

11

Uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal

Uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal

Aan de orde is het **tweeminutendebat Uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal (36410-A, nr. 57)**.

De voorzitter:

We zijn nu toe aan het laatste debat van vandaag. Dat is wederom een tweeminutendebat, wederom met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het betreft een debat over de uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal. Ik geef als eerste het woord aan de heer Heutink, die namens de PVV gaat spreken. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik heb één motie meegebracht.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat schippers bij volledige drooglegging van het Julianakanaal gebruik moeten maken van een omvaarroute, maar doordat keersluis Limmel eerder moet sluiten vanwege een probleem bij stuw Borgharen, er forse stremmingen op deze omvaarroute worden verwacht;

constaterende dat Rijkswaterstaat van plan is om het Julianakanaal vanaf 1 oktober 2024 tussen Berg en Obbicht geheel droog te leggen;

overwegende dat om doorgang voor de omvaarroute te garanderen de reparatie van stuw Borgharen noodzakelijk is en het gezien de complexiteit van de reparatiewerkzaamheden onzeker is dat dit voor 1 oktober gerealiseerd kan worden;

van mening dat het Julianakanaal niet drooggelegd kan worden voordat stuw Borgharen gerepareerd is;

verzoekt de regering om de algehele drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot in ieder geval stuw Borgharen weer volledig functioneel is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink, Olger van Dijk en Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 59 (36410-A).

Mevrouw Vedder heeft nog een vraag.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ook het CDA heeft altijd gepleit voor het belang van het repareren van de stuw. Aan de andere kant zie ik ook de noodzaak om niet te lang te wachten met het Julianakanaal, want ook daar hebben we veiligheidsrisico's. Ik zou graag aan de heer Heutink willen vragen of hij er geen zorgen over heeft of deze oproep leidt tot vertraging.

De heer Heutink (PVV):

Ik dien niet graag moties in waarvan ik hoop dat ze niet worden uitgevoerd, maar dit is er wel zo een. Het is namelijk een stok achter de deur, ook voor deze minister, om die omvaarroute bevaarbaar te blijven houden, want dat willen wij. We hebben daar grote bedrijven zitten die gebruikmaken van het Julianakanaal. We hebben de binnenvaart die gebruikmaakt van het Julianakanaal. Als die moeten omvaren via de sluis van Limmel, dan wil je niet dat die sluis continu gestremd wordt. Ook bij die stuw voeren we complexe maatregelen uit, zeg ik tegen mevrouw Vedder. In het ergste geval kan het zijn dat het misschien een week, een paar dagen of een paar uur langer duurt. Ja, dat kan. Ik hoop het niet. Maar goed, als het gebeurt, laten we dan in ieder geval zorgen dat we die omvaarroute bevaarbaar houden. Daarom dien ik dus deze motie in, zeg ik ook tegen het CDA.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Mevrouw Vedder, het is nu aan u om als tweede te spreken, namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Ik heb wederom een aantal vragen aan de minister. Ik hoop daarbij zelfs op toezeggingen. Ik ben benieuwd hoever ik ga komen. Zoals ik net al tegen mijn collega van de PVV zei, hebben wij ook als CDA altijd nadrukkelijk aangedrongen op een snel herstel van de stuw van Borgharen. Ik zou aan de minister dezelfde vraag willen stellen als ik net aan mijn collega Heutink heb gesteld. Wij hebben namelijk sympathie voor de ingediende motie, maar wij zien ook een potentieel risico op vertraging, omdat Rijkswaterstaat de drogere dagen, die voor oktober dus, wil gebruiken zodat er meters gemaakt kunnen worden. Rijkswaterstaat zou dus in augustus willen starten. Wat het CDA betreft zou de ideale situatie natuurlijk zijn dat die stuw eind september klaar is, nog voordat de kans op hoogwater toeneemt, zodat er gewoon in augustus gestart kan worden. Ik hoor graag van de minister hoe hij daarnaar kijkt en welke beloftes hij kan doen omtrent de tijdlijn.

Het tweede punt is ...

De voorzitter:

Ogenblik, ogenblik, ogenblik.

Mevrouw Vedder (CDA):

O, sorry.

