

Tweede Kamer, Maritiem

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 september 2026 overleg gevoerd met de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2026 inzake onderzoek naar klein vaarbewijs (31409, nr. 505);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2026 inzake rapport Het vlagregister en het woonlandbeginsel. Economische en strategische waarde (31409, nr. 496);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 april 2026 inzake reactie op rapport Het vlagregister en het woonlandbeginsel. Economische en strategische waarde (31409, nr. 503);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2026 inzake nota Noodhulp op de Noordzee 2026-2030 (30490, nr. 47);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2026 inzake ongevals cijfers scheepvaart 2025 (31409, nr. 507);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 augustus 2026 inzake reactie op de brief van Twente Board over oproep tot duidelijkheid en ondersteuning bij stremming Twentekanalen (31409, nr. 509);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2026 inzake stand van zaken van diverse onderzoekstrajecten binnen de maritieme sector en invulling van openstaande toezeggingen (31409, nr. 508);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2026 inzake resultaten van onderzoek Adviescollege ICT-toetsing naar vervanging BESW (Bediening- en Besturingssysteem Waterweg) (37020-J, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 september 2026 inzake reactie op brief Dorpsbelangen Jistrum-Skûlenboarch en Doarpsbelang Eastermar over brug Skûlenboarch (29385, nr. 148);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2026 inzake voortgang Actieplan Strategie ter Bescherming Noordzee Infrastructuur (33450, nr. 143);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2026 inzake verzamelbrief maritieme zaken (2026Z19723).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukink

Voorzitter: Vellinga-Beemsterboer
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Goudzwaard, Heutink, Schutz, Stoffer, Vellinga-Beemsterboer en Wiersma,

en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.04 uur.

De voorzitter:

Welkom, allemaal, bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en bij het commissiedebat Maritiem. Wij gaan vandaag van 13.00 uur tot 16.00 uur debatteren over dit onderwerp. De commissie is goedgevuld. Ik heet de minister en natuurlijk zijn ondersteuning welkom, evenals alle mensen op de publieke tribune, de mensen die dit digitaal volgen en uiteraard natuurlijk ook de leden.

We gaan het als volgt doen. Alle leden krijgen een spreektermijn van vier minuten. Ik stel daarbij voor dat wij vier interrupties afspreken, volgens de afspraak die we hebben. We gaan trachten de interrupties kort te houden, onder de 30 seconden. Als ze langer dan 30 seconden zijn, tellen ze voor twee. Zo houden we de vaart er even in. Ik zit als lid van deze commissie vandaag voor, dus als iedereen is geweest, zal ik het voorzitterschap kort even overdragen — ik stel voor dat ik dat aan de heer Schutz doe, omdat hij links van mij zit — en dan zal ik zelf ook nog een bijdrage leveren.

Daarmee stel ik voor dat wij van start gaan en geef ik de heer Schutz als eerste het woord. Gaat uw gang.

De heer Schutz (VVD):

Dank u wel, voorzitter Voor de zomer presenteerde het kabinet een pakket van verduurzamingsmaatregelen voor de agrarische sector, de industrie en mobiliteit. Onderdeel daarvan is een NO_x-reductie van 50% in 2035 ten opzichte van 2019. De maritieme sector is cruciaal voor onze economie. Vervoer over water kan bovendien het wegennet ontlasten. Om zijn bijdrage te kunnen leveren aan verduurzaming en de broodnodige modal shift, heeft de maritieme sector behoefte aan drie dingen: een faciliterende overheid, bevaarbare vaarwegen en een vaarwegbeheerder die qua kennis en bemensing op zijn taken is toegerust. Er is werk aan de winkel.

Voorzitter. Dan ondersteuning en verduurzaming van de binnenvaartsector. Tot eergisteren maakte ik me meer zorgen of de binnenvaart de gevraagde omslag kan financieren. Verduurzaminginvesteringen kennen vaak een onrendabele top. Grote rederijen maken afspraken met verladers over de kosten daarvan. Kleine binnenvaartondernemers zijn vaker aangewezen op de spotmarkt. Het doorberekenen van kosten ligt daarbij lastiger. Ook het ongelijk speelveld met België en Duitsland met betrekking tot hernieuwbare energie helpt niet. Eergisteren hoorde ik over het subsidiepakket van 231 miljoen euro; dat kan de sector echt helpen. Mijn complimenten aan de minister.

Ook de sector reageerde positief, vooral op de mogelijkheid voor kleine ondernemers om subsidie aan te vragen voor hybride elektrisch varen. Wel betreuren zij dat de Stage V-dieselmotoren buiten de regeling vallen. In deze overgangsfase kunnen die, zeker in combinatie met steeds meer biobrandstof, nog wel uitstoot verminderen. Het succes van de subsidieregeling wordt in belangrijke mate bepaald door het gebruik van de regeling door diezelfde kleine ondernemers met een schip. Zij vormen immers de grootste groep in de binnenvaart. Kan de minister toezeggen periodiek, na afloop van een openstellingsperiode, daarover verslag te doen?

Voorzitter. Dan het onderwerp droogte en hindermanagement bij de onderhoudsopgave. De binnenvaart heeft bovenal een betrouwbaar vaarwegennet nodig. Stremmingen en beperkingen op vaarwegen worden steeds structureler, met directe grote economische gevolgen. De lage waterstanden van deze zomer onderstrepen dat. In augustus lag de vervoerde tonnage 18,6% lager. Minder lading betekent minder inkomsten en daarmee ook minder ruime om te investeren in verduurzaming. Hoe wil de minister het vaarwegennet beter bestand maken tegen perioden van droogte? Wat kan er klimaatadaptief bijvoorbeeld in CCR-verband? Welke maatregelen ziet hij op de korte, maar ook op de lange termijn?

Vorige week vroegen verschillende koepelorganisaties tijdens het rondetafelgesprek over hindermanagement bij waterbouwprojecten om meer regie over de hele vaarwegcorridor. Zij wezen op de economische en maatschappelijke gevolgen van hinder en op het belang van betrouwbare omvaarroutes. Ook bepleitten zij een impacttoets op de omgeving, qua economie en leefbaarheid. Zelf wil ik vragen om een zwaarder gewicht voor hinder bij aanbestedingen en gunning en een hogere waardering voor wendbare oplossingen. Is de minister bereid het huidige hindermanagement op vaarwegen binnen een jaar na heden te evalueren tegen de input van dat rondetafelgesprek, het op basis van de uitkomsten te herzien, en ons per brief te informeren? Ik ontvang ook graag daarover een toezegging.

Voorzitter. Dank aan de minister voor de antwoorden op mijn schriftelijke vragen over de voorgenomen nachtstremming van het Amsterdam-Rijnkanaal door uitval van de verkeersbegeleiding. Ik blijf kritisch. Een strak bemeten personeelsbestand dat wordt overvallen door uitval en vertrek, met een nachtstremming en grote economische schade als mogelijk gevolg klinkt niet als een Rijkswaterstaat die in control is. Dat de stremming onder dreiging van een rechtszaak ternauwernood is voorkomen, maakt de verwijzing naar nadeelcompensatie weinig geruststellend. Rijkswaterstaat moet zulke disproportionele maatregelen voorkomen. Evident is dat daarvoor een grotere flexibel inzetbare pool van verkeersbegeleiders nodig is en anders verdere digitalisering. Kan de minister toezeggen de Kamer binnen een halfjaar per brief te informeren over hoe hij de verkeersbegeleiding robuuster wil maken? Daarbij wil ik ook weten hoe hij voorkomt dat er een situatie vergelijkbaar met die op het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat in bijvoorbeeld Zeeland of elders.

Tot slot, voorzitter. Wat is de stand van zaken rond het Amsterdamse voornemen om cruiseschepen te weren? Hoe beoordeelt deze minister dat voornemen in het licht van de rijksinvestering van ongeveer 1 miljard in de zeesluis bij IJmuiden?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Schutz van de VVD. Er zijn geen interrupties. Dan gaan we door naar de heer Goudzwaard van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Zit ik alweer tegenover de minister. Dat was vandaag om 0.00 uur ook al het geval. Maar we gaan door.

Voorzitter. Ik wil vandaag beginnen met een voorzichtig compliment aan en een aanmoediging voor de minister. Alles lijkt er namelijk op te wijzen dat er bij Ameland binnenkort ook in de nachtelijke uren weer snel gevaren kan worden. Dat was lange tijd een grote bron van onzekerheid voor de bewoners van Ameland. De ecologische beoordeling is nog niet afgerond, dus de minister kan er vandaag nog geen definitief besluit over nemen. Maar voor de eilanders dringt de tijd, dus ik moedig de minister aan om alles op alles te zetten om voor het donkere seizoen duidelijkheid te geven. Welke stappen zet de minister de komende weken en wanneer verwacht hij een besluit over de maximumsnelheid in de nacht?

Voorzitter. Nu wij toch in het noorden zitten, wil ik even stilstaan bij de sluis van Kornwerderzand. De provincie en het Rijk spreken al bijna vijftien jaar over verbreding van deze sluis. Die verbreding ontsluit Noord-Nederland en Oost-Nederland veel beter voor grote schepen. We hebben het niet alleen over de versterking van onze maritieme sector; dit is ook een kans om daadwerkelijk een bijdrage te leveren aan de modal shift waaraan JA21 met grote regelmaat refereert. Ik roep de minister dan ook op om deze kans op een brede economische stuurversterking niet te laten liggen. Er wordt al jaren gesproken over Kornwerderzand, en er is geld uitgetrokken en toegezegd door de provincie en bedrijven. Gaat deze minister de sluis nu daadwerkelijk eens verbreden?

Voorzitter. De afgelopen jaren zijn er mooie stappen gezet in de maritieme maakindustrie, mede dankzij de gelijknamige sectoragenda. Het is dan ook niet zo vreemd dat de motie van collega Flach uit mei dit jaar die verzoekt om de sectoragenda ook na 2026 voort te zetten, op de Partij voor de Dieren na Kamerbreed is aangenomen. Desondanks zien wij de financiële ondersteuning voor innovatie in deze sector het komende jaar juist teruglopen. Kan de minister toelichten hoe hij invulling gaat geven aan de motie-Flach waar ik net aan refereerde?

Dan de binnenvaart. Die wordt geconfronteerd met verschillende duurzaamheidseisen: een CO₂-reductie en een NO_x-reductie. We hebben Stage V-motoren. Die reduceren de NO_x-uitstoot met maar liefst 70% tot 90%. Fantastisch! Helaas zien wij de subsidie voor de ombouw naar dit type motor verdwijnen, terwijl die duurzaamheidsdoelen natuurlijk gewoon keihard overeind blijven staan. Kan de minister toelichten waarom de subsidie voor de Stage V-motoren verdwijnt? Acht de minister het realistisch dat binnenvaartvervoerders deze motoren dan maar uit eigen zak gaan betalen, ondanks dat ze maar zeer beperkt bijdragen aan de productiviteit van de schepen? Wil de minister met de sector daarover bijvoorbeeld een tijdspad afspreken? Dan wordt duidelijk welke van die twee duurzaamheidseisen voorrang krijgt, wanneer bedrijven eraan moeten voldoen, wat het kost en op welke overheidssteun zij kunnen rekenen.

Voorzitter. De collega naast mij refereerde er net al aan: het kabinet wil meer goederen

van de weg naar de binnenvaart verplaatsen. Het kabinet maakt te weinig gebruik van onze bestaande infrastructuur, waardoor filedruk en netcongestie helaas nog steeds vrij spel blijven houden, vooral omdat er de komende tijd nauwelijks geld zal zijn voor serieus onderhoud van onze infrastructuur, laat staan voor nieuw asfalt. JA21 vindt dat het ministerie van IenW zich dit allemaal zwaar kan aanrekenen. Het is daarom tijd dat we de ambitie met betrekking tot deze modal shift actiever gaan stimuleren. Maar dan moeten eerst uitdagingen omtrent laag water getackeld worden. Ook dat zei mijn collega al. De infrastructuur die bij laag water een belemmering vormt voor de binnenvaart moet daarom tijdig worden aangepast, waarbij rekening moet worden gehouden met de huidige én de toekomstige waterstanden. Welke concrete acties kunnen wij op korte termijn daarover van de minister verwachten?

Dat was mijn laatste vraag, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Ik zie dat de leden geen interrupties hebben. Dan geef ik het woord aan mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik val meteen maar met de deur in huis, want voor deze belangrijke sector hebben we vandaag vier minuten de tijd en ik heb een breed scala aan punten.

Ik begin met de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, waar mijn buurman het zonet ook al over had. De motie-Flach heeft ervoor gezorgd dat dit programma wordt voortgezet, maar hoe zit het met de middelen voor subsidie voor het maritieme-innovatieprogramma?

Dan het Twentekanaal. Het zal niemand zijn ontgaan wat voor een impact de sluiting van het Twentekanaal heeft gehad op de scheepvaart en op de bedrijven in de regio en ook verder. Ik heb hier drie vragen over aan de minister.

