

6

Maritiem

Aan de orde is het **tweeminutendebat Maritiem (CD d.d. 30/05)**.

De voorzitter:

We gaan door met het tweeminutendebat Maritiem. Daarvoor hebben zich vijf sprekers ingeschreven. De aanvrager en eerste spreker is mevrouw Kröger, die namens de fractie van GroenLinks en de Partij van de Arbeid het woord gaat voeren. Gaat uw gang.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben in het debat uitgebreid gewisseld wat er nodig is voor de transitie naar een klimaatneutrale economie. We zijn natuurlijk op allerlei vlakken die stappen aan het zetten: in ons industriebeleid, in ons mobiliteitsbeleid en in onze manier van huizen verwarmen. Maar we moeten dat ook doen voor onze havens. Mijn fractie maakt zich er zorgen over dat we voor de havens nog niet een dergelijke strategie hebben. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onze zeehavens voor het overgrote deel fossiele brandstoffen of grondstoffen voor de fossiele industrie vervoeren en dat deze vervoersstromen de komende 30 jaar verdwijnen;

overwegende dat bij EZK wordt nagedacht over groene industriepolitiek en een postfossiele economie, maar lenW hier geen scenario's of doelen voor heeft;

verzoekt de regering om scenario's voor onze havens uit te werken die op een realistische manier invulling geven aan hun omvang en rol in een postfossiele economie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 417 (31409).

De heer Koerhuis (VVD):

Ik keek net de heer De Groot aan: volgens mij is dit een kopie van een motie die wij volgens mij een jaar geleden hebben ingediend. Maar ik hoor het ook graag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar ben ik mij niet van bewust, maar als dat het geval is en deze motie is aangenomen en de minister die vrolijk aan het uitvoeren is, dan trek ik mijn motie terug. Misschien kan de heer Koerhuis die motie dan even met me delen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De volgende spreker is de heer Koerhuis, dus hij moet de motie straks maar even opzoeken. Hij zal wederom spreken namens de VVD. Gaat uw gang.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. De Rotterdamse haven zorgt voor 380.000 banen in Nederland. Ik sta voor die banen. Ik maak me zorgen over de ruimte voor havenbedrijven. Tijdens de energietransitie hebben we twee soorten havenbedrijven voor raffinage nodig: voor fossiele brandstoffen en voor duurzame brandstoffen. Ik heb vragen gesteld over de drijvende eilanden die onderzoekinstituut MARIN aan het uitwerken is. Wat MARIN nodig heeft, is juridische zekerheid over wie er verantwoordelijk is voor het veilig houden en beveiligen van toekomstige drijvende eilanden. En bij de scheepsverkeersleiding Nederland geldt dat voor het begeleiden van scheepsverkeerroutes om toekomstige drijvende eilanden heen. Graag een stand van zaken.

Regionale havens zorgen voor banen in de regio. Als regio-Kamerlid sta ik voor de bereikbaarheid van de regio. Regionale havens zijn hiervoor belangrijk. Ik ben op werkbezoek geweest naar de haven van Den Helder. Dat is ook een belangrijke haven voor Defensie. Graag een toezegging om te onderzoeken hoe Den Helder beter kan worden ontsloten en extra haventerreinen kan ontwikkelen door middel van de vervanging en verplaatsing van de Havenwegbrug.

Om de bereikbaarheid van bedrijven in de regio te vergroten, heb ik me ingezet voor een gelijk speelveld voor regionale havens in Nederland. In omliggende landen lijken brandveiligheidseisen lager te zijn dan in Nederland. Graag een stand van zaken.

De beste tijd van varen ligt voor ons. Schepen worden stiller en schoner. Het is goed dat we de afgelopen periode vanuit het Groeifonds hebben geïnvesteerd in onderzoek naar en ontwikkeling van elektrische en waterstofscheepen in Nederland. Ik hoop dat we dit in de aankomende periode blijven doen. De verduurzaming van de Rijksrederijschepen ligt vóór ons. Graag een stand van zaken.