De heer Heutink (PVV):

De zorgen van mevrouw Vedder delen wij, want wij hopen met mevrouw Vedder mee dat die stuw op tijd klaar is, maar we weten allemaal dat de kans toch aanwezig is dat dat

nog uitloopt. We kennen allemaal overheidsprojecten. Mevrouw Vedder wil toch ook niet het risico lopen dat het Julianakanaal zo meteen dicht is, omdat dat dan is drooggelegd, en dat dan ook de omvaarroute een heel groot risico op stremming bevat? Dat is toch een horrorscenario, dat volgens mij niemand hier zo moeten willen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dat klopt. Dat ben ik ook eens met mijn collega Heutink. Daarom hoop ik in het antwoord van de minister te horen dat hij alles op alles zet om die stuw zo snel mogelijk af te krijgen en om daar fte's en middelen voor vrij te spelen. De andere kant van het verhaal is als volgt. Als we daarmee treuzelen en de situatie in Julianakanaal te lang laten voortbestaan, zijn we, voor je het weet, een seizoen verder. Ook daar kleven serieuze veiligheidsrisico's aan.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter, dank. Mijn tweede vraag gaat over de verbreding van de naastgelegen A2. Kan de minister toezeggen dat die twee zaken niet simultaan zullen plaatsvinden, maar dat de verbreding van de A2 pas wordt opgepakt als het Julianakanaal klaar is?

De derde vraag is of de minister in de brief over de schade-regeling, die wij eind juni mogen verwachten, specifiek kan ingaan op: maatwerk rondom schaderegelingen voor bedrijven die bevoorrad worden via scheepvaart, Chemelot met zijn kritische bedrijfsprocessen, verladers en schepen, en dan in het bijzonder schepen zonder vaste routes.

Voorzitter. Dan heb ik nog één vraag, over de omvaarroutes. Zijn die geanalyseerd in België en Nederland, inclusief de Kreekraksluizen? Welke aandachtspunten komen daaruit? Zijn er in de omvaarroutes voldoende aanlegplaatsen voor schepen met gevaarlijke goederen? En zijn de maatregelen die in Vlaanderen worden genomen, voldoende waarborg voor een verantwoorde omleiding naar de omvaarroutes? Daar hebben wij namelijk wel zorgen over.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. De heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract gaat nu spreken. Gaat uw gang.

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

Dank, voorzitter. Net als de eerdere sprekers maken wij ons vanuit de NSC-fractie zorgen over de voorgenomen drooglegging van het Julianakanaal voor herstelwerkzaamheden. Ons is naar aanleiding van het schriftelijk overleg duidelijk geworden dat het plaats zal moeten hebben op deze manier, maar we hebben ook nog een enkele vraag over het hoe en het wanneer.

Ons bereiken signalen dat in de opgezette overlegstructuren ondernemers en lokale bestuurders zich onvoldoende serieus genomen voelen, bijvoorbeeld in hun zorgen over

de beschikbaarheid van omvaarroutes. Dat moet natuurlijk anders. Herkent de minister dit beeld? Wil hij er alles aan doen om dit weg te nemen? Kan hij de betrokkenheid van niet alleen Rijkswaterstaat maar juist ook van het ministerie in de vervolgesprekken garanderen?

Dan over de stuw bij Borgharen. De huidige werkzaamheden aan de stuw van Borgharen vergroten de kans op een storing bij de sluis van Limmel. Wat Nieuw Sociaal Contract betreft betekent dat een onacceptabel risico op volledige onbereikbaarheid van Maastricht en Stein. Daarom dienen we de motie van de heer Heutink, die vraagt om de drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot de stuw bij Borgharen weer volledig functioneel is, mede in.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Tot slot van de zijde van de Kamer is het woord aan de heer De Groot namens de VVD. Gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Veel is al gewisseld door mijn voorgangers in dit debat. Ik wil de minister bedanken voor de beantwoording in het opgezette schriftelijk overleg over de mogelijkheden en onmogelijkheden als het gaat over het repareren van het Julianakanaal. Ik was er samen met mijn fractie van overtuigd dat een totale drooglegging niet per se nodig was als je kijkt naar de uitvoeringsmethoden, maar ik ben daar inmiddels wel van doordrongen. Dat is een van de redenen waarom de VVD samen met de PVV en NSC een motie indient om er in ieder geval voor te zorgen dat voor de scheepvaart verdere stremming bij de drooglegging een verminderde kans maakt.

