

Betrouwbaarheid en bereikbaarheid Nederlandse vaarwegen onder grote druk

Inspreektekst HISWA-RECRON en Position Paper t.b.v. het rondetafelgesprek Hindermanagement bij waterbouwprojecten op 24 september 2026

Geachte commissie,

Nederland is een waterland. Watersport is niet alleen recreatie, maar ook een serieuze economische sector. 4,6 miljoen actieve watersporters besteden jaarlijks circa 7,55 miljard euro. Jachtbouw, onderhoud en havendienstverlening zijn daarnaast goed voor 1,85 miljard euro omzet. Achter die cijfers staan duizenden bedrijven die afhankelijk zijn van één cruciale voorwaarde: bereikbaarheid over water.

Maar wat betekent hinder op het water?

Een grotere boot leg je niet in je achtertuin. Die eigenaar huurt een vaste ligplaats in een jachthaven in een aantrekkelijk en geschikt vaargebied. Daar vinden doorgaans ook noodzakelijk onderhoud, reparatie en winterstalling plaats.

Door een langdurige stremming kan zo'n boot letterlijk opgesloten raken of het gewenste vaargebied niet meer bereiken. De eigenaar kan besluiten zijn boot elders neer te leggen en te vertrekken naar een ander vaargebied. Maar een jachthaven of werf kan niet verhuizen omdat een brug langdurig niet opengaat.

Als ligplaatshouders vertrekken, passanten wegblijven, winterstalling terugloopt, verhuurders minder boekingen krijgen en reparatiewerk uitblijft, ontstaat omzeterderving. Daarbovenop kunnen extra kosten en andere financiële nadelen ontstaan: schade.

En die gevolgen reiken verder. Minder bezoekers betekent minder bestedingen bij horeca, winkels en andere bedrijven. Langdurige slechte bereikbaarheid tast bovendien het imago van een heel vaargebied aan.

Bij het Uitgeester- en Alkmaardermeer werd door de jarenlange stremmingen van de Coenbrug de omzeterderving van twee betrokken watersportbedrijven vastgesteld op meer dan 500.000 euro. Een klant die eenmaal is vertrokken, komt bovendien niet vanzelf terug. De gevolgen zijn vandaag de dag nog merkbaar bij de getroffen bedrijven.

Het probleem is de opeenstapeling. Niet één brug of sluis, maar geplande werkzaamheden, langdurige stremmingen én onverwachte storingen kunnen complete vaargebieden moeilijk of niet bereikbaar maken.

Het Deltagebied laat zien wat dat betekent. Aan onder meer de Krammersluizen, Zeelandbrug, Haringvlietbrug, Zandkreeksluis en Grevelingensluis vinden nu of de komende jaren werkzaamheden plaats. Ieder project afzonderlijk is uitlegbaar. Gezamenlijk ontstaat een ketting van hinder.

Daarom vragen wij u om bij hindermanagement niet naar één brug of sluis te kijken, maar naar het hele vaarwegennetwerk. Blijft een vaargebied bereikbaar? Grijpen werkzaamheden op elkaar in? En is een omvaarroute daadwerkelijk bevaarbaar én veilig? Omvaren via de Noordzee is voor veel boten geen reëel en veilig alternatief.

En geef ondernemers perspectief. Betrek hen voordat besluiten vaststaan, communiceer tijdig en tref praktische maatregelen als hinder onvermijdelijk is. En waar ondernemers aantoonbaar omzet verliezen en schade lijden, moet nadeelcompensatie ook daadwerkelijk bereikbaar zijn.

Zo houden we niet alleen de vaarwegen bereikbaar, maar ook de bedrijven en vaargebieden die ervan afhankelijk zijn economisch vitaal.

Position paper HISWA-RECRON

Randvoorwaarden voor goed hindermanagement

De vervangings- en renovatieopgave van bruggen en sluizen is groot. HISWA-RECRON begrijpt dat werkzaamheden noodzakelijk zijn en dat hinder niet altijd kan worden voorkomen. Goed hindermanagement betekent echter dat vooraf niet alleen wordt gekeken naar de uitvoering van één afzonderlijk project, maar naar de bereikbaarheid en economische vitaliteit van het gehele vaargebied.

Daarvoor is allereerst een netwerkbenadering nodig. Bij de planning van werkzaamheden moet worden beoordeeld welke andere stremmingen en storingen in hetzelfde vaargebied spelen, welke alternatieve routes beschikbaar zijn en of deze voor de betreffende recreatievaart daadwerkelijk veilig en bevaarbaar zijn. Gelijktijdige stremming van een hoofdroute en een reële alternatieve route moet worden voorkomen.

Daarnaast moeten bestaande afspraken daadwerkelijk worden toegepast. Het Akkoord Staande Mast Route, de Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland en de Werkwijze Hinderaanpak bieden hiervoor al uitgangspunten. Werkzaamheden moeten waar mogelijk buiten het vaarseizoen worden uitgevoerd en ondernemers en andere gebruikers moeten worden betrokken voordat planning en besluiten definitief zijn.

Als hinder onvermijdelijk is, moet vooraf worden bepaald welke praktische mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Dat kan bijvoorbeeld een tijdelijke voorziening voor het strijken van masten zijn, aangepaste of tijdelijke bediening of ondersteuning bij tijdelijke verplaatsing van vaartuigen naar een bereikbaar vaargebied.

Ook moet vooraf duidelijk zijn wat er gebeurt wanneer werkzaamheden uitlopen, een storing boven op een geplande stremming komt of een alternatieve route onverwacht wegvalt. HISWA-RECRON pleit daarom voor een duidelijke escalatieroute, zodat snel bestuurlijk kan worden ingegrepen wanneer de bereikbaarheid of veiligheid van een vaargebied ernstig in het geding komt.

Tot slot hoort bij goed hindermanagement ook bereikbare nadeelcompensatie. Wanneer ondanks alle maatregelen aantoonbare omzetderving en schade ontstaat, moeten ondernemers weten waar zij terecht kunnen en moet een regeling praktisch toegankelijk zijn. Schadebeperking en nadeelcompensatie mogen niet pas aan de orde komen nadat een bedrijf jarenlang met de gevolgen van een stremming is geconfronteerd.

Goed hindermanagement begint daarmee vóór de stremming: kijk naar het hele vaarwegennetwerk, betrek ondernemers tijdig, voorkom onveilige alternatieven, tref praktische maatregelen, organiseer escalatie en zorg voor bereikbare nadeelcompensatie. Alleen dan krijgen bedrijven het perspectief dat nodig is om te blijven investeren in een vaargebied.

