
9

Maritiem

Maritiem

Aan de orde is het **tweeminutendebat Maritiem (CD d.d. 03/10)**.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het tweeminutendebat Maritiem, naar aanleiding van een commissiedebat dat is gehouden op 3 oktober. Ik realiseer me dat dat lang geleden is, maar ik ga dat debat niet heropenen. Dit is echt een afronding van dat debat. Ik heet iedereen wederom van harte welkom. Er zijn een aantal nieuwe woordvoerders, die ik natuurlijk in het bijzonder van harte welkom heet. De minister is nog steeds aanwezig. We hebben zes sprekers van de zijde van de Kamer. De eerste spreker is de heer Pierik namens de BBB.

De heer Pierik (BBB):

Bedankt, voorzitter. Het is alweer ruim twee maanden geleden dat we het debat Maritiem voerden met elkaar. Toen hebben we het uitgebreid gehad over de bereikbaarheid van Ameland en ook over de rol van de watertaxi's. Eigenlijk is de lijst met schrijvende gevallen alleen maar gegroeid. Vandaar dat ik nogmaals een motie indien over de watertaxi's.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ontsluiting en bereikbaarheid van Ameland essentieel zijn, waarbij niet alleen de veerdienst maar ook de watertaxidiensten een cruciale rol vervullen;

constaterende dat de enige watertaxidienstverlening op Ameland haar activiteiten heeft moeten staken vanwege verdergaande beperkingen door wet- en regelgeving en hiermee de Amelanders zijn opgesloten in de nacht en er geen alternatieven zijn om het eiland te bereiken;

constaterende dat het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar de watertaxidiensten naar Ameland nog niet beschikbaar is en Amelanders hierdoor geconfronteerd worden met een onaanvaardbare beperking van hun mobiliteit;

constaterende dat de uitzonderingen op de beperkingen van de mobiliteit verder horen te gaan dan louter noodsituaties, en bijvoorbeeld ook kunnen gaan om gevallen van sociale spoed van eilanders en bezoekers, het overvaren van personeel van aannemers, het oplossen van storingen op het eiland of andere situaties die om een vlotte overtocht vragen;

constaterende dat de Kamer al meerdere moties heeft ingediend om tot oplossingen te komen die echter nog niet zijn bereikt;

verzoekt de regering om op korte termijn met de watertaxidienstverlener op Ameland om tafel te gaan om praktische oplossingen te zoeken, bijvoorbeeld in de vorm van een uitzondering voor professionele binnenvaart- en zeeschepen die functioneren als watertaxi of al voldoen aan de (inter)nationale veiligheidseisen voor zeewaardigheid, of die al beschikken over een (inter)nationaal gecertificeerde bemanning en waarvan de exploitant bereid is om redelijke, praktische afspraken te maken over visuele zichtbaarheid op het water en over de communicatie tussen de watertaxi en de veerboot wanneer zij elkaar naderen;

verzoekt de regering om binnen zes weken een concrete oplossing te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Pierik, Soepboer, Veltman en Heutink.

Zij krijgt nr. 471 (31409).

Dank u wel voor uw inbreng namens de BBB. Dan nodig ik de volgende spreker uit. Dat is de heer Soepboer van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Soepboer (NSC):

Dank u wel, voorzitter. In de eerste plaats dank ik de minister voor de beantwoording van de schriftelijke vragen die ik in november stelde over de vaarverbinding van en naar Ameland en het starten van een MIRT-verkenning. Ik ben heel blij dat de minister in die beantwoording ook het besluit heeft genomen om te starten met de MIRT-verkenning. Mijn motie gaat ook over de bereikbaarheid van Ameland, maar dan met name over de inspraak van de gemeenten in de nieuwe concessieverlening die eraan zit te komen. Dat vinden we heel belangrijk.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in vervolg op de Nota van Uitgangspunten Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 gekeken wordt naar verschillende opties om consumentenorganisaties en decentrale overheden beter te betrekken, zodat dit in het programma van eisen meegenomen kan worden;

van mening dat het goed borgen van de betrokkenheid van eilandbewoners, voor wie de Waddenveren essentieel zijn, een van de belangrijkste opgaves in een uiteindelijke concessie zou moeten zijn;

verzoekt de regering bij het opstellen van het programma van eisen te voorzien in een zwaarwegend adviesrecht voor de eilandgemeenten, voorafgaand aan en tijdens de concessieperiode, waar alleen gemotiveerd van afgeweken kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Soepboer, Stoffer, Peter de Groot, Pierik en De Hoop.