Ik heb eigenlijk nog één vraag aan de minister. Die gaat over de voorbereidingen voor de werkzaamheden aan het Julianakanaal. Kan de minister garanderen dat vooraf volledig, dus 100%, duidelijk is hoelang de werkzaamheden duren? Is het in goede voorbereiding? Zijn de verdere risico's rondom het werk en de uitvoeringsmethoden — denk bijvoorbeeld aan 24 uur per dag werken — allemaal goed bekeken zodat de stremming zo kort mogelijk duurt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor de inbreng. Ik kijk even naar de minister om te zien of hij gelijk door kan. Ik schors enkele minuten. De motie komt eraan.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voorzetting van het tweeminutendebat over de uitkomsten van het schriftelijk overleg over het Julianakanaal. Ik geef de minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord.

Minister Harbers:

Dank. Dank aan de Kamer voor de inbreng en de motie. Voordat ik de motie apprecieer, zal ik eerst de vragen langslopen. Ik begin bij de vragen van mevrouw Vedder. Ik zal ook wat uitleg geven.

Zij begint met de vraag of we de harde toezegging kunnen doen dat de stuw bij Borgharen eind september klaar is. Ik zet even uiteen hoe we er nu voorstaan. Ik zeg op voorhand dat we er vanzelfsprekend alles aan doen om te zorgen dat de omvaarroute gewoon beschikbaar is, want ik zie natuurlijk ook wel dat er een alternatief moet zijn voor de bedrijven in Limburg. Borgharen en de werkzaamheden daar zijn onderdeel van die omvaarroute. Die werkzaamheden zijn inmiddels heel goed op stoom. Ze lopen deze zomer nog, maar ze zijn dusdanig ver dat de stuw op 12 augustus zo hersteld zal zijn dat we dan al kunnen beginnen op het Julianakanaal. In ieder geval kan de waterstand in voldoende mate gereguleerd worden en is die omvaarroute beschikbaar.

Ik moet hier één ding bij zeggen. Kan die stuw dan nooit meer buiten gebruik zijn? Nee, dat zou altijd nog wel kunnen, maar dat kan op iedere plek in Nederland. Dat hebben we bij de stuw bij Weurt, bij Nijmegen geregeld. Maar dat komt dan niet door de werkzaamheden maar is regulier, omdat er iets gerepareerd moet worden of zo. Wat betreft de kans op een sluiting van meer dan 48 uur: die 48 uur is synoniem voor "een weekendsluiting", als men ergens aan de slag moet voor onderhoud. Die kans is hierdoor verwaarloosbaar.

Waarom zou je in augustus beginnen, werd ook gevraagd. Het hele werk, zo zeg ik in de richting van de heer De Groot, is begroot op 150 werkbare dagen. Je kunt nooit helemaal precies uitrekenen wanneer het klaar is, want dat is bijvoorbeeld afhankelijk van de weersomstandigheden. Maar door eerder te starten dan 1 oktober, kun je wel tempo maken. Zo is de verwachting als je gewoon de gemiddelde weersituatie ziet. Er wordt alles aan gedaan om daarmee ook het aantal van 150 werkdagen naar beneden te brengen, zodat de werkzaamheden sneller klaar kunnen zijn.

In het licht hiervan geef ik de motie-Heutink c.s. op stuk nr. 59 oordeel Kamer, want ik zie die echt als een aansporing. Dat betekent vervolgens ook — dit zou mogelijk een vraag kunnen zijn van de heer Heutink — dat de werkzaamheden alleen starten op 12 augustus indien na de komende acht weken de resterende werkzaamheden aan Borgharen dusdanig ver zijn dat dat daadwerkelijk kan. Daar betrekken we ook bij dat we vanzelfsprekend niet aan de slag gaan op de A2 voordat de stremming op het Julianakanaal is afgerond.

De voorzitter:

Toch nog een vraag van de heer Heutink.

Minister Harbers:

Ik weet dan ook niet wat hij wil gaan vragen.

