

POSITION PAPER

Hindermanagement bij waterbouwprojecten

Rondetafelgesprek vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat | 24 september 2026

Het Watersportverbond ziet de noodzaak van renovatie en vernieuwing van bruggen, sluisen en vaarwegen. Juist omdat de hinder de komende jaren omvangrijk blijft, moet bereikbaarheid over water volwaardig meegewogen blijven worden. Dat vraagt om samenhangende planning, tijdige betrokkenheid van gebruikers en vooral betrouwbare, bruikbare (vaar-)verkeersinformatie.

De gevolgen voor de watersporters worden onderschat

In Nederland sporten of recreëren 4,6 miljoen volwassenen meerdere keren per jaar op of in het water. De watersport en waterrecreatie zijn goed voor circa € 7,55 miljard aan jaarlijkse bestedingen. Daarnaast bedraagt de omzet van jachtbouw, onderhoud en havendienstverlening circa € 1,85 miljard. De gevolgen van stremmingen raken daarom niet alleen individuele booteigenaren, maar ook watersportverenigingen, verhuurders, jachthavens, werven, horeca, detailhandel, chartervaart en regionale toeristische gebieden.

De convocatie noemt de professionele recreatievaart en de achterliggende sector. Een significante economische keten ontbreekt hier: de particuliere vaarweggebruiker. Als die niet meer kan varen, leidt dat tot inkomstenderving bij de verhuur van vaste ligplaatsen en winterstalling, onderhoudsbedrijven worden onbereikbaar. De lokale middenstand en horeca in de buurt van havens hebben minder klanten.

Voor het wegverkeer bestaat er de langlopende campagne 'Van-A-naar-Beter' waar hinder standaard vertaald wordt in reistijd, omleidingen en compensatie van economische schade. De gevolgen voor de scheepvaart worden 9 van de 10 keer niet in beschouwing genomen. Een brug of sluis die gestremd is, betekent voor een boot niet enkele minuten vertraging, maar soms hele dagen omvaren of een langdurige, kostbare verplaatsing naar een ander vaargebied. Er zijn zelfs voorbeelden waarbij de doorgaande vaarweg en alle alternatieve routes maanden lang gestremd zijn. Boten liggen daar opgesloten. Hoe zouden eigenaren van een caravan of camper reageren in een vergelijkbare situatie?

Een paar voorbeelden uit de praktijk

VOORBEELD 1 180 kilometer omvaren door stremming van de Buitenhuizerbrug bij Haarlem

Een watersporter met winterstalling in Haarlem en een vaste ligplaats aan het IJsselmeer moest door de stremming via Rotterdam en de Noordzee omvaren. De tocht bedroeg circa 180 kilometer en kostte drie dagen, bij gunstig weer. Voor veel schepen en bemanningen is de omvaarroute via de Noordzee bovendien geen veilig alternatief.

VOORBEELD 2 Haarlemse Zeilvereniging verliest leden, inkomsten en vrijwilligers

Na het uitblijven van herstel van de Buitenhuizerbrug zegden meerdere leden hun zomer- en winterstalling al op. De inkomstenderving is significant. Minder inkomsten van passanten, minder inkomsten uit kraanverhuur en geen nieuwe leden. De inkomstenderving wordt nu al ingeschat op circa € 18.000 per jaar. Voor deze vereniging is dat veel geld. Dit is 1 voorbeeld van 1 vereniging die door 1 gestremde brug moet vrezen voor haar voortbestaan. Nederland telt op dit moment 848 jachthavens. De grootste schade voor deze vereniging is sociaal: het betreft vooral de grotere boten met hogere masten. Dat zijn leden met gezinnen. Juist deze leden dragen vaak de jeugdtrainingen, wedstrijden, evenementen en het onderhoud van haven en clubhuis.

VOORBEELD 3 'Tot nader bericht' is geen bruikbare (vaar-)verkeersinformatie

Op 9 september 2026 stonden 338 Berichten aan de Scheepvaart open over stremmingen of beperkingen bij Nederlandse bruggen en sluisen. Uit een eigen analyse op 21 juli waren 60 objecten gestremd of niet bediend met als einddatum 'tot nader bericht'; 44 berichten waren ouder dan drie weken en 25 dateren al uit 2025 of nog eerder. Zonder verwachte einddatum, een volgend actualisatiemoment en bruikbare alternatieve route kunnen watersporters, verenigingen en bedrijven niet plannen. Hoe zouden weggebruikers reageren op de ANWB-verkeersinformatie met 60 geblokkeerde wegen waarvan onduidelijk is wanneer de blokkade is opgeheven?