Zij krijgt nr. 472 (31409).

De heer Soepboer (NSC):

Voorzitter. Dan wil ik eindigen met een aantal vragen over een toch wel belangrijk onderwerp. Dat gaat namelijk over de Nieuwe Sluis bij Terneuzen. We hebben gelezen dat de bruggen daar niet op de taak zijn berekend, waardoor bijvoorbeeld testen en proefvaarten niet door kunnen gaan. Het is onduidelijk wanneer die weer op volle kracht kan draaien. Dat is natuurlijk desastreus, want op deze manier heeft de binnenvaart er helemaal niets aan. Mijn vragen aan de minister zijn: kan de minister een update geven over de Nieuwe Sluis bij Terneuzen; wanneer gaat deze nu volledig in bedrijf en hoever zijn we nu in de test- en inwerkprocedure?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Soepboer. Dan nodig ik de volgende spreker van de zijde van de Kamer uit. Dat is de heer Heutink namens de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik heb vandaag geen moties meegebracht. Maar ik heb wel één serieuze vraag aan de minister: hoe moeilijk kan het zijn om een boot te laten varen terwijl het donker is? Echt, hoe moeilijk kan het zijn? Iedereen weet natuurlijk dat we het hebben over de watertaxi van en naar Ameland. We hebben het over de watertaxi die dé uitkomst was geweest voor tal van mensonterende situaties. Zo noemden we in het debat het voorbeeld van enkele maanden geleden. Toen vond er een zedendelict plaats met een minderjarige. Het was voor de ouders onmogelijk om 's avonds nog naar een politiebureau op het vasteland te gaan. Dat alles kwam doordat wij het hier dus niet voor elkaar krijgen om een watertaxi te organiseren in de nacht. Het is echt onvoorstelbaar. Het valt ook gewoon niet uit te leggen. Wat is er dan nog meer nodig om de watertaxi weer op volle snelheid te laten varen in de nacht, vragen we aan de minister. Moeten we dan echt opnieuw een motie indienen? Moeten we opnieuw vragen om toezeggingen? Het moet toch een keer geregeld kunnen worden, vragen we aan de minister, via u, voorzitter. Neem die uitgestoken hand van de Kamer aan, zeggen we tegen de minister. We gaan het vandaag dus wel opnieuw proberen met een motie die collega Pierik zojuist heeft ingediend, waarvan onze fractie mede-indiener is. We hopen dan nu eindelijk de vaart erin te kunnen krijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Heutink, voor uw inbreng namens de PVV. Dan is het woord nu aan de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik heb twee moties en een vraag. Misschien kan die ook wel worden afgedaan met een toezegging, maar dat zien we dan wel. Tijdens het debat hebben we vastgesteld dat het mobiliteitsplan van Ameland, de aanbesteding van de veerboot en de MIRT-verkenning drie onafhankelijke, parallelle trajecten zijn die niet helemaal bij elkaar aansluiten. U heeft ook vastgesteld, minister, dat het een goede vraag was, zeg ik via de voorzitter. Maar het antwoord was mij nog een beetje te vaag. Ik zou graag van de minister horen hoe hij zich verhoudt tot die lopende trajecten. Ik zou graag weten wat nu de volgorde wordt, wie de feiten creëert waar de ander op voortborduurt en waar de minister de prioriteiten legt. Dat vraag ik ook omdat ik weet of denk te weten dat de minister niet voorop heeft gelopen in het realiseren van de MIRT-verkenning. Ik zou dus graag willen weten hoe hij dat bestuurlijk aan wil vliegen. Ik ben ook benieuwd hoe de overdracht van materiaal en infrastructuur wordt geregeld als er een nieuwe concessie komt, mocht de concessie naar een andere partij gaan. We zien namelijk dat dat bij het openbaar vervoer grote problemen oplevert met Arriva en Qbuzz. Ik voorzie dat dat bij de veerconcessie ook zo zou kunnen zijn.

