Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2708

Vragen van de leden **Vellinga-Beemsterboer** en **Huizenga** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *sluiting Twentekanaal.* (ingezonden 27 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 augustus 2026).

Vraag 1
Kunt u aangeven voor welke binnenvaartwegen, naast de in de artikelen «Twentekanaal vanaf zaterdag dicht voor scheepvaart vanwege lage waterstand» en «Maatregelen Kanaal Almelo-De Haandrik vanwege de droogte» genoemde vaarwegen, in Nederland op dit moment sluiting of stremming geldt of dreigt?[1] [2]

Antwoord 1
Op dit moment geldt een sluiting of stremming alleen voor de volgende vaarwegen in beheer van het Rijk: de Twentekanalen en de uitlopers daarvan. Bij verdere beperking van de wateraanvoer wordt steeds bezien of vaarwegen zonder beperking open kunnen blijven, met inachtneming van de wettelijk vastgestelde verdringingsreeks. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de IJssel is voorbereid.

Vraag 2
Welke gevolgen voorziet u voor de regionale economie, logistieke ketens en werkgelegenheid in (Oost-) Nederland als scheepstransport over diverse kanalen (gedeeltelijk) stilvalt, en hoe zijn deze geraamd (bijvoorbeeld qua extra kosten, vertragingen en CO_2-uitstoot door verplaatsing naar wegtransport)?

[1] Volkskrant.nl, 25 juli 2026, «Twentekanaal vanaf zaterdag dicht voor scheepvaart vanwege lage waterstand | de Volkskrant» (https://www.volkskrant.nl/binnenland/twentekanaal-vanaf-zaterdag-dicht-voor-scheepvaart-vanwege-lage-waterstand~bd99b2d8)

[2] Overijssel.nl, 24 juli 2026, «Maatregelen Kanaal Almelo-De Haandrik vanwege de droogte» (https://www.overijssel.nl/nieuws/maatregelen-kanaal-almelo-de-haandrik-vanwege-de-droogte-update)

ah-tk-20252026-2708
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 2
Wat de gevolgen zijn voor de regionale economie, logistieke ketens, en werkgelegenheid in (Oost-)Nederland, is niet exact in te schatten. Dit is onder andere afhankelijk van de duur van een stremming, of er alternatieve vervoersmogelijkheden zijn, hoe laag het water staat en de maatregelen die in de toekomst mogelijk nog genomen worden. Op dit moment heeft IenW nog geen eigen cijfers over kosten en gevolgen. Er zal een economische evaluatie worden gedaan dit najaar. Op de korte termijn is in ieder geval wel te verwachten dat transport duurder wordt voor verladers, in verband met omvaren, inzet van meerdere vrachtwagens en latere leveringen. Op de lange termijn is de impact (nog) niet goed in te schatten. Op lange termijn zouden logistieke ketens anders ingevuld kunnen gaan worden. In de Beleidsagenda Goederenvervoer is uiteengezet dat een weerbaar en veerkrachtig logistiek systeem nodig is.

Vraag 3
Hoe vaak zijn kanalen in de afgelopen vijf jaar (geheel of gedeeltelijk) gesloten of beperkt inzetbaar geweest als gevolg van lage waterstanden en is er een trend zichtbaar die duidt op toenemende kwetsbaarheid door klimaatverandering?

Antwoord 3
Een beperking als gevolg van lage waterstanden wordt niet centraal bijgehouden. Een vaarwegbeheerder (gemeente, provincie, waterschap) neemt daarover zelfstandig een besluit. Ook voor de vaarwegen in het beheer van het Rijk wordt stremming wegens droogte niet afzonderlijk geregistreerd. Voor bijvoorbeeld het Twentekanaal is het tussen 2018 en 2025 zes maal voorgekomen dat de gemalen als gevolg van een te lage waterstand in de IJssel zijn afgeschakeld (jaren 2018, 2019, 2020, 2022, 2023 en 2025). Als het gemaal vanwege te weinig water niet meer kan draaien, dan is er een pomp nodig om extra water aan te voeren om het gemaal weer te laten functioneren. Om te voorzien in voldoende wateraanvoer naar de Twentekanalen wordt er dan zo lang als mogelijk gebruik gemaakt van een Tijdelijke Pompinstallatie (TPI). In de huidige situatie is het kanaalpeil te snel en te ver doorgezakt. Daarom konden TPI's niet voorkomen dat het kanaal volledig gestremd werd.