Nederland heeft een lange traditie van scheepvaart. Laten we die traditie behouden.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De heer Krul gaat namens het CDA het woord voeren. Gaat uw gang.



De heer Krul (CDA):

"Hij is gered, yes! We hebben vanochtend de vlag uitgehangen. Bedankt voor alle inzet. Wat was hij blij geweest met dit nieuws." Dit bericht ontving ik zondagochtend van een man wiens overgrootvader nog mee heeft geschilderd in een van de schilderbeurten van de Lange Jaap. Dat is vuurtoren de Lange Jaap, of "onze Jaap", zoals de mensen in Den Helder en omstreken zeggen. Maar al snel sloeg

deze blijdschap om in woede, ontzetting en vooral verdriet. Het bevrijdende bericht van Rijkswaterstaat dat de Lange Jaap wordt gerenoveerd, bleek een fout, een bericht dat per ongeluk op de website was geplaatst. Hoe heeft dit in vredesnaam kunnen gebeuren? Hoe gaan we dit goedmaken? Dat vraag ik de demissionair minister. Een blunder van ongekende proporties en de zoveelste in dit dossier. De hoogste nog brandende vuurtoren van Nederland en de hoogste gietijzeren vuurtoren van heel Europa dreigt nog altijd verloren te gaan. Hét symbool van thuiskomen voor vissers, zeelui en ons marinepersoneel! Al twee jaar broedt het ministerie op de vraag of de Lange Jaap te redden is. Waar blijft de duidelijkheid voor al die Nieuwediepers en Jutters die al twee jaar wachten? Kan de minister toezeggen dat hij vandaag koste wat kost voor renovatie gaat?

Voorzitter. Dat sommige collega's of mensen op de tribune mij nu aankijken met een blik van "waar heeft hij het over" is precies een van de oorzaken dat dit soort dingen kunnen gebeuren in Nederland. Want wat als de Euromast zestien jaar niet onderhouden bleek of de Domtoren op instorten stond? Dan stonden we hier in deze zaal op onze achterste poten. Tragedies als die van de Lange Jaap spelen zich altijd af in de periferie van Nederland, buiten het zicht van Den Haag. Maar niet vandaag.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De heer De Groot zal het woord voeren namens D66.



De heer Tjeerd de Groot (D66):

Voorzitter. Over de Lange Jaap heeft D66 ook een motie ingediend die er niet om liegt en de minister dezelfde opdracht geeft. Die is dus nog steeds actueel.

Voorzitter. Twee moties over twee eigenlijk vergeten punten. We hebben gisteravond de bevindingen gezien van de ILT over het vreselijke ongeluk met de zeilende vrachtaart, ook wel de bruine vloot genoemd. De laatste jaren zijn dat soort ongelukken eigenlijk te vaak voorgekomen. Branchevereniging BBZ heeft een veiligheidsstandaard, maar bij die vereniging is slechts 40% aangesloten. Die veiligheidsstandaard werkt wel, dus het zou heel goed zijn als die breder zou worden toegepast. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een taskforce is opgesteld ter bevordering van de veiligheid in de bruine vloot;

overwegende dat de branchevereniging BZZ reeds een bestaande keuringsnorm hanteert, maar dat slechts 40% van de schepen bij deze vereniging is aangesloten;

overwegende dat het cruciaal is dat het vertrouwen in de veiligheid van de bruine vloot wordt hersteld;

overwegende dat niet alle schippers de norm van de branchevereniging gebruiken;

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de bestaande keuringsnorm van de branchevereniging toegepast wordt in de gehele vloot,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Tjeerd de Groot.

Zij krijgt nr. 418 (31409).