Ten eerste. Hoe zorgen we ervoor dat de communicatie rondom sluiting eerder bekend is bij de bedrijven? Met andere woorden: hoe zorgen we voor een betere voorspelbaarheid voor bedrijven? En hoe kunnen bedrijven in aanmerking komen voor schadevergoeding? Dit sluit aan bij de vragen over hindermanagement tijdens de rondetafel. Dan de middellange termijn. Er komt weer een onderzoek naar het pompemaal in Eefde, terwijl we al sinds 2018 weten dat dit gemaal niet goed functioneert. Wat is het doel van dat onderzoek? Staat investering in dit gemaal op de planning? Waarom is dit in 2018 niet opgepakt? Dan de lange termijn; ook hieraan refereerde de heer Schutz al. Wat is de actie van de minister om om te gaan met toekomstige droogtesituaties?

Van de binnenvaart naar de havens. Het is goed dat er wordt gewerkt aan een havennota. Omdat het de Rijkshaven betreft, een bijzondere categorie, hebben we wel de vraag of de haven van Den Helder ook een plek krijgt in deze nota en of ze aan tafel zitten om mee te praten. En de tweede vraag over de havens: wordt er ook gewerkt aan een nationale visie op de binnenhavens?

Voorzitter. Ik had een reactie verwacht op een brief over de Berkelse zompen. Die is niet

binnengekomen, maar ik ga dit punt toch aanhangig maken. Ik ben de afgelopen periode meermaals op locatie geweest bij verschillende rondvaartorganisaties. De Waterlijn in Amersfoort is een van dergelijke organisaties. De gemiddelde leeftijd van vrijwilligers ligt rond de 70 jaar. Zij vervoeren met een topsnelheid van 5 kilometer per uur toeristen met rondvaartboten door de Amersfoortse grachten. Door de invoering van de verzwaarde certificering wordt het voor deze organisatie moeilijker om nieuwe vrijwilligers op te leiden en aan de regels te laten voldoen.

Dit geval wordt niet door het CDA uitgelicht omdat het wereldgroot is in omvang, maar juist omdat het zo goed illustreert in hoeverre regelgeving bedrukkend kan werken voor vrijwilligersorganisaties. Wij achten dat deze regelgeving niet in verhouding staat tot het afdoende veiligheidsniveau geschetst door het ministerie. Wij achten het risico beperkt wanneer schippers worden opgeleid op basis van ervaring in een vaargebied zonder ander vaarverkeer met een gracht van minimaal 80 centimeter diep en een snelheid van maximaal 5 kilometer per uur. Wij hechten meer waarde aan de ruimte voor vrijwilligers om rondvaarten te organiseren en pleiten daarom voor een bredere interpretatie van de uitzonderingsmogelijkheid voor deze organisaties.

De Europese Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart biedt lidstaten de mogelijkheid om personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren vrij te stellen van de verplichting uit die richtlijn. Nederland heeft deze uitzondering zo geïnterpreteerd dat dat alsnog voor meer regels en eisen heeft gezorgd. De interpretatie van wat een afdoende veiligheidsniveau is, is echter afhankelijk van de feitelijke situatie waarin deze schepen opereren. Mijn vraag aan de minister is daarom of hij bereid is om de uitzonderingsmogelijkheid op de Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart te herzien. Denk bijvoorbeeld aan een praktisch, klein vaarbewijs. Kan de minister dit betrekken bij het voornemen van het kabinet om jaarlijks 500 regels te schrappen of te vereenvoudigen? Dat zou ook in de reactie op de toegezegde brief kunnen staan. Mocht de minister zich afvragen waarom ik mij hier al lange tijd, en nu ook samen met vrouw Vellinga, druk over maak, dan raad ik hem aan om eens zo'n rondvaart te plannen. Ik denk dat deze minister dan gaat zeggen: dit fixen we!

Tot slot sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Goudzwaard van JA21 over de vragen over Ameland en Kornwerderzand.

Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar mevrouw Wiersma van BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Dank. Ik had veel te veel, maar veel is al genoemd. Daardoor kan ik Kornwerderzand en het Twentekanaal laten gaan.

Voorzitter. Nederland behoort wereldwijd tot de top van de maritieme sector en daar mogen we trots op zijn. Die positie is het resultaat van eeuwenlange opbouw van kunde en kennis, van vakmanschap én van investeringen in de toekomst, van generatie op generatie. Wij weten dat de minister als voormalig wethouder van de havenstad Rotterdam uiteraard een groot hart heeft voor de maritieme sector en dat hij zich daar keihard voor inzet. Maar die koppositie is allesbehalve vanzelfsprekend.

De maritieme sector staat onder toenemende druk door oneerlijke internationale concurrentie en geopolitieke spanningen. Juist daarom is duidelijk, consistent en langjarig maritiem beleid cruciaal, een langetermijnstrategie die rust en duidelijkheid biedt aan de sector en inzet op structurele investeringen in de maritieme infrastructuur.

Voorzitter. Scheepsbouw- en reparatiewerven zijn van strategisch belang. Als die eenmaal zijn verdwenen, komen ze niet meer terug. Dat raakt niet alleen onze havens en de werkgelegenheid, maar ook de nationale veiligheid. Het aandeel van de Nederlandse vloot in de wereldhandel loopt op dit moment al terug en het verdwijnen van werven zou die ontwikkeling alleen maar versnellen. Dus hoe gaat de minister ervoor zorgen dat succesvolle koploperprojecten als het Maritiem Masterplan en Werf van de Toekomst gecontinueerd kunnen worden, met daarbij de nodige financiële slagkracht om de sterke Nederlandse maritieme sector te behouden?

Een sterke maritieme sector vraagt ook om sterke instituties en goed opgeleid personeel. Denk aan maritiem onderwijs, de Hogere Zeevaartschool en aan goed en betrouwbaar toezicht. Willen we het aantrekkelijk houden om onder Nederlandse vlag te varen, dan zijn structurele ondersteuning en nieuwe instroom noodzakelijk. Gaat de minister samen met de minister van OCW optrekken om het onderwijs aantrekkelijk te houden voor jongeren? En zo ja, hoe gaat de minister dat dan doen?

Voorzitter. Zeewaardige AED's aan boord van schepen. BBB wil graag dat er meer wordt gedaan om de veiligheid op zee te verbeteren en levens te redden. In dit verband verwijzen wij naar twee rapporten, van de KNRM en de Kustwacht, over ongevallen en reanimaties op zee. Bij ongevallen en noodgevallen telt iedere minuut, terwijl het op zee en open water lang kan duren voordat professionele hulp ter plaatse is. Een zeewaardige AED aan boord en een bemanning die kan reanimeren, kunnen dan het verschil maken.

BBB constateert echter dat veel schepen nog steeds geen zeewaardige AED aan boord hebben, terwijl een AED voor koopvaardischepen in Duitsland al wel verplicht is. Hoe kijkt de minister naar het stimuleren van zeewaardige AED's aan boord van schepen, ook kleinere schepen? En is hij bereid om samen met de maritieme sector, de Kustwacht en de KNRM te onderzoeken hoe aanschaf, onderhoud en reanimatietrainingen kunnen worden bevorderd? Kan hij de Kamer hier verder ook over informeren, want juist zo kunnen we op een laagdrempelige manier levens redden?

Voorzitter. Autowrakken vormen een onderschat risico niet alleen voor de scheepvaart en zwemmers, maar ook voor het milieu, en kunnen verband houden met vermissingen of strafbare feiten. Wordt informatie over de locaties van autowrakken structureel gedeeld met de politie en vindt de minister ook dat deze wrakken vaker moeten worden geborgen met het oog op de veiligheid, het milieu en het oplossen van langdurige vermissingen?

Voorzitter. Daarnaast vraag ik aandacht in internationaal verband voor vermissingen op zee. Wanneer iemand overboord raakt en niet direct wordt teruggevonden, is snel en zorgvuldig onderzoek cruciaal. Is de minister bereid zich internationaal in te zetten voor afspraken waarbij schepen bij aankomst in de eerstvolgende haven worden onderzocht en de verblijfsruimtes van de vermiste persoon worden veiliggesteld, zodat DNA-

materiaal kan worden geborgd?

Voorzitter. Kornwerderzand is al genoemd. De rest bewaar ik tot de tweede termijn. Dank.

De voorzitter:

Helemaal goed. Ik kijk even rond om te zien of er interrupties zijn. Dat is niet het geval. Ik kan daarom het woord geven aan de heer Stoffer van de SGP. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Er is al best het een en ander gezegd over de maritieme sector en de binnenvaart, maar ik zal proberen om daar een aantal zaken aan toe te voegen.

De logistieke sector is een van onze halsslagaders, maar zij zit wel in de hoek waar de klappen vallen, niet alleen financieel en door brugafsluitingen, maar ook op het water. Het afgesloten Twentekanaal met een half miljoen euro kosten per dag, de lage waterstanden op de Rijn en de stremmingen en storingen vanwege verouderde sluizen en bruggen spelen de sector stevig parten.

De vraag is hoe we meer water onder de boten krijgen. Zorg ervoor dat kleine binnenvaartschepen niet uit de vaart gaan door strenge emissie-eisen en zorg ervoor dat sluizen en gemalen ook bij laagwater hun werk kunnen blijven doen. Nu ging het mis bij bijvoorbeeld de sluizen bij Eefde en Weurt. Verder moet het aantal storingen en stremmingen omlaag in plaats van omhoog. Het budget voor instandhouding moet de opgave volgen in plaats van andersom. Het is teleurstellend dat het kabinet buigt naar links en bezuinigingen parkeert, terwijl bij infrastructuur nog zo'n groot financieel gat gaapt. En de minister is geregeld gewaarschuwd. Ook bij dezen! Ik snap overigens ook wel dat hij niet alleen aan de geldboom kan trekken.

De binnenvaart kan niet even omvaren en de economische schade is relatief groot. Mijn vraag is wat de strategie is van de minister om deze logistieke en economische schade door droogte en storingen in te perken. Wordt er bijvoorbeeld snel een knoop doorgehakt over de vernieuwing van het gemaal bij Eefde?

Het is belangrijk dat kwetsbare schakels in het vaarwegennet bij laagwater in kaart worden gebracht, zodat ze ook met prioriteit aangepakt kunnen worden. Mijn vraag aan de minister is of hij dit voor het volgende commissiedebat Maritiem met binnenvaart en verladers op wil pakken. Want zwakke schakels moeten we niet onder de pet houden, zoals bij Eefde nu eigenlijk het geval was, maar gewoon met elkaar open op tafel leggen. Wordt ook de inzet op multimodaal goederenvervoer versterkt, zodat we minder kwetsbaar worden voor uitval van kustwerken en kanalen?

Elektrisch varen. Wat is het perspectief voor verduurzaming in de binnenvaart? Door verdubbeling van de biobrandstofprijzen door het schot tussen sectoren is het voor schippers een weinig aantrekkelijke optie meer. Vervoer over water wordt onbetaalbaar als via ETS2 de dieselprijs steeds verder opgekrikt wordt. Mijn vraag is hoe de minister gaat zorgen voor een eerlijke kans voor binnenvaartschippers.

Elektrisch varen mag niet zwaarder belast worden dan varen op dieselolie. Dat klinkt logisch en de steun voor verlaging van de energiebelasting is positief. Maar de

kabinetsbrief is in ieder geval in mijn beleving hierover relatief vaag, maar de minister kan het dadelijk natuurlijk haarscherp maken in zijn beantwoording. Mijn vraag is of de verkenning naar het opnemen van de belastingverlaging opgenomen wordt in het volgende Belastingplan.

De minister wil zijn schouders zetten onder de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Het is al langsgekomen, maar de vraag is nog wel wat het in de praktijk betekent. Komt er ook een opvolger voor het maritieme innovatieprogramma? Het is namelijk alle hens aan dek om de Nederlandse vlag, zoals al eerder werd gezegd, aantrekkelijk te houden. Dat betreft het woonlandbeginsel, maar ook de fiscale behandeling van offshorewerkschepen. De Kamer heeft gevraagd om Nederlandse werkschepen in z'n geheel mee te nemen in de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart. Onder meer België gaat zijn tonnageregeling verbreden en we willen toch niet, zeg ik tegen een oud-minister van Economische Zaken, dat bedrijven over de grens gaan kijken. Mijn vraag is of het kabinet het been bij gaat trekken.

Al jaren hamer ik op voortvarende uitvoering van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij, zeker nu de beveiliging van de Noordzee belangrijk is dan ooit. Voor een groot deel van de vloot blijft het onduidelijk wanneer opdrachten de markt op komen. De Kamer zou voortgangsrapportages krijgen, maar de laatste is alweer van twee jaar geleden. Mijn vraag is hoe de minister ervoor gaat zorgen dat maritieme bedrijven weten waar ze in dit geval aan toe zijn. Zou hij voor het begrotingsdebat de Kamer daarover willen rapporteren en daarbij serieus meerjarig perspectief willen geven?

Tot slot, voorzitter. Het is goed dat er gestructureerd geïnvesteerd wordt in bescherming van de Noordzee-infrastructuur, want de Kustwacht had volstrekt onvoldoende middelen om schepen met verkeerde bedoelingen in de smiezen te houden. Mijn vraag is of de minister kan garanderen dat alle meldingen serieus worden opgepakt door de Kustwacht en dat ze ook 24/7 inzetbaar is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Heutink. Gaat uw gang.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Voorzitter. Op 8 april jongstleden diende ik samen met mevrouw Van der Plas een motie in over het gedogen van de watertaxi in de nacht. De minister heeft destijds een toezegging gedaan en ik wil de minister bedanken dat deze toezegging daadwerkelijk iets waard is gebleken, zowel richting de Kamer als richting Ameland zelf. Daar wil ik mee beginnen.