Vraag 4
Deelt u de mening dat Nederland zich moet voorbereiden op vaker voorkomende droogteperiodes? Wat zijn de concrete maatregelen van het kabinet om de wateraanvoer naar cruciale vaarwegen zoals het Twentekanaal klimaatbestendig te borgen (bijvoorbeeld middels bufferbekkens, slimme sturing en koppeling met regionale waterreserves)?

Antwoord 4
Ja, deze mening deel ik. Programma's als het Deltaplan Zoetwater, de Nationale Klimaatadaptatiestrategie en het uitgangspunt «water en bodem sturend» helpen ons voor te bereiden op waterschaarste. We zien dat al uitgevoerde maatregelen de effecten van schaarste tot nu toe hebben weten te beperken. Daarnaast neemt het programma «Ruimte voor de Rivier 2.0» maatregelen in het hoofdwatersysteem om te voorzien in verschillende socio-economische functies, waaronder zoetwatervoorziening, natuur en bevaarbaarheid. Bij de Twentekanalen is er dit jaar bijvoorbeeld preventief gebaggerd zodat er langer kon worden doorgevaren. Daarnaast zijn er tijdelijke pompinstallaties geïnstalleerd voor extra wateraanvoer.

Vraag 5
Hoe borgt het kabinet dat bij waterschaarste een eerlijke verdeling plaatsvindt tussen belangen als scheepvaart, drinkwatervoorziening, natuur en landbouw, conform de landelijke afspraken over waterverdeling (Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling)?

Antwoord 5
Bij (dreigende) waterschaarste geldt de zogenaamde verdringingsreeks die gebaseerd is op artikel 2.42 van de Omgevingswet en die nader is uitgewerkt in artikel 3.14 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De reeks geeft de rangorde van maatschappelijke belangen aan die bij de verdeling van het

beschikbare water in acht wordt genomen. Dat geeft in tijden van waterschaarste op voorhand duidelijkheid over welke belangen vóórgaan als onvoldoende water beschikbaar is voor alle belangen.
Concreet komt het erop neer dat het water op grond van de verdringingsreeks als volgt wordt verdeeld (waarbij categorie 1 voorrang krijgt boven categorie 2, categorie 2 voorrang krijgt boven categorie 3 en categorie 3 voorrang krijgt boven categorie 4):

categorie 1 - veiligheid en voorkomen van onomkeerbare schade	**categorie 2 -** nutsvoorzieningen (in verband met leveringszekerheid)	**categorie 3 -** kleinschalig hoogwaardig gebruik	**categorie 4 -** overige belangen (economische afweging, ook voor natuur)
1. stabiliteit van waterkeringen **2. voorkomen van klink en zetting (veen en hoogveen)** **3. natuur (voorkomen onomkeerbare schade, anders cat. 4)**	1. drinkwatervoorziening 2. energievoorziening	- tijdelijke beregening kapitaalintensieve gewassen - Verwerken van industrieel proceswater	- scheepvaart - landbouw - natuur - industrie - waterrecreatie - binnenvisserij - drinkwatervoorziening (anders dan belang van leveringszekerheid) - energievoorziening (anders dan belang van leveringszekerheid) - overige belangen
gaat voor →	gaat voor →	gaat voor →	-

Binnen deze verdringingsreeks treffen Rijkswaterstaat, provincies en waterschappen regionaal en lokaal maatregelen, die recht doen aan de per regio verschillende kenmerken zoals de mogelijkheden tot aanvoer van water, bodemgesteldheid, type natuur en economische belangen. Het doel is daarbij om maatschappelijke en/of economische schade zoveel mogelijk te beperken. In het Landelijk Draaiboek Waterverdeling en Droogte (pdf, 1.2 MB) staat hoe crisispartners informatie uitwisselen, maatregelen afstemmen en de communicatie aanpakken.

Vraag 6
Bent u bereid om, samen met provincies, waterschappen en gemeenten, een regionaal waterbufferplan Twentekanaal te ontwikkelen dat specifiek gericht is op het voorkomen van toekomstige vaarwegsluitingen door lage waterstand?