De heer Tjeerd de Groot (D66):

En dan snel de volgende motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal ernstige ongevallen in de recreatievaart is gestegen;

overwegende dat er verschillende trajecten lopen om de recreatievaart veiliger te maken, zoals Radar-B;

van mening dat een brede integrale aanpak de veiligheid in de recreatievaart effectiever kan bevorderen dan losse trajecten;

overwegende dat er een taskforce komt voor de bruine vloot;

verzoekt de regering om binnen de recreatievaart een taskforce samen te stellen, met als doel het opstellen van een veiligheidsplan voor de sector, en deze voor 1 april te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Tjeerd de Groot.

Zij krijgt nr. 419 (31409).

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Voorzitter, misschien mag ik daar nog één zin aan toevoegen. De achtergrond hiervan is dat de recreatievaart echt een grote sector in Nederland is, maar tegelijkertijd beleidsmatig een zeer verwaarloosde sector is. Dan hebben we het over het eigendom dat je moet kunnen aantonen. D66 heeft daar bij de minister aandacht voor gevraagd. Dan gaat het ook om het gebruik van radar en om opleidingseisen. Wij zijn een van de weinige landen waar het met eigenlijk alleen een papiertje kan en je geen praktijkervaring hoeft aan te tonen. Dus graag meer aandacht voor de recreatievaart.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Tot slot aan de zijde van de Kamer is het woord aan de heer Alkaya.



De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat oudere binnenvaartschepen tot 1.500 ton moeten gaan voldoen aan technische voorschriften die moeilijk uitvoerbaar of buitensporig kostbaar kunnen zijn;

overwegende dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven scheepseigenaren waar nodig individueel te ondersteunen bij beroepen op de hardheidsclausule van de CCR;

verzoekt de regering hierbij ook in te zetten op mogelijkheden voor groepsontheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 420 (31409).

Dank voor uw inbreng. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de inbreng van de Kamer. Er zijn vier moties ingediend. We gaan vijf minuten schorsen, zodat de minister de appreciatie kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 12.02 uur tot 12.07 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Maritiem. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en hij gaat een appreciatie geven van de vier ingediende moties. Gaat uw gang.



Minister Harbers:

Voorzitter. Ik zou eigenlijk willen verzoeken om de motie op stuk nr. 417 van mevrouw Kröger en meneer De Hoop nog even aan te houden en wel hierom: in de NOVEX-aanpak die we voor de Rotterdamse haven, het Noordzeekanaalgebied en het North Sea Port District hebben, is volop aandacht voor de grondstoffen- en energietransitie. De ontwikkelperspectieven die nu gemaakt worden voor die gebieden gaan ook in op de toekomstige ontwikkeling en inrichting van de havens. Die ontwikkelperspectieven zullen eind dit jaar gereed zijn. Het ministerie van EZK en het ministerie van IenW zijn daar allebei nauw bij betrokken. In het havenbeleid voor die gebieden zetten de overheid en de havens ook in op duurzaam en circulair. Verder hebben die havens ook eigen havenvisies waarvan die energie-

transitie onderdeel uitmaakt. Ik kan dus nu moeilijk inschatten of het uitwerken van deze scenario's aanvullend daarop ook nog meerwaarde heeft. Bovendien zal ik dan ook met de planbureaus, het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving, moeten verkennen welke ruimte zij hebben om daaraan mee te werken. Nu heb ik mevrouw Kröger eerder al toegezegd dat ik in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Maritiem terugkom op de toekomstige inrichting van die havens en dus ook op de ontwikkelingen in het NOVEX-gebied. Ik zou in overweging willen geven om de motie aan te houden tot die brief er is. Ik zal er dan verder op ingaan, ook op de punten die in deze motie staan. We kunnen dan alsnog wel bekijken of het zinnig is om aanvullend daarop deze scenario's uit te werken. Ik denk namelijk dat we het straks al grotendeels klaar hebben liggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil de motie best aanhouden. Mijn vraag is dan wel of we die NOVEX-uitwerking dan tegelijk krijgen met die brief waar de minister net aan refereerde. Wordt dat één pakket?

