

Position Paper

Aan : Commissie Infrastructuur en Waterstaat
Van : Koninklijke Binnenvaart Nederland
Datum : 19 augustus 2026
Onderwerp : Position Paper Hindermanagement bij waterbouwprojecten t.b.v. rondetafelgesprek
24 september 2026

1. Inleiding: noodzakelijke hinder is niet het probleem

Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) onderschrijft dat onderhoud, renovatie en vervanging van vaarwegen, sluizen en bruggen noodzakelijk zijn. Zonder werkzaamheden geen veilig en betrouwbaar vaarwegennet. Hinder die tijdig wordt aangekondigd, goed is voorbereid en aantoonbaar nodig is, is voor de sector daarom begrijpelijk. Binnenvaartondernemers en verladers kunnen veel opvangen wanneer zij weten waar zij aan toe zijn.

Het probleem ontstaat wanneer werkzaamheden onvoldoende op elkaar zijn afgestemd, langer duren dan aangekondigd, onverwacht samenvallen met andere stremmingen of wanneer een omvaarroute zelf niet betrouwbaar beschikbaar is. Dan wordt voorzienbare onderhoudshinder een ketenverstoring. De schade blijft niet beperkt tot het schip, maar raakt ook watergebonden bedrijven, industriële productie, leveringszekerheid en uiteindelijk de samenleving.

2. Economische en maatschappelijke gevolgen

Bij een stremming maken schepen extra vaaruren, brandstof- en bemanningskosten of verliezen zij een volgende reis. Bevrachters en verladers krijgen te maken met extra overslag, voorraadproblemen, gemiste levervensters en contractuele schade. Voor de achterliggende industrie kan de impact nog groter zijn: wanneer grondstoffen niet aankomen of producten niet kunnen worden afgevoerd, vertragen projecten en kunnen productielijnen stilvallen.

Onderzoek van KBN maakt dit aan de hand van een casus rondom het Twentekanaal concreet¹. De economische en maatschappelijke kosten van twee weken stremming van het Twentekanaal (bijv. als gevolg van een kapotte sluis) ligt rond de € 1,7 miljoen. Inclusief tweede orde kosten zoals ketenschade, fabrieksstilstand en logistieke ontregeling loopt dat op richting € 7 miljoen. Deze verschillen laten zien dat transportkosten slechts een deel van de werkelijke schade vormen.

Uitwijken naar de weg verplaatst bovendien de rekening. Het leidt tot meer vrachtwagenbewegingen, congestie, uitstoot, geluid, ongevallenrisico en slijtage van wegen en bruggen. In de onderzochte Twentekanaal-casus kan de CO₂-uitstoot bij volledige modal shift (van binnenvaart naar wegvervoer) van containervervoer tot negen keer hoger uitvallen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert daarnaast dat externe kosten en infrastructuurkosten per vervoersprestatie voor binnenvaart en spoor lager zijn dan voor wegvervoer. Betrouwbare vaarwegen zijn daarmee ook van belang voor de bereikbaarheid over de weg en voor het klimaatbeleid.

Ongeplande uitval is geen incidenteel probleem. Uit een KBN-analyse van gegevens van Rijkswaterstaat en Panteia blijkt dat er van de 40 meest gebruikte sluizen in 2024 er slechts 7 storingsvrij waren en dat van deze 40 sluizen gemiddeld 0,86% van de bedientijd ongepland volledig gestremd waren: ruim vier keer de RWS-norm van 0,2%. Vijftien van deze sluizen overschreden de norm individueel. Juist deze groep van 40 sluizen is van groot belang, omdat zij samen 92% van alle geregistreerde passages bij de 99 onderzochte sluizen verwerkte. Over alle 99 sluizen bedroeg de ongeplande volledige stremming gemiddeld 1,11% van de bedientijd: 5,5 keer de RWS-norm. Dat hogere gemiddelde wordt mede veroorzaakt door de relatief grote uitval bij minder drukbevaren en veelal kwetsbare regionale sluizen. Overigens zijn beperkingen en vertragingen waarbij passage nog wel mogelijk was hierin niet meegenomen.

3. Plan werkzaamheden als één samenhangende opgave

KBN vraagt niet om onderhoud uit te stellen, in tegendeel, maar om het slimmer te organiseren. Binnen één regio of corridor moeten werkzaamheden als één programma worden gepland. Waar mogelijk kan de hinder beter in één korte, goed voorbereide periode worden geconcentreerd dan worden uitgesmeerd over

¹ Economische en maatschappelijke Kosten van waterweg stremmingen en afsluitingen: een case studie voor de Schie en het Twentekanaal; R. Kapteijn, KBN (juli 2025)

meerdere opeenvolgende stremmingen. Waar volledige afsluiting te veel schade veroorzaakt, is fasering nodig zodat bedrijven en terminals bereikbaar blijven.