Antwoord 6
Het Rijk werkt binnen het Deltaplan zoetwater al nauw samen met de provincies, waterschappen en gemeenten om voorbereid te zijn op periodes met lage aanvoeren en zo vaarwegsluitingen door lage waterstand zoveel mogelijk te voorkomen, zie het antwoord op vraag 4. Zo is er al onderzocht of het aanleggen van regionale waterbuffers kan bijdragen aan het voorkomen van watertekorten. De mogelijkheden hiervoor blijken echter beperkt. Het gebied is hooggelegen en zandig, waardoor de buffers relatief snel weer leeglopen. Door de sterk drainerende werking van de bodem zou ook in de winter extra water moeten worden aangevoerd om de buffers goed te vullen en zo te houden. Dit is kostbaar en kan lokaal leiden tot wateroverlastproblemen door interacties met het grondwatersysteem. De inzet ten aanzien van het voorkomen van toekomstige vaarwegsluitingen is daarom primair gericht op het robuuster maken van de wateraanvoermogelijkheden.
Om de wateraanvoer te verbeteren wordt vanuit het Deltafonds een tweejarige planstudie gefinancierd. Deze planstudie is samen met partners uit de regio voorbereid. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de vervanging van het gemaal bij sluis Eefde, zodat de inzet van noodpompen op termijn zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Bij een positief besluit over de uitkomsten van de planstudie zullen het Rijk, de provincie Overijssel, de provincie Drenthe en de waterschappen Vechtstromen, Drents Overijsselse Delta en Rijn en IJssel de uitvoering ervan gezamenlijk financieren.

Vraag 7
Hoe verhoudt de huidige afhankelijkheid van het binnenvaarttransport zich tot de plannen voor multimodaal transport (spooraansluitingen, overslagpunten) en welke versnelling is nodig om bij sluitingen alternatieven te bieden?

Antwoord 7
Het Ministerie van IenW zet zich al langer in voor het versterken van het multimodale karakter van het goederenvervoer. De modaliteiten weg, binnenvaart, spoor en buisleidingen werken daarbij nauw samen om leveringszekerheid te garanderen, zoals recent ook uiteengezet in de Beleidsagenda Goederenvervoer. Onderdeel daarvan is een veerkrachtig en weerbare logistieke keten die in staat is om disrupties, zoals laagwater, zo goed mogelijk op te vangen. Elke modaliteit heeft daarbinnen een eigen rol en voorziet in een bepaalde transportbehoefte.
Binnen het programma Topcorridors wordt in het kader van veerkracht momenteel onderzocht wat op multimodale knooppunten nodig is om verstoringen van de goederenstromen op te vangen. Daarin wordt specifiek gekeken naar de situatie waarin één modaliteit niet beschikbaar is. De resultaten worden in het laatste kwartaal van 2026 verwacht. De Kamer wordt hierover na publicatie geïnformeerd.

Vraag 8
Wat doet het kabinet om bedrijven te stimuleren hun logistiek te verduurzamen (bijvoorbeeld een modal shift naar spoor, elektrificatie van wagenparken en slimme logistieke planning) zodat de impact van toekomstige sluitingen van vaarwegen kleiner wordt?

Antwoord 8
Zoals gemeld in de Beleidsagenda Goederenvervoer is één van de leidende principes voor het goederenvervoer dat deze duurzaam is (TK 2025–2026, 34 244, nr. 13). De inzet is daarbij dat het vrachtvervoer over de weg, het water en het spoor geheel emissieloos is in 2050. Het kabinet zet daarom concreet in op verduurzaming van de vervoersystemen en het creëren van de juiste omstandigheden voor het duurzaam organiseren van transporten. Dat gebeurt onder meer door het stimuleren van een modal shift naar duurzamere transportwijzen, de elektrificatie van het wegtransport, de verduurzaming van de binnenvaart en het realiseren van een netwerk van laad- en tankfaciliteiten voor herwinbare brandstoffen langs de grotere transportroutes. Voor een overzicht van de maatregelen voor het verduurzamen van het goederenvervoer verwijs ik u kortheidshalve naar de Voortgangsbrief Duurzaam vervoer 2025 (TK 2025–2026, 31 305, nr. 524). Het is de bedoeling dat de regeling voor de verduurzaming van de binnenvaart (Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenschepen 2026–2029) opengaat in het vierde kwartaal van 2026.

