Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

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

129

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de doorvaartbeperkingen op vaarwegen in den lande ten gevolge van personeelstekort bij Rijkswaterstaat* (ingezonden 31 augustus 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 september 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met de artikelen en de daarin genoemde nachtelijke doorvaartbeperkingen van 68 kilometer op het Amsterdam-Rijnkanaal, onderbezetting in de regio Dordrecht en eerder deze zomer in Zeeland?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat na de beperkingen rond de staat van de Nederlandse infrastructuur, en de negatieve gevolgen van de droogte van de zomer, deze nieuwe omstandigheid op het Amsterdam-Rijnkanaal (en in de Regio Dordrecht en eerder in Zeeland) voor de sector, verladers, de bouwsector, de (petrochemische) industrie een onwenselijk en hard gelag is en zeer negatief voor de Nederlandse economie en de *modal shift*?

[1] Transport online, 27 augustus 2026, Personeelstekort bij Rijkswaterstaat legt Amsterdam-Rijnkanaal 's nachts deels stil voor grotere schepen | Transport Online
BNR, 27 augustus 2026, Binnenvaart woest over nachtsluiting Amsterdam-Rijnkanaal | BNR Nieuwsradio
Schuttevaer, 27 augustus 2026, Rijkswaterstaat krijgt roosters niet meer rond: Amsterdam-Rijnkanaal 's nachts dicht voor tankvaart | Schuttevaer.nl
RTV Stichtse Vecht, 27 augustus 2026, Nachtelijke stremming Amsterdam-Rijnkanaal bij Maarssen | RTV Stichtse Vecht
Schuttevaer, 27 augustus 2026, KBN: «nachtsluiting Amsterdam-Rijnkanaal onaanvaardbaar», tankvaartondernemers furieus | Schuttevaer.nl
Omroep Zeeland, 23 juli 2026, Langere wachttijden bij vier Zeeuwse sluizen door personeelstekort – Omroep Zeeland

ah-tk-20262027-129
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 2
Zoals bekend zet Rijkswaterstaat al enkele jaren fors in op de instandhouding van de infrastructuur. Het einde van de levensduur van veel bruggen en sluizen valt samen met steeds frequentere en ingrijpendere impact op onze infrastructuur als gevolg van klimaatverandering. Daarnaast speelt ook een (acute) krapte onder het personeel bij Rijkswaterstaat een rol bij de eerder voorgenomen, maar inmiddels opgeheven, beperking op het Amsterdam-Rijnkanaal. Sluiting van infrastructuur, om wat voor reden dan ook, is altijd onwenselijk. Tegelijkertijd kan een acute situatie – bijv. vanwege personeelsuitval, tegenvallende inspectieresultaten of externe factoren zoals droogte – zich altijd voordoen. In dat geval kan het voorkomen dat (tijdelijk) wegen of vaarwegen moeten worden gesloten om veiligheidsredenen.

Vraag 3
Is de problematiek in Zeeland al verholpen?

Antwoord 3
In Zeeland geldt voor de in het krantenartikel genoemde sluizen voor de komende tijd nog een langere wachttijd. De praktijk wijst uit dat dit tot nu toe tot weinig of geen hinder voor de scheepvaart heeft geleid.

Vraag 4
Hoe kan het dat binnenvaartorganisaties en schippers – blijkens de artikelen – verrast zijn door deze maatregelen? Is er van tevoren gecommuniceerd en zo ja, wanneer en hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Rijkswaterstaat werd zelf ook onverwacht geconfronteerd met een tekort aan personeel op de Verkeerspost Wijk bij Duurstede, door een samenloop van uitval en vertrek. Voorafgaand aan de externe berichtgeving heeft Rijkswaterstaat met de vertegenwoordiging van de sector over dit onderwerp contact gehad, maar moest ook op korte termijn een bericht uitsturen, met de kennis die op dat moment voorhanden was. Rijkswaterstaat staat in goed overleg met de vertegenwoordigers van de binnenvaart.

Vraag 5
Is Rijkswaterstaat zelf overvallen door het verloop van vaarwegbegeleiders of managers van kunstwerken? Of heeft zij te laat geacteerd?

Antwoord 5
Rijkswaterstaat werd in korte tijd geconfronteerd met uitval en vertrek van enkele medewerkers van de verkeerspost Wijk bij Duurstede. In combinatie met een strak bemeten personeelsbestand, zorgt dat voor een acuut tekort aan beschikbare capaciteit. Daarop is adequaat gereageerd.

Vraag 6
Heeft Rijkswaterstaat de ontwikkeling van het personeelsbestand niet zien aankomen? Zo ja, hoe kan dat?