Minister Harbers:

Ik heb twee dingen gedaan. Ik heb in die verzamelbrief gezegd dat ik sowieso terug zal komen op de toekomstige inrichting van die havens. Daarnaast zijn die ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden allemaal eind van dit jaar gereed. Dat zijn straks waarschijnlijk ook lijvige rapporten en boekwerken. Dus met die twee naast elkaar denk ik dat we al vrij compleet zijn straks, maar dat is dan aan mevrouw Kröger ter beoordeling.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31409, nr. 417) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

Het oordeel over de motie op stuk nr. 418 laat ik aan de Kamer. Dit betreft ook een van de aanbevelingen. Ik heb de Kamer gisteren geschreven dat ik de regie neem om met de sector al die aanbevelingen op te pakken. Dat is ook precies waar de in te stellen taskforce zich over gaat buigen. Dus oordeel Kamer.

Wat betreft de motie op stuk nr. 419 begrijp ik de oproep om het wat breder te doen; hoewel, niet zozeer breder, want de recreatievaart is weer een andere sector. In de brief over de ongevals cijfers heb ik u geïnformeerd over de stijging van het aantal scheepsongevallen op de binnenwateren. Daarbij speelt wel dat de aard en achtergrond van die ongevals cijfers heel divers zijn, zowel in de beroepsvaart en de betaalde passagiersvaart als in de recreatievaart. Dan moet je denken aan eenzijdige ongevallen met snelle vaartuigen, kano's en zeiljachten en aan aanvaringen tussen vaartuigen, maar ook aan brand aan boord van een binnenvaartschip of een recreatieschip. Soms kom je ook situaties tegen waarbij mensen met hun supplank al suppend opeens op een hoofdwater terecht komen, wat ook tot gevaarlijke situaties leidt. We acteren daar al op met een risico-gestuurde aanpak waarbij we telkens de verschillende betrokken partijen en doelgroepen betrekken. Dat kan de

beroepsvaart zijn, maar ook de recreatievaart, de watersport en overheden. Bij al die aspecten zijn we nu bezig om in overleg met sectorpartijen te kijken wat er te doen is. We doen bijvoorbeeld verkenningen naar de registratie van pleziervaartuigen en naar de effectiviteit van het huidige klein vaarbewijs. Ook zijn we bezig met een onderzoek naar ongevallen met snel varende recreatievaart, zoals speedboten op plassen en rivieren. Dus ik weet niet of we daarbovenop nu al moeten concluderen dat er ook nog een taskforce recreatievaart nodig is.

Ik zou het volgende willen voorstellen aan de heer De Groot. Ik zal u uiterlijk begin 2024 — ik streef naar januari — een uitvoerige brief sturen, waarin ik alle dingen die we doen, ook voor de verschillende onderdelen van de recreatievaart, op een rij zet. Daarbij heb ik inmiddels ook met HISWA afgesproken dat we een aparte overlegvorm met hen zullen starten. Zij zijn overal bij betrokken en zitten heel vaak aan bij andere overleggen, maar we gaan ook een speciaal overleg tussen het ministerie en HISWA over de recreatievaart optuigen. Ik geef de heer De Groot in overweging om de motie nu nog even aan te houden en straks aan de hand van die brief te beoordelen of daar ook nog een verdergaande taskforce bovenop gezet moet worden. Maar wat de heer De Groot signaleert, signaleren wij ook. Daar is ook meer aandacht voor nodig en we zijn al bezig om dat vorm te geven.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Dat is echt goed nieuws, want ik denk dat dit een beetje een uithoek van het beleid is. De reden dat er wordt gesproken over een taskforce — de minister mag het ook anders noemen — is dat er soms vrijwilligers zijn, zoals gepensioneerden, die bijvoorbeeld met Radar B aan de slag willen en er ambtelijk soms wat lastig door komen. Dit komt omdat er gewoon te weinig politieke spotlights op staan. Daarvoor is deze motie bedoeld. De minister mag 'm wat vrijelijk uitleggen, maar ik zou 'm toch wel in stemming willen brengen, gewoon om de politieke spotlight erop te zetten, zodat dat soort vrijwilligers niet worden gefrustreerd.