VOORBEELD 4 Scharsterrijnbrug (in de A6 bij Joure)

Op 10 maart kon de brug 'tot nader bericht' niet bediend worden vanwege een defect motortje van de slagboom. Eind april bleek uit technisch onderzoek dat er meer constructieve mankementen zijn geconstateerd en dat er eerst noodreparaties uitgevoerd moeten worden. Op 9 september is de brug nog altijd defect 'tot nader bericht'.

Onze vijf verzoeken aan Kamer en kabinet

1. **Maak hinderplanning per vaarcorridor.** Voorkom gelijktijdige stremming van hoofd- en omvaarroutes en weeg het vaarseizoen expliciet mee in de hinderplanning.
2. **Start vandaag met een 'Van-A-naar-Beter' voor de vaarweggebruikers.** Maak er met grote urgentie één centrale, actuele, bruikbare informatiebron van. Het is niet voor het eerst dat we hier om vragen.
3. **Beperk stremmingen 'tot nader bericht'.** Een onbekende einddatum kan bij een storing onvermijdelijk zijn, maar nooit zonder vaste actualisatiedatum, eigenaar en escalatiemoment. Monitor de kwaliteit met openbare prestatie-indicatoren. Kunnen we van de minister een datum krijgen waarop dit geregeld is?
4. **Organiseer snelle besluitvorming in geval van escalatie.** Onderzoek noodopeningen, tijdelijke technische oplossingen en bediening op afspraak. Organiseer bij langdurige werkzaamheden (waar mogelijk) minimaal 2 openingen per maand. Besluit wie ingrijpt als afspraken niet nagekomen worden of als hinder onaanvaardbaar wordt.
5. **Creëer budget om storingen te verhelpen.** Al het beschikbare budget gaat nu naar projecten. Juist in deze periode waarin sprake is van veel achterstallig onderhoud is het onacceptabel dat er geen budget is om storingen snel te verhelpen. Uitstel leidt vrijwel altijd tot nog hogere kosten.

Tot slot

Levensduurverlenging, renovatie en vernieuwing zijn noodzakelijk om Nederland bereikbaar te houden. Acceptatie van hinder ontstaat echter alleen wanneer gebruikers tijdig weten waar zij aan toe zijn, alternatieven werkelijk bruikbaar zijn en de lasten niet eenzijdig bij dezelfde groep gebruikers en de achterliggende sector terechtkomen. De blauwe infrastructuur verdient hetzelfde niveau van planning, verkeersinformatie en bestuurlijke aandacht als weg en spoor.

Over Koninklijk Nederlands Watersportverbond

Het Watersportverbond bestaat uit én maakt zich sterk voor meer dan 300 aangesloten watersportverenigingen en meer dan 80.000 leden met liefde voor de watersport.

We ondersteunen onze verenigingen op tal van gebieden, maken kinderen enthousiast voor de watersport, leiden trainers en instructeurs op zodat de wedstrijdssporters kunnen deelnemen aan eigentijdse en goed georganiseerde wedstrijden.

Ook maken we ons sterk voor het schoon, veilig en toegankelijk houden van onze Nederlandse vaarwegen en ondersteunen we onze topsporters in het behalen van medailles.

We behartigen de belangen van 4,6 miljoen Nederlanders die jaarlijks meerdere keren op of in het water sporten of recreëren. Het gaat hier om zeilen, surfen, kanovaren, suppen, motorbootvaren, sloepvaren. (Bron: Watersportonderzoek 2024).

Meer info: watersportverbond.nl

Bronnen:

[Watersportonderzoek 2024](#)

[Economische waarde van de watersport 2026](#)

[Maritieme Monitor 2024](#)

[Petitie Betrouwbare toegang tot de Nederlandse vaarwegen \(april 2026\)](#)

[Rijkswaterstaat over Buitenhuizerbrug](#)

[Rijkswaterstaat over Scharsterrijnbrug](#)