Antwoord 6
Personeelsverloop en bezetting is tot op zekere hoogte voorspelbaar; denk aan pensioen, vakantieverlof of afwezigheid vanwege verplichte opleidingen. Er blijven echter altijd onzekerheden zoals arbeidsverzuim of doorstroom van medewerkers naar andere functies binnen of buiten Rijkswaterstaat. Op de verkeerspost in Wijk bij Duurstede, van waaruit schepen in de sector Maarssen en Wijk bij Duurstede worden begeleid, is door persoonlijke omstandigheden en vertrek het verloop in korte tijd hoger dan verwacht en hoger dan waar Rijkswaterstaat rekening mee kan houden.

Vraag 7
Indien Rijkswaterstaat dit wel heeft zien aankomen, wat is er gedaan om het bezettingsniveau te behouden? Welke maatregelen zijn getroffen? Kunt u een tijdlijn geven?

Antwoord 7
De bezetting voor de scheepvaartbegeleiding was o.a. vanwege vacatures en medewerkers in opleiding krap. Afgelopen maanden hebben de medewerkers dan ook hard gewerkt om de vaarweg open te houden. Toen in augustus kort na elkaar meerdere medewerkers vanwege persoonlijke omstandigheden niet meer konden werken, werd duidelijk dat het niet langer mogelijk was met de resterende medewerkers de vaarweg 24/7 open te houden. Daarop heeft Rijkswaterstaat verschillende maatregelen onderzocht, waaronder de begeleiding van schepen vanuit vaartuigen in plaats van vanaf een verkeerspost. Met de sector en Port of Amsterdam is doorgewerkt aan mogelijke alternatieven om de impact zo veel mogelijk te beperken of weg te nemen.

Vraag 8
Ervaringen met tekorten zijn er eerder geweest: bijvoorbeeld enkele jaren geleden in Zeeland toen sluizen niet meer volgens de dienstregeling konden worden bediend; hebben de lessen daar doorgewerkt in het personeelsbeleid? Zo ja, hoe kan het dan toch gebeuren dat «de economie» overvallen wordt?

Antwoord 8
Zoals hiervoor al is aangegeven, werd het team dat de scheepvaart op dit deel van het Amsterdam-Rijnkanaal begeleidt, in korte tijd geconfronteerd met meerdere personele tegenslagen. Rijkswaterstaat is hier zelf ook door overvallen.

Vraag 9
Wat is de reden voor het zodanige verloop dat belangrijke binnenvaartvaarwegen en -werken niet langer volgens dienstregeling kunnen worden bediend? Waarom kan Rijkswaterstaat het relevante personeel voor deze functies niet behouden?

Antwoord 9
De Rijksoverheid heeft goede afspraken met de vakbonden gemaakt over primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. Iedereen die gaat werken bij Rijkswaterstaat of een baan buiten Rijkswaterstaat zoekt, heeft daar persoonlijke redenen voor, denk bijvoorbeeld aan de inhoud van het werk, arbeidsvoorwaarden of een korte woon-werk afstand. Ook demografische en maatschappelijke ontwikkelingen spelen een rol. Er is nog altijd sprake van een krappe en veranderende arbeidsmarkt met onderlinge concurrentie. Medewerkers blijven niet meer hun hele werkzame leven op één plek werken, waardoor er vaker van baan en werkgever gewisseld wordt.

Vraag 10
Door het ontbreken van verkeersbegeleiding zijn schippers volgens Rijkswaterstaat meer aangewezen op hun eigen vakmanschap en navigatiemiddelen, waaronder radar, elektronische vaarkaarten en Trackpilot; waarom dan een totale afsluiting tussen bepaalde uren op het Amsterdam-Rijnkanaal? Is een nachtelijke afsluiting noodzakelijk? Zo ja, waarom aangezien men bij Dordrecht – zij het met extra voorzichtigheid – wel kan doorvaren?

Antwoord 10
Het Amsterdam-Rijnkanaal is één van de drukste vaarwegen in het Nederlandse netwerk en kent een aantal risicovolle secties, waaronder de zogenaamde «Demka-bocht» waar het kanaal sterk versmald is. Om de veiligheid op het kanaal te vergroten wordt het scheepvaartverkeer begeleid door VTS-operators van Rijkswaterstaat. VTS staat voor Vessel Traffic Services. Met een tekort aan personeel kan Rijkswaterstaat de verkeersbegeleiding vanaf Verkeerspost Wijk bij Duurstede niet de volledige 24/7 verlenen. Vanuit het oogpunt van nautische veiligheid en voorspelbaarheid heeft Rijkswaterstaat gekozen de nachtdiensten niet meer uit te voeren. Zonder VTS-begeleiding zijn er twee klassen schepen die een te groot risico vormen om zonder mitigerende maatregelen door te blijven varen; schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren (de zogenaamde kegelschepen) en schepen groter dan CEMT-klasse Va. Hierop heeft Rijkswaterstaat gecommuniceerd het kanaal te stremmen voor beide categorieën. Ondertussen is gezocht naar aanvullende mitigerende maatregelen.