Minister Harbers:

Als ik 'm zo mag lezen dat ik het woord "taskforce" daar even uit wegdenk, maar wel de andere dingen ga doen en voor 1 april ook presenteren wat wij op al die onderdelen willen gaan doen, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 420 van de heer Alkaya. Ik zou ook willen verzoeken om die aan te houden. Ik begrijp precies waar deze motie vandaan komt. We zijn zelf ook met de resultaten van ons eigen Nederlandse onderzoek in overleg in CCR-verband. Wat ik de hele tijd terugkrijg, is dat daar gezegd wordt: waarom moeten we dingen aanpassen, want er zijn helemaal geen aanvragen voor zo'n ontheffing? Ik heb die aanvragen wel nodig. Ik heb de sector ook eerder al uitgenodigd om ze in te dienen. We hebben op dit moment nul aanvragen. Als ik die aanvragen heb, helpt mij dat enorm om dat ook internationaal veel beter over het voetlicht te krijgen. In de motie wordt eigenlijk aangegeven dat we daartoe over moeten gaan. Daar hebben wij zelf nog een aantal stappen voor te zetten. De sector kan ons daar enorm bij helpen. Om die reden vind ik deze motie eigenlijk ontijdig. Daarom zou ik de heer Alkaya willen verzoeken de motie aan te houden. Wij doen ondertussen

— en misschien dat ook dit debat daar weer toe leidt — wel de oproep aan de sector om ons ook daarbij te helpen door aanvragen in te dienen.

De heer Alkaya (SP):

Ik hoor de minister eigenlijk ook zeggen dat hij wel inziet dat dit in de toekomst van belang kan zijn, omdat niet elke individuele schipper meer aan de voorschriften kan voldoen in vergelijkbare gevallen. Iedereen kan zich daar bij voorstellen. Als de minister daar niet principieel op tegen is en als de minister zich daarvoor zal inzetten op het moment dat het mogelijk en ook nuttig is, zal ik deze motie aanhouden.

Minister Harbers:

Dank u wel.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Alkaya stel ik voor zijn motie (31409, nr. 420) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

De heer Koerhuis heeft nog gevraagd naar de drijvende eilanden in de Noordzee. Voor zover ons bekend zijn er geen concrete plannen voor de aanleg van eilanden of drijvende eilanden in ons territoriale deel van de Noordzee. Wel is het de verwachting dat er op termijn energiehubs op de Noordzee ontwikkeld zullen worden. Of die er komen en, zo ja, waar en met elke functies, zal altijd een besluit zijn van het Rijk. De verantwoordelijkheden daarbij hangen vervolgens af van de functies waar zo'n eiland in voorziet. We zullen dat ook met MARIN opnemen om de Kamer ook verder te informeren over wat daar de stand van het denken is.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat betreft de economische ruimte — of hoe dat ook heet op zee — is het inderdaad het Rijk dat beslist. Maar de vraag is echt internationaalrechtelijk: wie is juridisch verantwoordelijk voor het veilig houden en het beveiligen van die eilanden? Dat is wat anders dan de economische rechten. Met het uitwerken van het concept van drijvende eilanden loopt MARIN daar heel erg tegen aan. Dus als de minister daar nog specifiek naar wil kijken en er een brief over wil sturen, dan ben ik tevreden.

Minister Harbers:

Ja. En ik zal contact opnemen met MARIN over de vraag waar zij dan precies tegen aanlopen.