De heer Heutink (PVV):

De minister is ambitieus en dit is een ambitieuze planning. Ik hoop voor de minister dat die uitkomt. Als dat onverhoopt niet lukt, heeft de minister altijd nog deze motie in zijn achterzak zitten. Daar is die motie ook voor bedoeld. Ik hoor

nu van de minister dat we het Julianakanaal eerder gaan droogleggen. Ik kan mij niet herinneren dat dat al eerder was gecommuniceerd. Op zich is het mooi dat dit kan, maar tegelijkertijd zijn er natuurlijk ook grote bedrijven die te maken hebben met planningen, met vervoer en die wellicht ook rekening houden met varen over het Julianakanaal. Is er enige consultatie geweest met die bedrijven, zodat zij ervan op de hoogte zijn dat het dan gaat gebeuren? Hoe waren hun reacties?

Minister Harbers:

We zijn iedere twee weken in overleg met een breed scala aan belanghebbenden in de omgeving, waaronder ook de bedrijven. Het klopt dat de datum van 12 augustus nog niet is gecommuniceerd aan de Kamer. Ik doe dat bij dezen, maar ik kan er ook nog een brief over sturen. Deze datum heeft het voordeel dat daarmee de totale lengte van de werkzaamheden mogelijk naar beneden gaat. Dat lijkt me ook in het belang van de ondernemers. Dit is ook besproken, zo is mij verteld, maar ik zeg u toe dat ik daar de komende dagen nog even met een brief over kom. Daarin zullen we dat in detail meenemen, inclusief de reacties.

Mevrouw Vedder (CDA):

Volgens mij hoorde ik de minister net in de gauwigheid al de appreciatie "oordeel Kamer" geven aan de motie. Ik hoorde de minister ook zeggen dat de stuw voldoende hersteld zal zijn om op 12 augustus te kunnen beginnen aan het Julianakanaal. Ik wil even iets dubbelchecken, want mijn fractie vindt dit belangrijk. De motie van de indienende partijen vraagt om een "volledig" functionele stuw. Is dat hetzelfde als "voldoende hersteld" zijn? Oftewel, als wij voor deze motie stemmen, gaan we dan vertragend werken, ja of nee?

Minister Harbers:

Nee. Ik beschouw de motie ook als aansporing als het nou niet zover is. Even de technische uitleg. Die werkzaamheden zijn op 12 augustus zover klaar dat tot 1 oktober, dus tussen 12 augustus en 1 oktober, pas bij een afvoer van boven de 1.150 kuub per seconde afgesloten hoeft te worden en na 1 oktober pas bij meer dan 1.300 kuub per seconde. Op basis van langjarige historische gegevens komt een afvoer van meer dan 1.300 kuub per seconde gemiddeld minder dan drie en een halve dag per jaar voor. Dat risico loop je overal, hè. Kijk naar Duitsland, nu op dit moment of twee jaar terug: een droge zomer waarin de Rijn niet beschikbaar is. Maar dan is het geen risico meer, afwijkend van de rest van het vaarwegennet in Nederland.

De voorzitter:

Toch nog de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Toch even een korte uitleg, omdat het ook ging over onze motie. In de motie staat dat het erom gaat dat de stuw volledig functioneel is. Dat betekent dat dat ding het moet doen. Er staat niet dat ie volledig hersteld moet zijn. Volgens mij zitten de minister en ik dan op één lijn.

Minister Harbers:

Ja, zeker. Ja.

Voorzitter. Dan de vraag van mevrouw Vedder over de schaderegeling. Er wordt intensief afgestemd met de bedrijven om de gevolgen van de drooglegging zo veel mogelijk te beperken. Er wordt nu ook met de omgeving in een aparte werkgroep via casussen in beeld gebracht welke schade er naar verwachting zal optreden. Vervolgens wordt de Regeling nadeelcompensatie daarnaast gelegd om te bezien welke mogelijkheden er zijn. Ook daarover zal ik de Kamer voor de start van de werkzaamheden nog per brief informeren.