Nadat het Rijkswaterstaat is gelukt om de calamiteitenmelddesk van Wijk bij Duurstede op afstand toegankelijk te maken vanaf de verkeerspost Schellingwoude werd het risiconiveau teruggebracht tot een niveau waarop het verantwoord wordt geacht om de kegelschepen door te laten varen. Vanuit de sector en Port of Amsterdam heeft Rijkswaterstaat input ontvangen van de risico's die optreden bij een stremming. Voor de grootste categorie schepen heeft Rijkswaterstaat een aanvullende risico-afweging gemaakt (risico's óp het kanaal versus risico's die elders ontstaan door stremming ván het kanaal). Dit heeft geleid tot de conclusie dat het verstandiger was het kanaal open te houden – met mitigerende maatregelen – dan te stremmen. De sector en Port of Amsterdam hebben zich gecommitteerd aan een maximale inspanning om de schippers te houden aan verkeersregels (inhaalverbod en ontmoetingsverbod die er altijd al gelden) én een maximale vaarsnelheid van 15 km/u, waardoor de vaarweg open kan blijven. Daarbij wordt wel de situatie gemonitord, hetgeen kan leiden tot bijsturen dan wel herzien van het besluit. De sector Maarssen kent andere veiligheidsrisico's dan de sector Dordrecht, vandaar dat voor elke sector een eigen afweging gemaakt wordt en de afweging voor de sector Maarssen in eerste instantie dus leek te resulteren in een nachtelijke stremming voor een bepaalde vaarklasse.

Vraag 11
In welke mate anticipeert het personeelsbeleid bij Rijkswaterstaat op dit soort verloop, want kennelijk was de personele bezetting volgens Rijkswaterstaat al krap?

Antwoord 11
Binnen de mogelijkheden die er zijn wordt er geanticipeerd op medewerkers die vertrekken. Rijkswaterstaat kent voor het operationele personeel (vanwege de verplichte opleidingsduur) de mogelijkheid om pro-cyclisch te werven. Dat betekent dat wanneer iemand vertrekt vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, of aangeeft eerder met pensioen te gaan, er ruim voor de bewuste vertrekdatum een vacature geplaatst wordt. De werving en opleidingsduur totdat een verkeersleider zelfstandig bevoegd is, bedragen samen ongeveer twee jaar. Om te voldoen aan de in afgelopen jaren aangescherpte kaders voor de personele bezetting van Rijkswaterstaat wordt niet vooruitgelopen op onverwacht verloop (zoals vertrek naar een andere functie).

Vraag 12
Waarom is in de huidige arbeidsmarkt het moeilijk om voldoende gekwalificeerde medewerkers te vinden en te behouden? Zijn de arbeidsvoorwaarden marktconform en arbeidsomstandigheden in goede balans? Wat zijn de oorzaken voor het verloop?

Antwoord 12
Niet alleen de arbeidsvoorwaarden bepalen waar iemand werkt, ook woonplaats of interesse spelen een rol bij de keuze voor een werkgever. De arbeidsvoorwaarden (primair en secundair) zijn vastgelegd in de CAO-Rijk, het geheel van deze afspraken is marktconform. Elk individu bepaalt zelf welke arbeidsvoorwaarden hem of haar het meest aanspreken. Dat betekent ook dat medewerkers soms vertrekken naar een andere werkgever, waar de arbeidsvoorwaarden voor die persoon aantrekkelijker zijn. Maar ook de afstand van woon-werkverkeer kan een reden zijn om op zoek te gaan naar een andere functie. Zoals veel bedrijven, heeft ook Rijkswaterstaat last van concurrentie op de arbeidsmarkt, zeker op het gebied van uitvoerende functies.
Daarnaast zoekt de jongere generatie op de arbeidsmarkt niet meer naar «een baan voor het leven». De doorloopsnelheid is hoger. Werving en opleiding voor een medewerker die scheepvaart begeleidt – een zogenaamde Vessel Traffic Services Operator (VTSO) – duurt twee jaar en steeds vaker vertrekken medewerkers al na een paar jaar. Het opleiden van nieuwe verkeersleiders wordt deels gedaan door huidige verkeersleiders en dat gaat ten koste van de beschikbare capaciteit voor het begeleiden van scheepvaart.