Dan mijn moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de onderzoeken van het ministerie bevestigen dat er nog steeds chemisch afval en andere onwenselijke stoffen worden bijgemengd;

overwegende dat het bijmengen van schadelijke stoffen kan leiden tot extra milieuvervuiling, schade aan motoren en risico's voor scheepsbemanning;

overwegende dat het ministerie, de ILT en havenbedrijven constateren dat de huidige wetgeving onvoldoende mogelijkheden biedt, onder andere door een slechte definitie van onwenselijke stoffen;

verzoekt de regering om de regelgeving en handhavingscapaciteit aan te vullen, zodat onwenselijke stoffen in de in Nederland gebunkerde of verhandelde brandstoffen effectief worden bestreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 473 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er uitzonderingen bestaan voor het lozen van giftige stoffen in zee, voor ladingrestanten van tankers of spoelwater van scrubbers;

overwegende dat buurlanden reeds een nationaal verbod op zeezwaaien hebben en ook een lozingsverbod voor spoelwater;

verzoekt de regering om zich actief in te zetten voor aanscherping van het internationale lozingsverbod van schadelijke stoffen;

verzoekt de regering om op korte termijn het lozen van schadelijke stoffen in en rond de Nederlandse Natura 2000-gebieden te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 474 (31409).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer De Hoop. Dan is het woord aan de heer Peter de Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Ik heb twee moties meegebracht. De eerste gaat over de bereikbaarheid van Ameland. Daar is al veel over gezegd hier in de Kamer. Die is van groot belang. Vandaar mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vaargeul tussen Holwerd en Ameland de levensader is van het eiland en de komende jaren van essentieel belang is voor de bereikbaarheid van het eiland;

overwegende dat de natuurlijke ligging van de vaargeul in het wantij van de Waddenzee ervoor zorgt dat dichtslibben en te laag water zorgen voor onvoldoende diepte om af te varen;

overwegende dat een combinatie van steeds minder afvaarten en het ontbreken van een functionerende water-taxidienst zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van Ameland onder druk zet;

verzoekt de regering om in aanloop naar de uitkomsten van de gestarte MIRT-verkenning inzake de bereikbaarheid van Ameland te bezien wat nodig is om de vaargeul ook in de tussentijd de gehele dag goed bevaarbaar te houden en deze maatregelen voor 1 mei terug te koppelen aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot en Soepboer.

Zij krijgt nr. 475 (31409).

De heer Peter de Groot (VVD):

Dan nog een tweede motie naar aanleiding van het debat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er plannen zijn voor het bouwen van woningen in Amsterdam Haven-Stad;

constaterende dat de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaalgebied met zijn bedrijven van nationaal belang zijn voor de Nederlandse strategische autonomie en er voldoende ruimte moet zijn voor havenactiviteiten;

constaterende dat er een ruimtelijke reservering is voor een extra havenbekken in de Houtrakpolder voor een eventuele verplaatsing van havenbedrijven in de Amsterdamse haven;

overwegende dat het Rijk een miljard euro heeft geïnvesteerd in de Zeesluis IJmuiden omdat economische havenactiviteiten voor onder andere Amsterdam van cruciaal belang zijn;

overwegende dat bij de langetermijndoelen van IenW de inzet op voldoende haventerrein voor de energie- en circulaire transitie vooropstaat en dat uit recente onderzoeken blijkt dat de circulaire economie en ook de maritieme maakindustrie meer ruimte gaan innemen in de toekomst;

verzoekt de regering voldoende ruimte te reserveren in de Houtrakpolder om bij een eventuele verplaatsing of vestiging van havenbedrijven deze te kunnen huisvesten in de Houtrakpolder;

verzoekt de regering deze reservering te borgen in het NOVEX Noordzeekanaalgebied,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 476 (31409).

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Zoals u ziet, voorzitter, heb ik tijdens het kerstreces geoeffend met het schrijven van hele lange moties.

De voorzitter:
Nou ja, u heeft het keurig binnen de tijd gedaan, dus het kan allemaal. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Stoffer van de SGP. U kunt nog bij mij op les wat betreft het spreektempo, meneer De Groot. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer heeft gevraagd om aanpassing van de CCR-eisen voor kleine schepen om deze in de vaart te houden (motie-Vedder c.s., 36410-XII, nr. 46);

overwegende dat juist kleine schepen in de haarvaten van het vaarwegennet kunnen komen en derhalve een bijdrage leveren aan de Europese ambitie van 30% meer goederenvervoer over water, maar dat deze bijdrage door de CCR-eisen onder druk staat;

van mening dat de regering zich namens Nederland als binnenvaartland derhalve niet alleen moet inzetten voor een uitzonderingspositie voor kleine schepen tot 55 meter, maar ook voor de honderden schepen tot 80 meter;

verzoekt de regering zich ten aanzien van de CCR-eisen voor de binnenvaart op Europees niveau ook in te zetten voor een uitzonderingspositie voor kleine schepen tussen 55 en 80 meter,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Vedder en Soepboer.

Zij krijgt nr. 477 (31409).

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Dan heb ik nog één vraag. De Kamer heeft per motie gevraagd om offshorewerkschepen helemaal mee te nemen onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart. De voorganger van deze minister heeft gezegd: het kan, maar ik laat de uitvoering over aan mijn opvolger. De minister is ermee bezig, samen met zijn collega van Fiscaliteit. Ik hoor graag wat de stand van zaken is.

Tot slot, voorzitter. De Kamer heeft tijdens het commissiedebat duidelijk aangegeven dat er een integrale oplossing moet komen voor de sluis bij Kornwerderzand. Ik ga ervan uit dat de minister in dit reces zijn mouwen hiervoor heeft

opgestroopt en wens hem uiteraard heel veel succes daarbij.

Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Dat brengt in ieder geval een glimlach op het gezicht van de minister, maar we zijn benieuwd wat dat gaat betekenen. Ik schors tot 18.20 uur, zodat de minister de gelegenheid heeft om de beantwoording en de appreciatie van de moties voor te bereiden.

De vergadering wordt van 18.06 uur tot 18.20 uur geschorst.

De voorzitter:
Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Maritiem naar aanleiding van een commissiedebat dat is gehouden op 3 oktober, al een tijdje geleden. Er zijn zeven moties ingediend en er zijn een aantal vragen gesteld aan de minister. Ik geef de minister het woord om daarop in te gaan. Maar voor ik dat doe, geef ik de heer Soepboer nog het woord.

De heer **Soepboer** (NSC):
Om de druk nog een klein beetje te verhogen, wil ik graag even mededelen dat ook de heer De Hoop van PvdA-GroenLinks meetekent met de motie-Soepboer op stuk nr. 472.

De voorzitter:
Dan voegen we dat toe. Dank daarvoor. Dan geef ik nu het woord aan de minister.

Minister Madlener:
De motie op stuk nr. 471 verzoekt de regering om op zeer korte termijn met de watertaxidienstverlener van Ameland om tafel te gaan en praktische oplossingen te zoeken. Ik heb zojuist gesproken met de nabestaanden van het ongeluk met de watertaxi op de Waddenzee. We moeten dit wel voorzichtig aanvliegen. We willen natuurlijk allemaal een goede bereikbaarheid en varen op zich is niet gevaarlijk. Maar als je met elkaar in verschillende richtingen vaart, kan er natuurlijk wel iets gebeuren. Dat is ook gebeurd en er zijn een aantal doden te betreuren. Dus ik wil hier wel voorzichtig mee omgaan, ondanks dat ik natuurlijk begrijp dat de bereikbaarheid heel belangrijk is. De motie vraagt om binnen zes weken met een concrete oplossing te komen. Dat is een hele korte tijd. Ik ga deze maand in overleg met de ondernemer. De punten certificering, zichtbaarheid en communicatie neem ik uiteraard mee in dat gesprek. Ik begrijp ook dat er situaties zijn waarbij je 's nachts sneller dan 20 kilometer per uur wil varen. We hebben daarvoor ook een aantal vrijstellingen, maar we moeten daar toch voorzichtig mee omgaan. Het is namelijk gebleken dat snel varen in de nacht bij slecht zicht toch echt gevaar kan opleveren. Overigens is er ook een cultuur van snel varen, want het handhaven van die maatregel blijkt ook niet gemakkelijk. We moeten dus goed kijken wat we hieraan kunnen doen. Ik ga een pilot starten met de aanbieder. Deze motie zou ik daarom ook oordeel Kamer willen geven.

De voorzitter:

Dan noteren we "oordeel Kamer". Desondanks heeft de heer Heutink nog een vraag. Wel kort graag.

De heer Heutink (PVV):

Het is natuurlijk verschrikkelijk dat er een ongeval is geweest waar meerdere doden bij te betreuren zijn. Volgens mij ziet iedereen dat. Ik ben blij dat de minister beweegt om toch de bereikbaarheid van Ameland met die watertaxi te vergroten, maar ik proef toch nog heel veel terughoudendheid en voorzichtigheid bij de minister. Ik ben toch wel heel benieuwd om concreet te horen waarom dat zo is. De minister haalt ook geen auto's van de snelweg als er in het donker ongelukken zijn gebeurd. Waarom is de minister zo terughoudend?

Minister Madlener:

Omdat mij het volgende is gebleken. Als je iets niet goed kunt handhaven en bepaalde snelheden stelselmatig worden overtreden, met schepen die in verschillende richtingen varen, wat gewoon veel gevaar oplevert, dan vind ik dat onacceptabel. Ik ben niet per se tegen snel varen als dat veilig kan, maar die veiligheid moet wel zodanig gewaarborgd zijn dat we een situatie als deze geen tweede keer krijgen. Daarom ben ik terughoudend. Ik snap de wens. Het is natuurlijk ook helemaal niet verboden om je diensten aan te bieden en 20 kilometer per uur te varen — misschien zijn er trajecten waar het harder kan — maar we moeten dat wel heel goed met elkaar afspreken, want anders krijgen we weer dezelfde cultuur van: iedereen vaart maar raak. Dan krijgen we hetzelfde als wat er gebeurd is. Daarom ben ik terughoudend. Desalniettemin ga ik natuurlijk kijken hoe de bereikbaarheid van de eilanden ook in de nacht op peil kan blijven, maar dat moeten we wel met enige voorzichtigheid doen. Dan blijken er dus ook allerlei aspecten aan te kleven, zoals die handhaafbaarheid, die helemaal niet makkelijk is op het water. Vandaar.

De voorzitter:

Dan noteren we: oordeel Kamer, met de toelichting die de minister daarbij gaf. We gaan door naar de motie op stuk nr. 472.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 472 is ook een vrij breed ondertekende motie, die de regering verzoekt bij het opstellen van het programma van eisen te voorzien in een adviesrecht voor de eilandgemeenten, voorafgaand aan en tijdens de concessieperiode, waar alleen gemotiveerd van afgeweken kan worden. Uiteraard doen we dit voor de mensen op het eiland. We willen de eilandgemeenten daar dus zeer bij betrekken. Ik vind dat niet meer dan normaal. Ik vind dit daarom een goede motie en ik wil haar oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dan noteren we oordeel Kamer bij de motie op stuk nr. 472. Dan de motie op stuk nr. 473.

Minister Madlener:

Dan de motie van het lid De Hoop, die de regering verzoekt om de regelgeving en handavingscapaciteit aan te vullen, zodat onwenselijke stoffen in de in Nederland gebunkerde of verhandelde brandstoffen effectief worden bestreden. Dat gaat over het bijmengen van schadelijke stoffen. Het bijmengen van schadelijke stoffen is natuurlijk iets wat niet moet gebeuren. Daarom heb ik met de ILT het RIVM de opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren om te kijken welke stoffen geweerd kunnen worden uit stookolie. Aan de hand van dat onderzoek gaan we bekijken hoe we de regelgeving kunnen of moeten aanpassen. Daarover wordt u geïnformeerd. Ik verwacht de uitkomsten van dit onderzoek in het vierde kwartaal van dit jaar. Daarom wil ik deze motie ontijdig verklaren.

De voorzitter:

Daar hoort dan de vraag aan de indiener bij of hij de motie wil aanhouden.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan houd ik 'm aan en dan hoop ik dat de tekst van de motie meegenomen wordt.

Minister Madlener:

Ja, dat zullen we zeker doen.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (31409, nr. 473) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 474.

Minister Madlener:

Dat is ook een motie van de heer De Hoop, die gaat over de scrubbers en het zeezwaaien; dat is uitvaren, je tank schoonspoelen en weer terugvaren. De motie verzoekt om ons in te zetten voor aanscherping van het internationale lozingsverbod en om op korte termijn het lozen van schadelijke stoffen in Nederlandse Natura 2000-gebieden te verbieden. Het is natuurlijk zeer onwenselijk dat het gebeurt. Echter, het is internationaal toegestaan en wij willen op dit moment geen kop zetten op die internationale regelgeving. We gaan wel kijken wat we in internationaal verband kunnen doen om dit tegen te gaan. Ik heb toegezegd u hier begin 2025 over te informeren. Die brief verwacht ik in de maand februari naar de Kamer te kunnen sturen. Om die reden wil ik deze op zichzelf goede motie ontraden. U kunt 'm natuurlijk ook aanhouden.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ga deze weer aanhouden, maar dat doe ik mede omdat ik een deel van de interpretatie van de minister niet helemaal deel, namelijk dat wij hiermee een hele stevige kop op regelgeving zouden zetten. Andere landen hebben deze stap namelijk al gezet. Mijns inziens — ik denk dat de minister daar ook redenen voor ziet — zou het dus best wel goed zijn als wij die stap ook zetten. Ik vind de interpretatie van de minister dus iets scherper dan ie hoeft te zijn. Ik

hoop dat hij, ook in het bestuurlijke proces, ook naar landen om ons heen wil kijken, omdat die deze stap al gezet hebben en wij dus toch een beetje achterlopen op dit vlak. Ik houd de motie dus aan, maar ik hoop dat hij dit ook wil meenemen.

Minister Madlener:

Als andere landen dit al zonder problemen doen, zullen we dat aspect zeker meenemen. Nederland is natuurlijk wel een grote zeevarende natie, dus we moeten wel even kijken welke landen dat dan zijn en welke gevolgen dat dan zou kunnen hebben voor de Nederlandse positie van de havens. Maar ik neem dit graag mee. We komen hier op korte termijn op terug.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (31409, nr. 474) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

En als deze motie toch in stemming wordt gebracht, is-ie voornamelijk ontraden. Dan de motie op stuk nr. 475.

Minister Madlener:

Dan gaan we naar de vaargeul Ameland. De motie op stuk nr. 475 van de leden De Groot en Soepboer verzoekt de regering om in aanloop naar de uitkomsten van de gestarte MIRT-verkenning inzake de bereikbaarheid van Ameland te bezien wat nodig is om de vaargeul ook tussentijds goed bevaarbaar te houden, en deze maatregelen voor 1 mei terug te koppelen aan de Kamer. Deze motie is ontijdig. Rijkswaterstaat onderhoudt de vaargeul naar Ameland op dimensies zoals vastgesteld in het Nationaal Water Programma. Om Ameland bereikbaar te houden, zijn er de afgelopen jaren al meerdere maatregelen getroffen, waaronder het realiseren van een doorsteek in de vaargeul, het optimaliseren van het baggeren en het invoeren van een vijfkwartiersdienstregeling. Rijkswaterstaat monitort de vaargeul wekelijks en de aannemer baggert daar waar het nodig is, direct. IenW en Rijkswaterstaat blijven met de aannemer van het onderhoudscontract zoeken naar innovatieve maatregelen om de bevaarbaarheid te verbeteren. Voor het volgende debat zal ik u op de hoogte stellen van de resultaten van de ingezette acties. We zijn hier dus mee bezig. Op zich is de vraag heel logisch en prima, maar we zijn hier dus al mee bezig. Ik moet de motie op dit moment dus "ontijdig" verklaren.

