van de jaarlijkse kosten met 0,5 mln. Financieel is dat dus een behoorlijke hiccup. Bovendien is het vinden van voldoende personeel een probleem. Het vraagt heel veel personeel en wij stellen hoge eisen aan dat personeel. Het moet goed in staat en toegerust zijn om het werk te doen. De zondagnacht kost dus € 24 000 en vraagt extra mensen. Voor het op termijn helemaal openhouden van de Maasroute met personeel gelden de bedragen die ik net noemde.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoe wordt de Kamer verder op de hoogte gehouden van alle pilots?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De evaluatie van de grote projecten wordt natuurlijk naar de Kamer gestuurd zodra zij klaar is, met daarbij een voorstel voor de wijze waarop wij verdergaan.

De heer **Roemer** (SP): U schetst heel duidelijk de moeilijkheden, namelijk het personeelsgebrek en de kosten voor het 's nachts bemannen van de sluizen. Betekent dit dat u er niet uitkomt of gaat u voor de begroting van 2010 kijken of u de kosten wel kunt opbrengen? Wat is uw inzet?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is een nulletje weggefallen. € 24 000 was een nog te overkomen bedrag, maar de zondagnacht kost € 240 000 extra. Het is een kostbare wens van het bedrijfsleven. Als het bedrijfsleven het graag wil, moeten wij kijken in hoeverre het bereid is die wens werkelijkheid te maken. Het is overigens niet alleen een financiële hiccup. Het is ook lastig om voldoende goed opgeleide mensen te vinden. Het is dus geen simpele zaak, maar wij gaan natuurlijk met het bedrijfsleven praten om te zien of er op een of andere manier een mouw aan te passen is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik constateer tot mijn vreugde helderheid over een aantal belangrijke zaken. Ik trek al anderhalf jaar als een terriër aan dit dossier. Als ik het eerste debat in herinnering roep, zie ik dat de knop behoorlijk is omgegaan in de loop van de tijd. Ik ben daar natuur-



lijk heel content mee. De risico's, de klachten en de zaken waar ik anderhalf jaar geleden bang voor was, worden onderkend en er wordt behoorlijk hard aan getrokken om die zaken te voorkomen. Ik ben ook blij dat de staatssecretaris op een aantal fronten klare wijn schenkt. Het komt de discussie ten goede dat wij over een gezamenlijk project kunnen spreken dat zeer breed wordt gedragen in de Kamer.

De staatssecretaris zegt dat er, ook bij de pilotprojecten, geen personeel weggehaald wordt voordat de veiligheid gegarandeerd is. Dat is een mooi statement, maar wanneer vinden wij de veiligheid voldoende gegarandeerd? Ik snap dat het een lastige vraag is voor de staatssecretaris, maar ik wil dat koppelen aan de volgende vraag. Hoe gaat de staatssecretaris de Kamer de komende tijd informeren over de voortgang, over de kosten en baten en over haar definitie van «voldoende veilig»? De Kamer moet betrokken blijven en weten hoe het geregeld is, welke voorwaarden gesteld zijn en welke maatregelen genomen zijn om de situatie veilig genoeg te maken. Is de staatssecretaris bereid om ons op de hoogte te houden, zodat wij er niet steeds naar hoeven te vragen? Wil de staatssecretaris de Kamer bovendien, eventueel op een later tijdstip, informeren over de kwaliteit van de stuwen? Er zijn stuwen bij die al meer dan 60 jaar oud zijn en nog nooit vervangen zijn. Hoe gaat het kabinet hier de komende jaren mee aan de slag?

Hoewel wij heel duidelijke toezeggingen hebben gehad, waren wij voornemens om die door de Kamer te laten bekrachtigen. Het lijkt mij goed dat de partijen die dat voornemens waren, na deze vergadering met elkaar bespreken of het nog wenselijk is. Formeel moet ik zeggen dat de mogelijkheid nog openstaat om hetgeen de staatssecretaris grotendeels heeft toegezegd, door de Kamer als ondersteuning van beleid te laten bevestigen. En dat zijn veel woorden om een VAO aan te kondigen.

