



Position Paper BBZ rondetafelgesprek 'Hindermanagement bij waterbouwprojecten'

De BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart) vertegenwoordigt de kleine passagiersvaart in Nederland. Onze leden exploiteren traditionele zeilschepen (de Bruine Vloot) en motorschepen en varen met Nederlandse en internationale passagiers. De totale vloot bestaat uit een kleine 400 schepen die in 2024 (laatste cijfers) gezamenlijk bijna 47.000 vaardagen maakten met een omzet van 84 miljoen.

Onze sector wordt nog regelmatig beschouwd als recreatievaart. Dat doet geen recht aan de praktijk. Scheepseigenaren, schippers, matrozen, gidsen en horecapersoneel verdienen hun inkomen met het professioneel uitvoeren van vaartochten. Reizen worden vaak maanden tot zelfs twee jaar vooruit geboekt. Ondernemers hebben contractuele verplichtingen met gasten en reisorganisaties en plannen hun bedrijfsvoering ver vooruit.

De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van vaarwegen zijn daarom een directe voorwaarde voor onze bedrijfsvoering.

1. Zorg voor een betrouwbare en realistische planning

De BBZ wordt bij gepland onderhoud regelmatig vroegtijdig betrokken. Dat waarderen wij. Het probleem ontstaat wanneer werkzaamheden uitlopen. Een aangekondigde stremming van enkele maanden kan daardoor meerdere vaarseizoenen raken.

Een schrijnend voorbeeld is de Schipholbrug in de Oostelijke Staande Mastroute. Deze brug zou vanwege vervangingswerkzaamheden in 2023 acht maanden niet worden bediend. Inmiddels blijkt dat bediening pas in 2027 weer mogelijk is. Omdat ook de naastgelegen bruggen langdurig niet kunnen worden bediend, is dit traject voor zeilschepen gedurende meer dan zes jaar niet bruikbaar. Voor grote zeilschepen die niet voor de zee zijn gekeurd, is er geen volwaardige alternatieve route. Sinds februari kunnen zij daardoor niet met staande mast tussen Noord- en Zuid-Holland varen. Hoe lang deze situatie nog duurt, is tot op heden niet duidelijk.

Daarom pleit de BBZ voor:

- het voorkomen van langdurige, ononderbroken stremmingen;
- het gedurende het hele proces betrekken van stakeholders;
- directe communicatie zodra een planning dreigt uit te lopen.

2. Geef bij stremmingen snel duidelijkheid over de duur

Bij ongeplande storingen is vooral de late of onvolledige informatievoorziening een knelpunt. Voor ondernemers is de cruciale vraag: hoe lang gaat de stremming duren — uren, dagen, maanden of jaren?

Op basis daarvan moeten zij beslissen of een reis kan doorgaan, omvaren mogelijk is, een reis moet worden aangepast of klanten moeten worden geïnformeerd of gecompenseerd. Een voorzichtige prognose is daarbij beter bruikbaar dan een einddatum die steeds opnieuw wordt verschoven.

Daarom pleit de BBZ voor:

- transparante en tijdige communicatie;
- duidelijke informatie over de verwachte duur van een stremming;
- expliciete communicatie over onzekerheden en wijzigingen in de planning.

3. Zorg altijd voor een reële alternatieve vaarroute

Bij gepland én ongepland onderhoud moet worden gekeken naar het totale landelijke vaarwegennet en de combinatie van stremmingen. Beoordeel omvaarmogelijkheden vanuit het perspectief van verschillende soorten schepen. Voorkom dat bruggen op dezelfde vaarroute na elkaar worden gestremd. Plan werkzaamheden waar mogelijk gelijktijdig en zorg altijd voor een daadwerkelijk bruikbare omvaarroute.

Voor het wegverkeer is doorgaans een alternatieve route beschikbaar; voor de scheepvaart is dat lang niet altijd het geval. Als de enige alternatieve vaarroute dreigt weg te vallen, moet daarom worden gekeken naar maatregelen om de scheepvaart doorgang te laten houden, bijvoorbeeld door een brug permanent open te zetten of het brugdek tijdelijk te verwijderen.

Daarom pleit de BBZ voor:

- centrale regie over het totale vaarwegennet, een soort van A naar Beter
- het beoordelen van omvaarmogelijkheden vanuit het perspectief van verschillende typen schepen;
- het altijd beschikbaar houden van ten minste één reële en bruikbare vaarroute.

4. Beperk de schade voor ondernemers

Het niet kunnen uitvoeren van verkochte reizen leidt uiteraard tot omzetsderving en extra kosten, maar ook tot ontevreden gasten, reputatieschade en problemen met contractuele verplichtingen. Daarnaast wordt het vaargebied waarin ondernemers betrouwbare reizen kunnen aanbieden steeds verder ingeperkt.

De exacte omvang van de schade is niet eenvoudig op sectorniveau in één bedrag uit te drukken. Zeker niet als er ook rekening wordt gehouden met de toeristische spin-off van de vervoerde passagiers bij horeca, musea, winkels en toeristische trekpleisters (in 2024 meer dan 40 miljoen euro).

De schade is voor individuele ondernemers direct en concreet. Zo besloot een ondernemer in januari 2026 samen met zijn touroperator om vanaf mei 2027 negen weken vakantie-reizen vanuit Zeeland aan te bieden. Vanwege de huidige beperkingen op de Staande Mastroute kan hij met zijn tweemastklipper Zeeland niet bereiken. Het is onduidelijk wanneer dit weer mogelijk is. Wanneer moet hij dan de beslissing nemen om de reizen te annuleren? Hoe dichterbij de startdatum, hoe groter de problematiek en kosten voor het omboeken van gasten. Annuleren betekent een omzetsderving van € 249.000 voor hem (de kosten van de touroperator voor ontwikkeling, voorbereiding en promotie zijn daarin nog niet meegerekend). Hoe zuur is het om nu te beslissen de reizen te annuleren en dat dan in april blijkt dat de route weer wel bevaarbaar is? Het traject naar nadeelcompensatie is voor individuele ondernemers traag en drempelig. De BBZ pleit daarom voor een praktische en proportionele benadering die de gevolgen voor ondernemers kan verzachten.

Daarom pleit de BBZ voor:

- erkenning van zowel de materiële als immateriële schade;
- een praktische, proportionele en coulante benadering van nadeelcompensatie;
- het meewegen van de specifieke bedrijfsvoering en lange planning van de professionele passagiersvaart.



Tot slot

De BBZ begrijpt dat onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur noodzakelijk zijn en dat incidenten niet altijd te voorkomen zijn. De impact ervan kan echter wel worden beperkt.

Voor onze sector zijn daarbij vier zaken essentieel: **realistische planning, tijdige en betrouwbare communicatie, een bruikbare alternatieve vaarroute en een passende oplossing voor de schade die ondernemers ondervinden.**

En wat de vaarweggebruikers natuurlijk ook vooruit zou helpen, is een groter budget toe te kennen aan Rijkswaterstaat waardoor storingen eerder verholpen kunnen worden.