De voorzitter:

Meneer De Groot, wilt u 'm aanhouden?

De heer Peter de Groot (VVD):

Goed dat er actie is, want tot voor kort was dit nog een heel groot probleem, ook met geannuleerde afvaarten en dergelijke. Ik wil de motie graag aanhouden. We zien dan graag de concrete acties voor het volgende debat tegemoet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan noteren we: aanhouden, en anders ontijdig.

Op verzoek van de heer Peter de Groot stel ik voor zijn motie (31409, nr. 475) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Madlener:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 476 van de heer De Groot over voldoende ruimte reserveren in de Houtrakpolder om bij een eventuele verplaatsing of vestiging van havenbedrijven deze te kunnen huisvesten in de Houtrakpolder. Er rust een strategische reservering op de Houtrakpolder. De indiener van de motie heeft ook allerlei bedrijven en bedrijfstakken opgenoemd die zeer belangrijk zijn voor Nederland en voor de regio Amsterdam. Ik vind de motie in die zin ook zeer sympathiek. Ik laat het oordeel erover aan de Kamer.

De voorzitter:

Dan noteren we oordeel Kamer bij de motie op stuk nr. 476. Dan gaan we door naar de motie op stuk nr. 477.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 477, ingediend door de leden Stoffer, Vedder en Soepboer, verzoekt de regering zich ten aanzien van de CCR-eisen voor de binnenvaart op Europees niveau ook in te zetten voor een uitzonderingspositie voor kleine schepen tussen 55 meter en 80 meter. O ja, dat ging over die kleine schepen. Er wordt nu internationaal gewerkt aan een algemene regeling voor de technische eisen aan schepen tot 55 meter. Voor langere schepen, bijvoorbeeld tot 80 meter, is er op dit moment geen internationale steun, ondanks de Nederlandse inzet op dit punt. Tegelijkertijd wil ik wel kijken naar een systematische aanpak waarbij we per technische eis kijken wat er mogelijk is voor schepen tot 80 meter. Maar een algemene vrijstelling is dus niet mogelijk in internationaal verband. Ik wil de motie in die zin "ontijdig" verklaren. Wij gaan ons er dan voor inzetten om het per technische eis te versoepelen voor schepen tot 80 meter.

De voorzitter:

Ik kijk even of de indiener bereid is de motie aan te houden of dat hij 'm toch in stemming wil brengen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik hoor de minister. Ik ga ervan uit dat hij bedoelt dat hij zich enorm in gaat zetten om dit wel voor elkaar te krijgen, dus dat hij wat dat betreft de Nederlandse binnenvaart echt op één zet, want het is hard nodig. Dit zo interpreterend houd ik 'm voor alsnog aan en dan zien we wel of het ooit nodig is 'm in stemming te brengen.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dan noteren we nu: aangehouden en anders ontijdig.

Op verzoek van de heer Stoffer stel ik voor zijn motie (31409, nr. 477) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan hadden we nog een paar vragen.

Minister Madlener:

De eerste vraag: kunnen we een update geven over de Nieuwe Sluis in Terneuzen? Ja. Ik heb die sluis mogen openen, heel feestelijk, met maar liefst twee koningen, de Belgische en de Nederlandse koning. Er moeten nog wel restwerkzaamheden worden uitgevoerd. De komende maanden worden die afgerond. Er worden hekwerken geplaatst en er wordt een toegangscontrole geïnstalleerd. Ook worden er enkele aanpassingen aan bruggen uitgevoerd, zodat ze weer honderd jaar meekunnen. Afgelopen zomer bleek dat die aanpassingen nodig waren. Er wordt nu dus getest en het gaat in die zin dus prima en de sluis gaat snel open.

De voorzitter:

Ik denk dat de heer Soepboer graag een termijn wil en wil vragen of we een brief met de voortgang krijgen.

Minister Madlener:

Even kijken of ik daar iets over zie staan.

De voorzitter:

Ik geef dan uiteraard de heer Soepboer het woord.