Voorzitter. Dan het haventerrein van Den Helder. Den Helder is de thuishaven van de marine en de Kustwacht. Het is een bijzondere haven vanwege de combinatie van civiele en defensiebelangen. In economische zin is de haven van Den Helder geen haven van nationaal belang, maar die is natuurlijk wel van groot nationaal belang als thuishaven van de marine en de Kustwacht. Voor investeringen in de bereikbaarheid van de haven staan primair de lokale over-

heden en de gemeente aan de lat. Den Helder komt overigens nog wel aan de orde bij het plan voor de maritieme maakindustrie, dat we met een aantal bewindslieden binnenkort zullen presenteren. Uit de integrale beleidsanalyse komt er op dit moment echter geen knelpunt naar boven. Om die reden gaat het starten van een onderzoek mij te ver. Ik kan u wel toezeggen dat ik bij Defensie, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf van Den Helder zal nagaan wat de opgave is en of dat een onderzoek zou rechtvaardigen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Kunnen wij daar dan via een brief over geïnformeerd worden?

Minister **Harbers**:

Daar wordt u dan ook vanzelfsprekend over geïnformeerd.

Dan de regionale zee- en binnenhavens en de brandveiligheidseisen. Dat is eigenlijk een vraag aan het adres van de staatssecretaris. Op de eerdere bredere vragen met betrekking tot brandveiligheid komen we terug in de brief voor het komende commissiedebat Maritiem. Daar zou ik het korthedshalve even bij willen laten op dit moment.

Dan de Rijksrederij. Volgens mij heb ik het eerder aan de Kamer gemeld, maar er zijn inmiddels twee trailerbare meetvaartuigen opgeleverd. Het derde volgt eind van dit jaar. Er wordt gewerkt aan een businesscase voor een nog nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen ter vervanging van negen verouderde schepen. Wat betreft het nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen van 50 meter lang — de vorige waren 20 meter lang — ter vervanging van vijf verouderde schepen, kan ik u mededelen dat er is overgestapt naar het vervangen van drie oude schepen door twee nieuwe schepen. We voeren ook pilots uit voor de duurzaamheid. De ombouw van een van de vaartuigen moesten we helaas stopzetten, want dat bleek technisch niet haalbaar. We zijn nu aan het kijken hoe we die pilot verbeterd kunnen oppakken. Het schip ter vervanging van de Stern is aangeschaft en wordt voorbereid op ombouw. De businesscase ter vervanging van vijf patrouillevaartuigen loopt. Dat is de stand van zaken op het gebied van de Rijksrederij.

Dan de meest pijnlijke kwestie: vuurtoren Lange Jaap. Rijkswaterstaat heeft vorige week al gecommuniceerd dat bij het bijwerken van de website van het project een tekst is geplaatst die gewoon niet klopt en die onterecht vooruitloopt op het nog lopende onderzoek. Dat had nooit zo mogen gebeuren. De checks-and-balances op dat punt en voor publicatie op de website binnen Rijkswaterstaat hebben helaas niet gewerkt. Dat betreft Rijkswaterstaat ook zeer. Toen het aan het licht kwam, heeft Rijkswaterstaat ook contact opgenomen met de betrokkenen, zowel het gemeentebestuur van Den Helder als betrokkenen in Huisduinen. Uiteraard is de wens er wel om de toren te herstellen. De heer De Groot wees al op de eerder aangenomen motie van de zijde van D66. Ik deel dat doel. De vuurtoren gaat ook mij aan het hart. Ik ben er meermalen geweest, zowel officieel op werkbezoek als ook privé. Het is ook echt niet zo dat deze dingen alleen maar voorkomen buiten het zicht van Den Haag; denk alleen al aan het viaduct in de A16 bij Rotterdam dat op dit moment zwaar gestut moet worden omdat ook daar problemen mee zijn. Ook op de

werkvloer is er heel geregeld contact tussen medewerkers van Rijkswaterstaat, de gemeente Den Helder, de RCE en Huisduiner Belang. Kortom, mijn beeld is dat in de praktijk de onderlinge relatie goed is en er met regelmaat onderlinge afstemming plaatsvindt. Juist daarom vind ik dit misverstand en dit gebeuren ook zo erg. Het onderzoek dat loopt en dat we gewoon echt nodig hebben om te weten hoe het zit met de scheuren in de toren en wat je daaraan kunt doen, is naar verwachting voor het eind van het jaar klaar. We hebben de uitkomsten daarvan echt nodig om te weten wat ons te doen staat om Lange Jaap het allerliefst te behouden.