De **voorzitter**: Wat de staatssecretaris heeft gezegd zal duidelijk in het verslag komen. Die toezeggingen zijn dan ook hard.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De heer Roemer heeft zichzelf in dit debat uitgeroepen tot terriër, maar meer partijen – de kleine christelijke partijen, die er nu niet zijn, en ook de grote christelijke partij – hebben in het verleden aangedrongen op duidelijkheid. Er is nu meer duidelijkheid over het verdere proces. Aanvankelijk had ik het idee dat wij heel drammerig moesten doorzetten, maar ik wist ook dat het niet zo bedoeld werd. Nu is wel duidelijk – dat is ook de intentie – dat de klokken gelijk staan. Dat is goed. De pilotprojecten Zeeland en Limburg komen nu goed op gang. Het is belangrijk om de groei verder te faciliteren, ook omdat de binnenvaart daar voordelen bij heeft. Wat mij betreft is de oplevering in 2011 en 2012, gevolgd door de evaluatie en gaan wij daarna verder met deze ontwikkeling. Ik denk dat het goed is dat de Kamer daarover een uitspraak heeft, omdat wij nu op een lijn zitten. Wij hebben over dit onderwerp veel AO's gehad en daaronder moet nu een streep komen. De staatssecretaris moet zich nu aan de uitvoering wijden zonder dat de Kamer steeds erbij betrokken is via een AO. Zij moet uitvoeren en wij moeten controleren. Wat de Maasroute betreft begrijp ik de staatssecretaris als ze zegt te maken te hebben met kosten en gebrek aan personeel. Ik heb twee bedragen gehoord. De staatssecretaris zegt dat de kosten 0,5 mln. zullen bedragen of € 240 000. Welk bedrag is juist?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De hele route is 0,5 mln. De zondagnacht is € 240 000.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat de brief die een aantal bedrijven heeft geschreven, over de zondagnacht gaat. De bedrijven willen kijken wat mogelijk is en, zoals de staatssecretaris heeft gezegd, meedenken over de financiering. Mijn fractie vraagt de staatssecretaris om zich tot het

uiterste in te spannen om te zien wat mogelijk is en om tot een oplossing te komen. Economische betrokkenheid en verruiming passen namelijk volledig in haar beleid en dat van de minister. De staatssecretaris zegt dat er gebrek is aan personeel. Dat begrijp ik ook. Tegelijkertijd staat in het programma Meer doen met minder mensen dat ergens ruimte moet zijn om personeel te vinden. De staatssecretaris is echter de uitvoerder en ik vraag haar nadrukkelijk om te kijken wat mogelijk is. Voorzitter. Wij kunnen nu een punt zetten achter dit dossier en de staatssecretaris kan overgaan tot de uitvoering. Wij houden de vinger aan de pols op afstand.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de laatste woorden van de heer De Rouwe.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Roemer vraagt hoe wij zeker kunnen weten dat in de pilotprojecten goed wordt omgegaan met de veiligheid. Tegelijkertijd zegt de heer De Rouwe dat de Kamer er niet steeds op de stoel naast kan zitten en kan meebeslissen en meekijken. Ik begrijp de behoefte van de heer Roemer om te weten hoe het gaat. Eind volgend jaar is de evaluatie van de bediening op afstand van de kleine sluizen. Dat is een goed moment om te spreken over de stand van zaken bij de grote sluizen.

De heer **Roemer** (SP): Als wij hierbij de afspraak kunnen maken dat in de evaluatie van de kleine sluizen een hoofdstuk zit over de stand van zaken bij de andere projecten, vind ik dat prima.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is goed. De heer Roemer heeft ook gevraagd om een analyse van de stuwen. Daar wordt hard aan gewerkt. Zodra die klaar is, krijgt de Kamer die. Wij spreken dan over een termijn van maanden.

De **voorzitter**: Laten wij het erop houden dat de analyse er voor het zomerreces is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat kan.

In Zeeland wordt in 2011 het pilotproject van de grote sluizen afgerond. De evaluatie komt daarna. Het pilotproject Maas-Zuid is in 2012 klaar en de evaluatie komt in 2013. Als die evaluaties positief zijn, gaan wij door met Maas-Noord.

De heer De Rouwe vraagt mij om me in te spannen om in elk geval de nacht van zondag op maandag voor elkaar te krijgen. Ik ben zeker niet doof voor de wensen van het bedrijfsleven. Anderzijds is er wel een financiële en personele hiccup. Het bedrijfsleven spreekt de bereidheid uit om bij te dragen. Dat biedt een opening en ik ga mij er zeker voor inspannen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Kunt u daarbij ook de lokale overheden betrekken om gezamenlijk tot een verdeelsleutel te kunnen komen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij heel verstandig. Dat gaan wij zeker doen.

### **Toezeggingen**

- De Kamer zal de evaluaties van de pilots Bedienen op Afstand ontvangen, zodra deze gereed zijn, naar verwachting in de periode 2012–2013.
- Eind 2009 zal de Kamer de evaluatie ten aanzien van Bedienen op Afstand op kleine sluizen ontvangen. Daarbij zal de staatssecretaris

ook ingaan op de voortgang ten aanzien van de pilots Maas-Zuid en Zeeland.

- De Kamer zal de analyse op het terrein van de kwaliteit van stuwen vóór het zomerreces 2009 ontvangen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep