



Transport en Logistiek Nederland

Rondetafelgesprek Hindermanagement bij waterbouwprojecten 24 september 2026

TLN vertegenwoordigt ruim 4.500 transport- en logistiekbedrijven, die over verschillende modaliteiten grondstoffen en goederen vervoeren. Leden van TLN ervaren de hinder bij waterbouwprojecten niet alleen vanuit de binnenvaart, maar vanuit ketens, verladersrelaties, wegtransport en multimodale logistiek. TLN vraagt het kabinet daarom niet alleen om beter hindermanagement, maar vooral om structurele investeringen in beheer, onderhoud en vervanging van vitale fysieke infrastructuur. Voor TLN is de kernvraag voor dit gesprek niet alleen of een vaarweg beschikbaar is, maar of de volledige logistieke keten betrouwbaar kan blijven functioneren.

Multimodale logistiek staat onder druk

Veel kunstwerken uit de jaren vijftig en zestig zijn toe aan renovatie of vervanging. Hinder is niet altijd te voorkomen, maar vermijdbare hinder door gebrekkige planning, versnipperde programmering en uitgesteld onderhoud wél. Hinder door personeelstekorten, onvoldoende budget, gebrekkige afstemming of uitgesteld onderhoud is mede het gevolg van politieke keuzes. De discussie in de Tweede Kamer moet daarom niet alleen gaan over het beheersen van hinder, maar juist over het voorkomen van vermijdbare hinder. Dat vraagt ook om tijdige besluitvorming en voldoende uitvoeringscapaciteit. TLN pleit daarom voor een meerjarige onderhoudsprogrammering en een structureel investeringsprogramma ter waarde van minimaal 2 procent van het bruto binnenlands product (BBP) waarmee beheer, onderhoud en vervanging van vitale infrastructuur komende jaren versneld kan worden aangepakt.

Economische impact van hinder voor de logistiek

Hinder bij waterbouwprojecten leidt voor transport- en logistiekbedrijven direct tot hogere kosten. Ondernemers moeten extra voertuigen en personeel inzetten, krijgen te maken met wachttijden, langere routes en gemiste tijdvensters bij terminals en klanten. Daardoor neemt de druk op planning, rij- en rusttijden en beschikbare capaciteit verder toe. Zo kost de plotselinge afsluiting van de Merwedebrug deze zomer de logistieke sector deze zomer naar schatting circa 1,5 miljoen euro per dag. Maar de economische schade is groter dan de directe vertraging in het transport: vertragingen werken door in voorraadbeheer, productieplanning en leverbetrouwbaarheid. Volgens ABN AMRO ¹ zorgt deze macro-economische multiplier ervoor dat de uiteindelijke impact voor verladers en ontvangers vele malen hoger ligt dan de initiële vertragingkosten.

Het waterbedeffect: de weg is al bezet

Multimodaliteit wordt vaak gepresenteerd als oplossing voor verstoringen. Als een schip met enkele duizenden tonnen lading uitvalt, zijn echter al snel tientallen tot meer dan honderd vrachtwagens nodig om die lading over te nemen. Er zijn niet zomaar voldoende chauffeurs, voertuigen en overslagcapaciteit om die vraag op te vangen. En als dat lukt, komen ze terecht op een wegennet dat al zwaar belast is met files, werkzaamheden en beperkingen aan kunstwerken. Hinder verdwijnt dus

¹ ABN AMRO, [Achterstalligheid onderhoud infrastructuur eist zijn tol](#), 2 september 2025



niet, maar verplaatst zich. Deze zomer was daar een van de beste slechte voorbeelden van, met de afsluiting van het Twentekanaal door droogte en problemen bij kunstwerken zoals de Merwedeburg en de Houtribdijk. Multimodaliteit blijft een belangrijke schakel voor het goederenvervoer, maar dan vooral voor lange afstanden en niet als noodoplossing voor nationale infrastructurele stremmingen. Multimodaal transport is vooral kansrijk op afstanden boven de 1.000 kilometer, waar schaalvoordelen samenkomen met hoogwaardige spoorinfrastructuur (bijvoorbeeld de goederencorridors naar Italië en Polen).

Van losse projecten naar corridormanagement

Hindermanagement bij waterbouwprojecten mag daarom niet ophouden bij de waterkant. Werkzaamheden worden nu grotendeels per project, beheerder en regio gepland. Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, waterschappen en ProRail werken vanuit hun eigen (regionale) verantwoordelijkheid, terwijl voor logistiek niet alleen de volledige route telt, maar de mogelijkheid om elders tijdig assets te kunnen verplaatsen of herplannen. TLN pleit daarom voor landelijke onderhoudsprogrammering over modaliteiten heen, waarbij weg, water en spoor in één *corridorbeeld* worden samengebracht en beheerders en de logistieke sector gezamenlijk plannen.

Veiligheid als randvoorwaarde, economie als volwaardige afweging

Veiligheid staat vanzelfsprekend voorop bij keuzes over onderhoud en vervanging van infrastructuur. Maar wanneer meerdere veilige oplossingen mogelijk zijn, moet niet alleen worden gekeken naar de kosten van het project zelf. Ook de economische gevolgen voor ondernemers en de bereikbaarheid van Nederland moeten een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Wat voor de overheid een besparing lijkt, kan daardoor leiden tot hogere kosten voor vervoerders, verladers en hun klanten.

Door budgetdruk wordt nu vaak gekozen voor de goedkoopste of snelst uitvoerbare maatregel om een kunstwerk veilig te houden. Dat lijkt op korte termijn aantrekkelijk, maar kan op langere termijn juist leiden tot extra hinder, aanvullende werkzaamheden en hogere maatschappelijke kosten. Ondernemers worden dan vaak twee keer geraakt: eerst door de beperkingen tijdens de tijdelijke maatregel en later opnieuw door een ingrijpende renovatie of vervanging. TLN pleit er daarom voor om bij projecten met een grote netwerkimpact vooraf een economische bereikbaarheidsanalyse uit te voeren. Daarmee wordt inzichtelijk welke gevolgen verschillende uitvoeringsvarianten hebben voor goederenstromen, reistijden, betrouwbaarheid, beschikbare capaciteit op weg, water en spoor en de samenloop met andere werkzaamheden. Zo kunnen veiligheid én economische impact in samenhang worden afgewogen.

Randvoorwaarden voor hindermanagement:

1. TLN pleit voor landelijke onderhoudsprogrammering over modaliteiten heen, waarbij weg, water en spoor in één *corridorbeeld* worden samengebracht en beheerders en de logistieke sector gezamenlijk plannen
2. TLN pleit voor een meerjarige onderhoudsprogrammering en een structureel investeringsprogramma ter waarde van minimaal 2 procent van het bruto binnenlands



product (BBP) waarmee beheer, onderhoud en vervanging van vitale infrastructuur komende jaren versneld kan worden aangepakt.

3. TLN pleit voor landelijke onderhoudsprogrammering over modaliteiten heen, waarbij weg, water en spoor in één corridorbeeld worden samengebracht en beheerders en de logistieke sector gezamenlijk plannen