De heer **Krul** (CDA):

Allereerst vind ik het opvallend dat de minister aangeeft dat de regio's wel zeker in het zicht van Den Haag zijn en vervolgens een voorbeeld uit Rotterdam aanhaalt. Dat is precies het probleem, denk ik. Maar goed, het is geen uitleg van wat er nu is gebeurd. Als het klopt dat we echt niet weten wat er met de vuurtoren gaat gebeuren, hoe kan het dan dat niet op één plek, maar op twee plekken klip-en-klaar te vinden is dat in 2024 de renovatie start? Hoe kan het dan, als we het echt niet weten, dat blijkbaar toch de suggestie wordt gewekt dat we gaan renoveren?

Minister **Harbers**:

Ja, dat had ook nooit mogen gebeuren. Overigens noemde ik dat voorbeeld omdat de heer Krul zei dat het alleen ver van Den Haag gebeurt dat er dingen aan de hand zijn met kunstwerken. Dit gebeurt dus ook midden in de Randstad. Het gebeurt in iedere regio van het land. Daar zit helemaal niks achter in de zin van dat we beter op het ene deel van het land zouden letten dan op het andere deel. Integendeel, zou ik willen zeggen. Deze vuurtoren gaat me aan het hart. Om die reden heb ik begin vorig jaar al aangegeven dat ik alles op alles zet om deze vuurtoren te kunnen behouden. Hoe dit mis heeft kunnen gaan? Daar is Rijkswaterstaat ook mee bezig. Feit is dat er een tekst is gemaakt die niet klopt en dat die de checks-and-balances is gepasseerd op weg naar de website. Dat had nooit mogen gebeuren. Dat moet bij alle projecten standaard goed gecheckt worden en dat is hier door een menselijke fout niet gebeurd.

De **voorzitter**:

De heer Krul, afrondend.

De heer **Krul** (CDA):

Ik zou de minister willen adviseren om het rapport Elke regio telt! te lezen. Daaruit blijkt wel degelijk dat de periferie van Nederland buiten het zicht van Den Haag leeft. Maar goed, ik heb nog één vraag. Kan de minister daar niet gewoon wat inhoud aan geven na twee jaar onduidelijkheid en sorry op sorry? De eerste sorry was twee jaar geleden en vandaag moeten we weer sorry zeggen tegen de mensen van Den Helder. Kan hij hier klip-en-klaar zeggen dat hij koste wat kost voor renovatie gaat? Als deze minister zegt "koste wat kost ga ik voor renovatie, want dat verdienen deze mensen", dan is die onduidelijkheid ook weg.

Minister Harbers:

Begin vorig jaar heb ik dit al uitgesproken in de Kamer. Ik kan alleen geen belofte doen dat renovatie altijd mogelijk is. We hebben het volledige inzicht in de technische staat van de toren nodig om voor onszelf een plan te maken voor hoe je die dan zou kunnen renoveren. Maar dat renovatie voor mij met stip op één staat en de allergrootste voorkeur heeft, heb ik meermalen uitgesproken. Ik ben vervolgens afhankelijk van het inzicht van de ingenieurs om te zien of dat technisch mogelijk is en, zo ja, op welke wijze.

Daarmee ben ik aan het eind van beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel, minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We stemmen aanstaande dinsdag, 3 oktober, over de ingediende moties.