De langdurige stremming van het Julianakanaal is hiervan een duidelijke praktijkles. Het kanaal was van 12 augustus 2024 tot 11 april 2025 afgesloten. Schepen moesten maandenlang, afhankelijk van herkomst en bestemming, omvaren via Belgische en Zeeuwse vaarwegen. Zo'n omvaarroute vraagt extra tijd, brandstof, planning en capaciteit. Het is dan extra schadelijk wanneer juist in diezelfde periode een sluis of brug op de alternatieve route beperkt beschikbaar is. De les is daarom dat niet alleen het projectgebied, maar de volledige omvaarcorridor vooraf moet worden getoetst en gedurende de werkzaamheden bevaarbaar moet worden gehouden.

4. Randvoorwaarden voor goed hindermanagement

Goed hindermanagement begint ruim vóór de uitvoering. KBN acht de volgende randvoorwaarden noodzakelijk:

- één landelijke en corridorgerichte planning waarin projecten van Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, spoorbeheerders en buurlanden zichtbaar en onderling afgestemd zijn;
- een aantoonbare keuze tussen kort en volledig afsluiten of gefaseerd werken, gebaseerd op totale ketenschade en bereikbaarheid;
- beschikbare, voldoende diepe en breed bevaarbare omvaarroutes, zonder gelijktijdige onderhoudsstremmingen aan cruciale sluisen en bruggen;
- vroege betrokkenheid van schippers, verladers, terminals en watergebonden industrie bij planning en uitvoeringsvarianten;
- tijdige, eenduidige en actuele informatie, inclusief realistische einddata en onmiddellijke communicatie bij afwijkingen;
- voldoende capaciteit voor incidentrespons, reserveonderdelen en herstel, zodat ongeplande uitval zo kort mogelijk duurt.

5. Structureel meer financiële ruimte voor vaarweginfrastructuur

Goed hindermanagement kan de gevolgen van werkzaamheden beperken, maar lost de onderliggende onderhouds- en vernieuwingsopgave niet op. Het Rijk heeft het tekort voor onderhoud becijferd op ruim € 36 miljard, waarvan € 34,5 miljard bij Rijkswaterstaat voor wegen, vaarwegen en het watersysteem. Wanneer de beschikbare middelen structureel tekortschieten, worden projecten uitgesteld, neemt ongeplande uitval toe en wordt de resterende planning steeds moeilijker.

KBN sluit zich daarom aan bij de Logistieke Alliantie en pleit voor een structurele investering van 2% van het bruto binnenlands product in infrastructuur, met als eerste stap € 2 miljard extra per jaar. Binnen deze norm moet een expliciete, meerjarige en toetsbare investeringslijn worden opgenomen voor hoofdvaarwegen, sluisen, bruggen en bediening. De beschikbare koek moet groter; het verdelen van blijvende schaarste houdt het vaarwegennet niet betrouwbaar.

Naast begrotingsmiddelen vraagt KBN om serieuze uitwerking van aanvullende financieringsvormen. Gedacht kan worden aan publiek-private financiering voor geschikte projecten, een Nederlandse variant op het Oostenrijkse model waarbij een publieke uitvoeringsorganisatie onder publieke waarborgen langjarig op de kapitaalmarkt financiert, en de inzet van een (nationale) investeringsbank. Deze instrumenten zijn aanvullend en mogen niet leiden tot eenzijdige kostenafwenteling op de industrie, de verladers en de binnenvaart.

6. Verzoek aan de Tweede Kamer

KBN verzoekt de Kamer om het kabinet te vragen:

- onderhoudsprojecten regionaal en corridorbreed te programmeren en stapeling van hinder te voorkomen;
- bij ieder project de bereikbaarheid van bedrijven en de beschikbaarheid van de volledige omvaarroute aantoonbaar te borgen;
- totale economische en maatschappelijke ketenschade mee te wegen bij de keuze voor afsluiting, fasering en uitvoeringsduur;
- landelijke minimumnormen voor hindermanagement, gebruikersbetrokkenheid en informatievoorziening vast te leggen;
- een groeipad naar structureel 2% van het bbp voor infrastructuur en een aanvullende financieringsagenda voor vaarweginfrastructuur aan de Kamer te sturen.

Wij zijn gaarne bereid bovenstaande indien gewenst nader toe te lichten tijdens het rondetafelgesprek.