Voorzitter. Het is goed dat we vandaag kunnen spreken over maritieme onderwerpen. Het is nodig ook! Afgelopen zomer werd het Twentekanaal afgesloten voor verkeer vanwege de zeer lage waterstand en inmiddels zien we ook op de IJssel beperkingen. Schepen moeten daardoor, naar verluidt, zo'n 200 kilometer omvaren. Afgelopen dinsdagochtend vroeg reed ik nog bij Deventer over de IJssel en ook ik schrok van de lage waterstand.

Dat is zorgelijk te noemen, juist omdat het kabinet meer goederenvervoer over het water

wil laten plaatsvinden. De zogeheten modal shift is al jaren een wens van het kabinet en dan lijken dit soort tegenvallers niet mee te helpen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat onze vaarwegen ook tijdens langdurige droogte gewoon betrouwbaar en bereikbaar blijven? En we horen verder graag welke concrete maatregelen worden genomen om te voorkomen dat we bij een volgende droge zomer weer vaarwegen moeten afsluiten. Het zou immers zomaar kunnen dat de volgende zomer weer zo droog is. Dat weten we niet.

Voorzitter. Een ander punt van zorg is het woonlandbeginsel. Simpel gezegd betekent dit dat zeevarenden worden betaald naar de maatstaven van het land waarin zij wonen. Wat ons betreft is dat een heel logisch uitgangspunt. Het is dan ook goed dat de minister zich inzet om het woonlandbeginsel in stand te houden. Als het beginsel verdwijnt, krijgen Nederlandse rederijen te maken met een forse stijging van hun loonkosten. Onderzoek van Deloitte waarschuwt ons bovendien dat het wel tot 70% van de Nederlandse vloot zou doen verdwijnen. Ze zullen gaan omvlaggen, zodat ze kunnen varen voor landen waar regels hen niet weggagen.

Voorzitter. We moeten onze Nederlandse vloot juist behouden en schepen met trots onder de Nederlandse vlag laten varen, in plaats van ze een reden te geven om die vlag te vervangen. Buiten dat is het ook heel onverstandig om de Nederlandse vloot te laten krimpen. Dat kost ons banen. Het kost ons economische activiteit en het kost ons ook nautische kennis. We hebben de binnenvaart, de scheepvaart en de hele maritieme sector gewoon kei- en keihard nodig in dit land!

Voorzitter. Welke concrete stappen gaat de minister zetten om het woonlandbeginsel overeind te houden? Gaat dat ook lukken? En wat gaat hij doen om te voorkomen dat Nederlandse regels onze reders en schepen juist uit Nederland weggagen? Deze minister is groot fan van het schrappen van regels. Ik deel dat met hem, maar laten we dat dan ook voor de scheepvaart doen.

Voorzitter. Iets leukers is autonoom varen. Mijn fractie is daar erg benieuwd naar en we zien ook kansen. Het kan de scheepvaart, slimmer, efficiënter en uiteindelijk ook een hoop veiliger maken. En precies dat laatste is wel waar wat ons betreft de schoen wringt, want zoals met alles moet veiligheid vooropstaan, ook bij het invoeren van autonoom varen. Maar hoe zit het dan bijvoorbeeld met de veiligheid op drukke vaarwegen? Hoe ziet de minister dat voor zich, bijvoorbeeld bij sluizen? Kan de minister daar al iets over vertellen? Kan hij misschien zelfs al vooruitblikken? We horen graag welke regels ontbreken, want hier zullen, hoe erg dat ook is, wat regels voor moeten komen. Wat is verder nog nodig om te zorgen dat autonoom varen juridisch en praktisch veilig verder kan worden ontwikkeld?

Tot slot willen we de minister nog één compliment geven, maar daarna is het ook echt afgelopen! Het is goed dat hij afziet van de registratie van pleziervaartuigen. We vinden dat een verstandige keuze. Het is fijn om te zien dat er niet weer een zoveelste pleziertje aan bureaucratische banden wordt gelegd en dat mensen ook nog echt mogen genieten van bepaalde dingen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geloof niet dat ik de heer Heutink ooit zo complimenteaus heb gehoord.

Mijn complimenten daarvoor!

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wen er maar niet aan.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het voorzitterschap even over aan de heer Schutz, zodat ik mijn eigen bijdrage kan doen.

Voorzitter: Schutz

De **voorzitter**:

Dan geef ik u het woord om als commissielid uw bijdrage te doen.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank u wel, voorzitter.

De Nederlandse maritieme sector is bepaald geen bijzaak. Ik ga ongetwijfeld heel veel dubbelingen hebben met de bijdrage van anderen, want ik denk dat we het hier heel erg over eens zijn.

Het is een van de oudste en meest strategische sectoren van ons land. Waar andere landen een scheepswerf hebben, hebben wij een heel maritiem cluster. Het is voor mij dan ook, net als voor mevrouw Boelsma, moeilijk kiezen welke onderwerpen ik vandaag bij de kop moet pakken. Maar ik heb er drie gekozen: verduurzaming van de sector, de brandstoffentransitie en de vraag of onze binnenvaart, de ruggengraat van onze logistiek, de klimaatcrisis aankan. Ze kwamen al voorbij.

Voorzitter. Dit kabinet wil de maritieme sector toekomstbestendig en concurrerend houden. Dat is precies de combinatie waar D66 ook voor staat: duurzaamheid als verdienmodel. Wie als eerste kan varen op schone brandstoffen, wie als eerste de schepen, motoren en bunkers van de toekomst bouwt, pakt de markt van morgen. De vraag is dus niet of de sector verduurzaamt, maar of Nederland voorop- of achteraanloopt. Daarom mijn eerste punt van aandacht: hoe blijft de minister hierop inzetten? Kan de minister toezeggen vol te blijven inzetten op de sectordoelen voor 2030?

Dan de brandstoftransitie. Die is in volle gang. Er is geen een-op-eenvervanger voor stookolie, maar er zijn duurzamere alternatieven: methanol, ammoniak, bio-ethanol, waterstof, elektrisch varen en biobrandstoffen. Het Maritiem Masterplan is daar verstandig op ingericht: stap voor stap. Ik heb wel twee kanttekeningen. De visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen zou uiterlijk in het derde kwartaal naar de Kamer worden gestuurd. Het is nu eind september. Misschien heb ik deze gemist, maar ik ben benieuwd wanneer wij deze visie ontvangen. De havens en reders hebben die visie juist nodig om hun investeringsbeslissingen te blijven nemen. Elke maand vertraging is een maand waarin investeringen blijven liggen. Kan de minister ondubbelzinnig toezeggen hierbij niet op de rem te trappen, maar koersvast te blijven en dus ook vast te blijven houden aan de oplopende percentages in de brandstoftransitieverplichting?

Dan de tweede: verduurzamen is dweilen met de kraan open zolang ons eigen beleid

koplopers afstraft. Ik sluit mij dan ook aan bij de vraag hoe we een oplossing gaan vinden voor elektrisch varen en de energiebelasting, omdat de koplopers op dit moment worden afgestraft, zoals ik al zei. Wat kan de minister hieraan doen?

Dan de droogte; die werd ook al door iedereen genoemd. Terwijl wij hier zitten, staat het peil van de Rijn op het laagste niveau van de afgelopen 160 jaar. Op de Boven-IJssel is eenrichtingsverkeer ingesteld. Schepen moeten hierdoor 300 kilometer omvaren, wat weer druk oplevert voor andere vaarwegen. Het Twentekanaal is nog steeds voor een deel gesloten. Ook werd er in augustus een stuk minder vervoerd — dat werd ook al genoemd — omdat een aantal schepen gedeeltelijk leeg moest varen. Dit is de derde extreme laagwaterzomer in een korte tijd. We zien dat klimaatverandering laagwater de norm maakt in plaats van de uitzondering. Dat wringt. Juist de binnenvaart, die schoner, stiller en veiliger is dan vervoer met vrachtwagens, is de sleutel van de modal shift die dit kabinet wil maken: de verschuiving van honderdduizenden vrachtwagenritten naar vervoer via water of spoor. Maar hoe moet dat gebeuren als de belangrijkste ader van dat water steeds vaker onbetrouwbaar wordt?

Ik vraag daarom om drie dingen. Eén: voorspelbaarheid. De sector vraagt niet om een wereld zonder laagwater, maar om een escalatieladder en communicatie op basis waarvan ze kunnen plannen. Twee: een structurele aanpak van de rivier. De maatregelen voor het stabiliseren van de rivierbodem zijn een hele goede eerste stap, maar het gaat om meer: het optimaal inzetten van een buffer in het IJsselmeer, het vasthouden van water in het bovenstroomse gebied en het ontwerp Nationaal Water Programma 2028-2033, dat eind dit jaar moet worden vastgesteld. Ik hoor graag van de minister hoe de belangen van de scheepvaart daarin worden meegenomen en geborgd. En de derde: internationale samenwerking. Een structurele laagwateraanpak kan alleen in samenwerking met onze buurlanden. Welke stappen heeft de minister hierin gezet?

Voorzitter. Voor ik afsluit, heb ik nog twee kleine zijsprongetjes. De aanbesteding van de Waddenveren heeft het een en ander aan vertraging opgelopen. Daardoor wordt de implementatietijd nu wel heel erg krap. Dat gaat enorm knellen voor de reders. Hoe ziet de minister dit voor zich? Hoe zorgt hij ervoor dat de rederijen hierdoor niet in de knel komen?

Verder sluit ik mij aan bij het CDA wat betreft de vragen over de rondvaartbootvrijwilligers, want vrijwilligers moeten we koesteren.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zie geen interrupties meer. Ik geef het voorzitterschap weer terug aan de voorzitter.

Voorzitter: Vellinga-Beemsterboer

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn wij ongelofelijk snel door de eerste termijn heen. De minister heeft een mooi aantal vragen gekregen. Ik kijk even hoelang hij nodig heeft om de beantwoording voor te bereiden. Een halfuur, hoor ik. Dan gaan wij een halfuur schorsen, tot ongeveer 14.10 uur. Tot over een halfuur.

De vergadering wordt van 13.37 uur tot 14.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We zijn nog aan het wachten op een paar mensen die zo meteen ongetwijfeld binnenvallen, maar voor de rest is iedereen weer aanwezig. De minister is ook weer terug. Welkom terug allemaal bij het commissiedebat Maritiem. We zijn toegekomen aan de beantwoording van de minister in de eerste termijn. Minister, kunt u ons eerst even een overzicht geven van hoe u de beantwoording hebt opgebouwd? Hebben we mapjes en dergelijke?

Minister **Karremans**:

Dank, voorzitter. Daar kom ik zo op. Allereerst misschien een korte introductie van mijn kant. Het onderwerp dat vandaag op de agenda staat, gaat overduidelijk heel veel Kamerleden aan het hart. Dat is mooi om te zien. Dat is volgens mij ook terecht, want Nederland is een waterland. We voeren niet alleen al eeuwen een strijd met het water, maar we verdienen er ook ontzettend veel geld mee. Dat is ontzettend belangrijk voor onze economie en voor alles wat we hier in Den Haag doen aan investeringen in ouderenzorg, onderwijs, cultuur, veiligheid en noem maar op. Sterker nog, de maritieme sector draagt 94 miljard euro per jaar bij aan de Nederlandse economie. Dat is natuurlijk ontzettend veel. Met andere woorden: een belangrijke motor van de Nederlandse economie is een scheepsmotor. Maar dan moet die motor natuurlijk wel blijven draaien, en daar hebben we het vandaag met elkaar over.

Daarvoor moeten we blijven investeren in het hoofdvaarwegennet, moeten we blijven investeren in innovatie en moeten we zorgen dat de binnenvaart mee kan in de energietransitie. Dat is ook al een paar keer aangehaald en dat vind ik ook heel terecht. Mevrouw Vellinga-Beemsterboer zei bijvoorbeeld al heel terecht: de Rijn staat op dit moment op de laagste aanvoerstand sinds 160 jaar. Die 160 jaar had ik nog niet scherp, maar ik geloof het zo. Ik denk: dat is sinds dat die gemeten wordt. Dat is inderdaad heel lang.

Dat betekent natuurlijk ook iets voor de Nederlandse maritieme industrie. Je ziet het nu al met het stremmen van sluizen. Dat zag je al in de zomer. Je ziet het met het eenrichtingsverkeer op de IJssel. Dat heeft een enorme impact. Ik vind dus ook dat de commissie terecht vragen stelt over hoe we hier in het vervolg mee omgaan. Dit is namelijk een realiteit. Dit was afgelopen zomer een realiteit. Het is vandaag de dag een realiteit. De heer Heutink zei het ook: "Dit kan volgende zomer zomaar weer eens het geval zijn. Hoe staan we er dan voor?" Daar ga ik zo ook expliciet wat verder op in, want ik denk dat we met elkaar een stevig gesprek moeten voeren over wat we daar nou aan moeten doen. Dat even ter introductie.

Ik zal inderdaad, zoals de voorzitter mij verzocht heeft, even aangeven in welke blokjes ik de beantwoording van de vragen zal doen. Ik begin even met zeevaart en het MIP. Dan behandel ik zeehavens, duurzame scheepvaart, multimodaal goederenvervoer en overig. Nu zie ik eigenlijk een blokje waarvan ik denk dat het misschien handig is om dat wat eerder te doen, namelijk binnenvaart. Laat ik maar even beginnen met binnenvaart en droogte. Dat sluit ook goed aan bij de introductie die ik net heb gegeven.

Voordat ik inga op alle vragen, wil ik de Kamer, de commissie, even uitleggen wat ik van plan ben te doen. Dat begint bij afgelopen zomer. Ik ben toen veel in gesprek geweest

met ondernemers. Dat was overigens niet alleen de maritieme industrie. Dat waren ook glastuinbouwers en bijvoorbeeld vertegenwoordigers van LTO, maar ook heel veel mensen en ondernemers rond het Twentekanaal. Ik heb toen afgesproken week op week met hen te spreken, eerst fysiek en daarna in een call, over wat de huidige stand van zaken was. Daar heb ik ook ontzettend veel opgehaald.

Er is ook al wat gezegd door mevrouw Boelsma-Hoekstra over de communicatie, zo van: wat kunnen we nou beter doen en wat moeten we naar de toekomst toe doen? Daar kom ik zo ook op. Ik heb ook met alle dijkgraven gesproken. Ik heb dus in die zin met alle waterbeheerders gesproken over hoe we dit nou verder brengen. Dit is namelijk niet alleen een maritiem vraagstuk; dit is ook een watermanagementvraagstuk. Het is in de basis een watermanagementvraagstuk.

Helaas komt daarbij natuurlijk altijd de realiteit kijken. We kunnen water niet maken. We zijn dus afhankelijk van de aanvoer van de Rijn. Dat is natuurlijk onze grote aorta als het gaat om het water dat Nederland binnenkomt en waar onze schepen op varen. Maar binnen dat gegeven kan je natuurlijk wel zo veel mogelijk proberen te doen. Ik wil dus nog voor het einde van het jaar een brief sturen naar de Kamer met een uiteenzetting van welke acties we nu al nemen en in de toekomst willen gaan nemen op korte, middellange en lange termijn, om veel beter voorbereid te zijn op dit soort situaties. Dat ziet op welke infrastructuur we denken nodig te hebben en welke afspraken we met watermanagers en met de maritieme industrie moeten maken. Maar denk ook aan hoe we dat voortaan doen met communicatie. Daar zal ik heel eerlijk over zijn: toen rond het Twentekanaal was de communicatie vanuit RWS gewoon niet goed. De reden daarachter was de volgende. Wij zagen op een gegeven moment de situatie verslechteren van groen naar oranje en daarna naar rood. Toen het rood werd, zeiden we "nu moet het dicht", terwijl we natuurlijk bedrijven, vooral bedrijven rond dat Twentekanaal, al veel eerder mee hadden kunnen nemen in dat proces. Dat hebben we wel veel beter gedaan — dat horen we ook terug — rond het eenrichtingsverkeer op de IJssel. Zo hebben we echt de industrie er al in een heel vroeg stadium in meegenomen dat het een mogelijkheid was en ook wanneer het ingesteld zou moeten worden. Dat is daar dus beter gedaan. We hebben er dus al direct van geleerd. Maar ik denk dat dit wel een les is die breed getrokken moet worden en meegenomen naar de toekomst toe. Je kan namelijk niet altijd alle problemen oplossen, zeker als het om droogte gaat — daarin ben je gewoon afhankelijk van het weer — maar je moet in ieder geval de communicatie goed op orde hebben.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Over de communicatie: het is natuurlijk niet alleen vooraf communiceren zodat bedrijven kunnen anticiperen op wat komen gaat. Je kunt natuurlijk ook tijdens een sluiting bedrijven wellicht aan de hand meenemen en zeggen: dit zijn de mogelijkheden die u wel heeft en dit zijn de financiële opties die u heeft. Misschien moet er blijvend gecommuniceerd worden op het gebied van perspectief, over hoelang het nog gaat duren. Hoe is dat in die communicatie gegaan? Zijn daar nog lessen uit te trekken?

Minister **Karremans**:

Ik denk dat we daar juist ook met de Twente Board nog eens een keer goed over moeten spreken: of dat naar tevredenheid gegaan is. Ik denk wel dat dat beter is gegaan dan toen met die abrupte communicatie die gebeurde rond het stremmen van de sluis in Eefde. Dit is terecht; de heer Heutink heeft hier zonder meer een punt. Het is mij wel

opgevallen dat je nooit de vindingrijkheid van ondernemers moet onderschatten. Je ziet echt dat dat op een goede manier gaat. Die vindingrijkheid wordt wel een handje geholpen als je natuurlijk tevoren al schetst wat de scenario's zijn. Dan zouden ondernemers al veel makkelijker kunnen plannen en rekening gaan houden met alternatieve scenario's. Nu was er namelijk ook een beetje geluk. ForFarmers zei bijvoorbeeld tegen mij: straks worden de aardappelen geoogst, dan hebben we geen transportcapaciteit meer; nu hebben we nog transportcapaciteit op de weg die we nu kunnen inzetten vanwege het wegvallen van de transportcapaciteit op de vaarweg. We zijn op die manier dus een beetje door het oog van de naald gekropen. In de zomer is er natuurlijk altijd ... Dat is niet helemaal gek: oogstmomenten staan natuurlijk vast. We weten elk jaar wanneer het zomer is en wanneer de kans op droogte groot is. Maar ik denk dat we dit allemaal even naast elkaar moeten zetten en het op de best mogelijke manier moeten doen.

Ten aanzien van de glastuinbouw, al is dat misschien geen onderwerp van dit debat: daar is het nog wel heel belangrijk dat we de sector veel meer gaan stimuleren om zelf water op te slaan. Dat gebeurt al voor een deel. Maar daar is de sector ook een beetje — ik zeg het maar even op deze manier — verwend geraakt. Er werd altijd voor een continue stroom van water gezorgd. Die realiteit gaat gewoon veranderen. De glastuinbouwers waar ik afgelopen zomer ben geweest zeiden: ik ga dit niet nog een keer meemaken; ik koop morgen een silo om gewoon nog meer water te kunnen opslaan. Dat is denk ik precies wat we willen. Het is deels natuurlijk maatregelen vanuit de overheid en deels maatregelen van ondernemers, maar dan moeten ze vanuit onze kant wel weten waar ze op kunnen rekenen. Dat is dus wat we in ieder geval voor het einde van het jaar willen doen.

De heer Schutz had nog een vraag: wat kan er klimaatadaptief in het CCR-verband worden gedaan? De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gestart met een Masterplan Rijn om de Rijn als vaarweg en de Europese binnenvaartcorridor beter bestand te maken tegen klimaatverandering. Daar wordt dus aan gewerkt. Er zijn in de zomer ook veel verhalen geweest dat Duitsland en andere landen water zouden ophouden. Dat is niet het geval en dat geldt vooral ook voor Duitsland. Het voornaamste belang van Duitsland — we hebben daarover natuurlijk ook continu contact met Duitsland gehad — was het openhouden van de Rijn omdat daarmee natuurlijk het Ruhrgebied wordt bediend. Het was dus juist in hun economisch belang om er natuurlijk voor te zorgen dat schepen nog steeds konden varen.

Dan de vraag hoe ik het vaarwegennet beter bestand wil maken tegen periodes van droogte. Ik denk dat we het daarover gehad hebben. Ik denk dat het ook wel goed is om te noemen dat we bodemerosie en drempelvorming in de rivieren al aanpakken. Daar steken we honderden miljoenen in om ervoor te zorgen dat die erosie tegen wordt gegaan. Vanuit het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 werken we meer toe naar een geulensysteem voor de Waal zodat de vaarwegen bij lage waterstanden zo lang mogelijk bevaarbaar blijven. Geulen zorgen namelijk voor een lagere stroomsnelheid en dus ook minder erosie. We kijken natuurlijk wat we kunnen doen. Daarbij zeg ik wel: het helemaal bestand maken kan niet, en ik kan niet honderd procent garanderen dat ook in droge periodes alles goed gaat. Je bent gewoon afhankelijk van wat er binnenkomt aan water. We zullen zo innovatief en slim mogelijk moeten handelen, maar daarbij zeg ik wel: het helemaal voorkomen is schier onmogelijk.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik ben dat met de minister eens, maar de manier waarop de doorvaart zo lang mogelijk door kan gaan, zit 'm natuurlijk in de waterbeschikbaarheid en natuurlijk ook in de vorm van de boten; dan hebben we het over de maritieme maakindustrie. Die boten hebben we natuurlijk niet allemaal morgen in één klap aangepast. Ik verzin het ter plekke, maar daar waar we ook de verduurzaming van motoren stimuleren, zou het misschien een gedachte kunnen zijn om eens te kijken of we, door de jaren heen, samen met de maritieme maakindustrie iets kunnen doen. Misschien kunnen we inzetten op bredere boten die minder diep zijn en veilig langer door kunnen varen met grotere tonnages, zodat je de vervoersmodaliteit zo lang mogelijk kan blijven benutten. Is dat een optie?

Minister **Karremans**:

Dat wil ik natuurlijk best, graag zelfs, met de sector bespreken. Ik wil het niet een vanuit de overheid opgelegd verhaal laten zijn. We willen goed het net ophalen bij alle sectoren die hierbij een belang hebben; we zullen daarbij ook dit punt meenemen.

Dan de vraag hoe bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een schadevergoeding ten aanzien van droogte. IenW heeft geen specifieke compensatieregeling voor schade door droogte. Er kan wel een compensatieverzoek worden ingediend op grond van de reguliere Beleidsregel nadeelcompensatie IenW 2024. Alleen, daar komen ze alleen voor in aanmerking wanneer ze onevenredige schade leiden door rechtmatig overheidshandelen. Ik heb ook al in de zomer gezegd dat er nu geen sprake is van een natuurramp of iets dergelijks, waar toen in Limburg sprake van was, waarbij er compensatieregelingen mogelijk zijn. Dat doen we dus niet. De leden van de commissie kennen allemaal de situatie van de begroting van IenW, denk ik. Daarin is geen ruimte om nog meer geld te besteden aan allerlei compensatieregelingen. Het eerlijke verhaal is ook ... Ik heb ontzettend veel ondernemers gesproken die snappen dat dit part of the game is. Die vragen mij niet om compensatie, maar wel om duidelijke communicatie. Die vragen mij ook om beheersmaatregelen te nemen, zoals bij Maassluis, die we wel in de hand hebben, om ervoor te zorgen dat ze zo goed mogelijk kunnen ondernemen. Er heeft letterlijk geen enkele ondernemer mij gevraagd om compensatie. Ik denk dat dat heel erg een ondernemer eigen is; die houdt niet graag zijn of haar hand op bij de overheid. Dat herken ik heel erg en dat is goed, denk ik, maar we hebben als overheid natuurlijk wel een rol te spelen in het feit dat zij moeten kunnen blijven ondernemen.

Dan ...

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u nog heel even, minister. Er is een interruptie van de heer Stoffer. Gaat uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mooi dat de minister dat zo benoemt: ondernemers houden niet graag de hand op. Daarstraks sprak de minister ook over het budget bij IenW, dat überhaupt geen ruimte biedt voor compensatie. Ik hoor zelfs wel geluiden andersom, namelijk dat ondernemers zeggen: dat wat de overheid niet lukt op het gebied van infra, laat ons dat maar doen. Krijgt de minister dat soort signalen ook binnen?

Minister **Karremans**:

Ja, die krijg ik ook. Dat is perspectief, zeg ik dan; dat is hartstikke mooi. Daar kunnen we

ook naar kijken, zodat we het samen kunnen oppakken. Ik denk dat het ergens ook wel de toekomst is van hoe we dit met elkaar moeten doen.

Dan de vraag over de communicatie. Mevrouw Boelsma-Hoekstra heeft daar terecht aandacht voor gevraagd. Ik heb net al wat gezegd over de communicatie. Dat trekken we ons echt ook aan. Je ziet al dat dat beter is gegaan gedurende de zomer. Ik wil daar nog verder lessen uit trekken. De heer Heutink had ook een terecht punt daarover.

Dan het gemaal Eefde. Dat stond natuurlijk weer fier in de belangstelling; ik denk dat dat terecht is. Er werd gezegd: er is nu pas weer een onderzoek. Ik zag dat ook ergens in een nieuwsartikel van NOS staan, een tijdje geleden, zo van: hoe kan het nou dat we nog maar bezig zijn met een onderzoek? We zijn nu bezig met planuitwerking. Er wordt nu gewoon geëngineerd. Er wordt getekend, er wordt gewerkt aan een oplossing. Zoals de commissie weet kost dat enige tijd. Het is natuurlijk geen strijkijzer dat je even online bestelt en vervolgens implementeert; het is natuurlijk maatwerk en het moet allemaal kloppen en werken voor tientallen jaren. Anders hebben ondernemers er alsnog niks aan. Het is best een ingewikkeld stukje engineering dat daar moet plaatsvinden. Daar wordt nu dus keihard aan gewerkt. Dat is de stand van zaken. We gaan zo snel als mogelijk is.

De heer Goudzwaard vroeg of ik de sluis in Kornwerderzand ga verbreden. Rijk en regio zijn met elkaar in gesprek over dit project. We spreken over de totale herprioritering in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, waar dit natuurlijk onderdeel van is, net zoals elk project in Nederland. Het is bekend dat het project in Kornwerderzand veel medestanders heeft en een meerwaarde biedt voor de regio, en dat veel mensen erachter staan. Tegelijkertijd moet er nog een aantal uitvoeringstechnische vraagstukken worden opgelost, ten aanzien van verzilting, ten aanzien van de kazematten en dergelijke. Wij zijn van plan om op 16 oktober de herprioritering naar buiten te brengen. Daarin zal dit punt een plek moeten krijgen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dit is een heel bekende kwestie; toen ik zeven jaar geleden in de Provinciale Staten zat, hadden we het er al een tijd over. Mijn vraag aan de minister is of hij ook inziet dat dit enorm belangrijk is voor de regio en dat wanneer het niet gebeurt, dat de zoveelste stap zou zijn van Den Haag om ervoor te zorgen dat we de ongelijkheid in stand blijven houden. Dan zeggen we eigenlijk: het is een heel belangrijke brug, maar ergens anders rijden meer vrachtwagens overheen, ergens anders varen meer schepen doorheen, ergens anders wordt meer geld verdiend, dat is belangrijker, dus het geld komt in de Randstad terecht. Tja, dat houd je op deze manier lekker in stand. Dat is nou juist waar we vanaf moeten. Graag een reflectie daarop van onze minister.

De **voorzitter**:

Deze vraag telt voor twee. Gaat uw gang, minister.

Minister **Karremans**:

Dat ben ik volstrekt eens met de heer Goudzwaard. De commissie heeft ook meegegeven als een van de punten die we moeten meewegen dat je niet alles in de Randstad investeert. Daar ben ik het volstrekt mee eens. Als je wil dat een regionale economie zich kan ontwikkelen, moet je daar wel in investeren. De kost gaat voor de baat uit, dat is absoluut het geval. Dit geldt natuurlijk voor ontzettend veel regionale

projecten, maar ook voor projecten in de Randstad waarmee bijvoorbeeld woningbouw wordt ontsloten. Dat is natuurlijk ook heel belangrijk. We hebben dus een heel breed afweegkader.

Heel eerlijk gezegd denk ik dat alle projecten waaraan nu wordt gewerkt in de regio's uiteindelijk zullen doorgaan. Daar ben ik zeker van overtuigd. We zitten nu alleen met een enorme onderhoudsopgave. We zagen al de hele kwestie van het onderhoud in het Noorden dat geschrapt is. We zagen de Merwedeburg; we hebben de Suurhoffbrug gehad; we hebben de Hardenbergerbrug gehad. Ook die projecten schreeuwen om geld en wel op dit moment. Ik verbind daar op dit moment geen enkele conclusie aan, maar merk het in meer algemene zin op. De heer Goudzwaard weet natuurlijk wat de opgave is om ervoor te zorgen dat Nederland door kan blijven rijden, en ook door kan blijven varen, want op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, in Friesland en Groningen, ligt nog een enorme opgave om bruggen te vernieuwen, waaronder de Gerit Krolbrug in Groningen en een aantal bruggen in Friesland. We hebben dus een heel brede opgave. Ik ben ervan overtuigd dat we die op een goede manier met elkaar gaan invullen.

Dan vroeg mevrouw Vellinga-Beemsterboer om een structurele laagwateraanpak. Zij zei dat zo'n aanpak alleen mogelijk is in samenwerking met onze buurlanden. Ik zei net al dat we in de CCR werken aan een masterplan Rijn. Op 5 oktober heb ik een haventop met collega's uit Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen, waar ook de mp bij aanwezig zal zijn. Droogte staat daar op de agenda. Wij zijn immers niet het enige land dat daar nu mee te maken krijgt of daar de afgelopen zomer mee te maken heeft gekregen. Dit is iets wat je gezamenlijk wil oppakken.

Dan de vraag over hoe de belangen van de scheepvaart zijn geborgd in het Nationaal Water Programma. In het NWP is bevaarbaarheid een volwaardige functie binnen het watersysteem — ik zei in mijn introductie al dat die natuurlijk onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden — met als doel een goed en betrouwbaar functionerend netwerk van vaarwegen en bijbehorende infrastructuur. We borgen de belangen door een basiskwaliteitsniveau te behouden, vaarwegen zo lang mogelijk bevaarbaar te houden bij laag én hoog water, en voldoende diepgang voor de havens te houden.

Er is gevraagd naar de sluis in Eefde en de strategie om economische schade in te perken. Ik denk dat ik net al iets over sluis in Eefde heb gezegd.

De heer Heutink vroeg of sluiting van het Twentekanaal in de toekomst voorkomen kan worden. Sluiting kan natuurlijk nooit helemaal honderd procent worden voorkomen, maar we kunnen wel zo goed mogelijk proberen om het te voorkomen. Het verval tussen het Twentekanaal en de IJssel was daar op een gegeven moment wel 8 meter. Dat is echt enorm. Op dat stuk heb je echt te maken met natuurkrachten, maar we kunnen natuurlijk wel investeren in infrastructuur om zo goed en zo lang mogelijk te kunnen blijven doorvaren.

Dan waren er vragen over de autowrakken. Wordt informatie over aangetroffen wrakken structureel gedeeld met de politie? Moeten deze wrakken vaker worden geborgen met het oog op veiligheid, milieu en het oplossen van vermissingen? Ik kan mij herinneren dat we het in een vorig debat hier ook over hebben gehad. Mevrouw Wiersma heeft er toen ook aandacht voor gevraagd. Autowrakken worden zo snel mogelijk gelokaliseerd en geborgen om de door de vraagsteller genoemde redenen. Rijkswaterstaat geeft het

door aan de politie als er een autowrak wordt aangetroffen. Als dit wrak gevaar of hinder oplevert, bijvoorbeeld voor scheepvaart of milieu, wordt het in beginsel direct geruimd; andere wrakken worden periodiek geruimd. Wanneer er aanwijzingen zijn voor een strafbaar feit, start Rijkswaterstaat de berging van een autowrak pas wanneer de politie het wrak vrijgeeft.

Dan over de modal shift. Een heel terecht punt dat denk ik perfect past in het verhaal van hoe we onder de gegeven omstandigheden van droogte ervoor gaan zorgen dat de modal shift niet een reverse modal shift wordt. Dat zag je immers wel afgelopen zomer, toen heel veel bulk is verplaatst van het water naar de weg. Dat willen we natuurlijk juist niet. Het is dus een heel terechte opmerking. Het zit 'm uiteindelijk erin dat je zorgt dat je zolang mogelijk kunt blijven doorvaren.

Dan smart shipping.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Heutink een vraag. Gaat uw gang.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Blijven doorvaren is één aspect van het bevorderen van die modal shift, maar het gaat natuurlijk veel verder dan dat. Versoepelen van regeldruk voor de scheepvaartsector, ervoor zorgen dat schippers niet ten onder gaan aan de torenhoge dieselprijzen: er zijn natuurlijk veel meer facetten om die modal shift te bevorderen. De bredere vraag is dan ook hoe we dat daadwerkelijk gaan bevorderen, even los van het blijven doorvaren, want als dat niet meer lukt, kunnen we natuurlijk beter helemaal stoppen. Maar er zijn veel meer facetten belangrijk.

Minister Karremans:

Dat is een heel terecht punt, waaronder ook die 231 miljoen valt die we deze week bekend hebben gemaakt om juist de binnenvaart echt een steuntje in de rug te geven. Ik hoor ook veel klachten over sluizen die niet functioneren en lange wachttijden. Dat wil je gewoon voorkomen, want dat kost allemaal geld. Tijd is geld, ook in de binnenvaart, dus je wil dat het op een goede manier is geregeld. We zullen daarvoor ook geld moeten steken in vernieuwing en onderhoud; precies het punt waar we het net over hadden. Ik weet dat de heer Heutink daar een groot voorstander van is. Het is precies waar dat terecht komt: we moeten er uiteindelijk voor zorgen dat businesscases rondkomen en de binnenvaart kan blijven varen, waardoor dat vervoer ook aantrekkelijk is ten opzichte van andere vormen van vervoer.

Dan het punt over smart shipping. Ik ben een erg groot voorstander van smart shipping. Ik denk dat het absoluut heel veel potentie heeft voor de toekomst. De gestelde veiligheidseisen worden op dit moment afgestemd en een aantal proefprojecten wordt geëvalueerd en aangepast wanneer dat nodig is. In mijn rol als minister van Infrastructuur en Waterstaat probeer ik dat ontzettend te stimuleren. We zullen de Kamer periodiek per brief op de hoogte brengen van de voortgang ervan.

Dan de vraag welke concrete acties op korte termijn kunnen worden verwacht. Ik heb al een aantal dingen gezegd over de aanpassingen van de infrastructuur op laag water; de Kamer kan er ook nog een brief over verwachten.

Dan de vraag om het huidige hindermanagement op de vaarwegen binnen een jaar te evalueren en om het op basis van de uitkomsten eventueel te herzien als die input wordt geleverd. De heer Schutz vraagt om een toezegging hierop. Die toezegging kan ik doen.

Ik denk dat we het al uitgebreid hebben gehad over droogte en het Twentekanaal.

Dan de vragen over het robuuster maken van de vaarwegen om de situatie bij het Amsterdam-Rijnkanaal te verbeteren en een herhaling van de problemen daar te voorkomen. Rijkswaterstaat onderzoekt nu of verkeersleiders voor meerdere stukken van vaarwegen kunnen worden opgeleid, zodat zij flexibeler inzetbaar zijn. Ook zet Rijkswaterstaat in op het zo tijdig mogelijk werven en opleiden van nieuw personeel. Maar let wel: het kost twee jaar om iemand helemaal klaar te stomen tot bijvoorbeeld operator. Rijkswaterstaat is nu druk bezig met dit probleem, maar het is niet morgen al opgelost. Vandaar ook dat we proberen om met de sector tot oplossingen te komen. We proberen er natuurlijk zo goed mogelijk aan te werken, ook om een zo aantrekkelijk mogelijke werkgever te zijn, wat natuurlijk onderdeel van dat verhaal is. Ik vraag dus wel enigszins begrip voor de situatie waarin we zitten, maar er wordt hard aan gewerkt.

De heer **Schutz** (VVD):

Wat niet is, heb je niet morgen meteen wel in place. Maar daar ging het wel echt flink mis. Gezien alle tijd die daarvoor nodig is, is mijn vraag aan u, met het verzoek om daar echt een toezegging op te doen, of u Rijkswaterstaat en het personeelsbeleid daar echt op niveau wilt brengen, zodat dit soort situaties daar niet meer voorkomen.

Minister **Karremans**:

Dat is natuurlijk wel de intentie. Alleen, Rijkswaterstaat wordt ook vaak door de binnenvaart en de scheepvaart "gekaapt", om in scheepstermen te blijven, zeker ten aanzien van die operators. Dat is dus wel de situatie waarin Rijkswaterstaat opereert. We proberen natuurlijk zo goed mogelijk een aantrekkelijke werkgever te zijn. Aan de andere kant zegt de politiek natuurlijk ook terecht dat de personeelskosten van ambtenaren omlaag moeten en in ieder geval beheersbaar moeten blijven. Dat snap ik ook en daar sta ik ook achter. Ik denk dat dat ook bij elkaar te brengen valt, maar Rijkswaterstaat moet opereren in een heel competitieve arbeidsmarkt. Het antwoord is dus: ja, die intentie is er absoluut, maar ik wil de verwachtingen wel goed managen en eerlijk zijn over de situatie waarin we zitten. Maar volgens mij begrijpt de heer Schutz dat.

De **voorzitter**:

Er is een aanvullende interruptie van de heer Schutz, zie ik.

De heer **Schutz** (VVD):

Om de metafoor even door te trekken: laten we dan vooral een papegaai op de schouders van dat soort medewerkers van Rijkswaterstaat zetten, die hen op basis van de arbeidsvoorwaarden in de positie brengt om gewoon bij dat mooie instituut te blijven, want dat hoort er ook bij.

Minister **Karremans**:

Alleen al de oranje jas met "Rijkswaterstaat" erop is voor mij een reden om er te gaan werken, natuurlijk; dat is de beste reden om het te doen. We gaan nog even kijken of we middelen kunnen vinden voor die papegaai.

De heer Stoffer vraagt of ik voor het volgende commissiedebat met de sector de kwetsbare schakels in het vaarwegennet in beeld wil brengen. Ja, dat kan ik toezeggen. We denken dat we dat goed in beeld hebben. De Kamer vraagt dat via de heer Stoffer. Dat kunnen we doen.

Tot slot is er de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra over eigenlijk een heel mooi en aaibaar onderwerp, namelijk om de uitzonderingsmogelijkheid voor de Richtlijn beroepskwalificatie in de binnenvaart te herzien. Zij vraagt of ik dit kan betrekken bij de 500 regels. De heer Heutink zei het al, maar ik ben fervent voorstander van het schrappen van regels. Ik vind dat na zo'n oranje jas van Rijkswaterstaat het mooiste, denk ik. Ik wil hier best nog even naar kijken. Alleen, het punt is wel dat er al voor is gezorgd dat je een certificaat moet halen en dat je geen heel traject van maanden of jaren moet doorgaan. De andere kant, wat de OVV aangeeft, snap ik ook, namelijk dat als jij beroepsmatig, ook al zijn het vrijwilligers, in organisatieverband boten of schepen met passagiers bevaart, er dan enige mate van borging van veiligheidseisen moet zijn. Die snap ik ook, maar het moet proportioneel zijn. Ik begreep dat de ervaringen met het certificaat nu best positief waren, maar als mevrouw Boelsma-Hoekstra daar prijs op stelt, wil ik daar best nog een keer naar kijken, alles even op een rij zetten en daarop terugkomen. Want ik sta natuurlijk heel erg achter het principe van regels schrappen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Fijn dat de minister daarop terug wil komen. Ik kijk dan bijvoorbeeld even naar het klein vaarbewijs en de recreatievaart. Daar staat het gewoon precies in: "Het ministerie ziet geen aanleiding tot het instellen van een verplicht praktijkexamen voor alle recreatievaart. Het ministerie onderschrijft de mening van stakeholders over de praktische bezwaren die verbonden zijn aan het instellen van een verplicht praktijkexamen." Dan komt er nog een stukje achteraan. Die varen bij mij in het water, waar ik woon, dat ik soms denk: oe, dat gaat net goed. Dit gaat om 5 kilometer per uur en 80 centimeter diep, dus ik verwacht iets meer de spirit van het schrappen, bijvoorbeeld een beetje meer praktijk in het klein vaarbewijs.

Minister **Karremans**:

Die had ik natuurlijk ook al gezien, dus vanuit die invalshoek snap ik het. De andere invalshoek is natuurlijk dat als je als passagier ergens bij iemand aan boord stapt, je er natuurlijk op moet kunnen vertrouwen dat de veiligheid gegarandeerd is. Ik vind ook niet dat je er maanden of weken over moet doen om zo'n vaarbewijs of certificaat te krijgen. Volgens mij gaat het om een dag en is het heel beperkt. Maar goed, nogmaals, dat heeft dus met proportionaliteit te maken. De andere invalshoek is dus precies dat. Daar zit, geloof ik, ook nog een Europese richtlijn aan vast waar we ons toe moeten verhouden. Daar ben ik meestal redelijk soepel in, maar ik wil natuurlijk ook niet hebben dat we ons vanuit Brussel meer ellende op de hals halen dan noodzakelijk. Laat ik dus zeggen dat ik er nog even naar kijk. De invalshoek van mevrouw Boelsma-Hoekstra is bekend. Daar staat een andere invalshoek tegenover. Laten we even kijken of we die bij elkaar kunnen brengen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik wil het toch wat concretiseren. Ik heb namelijk samen met mevrouw Vellinga-Beemsterboer ongeveer drie sets vragen gesteld en we komen niet verder. Hoe gaat de minister dat bij elkaar brengen? Waar kunnen wij op rekenen om dit gewoon

proportioneel te maken? We willen allemaal veiligheid, maar wel binnen wat proportioneel is, dus hoe gaat de minister dat doen richting ons?

Minister **Karremans**:

Ik heb gezegd: ik ga daar nog een keer goed naar kijken. Het kan natuurlijk zo zijn dat de uitkomst is wat tot nu toe altijd het standpunt is geweest, namelijk dat dit op dit moment proportioneel is. Dan kan de Kamer natuurlijk zeggen: dat zijn we niet met de regering eens. Dat kan. Dan zitten we in die situatie. Ik denk dat dat dan de volgende stap is. Maar laat mij er eerst even goed naar kijken. Dan kom ik daarna vervolgens bij u terug.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ja, laatste interruptie. Misschien is het een idee om in de reactie die ik al verwacht had op de brief van de Berkelse zompen, die hier voor het commissiedebat hadden moeten liggen maar er niet is, te verwerken hoe de minister hiernaar kijkt en hoe hij hun tegemoet kan komen. En misschien kan hij in een reces even een rondje op zo'n boot maken, want dat zegt meer. Ik krijg er zo'n beeld bij dat als u overboord valt, u dan tot uw enkels in het water staat. Zoiets. Zou dat kunnen, dat u in die brief met de reactie op die zompen ook het perspectief meeneemt?

Minister **Karremans**:

Dan moet ik even kijken. Dat ligt er een beetje aan hoelang het duurt om dat allemaal even op een rij te zetten.

De **voorzitter**:

Heel kort aanvullend, omdat we ruim in de tijd zitten, mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Die brief zou komen. Daar hebben we in de pv om gevraagd. Het zou dus heel fijn zijn als we die kunnen krijgen.

Minister **Karremans**:

Die brief komt er. Daar is geen misverstand over. Die komt er gewoon.

Dan ben ik klaar met dit blokje.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan kijk ik nog even naar de leden om te zien of die hierbij nog wat hadden gemist. Dat is niet het geval. O, de heer Schutz mist er toch nog een. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja. Dit is het blokje binnenvaart en daar zat natuurlijk ook de verduurzaming van de binnenvaart in. Daarover had ik aan de minister gevraagd of hij na iedere periode waarin een subsidie ... O, excuus. Ik zie gebaren dat dat nog in een apart blokje komt.

De **voorzitter**:

Dat wordt nog een apart blokje. Klopt dat, minister? U heeft nu het blokje binnenvaart gehad. Dat was natuurlijk vrij breed.

Minister **Karremans**:
Nu zeevaart en MIIP.

De **voorzitter**:
En nu gaan we naar zeevaart. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Allereerst werd gevraagd of de middelen voor voortzetting van het maritieme innovatieprogramma zijn geborgd. Het maritieme innovatieprogramma, als onderdeel van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, is in de afgelopen twee jaar echt een succes gebleken. Dat is dus echt hartstikke mooi. De middelen voor volgend jaar zijn nog niet geregeld, maar we kunnen wel even kijken, want ik hoorde al breed vragen over het maritieme innovatieprogramma. Voordat ik de vraag krijg of ik wil toezeggen dat ik daar even goed naar ga kijken, wil ik die alvast doen. We gaan gewoon even goed kijken hoe we dat een vervolg kunnen gaan geven.

Hoe worden de succesvolle koplopertrajecten, zoals de Werf van de Toekomst, het Maritiem Masterplan, gecontinueerd? Voor het Maritiem Masterplan, waar de Werf van de Toekomst onderdeel van is, is al dekking voor de hele looptijd tot 2033.

Dan is er de vraag over het maritiem onderwijs, het zeevaartonderwijs. Dat vind ik een heel belangrijke vraag, die gesteld is door mevrouw Wiersma. De vraag werd mij niet gesteld, maar ik ga het daar toch met de minister van OCW over hebben, als de Kamer dat goedvindt. O, had u dat wel gevraagd. Dat is dan mooi; dan ga ik dat gewoon doen. Het antwoord is dus ja. Dan kunnen we door naar de volgende vraag. Nee, dat zit natuurlijk ook in de sectoragenda, maar ik denk dat het verstandig is dat ik daar ook even met de minister van OCW over spreek.

De **voorzitter**:
Meneer Schutz, u was er eigenlijk al doorheen, maar ik heb mevrouw Boelsma net ook een cadeautje toegestaan, dus u ook.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u wel. Zou de minister dan in diezelfde gang mee willen nemen dat het voor het loodswezen moeilijk is om aanwas te vinden? Dat is natuurlijk een heel belangrijk vak om de maritieme industrie uiteindelijk zijn ding te laten doen op de grotere rivieren en voor onze economie.

Minister **Karremans**:
Wij kunnen u op uw wenken bedienen, want dat kunnen we gewoon meenemen in datzelfde verhaal.

Dan ...

De **voorzitter**:
Ik onderbreek u nog heel even, want ook mevrouw Wiersma heeft hierover nog een vraag. Gaat uw gang, mevrouw Wiersma.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ik ben heel blij dat de minister dit toezegt, omdat dat exact mijn vraag was, of hij bereid was om daar met de minister van OCW over te spreken. Ik vraag me af of hij ook mogelijkheden ziet om meer laagdrempelige werk-leertrajecten hierin te ontwikkelen voor jongeren die beter leren in de praktijk en op deze manier als zijinstromers gemakkelijker in deze sectoren kunnen instromen. Dan zouden we wat mij betreft ook direct het probleem van de heer Schutz mee kunnen adresseren. Zou hij dat mee willen nemen in de gesprekken?

De **voorzitter**:

De minister. Kunt u gelijk aangeven of u de toezegging die u zojuist deed, schriftelijk aan de Kamer doet toekomen?

Minister **Karremans**:

Ehm, ik heb al zo veel toezeggingen gedaan; welke was dat?

De **voorzitter**:

Over de communicatie met OCW.

Minister **Karremans**:

O, of ik daar schriftelijk op terugkom. Even eerst dit punt: dat is goed. Het lijkt me verstandig om ook mee te nemen in de verkenning hoe we dat kunnen doen. De Kamer wil dan terugkoppeling van het gesprek. Ja, dat kan.

Dan de vraag over internationale inzet wanneer personen aan boord worden vermist. Bij ontdekking van een vermiste persoon dient de kapitein onmiddellijk het meest nabije Rescue Coordination Center te waarschuwen. De kustwacht start vervolgens een zoekactie conform de afspraken die zijn vastgelegd in de manual van IMO en ICAO. Onderzoek in de haven en het veiligstellen van verblijfsruimten om DNA-materiaal te borgen is belegd bij het Team Maritieme Politie in Nederland.

Dan is er de vraag of ik bereid ben om AED's te stimuleren op Nederlandse zeeschepen. Ik zal met de sector in overleg treden over of dat inderdaad wenselijk is.

Dan is er de vraag van de heer Stoffer over wat ik ga doen om alsnog de motie-Stoffer, om fiscale regelingen uit te breiden tot offshore werkschepen, uit te voeren. In 2024 is met de staatssecretaris voor Fiscaliteit uitgebreid gekeken naar hoe er uitvoering kan worden gegeven aan die motie. Ik deel de wenselijkheid van uitbreiding van de fiscale maatregelen tot offshore werkschepen, zeker met het oog op de concurrentiepositie van de Nederlandse vlag. Daar zit alleen een budgettair vraagstuk aan vast van 20 miljoen per jaar, geloof ik. Dat is dus nog het laatste stukje van de puzzel dat moet worden opgelost. Ik zal daar uiteindelijk, als er weer zicht is op wat meer financiële ruimte aan de fiscale kant, ook over in gesprek gaan met de staatssecretaris van Financiën.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ik ben heel optimistisch over dit debat, omdat de minister gewoon heel positief in de wedstrijd zit en met allemaal toezeggingen komt. Alleen, bij het stimuleren van die AED's was mijn verzoek aan de minister wel iets explicieter, namelijk ook om te onderzoeken met al die partijen hoe aanschaf, onderhoud en reanimatietraining kunnen worden

bevorderd, en ons hierover te informeren. Als dat eigenlijk in het kielzog zit van de toezegging van de minister, ben ik helemaal blij.

De **voorzitter**:

Wie had "kielzog" in het maritiem bingo? Dan is het nu aan de minister.

Minister **Karremans**:

Hoe heet die film ook alweer, met Jim Carrey die overal ja op zegt?

De **voorzitter**:

Yes Man.

Minister **Karremans**:

O ja, Yes Man. Yes we can, hoor ik. Nou, oké, vooruit. Dat gaan we ook doen.

De motie-Stoffer heb ik gehad. Dan ben ik bij de vraag: welke gevolgen heeft het loslaten van het maritieme woonlandbeginsel voor de Nederlandse maritieme industrie? Het woonlandbeginsel is een wereldwijd principe binnen de bestaande arbeidsvoorwaarden in de zeevaart. Dit is in Nederland door sociale partners geregeld bij cao. Hiervan nationaal afwijken verzwakt in ernstige mate de concurrentiepositie van Nederlands gevlagde schepen en heeft gevolgen voor reders en zeevarenden. Het eerste onderzoek laat zien dat 50% tot 70% van de schepen onder Nederlandse vlag kunnen gaan uitvlaggen. Ik laat nog specifiek onderzoek doen, zoals ik ook heb aangekondigd. Wij zullen in het voorjaar van '27 de Kamer daarover berichten.

"De kustwacht had onvoldoende middelen voor 24/7-surveillance. Kan de minister garanderen dat alle meldingen serieus opgepakt worden en de Kustwacht 24/7 inzetbaar is?" Sinds 2025 is er het 24/7-meldpunt voor de bescherming van de Noordzee-infrastructuur. Momenteel wordt binnen het PBNI onderzocht welke investeringen er nog meer kunnen worden gedaan bij het uitbreiden van de 24/7-beeldopbouw en de inzet van de marine en de Kustwacht om de Noordzee beter te kunnen beschermen.