Vraag 9
Op welke wijze worden ondernemers en vervoerders tijdig en eenduidig geïnformeerd over (dreigende) sluitingen van vaarwegen, de verwachte duur, alternatieve routes en alternatieve capaciteit?

Antwoord 9
Gebruikers van vaarwegen worden standaard geïnformeerd door een zogenaamd BAS-bericht (berichten aan de scheepvaart). Hierin wordt zoveel mogelijk informatie verstrekt over oorzaak, aard en duur van de stremming. Daarnaast vindt rechtstreeks informatie-uitwisseling plaats met brancheorganisaties, georganiseerd bedrijfsleven, individuele bedrijven, overheden, recreatievaart, omwonenden en andere belanghebbenden zoals bijvoorbeeld de sportvisserij. Afhankelijk van de aard en de omvang van de stremming worden aanvullende zaken georganiseerd, zoals informatiebijeenkomsten. Ook ben ik in gesprek met ondernemers, zoals boeren, tuinders, schippers en de industrie en houd ik komende periode vinger aan de pols. Verder wordt actief gebruik gemaakt van de media om met algemene berichtgeving en uitleg zoveel mogelijk mensen te bereiken.

Vraag 10
Bestaan er afspraken tussen Rijk, provincies en gemeenten over (tijdelijke) ondersteuning of compensatie voor ondernemers die onevenredig worden getroffen door vaarwegsluitingen als gevolg van extreme droogte en bent u bereid hier actief op aan te sturen?

Antwoord 10
Er bestaan geen afspraken tussen Rijk, provincies en gemeenten over (tijdelijke) ondersteuning of compensatie voor ondernemers die onevenredig worden getroffen door vaarwegsluitingen als gevolg van extreme droogte. Het Ministerie van IenW kent geen specifieke compensatie voor extreme droogte maar wel een algemene «Beleidsregel nadeelcompensatie 2024» op grond waarvan ondernemers, ook in geval van droogte, een aanvraag kunnen doen. Situaties van (extreme) droogte worden in de toekomst vaker voorzien als gevolg van verandering van het klimaat. Het is daarom van groot belang dat we daarmee om leren gaan. Het Ministerie van IenW stuurt daarom aan op het versterken van veerkracht en weerbaarheid van de logistieke ketens, zoals uiteengezet in de Beleidsagenda Goederenvervoer.

Vraag 11
Hoe borgt u dat lessen uit de huidige sluiting van het Twentekanaal en het kanaal Almelo-De Haandrik structureel worden meegenomen in het nationale mobiliteit- en waterbeleid (bijvoorbeeld via het Nationaal Waterprogramma)?

Antwoord 11
Voor wat betreft de borging in het nationale waterbeleid, zie het antwoord op vraag 4. Voor wat betreft de borging in het nationale mobiliteitsbeleid, wordt er gewerkt aan een Toekomstvisie Vaarwegen 2050, waarover de Kamer wordt geïnformeerd. Het leren van deze situatie helpt om te komen tot scenario's en keuzes in het hoofdvaarwegennetwerk. Voor wat betreft het kanaal Almelo-De Haandrik is de provincie Overijssel het bevoegd gezag en voert deze het vaarwegbeheer.

Vraag 12
Bent u bereid om in overleg te treden met belanghebbenden (bedrijven, vervoerders, waterschappen, natuurorganisaties en medeoverheden) over een langetermijnvisie voor kanalen als klimaatbestendige, schone transportas in Nederland?

Antwoord 12
Ik praat nu al regelmatig met ondernemers die getroffen zijn doordat sluis Eefde is gestremd. Verder vooruitkijkend wordt binnen IenW ook gewerkt aan een Toekomstvisie Vaarwegen 2050 waarover de Kamer later wordt geïnformeerd. Belanghebbenden worden reeds betrokken en in de Binnenvaarttafel zijn de contouren van de visie aan bod gekomen en strategisch besproken. Hierbij gaat het over het hele vaarwegennetwerk, een klimaatbestendige en schone transportas beslaat immers niet alleen kanalen.