Dan de omvaarroutes in België en Nederland, waar mevrouw Vedder en ook anderen aandacht voor vragen. Er heeft een risicoanalyse plaatsgevonden van de volledige omvaarroute, dus de delen zowel door Nederland als door Wallonië en Vlaanderen. Er zijn een paar aandachtspunten op die omvaarroutes, omdat er bij de Kreekraksluizen en de Oosterweelverbinding ook werkzaamheden zijn. Het zijn langjarige werkzaamheden; dat is helaas niet te voorkomen. Op beide locaties is daardoor minder capaciteit beschikbaar. Ik heb dat ook nagevraagd: waar moet je dan aan denken; is dat dan dagenlange stremming? Nee, maar het kan betekenen dat je met wachttijden van enkele uren te maken hebt op beide locaties. Die hebben we op dit moment helaas op meer plekken in ons vaar netwerk. Er zijn wel voldoende ligplaatsen voor kegelschepen op de omvaarroute beschikbaar.

De heer Van Dijk vroeg nog naar het overleg met de omwonenden en betrokkenen. Zoals ik net al aangaf, is er vanaf maart intensief overleg gevoerd met de betrokkenen: de verladers, de scheepvaart, watergebonden bedrijven. Die treffen elkaar iedere twee weken in een werkgroep. Ook op bestuurlijk niveau vindt er regelmatig overleg plaats met de betrokken partijen. Ook met de omwonenden zijn er regelmatig gesprekken. Op dit moment worden ze bijvoorbeeld al geïnformeerd over de aanvoer van materialen en hoe dat zal gaan gebeuren. Rijkswaterstaat organiseert met het oog op de aanstaande uitvoering van het project nu ook diverse informatiebijeenkomsten voor de buurtbewoners. Tot slot komt er nog een speciale ruimte in de bouwkeet waar omwonenden en anderen welkom zijn met hun vragen. Dit is vooral Rijkswaterstaat. Ik zal de informatie vanuit Rijkswaterstaat ... Die is ook onderdeel van de bestuursraad van het ministerie en die informatie komt ook altijd direct tot ons. Maar ik verzeker de heer Van Dijk dat we vanuit de beleidsdirecties op het ministerie en ook ikzelf voldoende daarover geïnformeerd zijn.

Tot slot had de heer Groot ook nog een vraag over de tijdsduur, niet alleen over het aantal dagen, maar ook over wat er op een dag gebeurt. De werkzaamheden zijn een 24/7-proces. Dat wil niet zeggen dat je 's nachts graafmachines zult zien, ook met het oog op overlast voor de omgeving, maar het proces loopt wel 24 uur per dag door. Dat betekent dat de avond en nacht ook gebruikt worden om bijvoorbeeld bouw materiaal van nieuwe brandstof te voorzien, voor onderhoudswerkzaamheden aan bouw materiaal, aanvoer van materialen et cetera. Dat gaat 24/7 door. De feitelijke werkzaamheden zullen niet in het holst van de nacht plaatsvinden met het oog op overlast voor de omgeving.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik had ook nog een vraag gesteld aan de minister over eventuele afspraken die zijn gemaakt met Vlaanderen, want een substantieel deel van de omvaarroute ligt niet in Nederland, maar in Vlaanderen. Ik heb er alle begrip voor dat, zoals in de brief van de minister staat, onze mogelijkheden daar beperkt zijn. Des de belangrijker vind ik het dan dus om te weten of de gesprekken met Vlaanderen en de afspraken die daar gemaakt zijn de minister voldoende vertrouwen geven dat die omvaarroutes ertegen bestand zijn dat wij daar massaal gebruik van gaan maken.

Minister **Harbers**:

Ik meen dat ik dat al gezegd had, ook in het kader van die risicoanalyse van Nederland, Vlaanderen en ook Wallonië. Ja, dat is volledig in beeld. Ook met de betrokken overheidsinstanties, de zusterorganisaties van Rijkswaterstaat, in Vlaanderen en Wallonië vindt heel regelmatig overleg plaats om dit voortdurend te blijven monitoren met elkaar. Ze zijn zich zeer bewust van het verkeer uit Limburg dat er daar bij komt.

Voorzitter. Daarmee heb ik antwoord gegeven op de vragen en gereageerd op de motie. Dank.

De **voorzitter**:

Zeker. Dank aan de minister en aan de leden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

We gaan stemmen op 11 juni, dinsdag aanstaande, over de ingediende motie. Ik sluit de vergadering. Voor wie nog campagne gaat voeren: veel succes. Morgen zijn er verkiezingen en daarom zijn er morgen geen plenaire vergaderingen. Die vervolgen pas weer op dinsdag de 11de.