Dan ben ik bij het scheve fiscale speelveld. Er werd gezegd dat de transitie afremt en gevraagd wat we daaraan doen. Het ging inderdaad over het verlagen van de energiebelasting op elektriciteit ten opzichte van de accijns op diesel. Met Financiën onderzoeken wij nu de verschillende aspecten en overwegingen die spelen. Ik ben daar natuurlijk heel erg voor. Ik sta er heel positief in. Ik zou dat ook graag willen regelen. Met Financiën brengen we nu de opties in kaart: wat zijn de dervingskosten, over welk bedrag hebben we het dan en hoe zouden we dat moeten doen? We hopen dat we dat volgend jaar kunnen betrekken bij de financiële besluitvorming.

De middelen van het MIIP heb ik gehad en de vraag erna heb ik ook al gehad, dus dat was het einde van het blokje, voorzitter.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

De minister klonk positief over het doortrekken van die maritieme maakagenda, die sectoragenda. Hij zei: ik ga daar goed naar kijken. Maar waarom is die knoop nog niet doorgehakt? Waar hangt het op? Wanneer krijgen wij als Kamer dan concreet een terugkoppeling? "Goed ernaar kijken", is namelijk nog een beetje vrijblijvend ingestoken.

Minister **Karremans**:

De vraag is gesteld door de commissie, die, als ik het goed gehoord heb, heeft gezegd: we vinden het belangrijk dat dat doorgaat. Als er ergens geld naartoe moet, moet het ook ergens van af. Ik denk dus dat de begrotingsbehandeling, die we over een maand hebben, een goed moment is om dat met elkaar te behandelen.

De **voorzitter**:

Dat roept geen verdere vragen op. Gaat u verder.

Minister **Karremans**:

Op zeehavens kom ik dan; dat zijn geloof ik twee vragen. "Krijgt de haven van Den Helder een plek in de nieuwe Havennota en zitten ze aan tafel mee te praten, omdat het de Rijkszeehaven van een bijzondere categorie is?" Er vindt zeker afstemming met Den Helder plaats. Ook in de nieuwe Zeehavennota krijgt Den Helder een plek als Rijkszeehaven van een bijzondere categorie, natuurlijk vanwege de aanwezigheid van de Koninklijke Marine en vanwege de centrale functie voor de activiteiten op de Noordzee.

Dan zijn we bij een van mijn favoriete vragen, natuurlijk. Die kwam van de heer Schutz: hoe staat het met het Amsterdamse voornemen om cruiseschepen te weren? Daar is het veel over gegaan. Hij vraagt hoe ik het voornemen beoordeel in het licht van de rijksinvestering van circa een miljard in de zeesluis bij IJmuiden. We hebben ook nog walstroom medegefinancierd. Ik ben onlangs in Amsterdam geweest. Ja, nou, dat was het.

De **voorzitter**:

Minister, dat klinkt alsof het een heftige ervaring was.

Minister **Karremans**:

Dan zie je hoeveel ik opoffer voor jullie om dat allemaal voor elkaar te krijgen. Nee, het was een goed gesprek. Ik heb daar ook gesproken met twee wethouders, met vertegenwoordigers van de Port of Amsterdam en de cruisesector. Daar wordt nu gekeken naar hoe we dat havencluster nou op een goede manier kunnen inrichten, waarbij die cruisevaart natuurlijk wel nog steeds mogelijk moet zijn. Volgens mij is dat de insteek. Het college heeft daarvan ook gezegd: we willen met de cruisesector in gesprek. Er zijn ook plannen om het te verplaatsen naar een plek nabij de Coentunnel. Daar is volgens mij nog plek. Daar wordt dus over gesproken in Amsterdam.

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, u zoekt wel de randjes op vandaag. Ik kijk even naar de rest van de commissie of zij de heer Schutz nog een interruptie toestaan.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Hij zit elke keer over die 30 seconden heen.

De **voorzitter**:

Nee, hij staat al op zes. Maar vooruit, want dit kost meer tijd. Dit is uw laatste.

De heer **Schutz** (VVD):

Betekent dat ook dat het voorgenomen besluit dan van tafel is?

Minister **Karremans**:

Volgens mij staat er iets in het coalitieakkoord van Amsterdam nu. Heel eerlijk: daar heb ik niks mee te maken. Ik heb er pas iets mee te maken als iets daadwerkelijk wordt opgebracht door bestuurders of zij iets willen. Wij gaan niet 354 coalitieakkoorden naast elkaar leggen en kijken wat dat betekent voor IenW; we horen het wel. Dat gesprek heeft al plaatsgevonden. Ik was daar zelf bij aanwezig. Dat vindt nu ook verder plaats in Amsterdam. Dat is precies hoe het moet gebeuren, denk ik.

Als de voorzitter het goedvindt, kom ik bij duurzame scheepvaart. De heer Schutz had daar natuurlijk nog een aantal vragen over. Allereerst is er een vraag van de heer Stoffer over perspectief voor de binnenvaart nu er een schot tussen de sectoren zit en de prijs van diesel wordt opgekrikt. Twee dingen, denk ik. We hebben natuurlijk niet voor niets die subsidieregeling bekendgemaakt. We vinden het namelijk belangrijk dat ze daarbij geholpen worden. Twee is dat het natuurlijk belangrijk is dat de Nederlandse industrie hier uiteindelijk van gaat profiteren. Dat vind ik bij SAF, sustainable aviation fuel, bijvoorbeeld ook. Dat gaan we dan doen, maar dan willen natuurlijk wel graag dat in Nederland ook gaan verkopen en dat we daar economisch potentieel van hebben. Dan helpt het enorm om duidelijkheid te hebben over die doelen. Dat kan hier ook bij helpen, ook voor investeringen die door Neste gedaan worden. Als die investeringen gedaan worden, helpt dat natuurlijk ook in de zin dat het een wat volwassener product wordt en daarmee de prijs uiteindelijk natuurlijk ook gaat zakken. Dat zijn dus de twee redenen dat dat het perspectief is.

Dan is er de vraag of ik ondubbelzinnig kan toezeggen niet op de rem te trappen, maar koersvast te blijven en dus ook vast te blijven houden aan de oplopende percentages van de brandstoffen in de transitieverplichting. Dat verhoudt zich hier natuurlijk ook toe. Het is natuurlijk wat ondernemers het meest hekelen, los van de inhoud, waarvan ze soms denken: nou daar zijn we het niet per se mee eens. Stick to your gun. Zet een doel en blijf erbij. Jojobeleid is voor ondernemers natuurlijk het lastigste om zich op aan te passen. Dat hebben we af en toe wel gezien, helaas, maar ik ben in ieder geval van plan om daar aan vast te blijven houden, ook om die reden. Dat is ook om ervoor te zorgen dat je stabiliteit en markt creëert, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven.

Dan ben ik bij de vraag over de visie op het verduurzamen van bunkerbrandstoffen. Die zou uiterlijk in het derde kwartaal naar de Kamer gaan. Dan hebben we nog een paar uur om dat te regelen. De realiteit is — daarvoor moet ik mij excuseren — dat we de deadline iets moeten opschuiven, naar het einde van dit jaar. Dat heeft ook een goede reden, denk ik. Er zijn een aantal visies. Dit ging over de visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen, maar die hangt ook heel erg samen met de visie op raffinage, die nu vanuit EZK wordt opgesteld. We wilden die gezamenlijk laten oplopen, zodat er geen dingen in staan die elkaar bijten en het goed in elkaar grijpt. Dat is de reden dat het iets langer heeft geduurd. Ik vraag daar dus een beetje begrip voor. Maar het zal voor het einde van het jaar richting de Kamer komen.

Dat waren de vragen over duurzame scheepvaart alweer.

De **voorzitter**:

Een punt van orde van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik had bij het blokje verduurzaming de vraag gesteld aan de minister of hij periodiek na afloop van een openstellingsperiode verslag kon doen. Daar had ik het antwoord nog niet op gehoord.

De **voorzitter**:

In aanvulling daarop: ik heb zelf nog een vraag gesteld over het houden aan de sectordoelen 2030. Maar misschien zit die in een ander mapje.

Minister **Karremans**:

Volgens mij had ik die beantwoord, ook juist met het idee van stabiliteit.

In de sfeer van dit debat ga ik dit ook aan de heer Schutz toezeggen. Wij gaan enorm veel brieven sturen naar de Kamer de komende tijd.

De **voorzitter**:

Het is een toezeggingenregen vandaag.

Minister **Karremans**:

Geweldig, hè. In de sfeer van de heer Heutink zou ik zeggen: wen er maar niet aan.

De **voorzitter**:

Dat gaat misschien nog moeilijk worden. Ik kijk de leden aan. Er zijn verder geen vragen, dus dan gaan we verder met het volgende blokje. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:

Dan ben ik bij het laatste blokje. Nee, daar moet ik nog niet zijn; ik haal het een beetje door elkaar. Ik ben bij multimodaal goederenvervoer. Daarover zijn twee vragen gesteld. "Wordt er gewerkt aan een nationale visie op binnenhavens?" Die binnenhavens zijn integraal onderdeel van het logistieke systeem en dat maakt ze natuurlijk ook zo ontzettend goed, omdat ze daarin opereren. De visie van binnenhavens is daarmee dus al verwerkt in de goederenvervoer agenda. Ik vind het ook belangrijk dat het daar een plek heeft. We zullen het ook meenemen in de Zeehavennota, want voor de zeehavens is het natuurlijk ook extreem belangrijk dat die binnenhavens opereren. Het is dus heel belangrijk dat dat erin zit. Op die manier willen we dat dus verwerken. Dat betekent dus dat ze een belangrijke plek hebben, precies in de visies waarin ze moeten zitten.

De heer Stoffer vraagt of ik me ga inzetten op multimodaal goederenvervoer. Dat is de laatste vraag van de heer Stoffer, dus ik hoop dat ik hem dan goed bediend heb. Zoals toegezegd, zetten we inderdaad in op die modal shift. In de beleidsbrief heb ik ook de aanpak van de bereikbaarheid van Rotterdam als prioriteit aangekondigd. De versterking van multimodaal goederenvervoer staat daarin centraal. Begin '27 verwachten we daarover een pact te sluiten met de sector.

Dat was 'm.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan meld ik voor de Handelingen even dat de heer Stoffer, zoals aangekondigd, op dit moment het debat zal verlaten. Minister, gaat u verder.

Minister **Karremans**:

Voorzitter. Dan heb ik tot slot nog twee vragen in het blokje overig. Wanneer is er meer duidelijkheid over het gedogen van de watertaxi? Daar hebben een aantal leden van de commissie natuurlijk aandacht voor gevraagd. Zij kennen het procedé. De heer Heutink is daar echt de aanjager van, geloof ik, vanaf moment een.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik moet niet te veel credits krijgen, want dan ga ik naast mijn schoenen lopen. Er moeten minstens zo veel credits naar de BBB.

Minister **Karremans**:

Ook dat kan ik toezeggen. Dan ga ik die credits ook geven aan de BBB. Maar de heer Goudzwaard had daar ook naar gevraagd, geloof ik. Het is dus een breed gedeeld onderwerp in deze commissie. We wachten dus op het ecologische rapport. Dat verwacht ik snel. Ik heb goede hoop dat het allemaal goedkomt. Ik verwacht dat we binnen drie weken een besluit kunnen nemen. Dan zullen we de Kamer daar natuurlijk ook over informeren.

Tot slot. De aanbesteding van de Waddenveren heeft vertraging opgelopen, dus hoe zorgen we ervoor dat volgende concessiehouders niet in de knel komen? Dat zit natuurlijk bij de staatssecretaris, die de Kamer daarover heeft geïnformeerd. De gunning van de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren is nu voorzien in het derde kwartaal van '27. De nieuwe concessies gaan in op 9 januari '29. Dan heb je een implementatieperiode van anderhalf jaar. Die periode is lang genoeg om de nieuwe concessies zorgvuldig te implementeren en een betrouwbare overgang van de huidige naar de volgende concessie te borgen.

Dat was de laatste vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, minister. Dan gaan wij gelijk door met de tweede termijn. Dan ga ik even de leden langs. De heer Schutz ziet af van een tweede termijn. Ik kijk naar de heer Goudzwaard van JA21. Die heeft ook geen behoefte aan een tweede termijn. Dan kijk ik naar mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan minister voor de beantwoording. Fijn dat er een reactie komt op de brief van de Berkelse zompen. Ik zou dat heel graag willen hebben voor het tweeminutendebat dat ik bij dezen zou willen aanvragen.

Ik heb nog een kleine aanvulling op het stukje over het innovatieprogramma voor de maritieme maakindustrie. De minister zei: dat bekijken we bij de begrotingen. Neem daar EZ en Defensie ook in mee, want zij maken ook onderdeel uit, KGG ook, van het geheel in de maritieme sectoragenda.

Als laatste: het is heel fijn dat Den Helder aan tafel komt voor de Havennota, mee mag spreken, en dat het gezien wordt als een belangrijke strategische haven voor Nederland.

Tot zover. Dank je wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar mevrouw Wiersma van de BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ja, aangezien we officieel nog een uur hebben en ik niet mijn hele inbreng heb kunnen doen, heb ik toch nog een aantal vragen aan deze minister. Er is namelijk in een andere commissie door de staatssecretaris van Visserij een aantal keren toegezegd om de dossiers die ook onder de verantwoordelijkheid van deze minister vallen met hem te bespreken en ons hierover te informeren. Dat gaat bijvoorbeeld over de schelpenwinning, maar ook over de veiligheidsregeling bij de ILT en het ankeren. Die terugkoppeling blijft maar uit en ik zou daarom deze minister even willen vragen of dat gesprek is geweest en wanneer wij daar antwoord op kunnen verwachten.

