

Position paper hindermanagement werkzaamheden vaarwegen

Wando Boevé | stuurgroepvoorzitter multimodaal | Topsector Logistiek | september 2026

De omvangrijke instandhoudingsopgave van de Nederlandse infrastructuur maakt hinder de komende jaren onvermijdelijk. De ambitie moet daarom niet zijn om iedere vorm van hinder te voorkomen, maar om de maatschappelijke en economische gevolgen ervan zo klein mogelijk te maken en Nederland als logistiek systeem bereikbaar en betrouwbaar te houden. Dat vraagt om een verschuiving van projectgericht hindermanagement naar netwerk- en ketengerichte hinderplanning: niet alleen de vraag hoe een brug, sluis of vaarweg tijdens onderhoud beschikbaar blijft, maar ook hoe de goederenstromen die ervan afhankelijk zijn kunnen blijven bewegen.

Nederland logistiek bereikbaar houden

Nederland staat voor een omvangrijke vervangings- en renovatieopgave van bruggen, sluizen, vaarwegen, wegen en spoorinfrastructuur. Werkzaamheden zijn noodzakelijk om onze infrastructuur veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig te houden. Tegelijkertijd neemt de druk op het logistieke netwerk steeds verder toe door autonome groei van het wegverkeer, de verdere ontwikkeling van Maasvlakte II en de toenemende ruimtebehoefte vanuit defensie. De combinatie van deze ontwikkelingen vraagt om een meerjarige blik op de logistieke en economische impact van infra werkzaamheden en op de vraag hoe we de bereikbaarheid van Nederland op langere termijn kunnen borgen. Voor Topsector Logistiek is het daarom niet alleen de vraag hoe hinder van afzonderlijke werkzaamheden kan worden beperkt, maar vooral hoe goederenstromen betrouwbaar van A naar B kunnen blijven bewegen. Een stremming van de vaarweg werkt door naar schepen, terminals en bedrijven. Uitwijken naar weg of spoor kan soms, maar capaciteit is ook daar niet onbeperkt. Juist daarom is het nodig om de logistieke sector tijdig te betrekken bij het ontwikkelen van alternatieven en oplossingen voor de komende jaren.

Lessen uit de praktijk

Recente situaties illustreren het belang van een integrale benadering. Bij het Julianakanaal leidde een onverwacht technisch probleem tot een langdurige volledige stremming, met omvaren en waar mogelijk uitwijken naar andere modaliteiten. Bij de Papendrechtsebrug bleek dat een uitvoeringsvariant die lokaal optimaal leek, voor een specifieke gebruikersgroep of corridor (in dit geval hoge scheepvaart) disproportioneel grote gevolgen kan hebben. Maatregelen die hinder voor de ene groep beperken, kunnen elders hinder veroorzaken; daarom zijn alternatieve uitvoeringsscenario's gezamenlijk op technische uitvoerbaarheid, hinder en maatschappelijke effecten beoordeeld.

Een belangrijke les is dat gemiddelde netwerkprestaties de logistieke impact kunnen onderschatten doordat specifieke reizen substantieel kunnen worden geraakt. Economische schade gaat verder dan extra vaar-, rij- of wachttijd en kan doorwerken in extra inzet van materieel en personeel, voorraadkosten, productieproblemen en verlies van leverbetrouwbaarheid. Deze effecten worden niet systematisch gemeten, waardoor belangrijke effecten onvoldoende zichtbaar zijn in de afweging van werkzaamheden.

Van projectgericht hindermanagement naar multimodale hinderplanning

Topsector Logistiek heeft samen met Rijkswaterstaat het voorbije jaar onderzocht hoe logistieke belangen eerder en integraler (middels een toekomstig afwegingskader) kunnen worden meegewogen in de programmering. Werkzaamheden op weg, water en

spoor zouden daarin vroegtijdig gerelateerd worden aan goederenstromen, alternatieven en capaciteiten. De grootste meerwaarde zit in de vroege programmeerfase, wanneer timing, fasering en uitvoeringswijze nog beïnvloedbaar zijn.

Randvoorwaarden voor effectief hindermanagement

De logistieke impact moet vroeg in de programmering van infrastructuurbeheerders worden meegewogen. Als keuzes over planning en uitvoeringswijze eenmaal vaststaan, resteert vaak alleen mitigatie. Eerder kunnen andere uitvoeringsperioden, faseringen, uitvoeringsvormen of combinaties van werkzaamheden worden onderzocht. Dit gaat verder dan de programmering van Rijkswaterstaat alleen, daar ook ProRail en regionale en lokale infrastructuurbeheerders onderhoud en vervanging programmeren.

Daarnaast is een bovenregionale en multimodale blik noodzakelijk. Een corridor houdt niet op bij een regio en goederenstromen zijn niet aan één modaliteit gebonden. Kijk daarom naar samenloop van werkzaamheden, alternatieve routes, terminals en beschikbare capaciteit op weg, water en spoor.

Tijdige betrokkenheid van de logistieke praktijk is daarbij essentieel. Vervoerders, verladers, terminals, havenbedrijven en brancheorganisaties kunnen aangeven welke stromen kwetsbaar zijn en welke alternatieven bruikbaar zijn. Ook bouwers en beheerders hebben belang bij tijdige duidelijkheid om hierop te kunnen anticiperen.

Ten slotte moet ongeplande hinder onderdeel zijn van de afweging én van de preventie. Niet alle incidenten zijn te voorkomen, maar conditiebewaking, voorspellend onderhoud en voorbereiding op bekende faalrisico's kunnen de kans op stremmingen verkleinen. Een planning die alleen robuust is zolang alles volgens plan verloopt, is onvoldoende.

Drie boodschappen aan politiek en beleid om hindermanagement te versterken

- 1 Maak een vroegtijdige bovenregionale multimodale impacttoets onderdeel van de programmering van grote infrastructurele werkzaamheden** → Neem daarbij een meerjarige tijdshorizon en relevante ontwikkelingen in mobiliteit, economie en ruimtegebruik mee, zodat niet alleen de impact van individuele werkzaamheden maar ook de cumulatieve impact op de toekomstige logistieke bereikbaarheid zichtbaar wordt. Doe dit zolang planning, fasering en uitvoeringswijze nog daadwerkelijk kunnen worden aangepast.
- 2 Maak één gedeeld meerjarig beeld van grote werkzaamheden en realistische alternatieven leidend voor de planning** → Een belangrijke (nieuwe) publieke taak is het om werkzaamheden van RWS, ProRail en regionale en lokale beheerders samen te brengen en zichtbaar te maken waar cumulatie van hinder ontstaat. Toets met de logistieke sector of veronderstelde omleidingen en alternatieve modaliteiten in de praktijk beschikbaar en bruikbaar zijn.
- 3 Maak het meten en evalueren van logistieke en economische effecten onderdeel van grote stremmingen** → Gebruik geplande werkzaamheden én incidenten als leermoment. Monitor niet alleen verkeerskundige effecten, maar ook de logistieke en economische gevolgen. Gebruik deze praktijkinformatie om programmering, preventie en mitigerende maatregelen te verbeteren.