De heer Soepboer (NSC):

Dank u wel, voorzitter. U heeft dat goed geraden, want vragen één en drie zijn redelijk beantwoord; daar ben ik tevreden mee. Die gingen over de update, over waar we nu ongeveer staan. Maar de vraag waar het natuurlijk eigenlijk om gaat, is: wanneer is hij nu echt volledig in bedrijf en kan ook de binnenvaart daar volop gebruik van maken? Dus ik wil inderdaad graag een termijn en anders een toezegging over wanneer ik hoor wanneer de sluis opengaat. Dus graag iets concreter.

Minister Madlener:

Ik zie hier dat de afrondende testen plaatsvinden in het eerste kwartaal van dit jaar, dus ik neem aan ... Ik moet ook weer niet te veel zeggen, want een sluis is een zeer ingewikkeld bouwwerk. Ik weet dus niet geheel zeker of dat het laatste is wat er moet gebeuren. Afrondende testen klinkt mij in de oren als "we zijn echt bijna klaar".

De voorzitter:

Misschien kunt u daar dan per brief op terugkomen.

Minister Madlener:

Ja, als u dat goedgevondt, doe ik dat liever per brief.

De heer Soepboer (NSC):

Ja. Anders zou ik zeggen: na Q1, dus dan gaat die op 1 april open. Maar ik merk aan u dat u dat niet toe kunt zeggen, dus dan zou ik inderdaad graag een brief daarover ontvangen.

Minister Madlener:

Ja.

De heer Soepboer (NSC):

Dank u wel.

Minister Madlener:

Ik zal de Kamer een brief sturen met wanneer die sluis echt helemaal opengaat, en anders met een termijn van wanneer voor welke schepen, want het gaat misschien wel gefaseerd.

Dan de vraag van het lid Heutink over de watertaxi's in de nacht. Daarover heb ik net eigenlijk al gezegd dat de veiligheid echt hoog in het vaandel staat. Ik snap ook de wens voor de watertaxi.

Dan een vraag van het lid De Hoop over de aanpak van de verkenning inzake de bereikbaarheid van Ameland. Die aanpak wordt nu verder uitgewerkt. De suggesties van het lid De Hoop wil ik graag meenemen in die uitwerking. Op 14 november jongstleden is de Kamer geïnformeerd over de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland. Daarin zijn ook de maatregelen opgenomen die onderzocht zullen worden. Ik zal dus ook de suggesties van het lid De Hoop meenemen.

Als laatste heb ik nog een vraag van het lid Stoffer over Kornwerderzand. Span ik mij voldoende in om een oplossing te vinden? Ik begrijp de ambitie voor Kornwerderzand zeer goed. Het is een brede ambitie voor een bredere vaargeul; een bredere sluis, moet ik zeggen. Echter, de benodigde financiën heb ik nog niet. We kunnen heel veel wensen hebben, maar het zal ook betaald moeten worden. Ik heb daar nog geen oplossing voor gevonden, zeg ik eerlijk tegen de heer Stoffer. Dus ik begrijp de ambitie en ik deel die ook, maar de financiële oplossing heb ik nog niet, dus we gaan hier verder mee aan de slag.

De voorzitter:

Tot slot heeft de heer Soepboer nog een vraag.

De heer Soepboer (NSC):

Ik ken de minister als een duidelijke man en ik hoop dat hij mij ook zo kent. Dus voor de duidelijkheid: ik krijg zo snel mogelijk een brief over wanneer de sluis opengaat en ik krijg niet een brief als de sluis opengaat. Dat kan namelijk nog heel lang duren.

Minister Madlener:

Dat is geheel juist. U krijgt een brief met het tijdsverloop voor de komende tijd. Daarin staat wanneer u wat kan verwachten qua opening van die sluis. Zo heeft u het goed begrepen.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dan is dat ook opgehelderd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dan rest mij nog u allen te bedanken voor uw aanwezigheid en uw deelname. Ik wil u attenderen op het feit dat we dinsdag gaan stemmen over deze moties. Dan schors ik 45 minuten voor de dinerpauze. Dan zie ik wellicht een aantal van u terug en anders wens ik u een fijne avond. Ik schors voor drie kwartier.

De vergadering wordt van 18.38 uur tot 19.25 uur geschorst.