Dan heb ik, nu we hier toch zijn, nog een additionele vraag, over arbeid en milieu. In de visserijsector geldt een tewerkstellingsvergunning voor niet-EU-opvarenden, terwijl de koopvaardij en de waterbouw hiervan zijn uitgezonderd. Aanvragen voor die vergunningen worden vrijwel altijd afgewezen, terwijl die mensen wel hard nodig zijn vanwege het grote bemanningstekort. Het verschil tussen die sectoren voelt als rechtsongelijkheid. Is deze minister bereid om de visserijsector op dit punt gelijk te schakelen en dus ook uit te zonderen van de vergunningsplicht?

Dat was 'm, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Nou, dat was keurig binnen de tijd! Ik kijk de heer Heutink aan, voor zijn tweede termijn.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter. Ik heb iets van een heel andere, maar wel heel belangrijke, orde. U kent mij natuurlijk als een voorvechter van de Nederlandse cultuur en de Nederlandse tradities. Ik heb een vraag namens alle kinderen in Nederland. Ik wil de minister een hele belangrijke vraag stellen: kan de minister er alstublieft voor zorgen dat het waterpeil op de Maas hoog genoeg is? Op 14 november moet er namelijk een belangrijke boot, een stoomboot, aanmeren in Grave. Het is de pakjesboot van de sint. Kan de minister tegen alle kinderen in Nederland zeggen dat het in ieder geval niet onze schuld gaat zijn dat het allemaal in de soep gaat lopen dit jaar?

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze bijzonder belangrijke bijdrage in de tweede termijn. Ik kijk de heer Schutz even aan om te zien of hij heel even de voorzittershamer wil overnemen, zodat ik mijn eigen laatste vragen kan stellen.

Voorzitter: Schutz

De **voorzitter**:

Hoeveel interrupties wilt u hebben? U heeft het woord als commissielid.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank u wel. Dank aan de minister voor de duidelijke en genereuze beantwoording. Nog heel even over het Nationaal Water Programma 2028-2033. De minister zei: uiteraard

nemen we de maritieme sector daarin mee. De minister noemt de basis en het proces, maar ik ben benieuwd of de minister moeilijke keuzes of koerswijzigingen voorziet waarmee we in de knoop gaan komen. Misschien kunnen we daar alvast over nadenken.

Ik heb nog een aanvullende vraag, over het aanpassen van de belastingregels voor de elektrische vaart. Wat de minister zegt, klinkt vrij positief. Ik wil even dubbelchecken of de minister daar inderdaad positieve uitkomsten in verwacht.

Ten slotte de Waddenveren. De minister zegt vrij makkelijk: de implementatieperiode van anderhalf jaar is genoeg. Eigenlijk is het krap een jaar en een kwartaal. Ik hoor van de reders zorgelijke geluiden daarover. Die wil ik de minister wel even meegeven. Zeker op het moment dat er een andere reder dan de huidige reder uit de aanbesteding zou komen, is een jaar en een kwartaal ontzettend kort. Wij hebben hier wel met elkaar afgesproken voor de inwoners van de eilanden: wij gaan dat geen vertraging laten oplopen. Ik wil die waarschuwing meegeven en wil van de minister de toezegging dat het absoluut gestand blijft en dat op 9 januari '29 de nieuwe aanbesteding van kracht wordt.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U heeft het woord terug.

Voorzitter: Vellinga-Beemsterboer

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank u wel. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de commissie. Ik kijk de minister even aan om te zien of we gelijk door kunnen of dat hij een korte schorsing nodig heeft om tot de antwoorden te komen.

Minister **Karremans**:

Ik kan alvast beginnen met een aantal vragen, denk ik. Dan komt er vanzelf nog wat bij.

Laat ik beginnen met de allerbelangrijkste vraag, die door de heer Heutink is gesteld. Ik kan hierbij toezeggen dat Rijkswaterstaat elke stuw, elk gemaal en elke sluis zal inzetten om ervoor te zorgen dat de stoomboot aan kan komen in Nederland. Aan ons zal het niet liggen. Ik weet dat Sinterklaas altijd andere uitdagingen heeft op zijn weg van Spanje naar Nederland, maar het zal deze keer niet aan Rijkswaterstaat liggen. Dat kan ik dus toezeggen.

Dan over MIP. Er is een grote wens om dat te doen. We zullen ook contact opnemen met die departementen. Ik denk dat die oproep helder is.

Dan over de visserijsector en de uitzondering van de vergunningsplicht. Dat zit echt tussen LNV en SZW, tussen die twee departementen. Of we moeten de vraag doorgeleiden, of mevrouw Wiersma kiest ervoor een schriftelijke vraag te stellen; dat kan natuurlijk ook. Maar dat zit echt daar, dus daar kan ik geen antwoord op geven.

Dan hadden wij nog een aantal andere vragen; er wordt nog druk geschreven. Ik kan in

de tussentijd nog wel een verhaaltje vertellen, geen probleem. Over de Waddenveren. Ik heb meegekregen dat die periode van een jaar en een kwartaal echt voldoende is, de implementatieperiode die nu is voorzien. Ik zal nog even nagaan of die signalen ook bij ons bekend zijn en of een en ander gevalideerd is of, als dat niet het geval is, gevalideerd kan worden.

Ten aanzien van de risico's op hoogwater, het Nationaal Water Programma: wij zullen hierover tijdig met de commissie in gesprek gaan. Uiteindelijk zullen we het daar vanzelf over hebben, maar mevrouw Vellinga-Beemsterboer heeft gelijk dat het belangrijk is om hiervoor aandacht te hebben.

Op de energiebelasting kan ik niet vooruitlopen, maar ik ben er wel positief over. Ik denk dat dat uiteindelijk ook moet gebeuren. De regel van Financiën is: zolang het niet financieel is geregeld, is het er niet. Zo zit ik ook in de wedstrijd. Ik denk echter dat vanuit vele kanten het belang wordt ingezien.

Wat hadden we nog meer aan vragen? Volgens mij was dit het wel zo'n beetje, toch?

De voorzitter:

De leden zullen u nog even op gang helpen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

De vraag is of de brief voor het tweeminutendebat kan komen.

Minister Karremans:

Ja.

De voorzitter:

Helemaal goed. Dan mevrouw Wiersma.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ik weet niet of de minister inmiddels al bij is, anders help ik natuurlijk graag. Ik had nog een vraag over het gesprek met de staatssecretaris Visserij, die in gesprek zou gaan over de schelpenwinning en nog een aantal andere onderwerpen. Dat is toegezegd, maar er is geen terugkoppeling geweest. Ik ben benieuwd wanneer we die kunnen verwachten.

Minister Karremans:

Dat moeten we even nagaan. Dat is mij niet bekend, dus dat gaan wij even na. Daar komen we schriftelijk op terug. Dan was ik toch een heel eind gekomen.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar links. Er zijn geen openstaande vragen meer. Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn. Voor de administratie gaan we nog even de toezeggingen langs; houdt u zich vast! Laat ik beginnen met de belangrijkste toezegging van vandaag.

- De minister zegt toe dat Rijkswaterstaat elke stuw en sluis gaat openstellen, zodat de pakjesboot zonder belemmering zijn bestemming kan bereiken.

Minister **Karremans**:

En gemalen. Die worden daarbij ook ingezet.

De **voorzitter**:

En gemalen. Alles wordt in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat het feest door kan gaan.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter, ik zal het doorgeven.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Heutink, dat we daarop kunnen rekenen. Mevrouw Wiersma heeft ook nog een toevoeging.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ja, ik denk wel dat het van belang is dat de minister dit wel in Europees verband oppakt, want we weten natuurlijk allemaal dat dit niet alleen een Nederlands probleem is.

Minister **Karremans**:

...

De **voorzitter**:

Dat geven we nog even mee: ook even met A Coruña schakelen, opdat dit allemaal goed gaat komen. Dank u wel.

Dan de rest van de toezeggingen.

- Voor het einde van het jaar ontvangt de Kamer een schriftelijke uiteenzetting over de acties die in het kader van droogte worden genomen op korte, middellange en lange termijn om beter bestand te zijn tegen de droogte, zowel op het gebied van infrastructuur als ten aanzien van de afspraken die worden gemaakt met watermanagers en de maritieme industrie, inclusief communicatie.

Ik zie geknik.

- De tweede toezegging. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over smart shipping.

"Periodiek" is ietwat breed.

Minister **Karremans**:

Wanneer er behoefte aan is.

De **voorzitter**:

Wanneer er behoefte aan is. De toezegging staat.

- De derde. De Kamer wordt geïnformeerd over het onderzoek dat de minister zal doen naar hinderbeperkende maatregelen bij waterbouwprojecten en het eventueel opnemen hiervan in aanbestedingen.

Kunnen wij hier nog een termijn aan verbinden?

Minister **Karremans**:

Zullen we dat meenemen bij de dingen waar we schriftelijk op terugkomen?

De **voorzitter**:

Helemaal goed.

De heer **Schutz** (VVD):

Het ging ook om het aanpassen van het beleid nadien. Dus niet alleen evalueren, maar ook een herijking.

De **voorzitter**:

Ja.

- Dan de vierde. De zwakke schakels in het vaarwegennet zullen schriftelijk voor de Kamer in kaart worden gebracht.

Ook hier heb ik nog geen termijn bij genoteerd, maar wellicht neemt u dit punt ook mee bij de terugkoppeling. Ja, begrijp ik.

- De vijfde. De Kamer ontvangt een terugkoppeling van het gesprek met de minister van OCW over de uitdagingen voor het maritiem onderwijs en het loodswezen.
- Dan zes. De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden voor het stimuleren van zeewaardige AED's op schepen.

Die klopt ook.

Minister **Karremans**:

We gaan er met de sector over in gesprek en we nemen dit punt van mevrouw Wiersma daarin mee.

De **voorzitter**:

Oké.

- Dan wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de subsidie voor hybride elektrisch varen na afloop van de verslagperiode.

Ik zie weer geknik. De heer Schutz heeft daar nog een vraag over.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, maar ook voor de grote die niet hybride zijn. We willen wat dat betreft gewoon een verslag ontvangen over hoe we het subsidiepakket uitrollen.

De **voorzitter**:

Dus niet alleen hybride, maar ook de niet-hybride.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja.

De **voorzitter**:

Staat genoteerd.

- Dan acht. De brief over de berkelzompen komt voor het tweeminutendebat Maritiem.

Ik zie weer geknik. De toezegging over het decemberfeest hebben we al gehad. Dan constateer ik dat het lid Boelsma-Hoekstra een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Dat staat genoteerd. De heer Schutz mist nog iets, denk ik.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, ik mis de toezegging dat de minister bereid is de Kamer binnen een halfjaar te informeren over hoe hij de verkeersbegeleiding van Rijkswaterstaat robuuster maakt. Dat het twee jaar duurt om dat te doen, snap ik, maar ik wil ook graag begrijpen hoe hij dat gaat doen.

Minister **Karremans**:

Nee, maar ik heb daarover al wel schriftelijke vragen beantwoord. Daarin hebben we dat al meegenomen, dacht ik.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, maar naar aanleiding van die vragen vraag ik om een toezegging, want het blijft een beetje afhangen van omstandigheden. Ik wil gewoon een Rijkswaterstaat waar de economie van op aan kan. Ik wil dat men ervan uit kan gaan dat er altijd voldoende dekking is en dat er geen nachtvaartbeperkingen zijn die een deuk slaan in het economisch functioneren. Dat betekent dat er een robuuster platform voor vaarwegbeheer moet komen. Hoe we dat gaan doen is natuurlijk aan u, maar ik zou graag een brief ontvangen over hoe u dat wilt gaan doen.

De **voorzitter**:

Kan de minister toezeggen om binnen een halfjaar met een dergelijke brief te komen?

Minister **Karremans**:

Ik kan altijd een brief sturen, dat is altijd mogelijk.

De **voorzitter**:

Dan constateer ik dat de minister toezegt binnen een halfjaar met een brief te komen over het robuuster maken van het hele vaarwegsysteem. Mevrouw Wiersma heeft nog een opmerking, zie ik.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ja, ik mis nog iets. De minister zou ook schriftelijk terugkomen op het punt dat de staatssecretaris Visserij zou oppakken. Dat gaat over schelpenwinning, veiligheidstraining vissers bij de ILT en het ankeren.

Minister **Karremans**:

We nemen de vragen uit dit debat die zijn blijven liggen, inclusief de termijnen die door de voorzitter zijn gevraagd, allemaal even mee in een veegbriefje, dat we dan zo snel mogelijk opsturen.

De **voorzitter**:

We constateren dus dat er nog een afrondingsbrief komt na dit debat; helemaal prima. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat Maritiem. Ik dank iedereen voor zijn aandacht en inzet, zeker ook de minister en zijn ondersteuning, en natuurlijk alle leden. Ik wens iedereen wel thuis.

Sluiting 15.15 uur.