Vraag 13
Hoe ontwikkelt het ziekteverzuim en de achterliggende oorzaken zich voor het gerelateerde deel van het personeelsbestand van Rijkswaterstaat?

Antwoord 13
Arbeidsverzuim is traditioneel hoger onder operationeel personeel. Dit hogere percentage hangt deels samen met de aard van het werk; onregelmatige diensten en nachtdiensten zijn fysiek meer belastend dan een regelmatige kantoorbaan. Het gemiddelde percentage arbeidsverzuim onder operationeel personeel daalt bij Rijkswaterstaat al enige tijd. Hier is de afgelopen jaren verhoogde aandacht voor geweest.

Vraag 14
Waarom is een snelle oplossing volgens Rijkswaterstaat niet mogelijk? Zijn er geen externe *insource*-mogelijkheden?

Antwoord 14
Elke VTS-sector is anders en vraagt een specifieke opleiding (sectortraining) om de noodzakelijke sectorspecifieke bevoegdheid te behalen. Het is hierdoor niet mogelijk om een verkeersleider van de ene sector tijdelijk in te zetten op een andere sector. Er zijn geen commerciële bureaus zijn waar verkeersleiders ingehuurd kunnen worden. Dit heeft o.a. te maken met de (internationale) kwalificatie eisen die er aan de verkeersleiders worden gesteld.

Vraag 15
Wat is het plan van aanpak van u en Rijkswaterstaat? Is er inmiddels zicht op een «haalbaar alternatief»?

Antwoord 15
De huidige situatie met de eerdergenoemde beheersmaatregelen is van tijdelijke aard. Rijkswaterstaat monitort de situatie op het Amsterdam-Rijnkanaal en stuurt indien nodig bij. Daarnaast kijkt Rijkswaterstaat intern wat ervoor nodig is om de huidige medewerkers flexibeler inzetbaar te maken, door bijvoorbeeld de haalbaarheid te onderzoeken om alle in plaats van enkele medewerkers op te leiden voor meerdere sectoren. Dit vraagt wel een nieuwe afweging tussen kosten, prestaties en risico's, bovendien vergroot dit niet het aantal verkeersleiders.

Vraag 16
Hoe lang zullen de beperkingen op de respectievelijke vaarwegen gelden?

Antwoord 16
Dit is nog niet bekend. Er geldt een aangepaste vaarsnelheid, zodat het Amsterdam-Rijnkanaal ook 's nachts voor alle schepen bevaarbaar blijft. Het inhaalverbod en ontmoetingsverbod in de Demkabocht en op andere smallere delen waren altijd al van kracht. De lagere maximum vaarsnelheid blijft van kracht totdat de reguliere verkeersbegeleiding wordt hervat. We monitoren of schippers zich aan de maatregelen houden. Mocht dat niet het geval zijn, dan kunnen verdere beperkingen in overweging worden genomen.

Vraag 17
Heeft u een beeld van de economische gevolgen voor bedrijven? Deelt u de mening dat dit geen normaal bedrijfsrisico is en dat het zeer onwenselijk zou zijn als de gevolgen worden afgewenteld op de binnenvaartondernemers? Welke rol ziet u voor zichzelf, het ministerie en Rijkswaterstaat voor de getroffen sectoren? Ook in financiële zin?

Antwoord 17
Al het scheepvaartverkeer kan ook 's nachts doorvaren waardoor er geen sprake is van economische gevolgen. In het algemeen kunnen partijen die door een afsluiting naar hun mening onevenredig zwaar worden getroffen bij Rijkswaterstaat een verzoek om vergoeding indienen op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht en de Beleidsregel nadeelcom-

pensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024[2]. In de beleidsregel is uitgewerkt wat onder normaal maatschappelijk risico moet worden verstaan.

Vraag 18
Hoe zullen de nachtelijke beperkingen gelden? Is daar zicht op? Zo nee, waarom niet?Worden andere trajecten of trajectdelen verwacht te worden getroffen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden getroffen om dat te voorkomen?

Antwoord 18
Voor de grootste klasse schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal geldt nu een maximale snelheid. De duur van deze maatregelen is nog onbekend. Dit is mede afhankelijk van het personeelsverloop in de komende tijd. Er kan niet worden uitgesloten dat op andere plekken in de toekomst ook overgegaan moet worden tot beperkingen. Er zijn immers altijd situaties denkbaar waarin in korte tijd veel onvoorspelbare personele ontwikkelingen zijn.

Vraag 19
Acht u Rijkswaterstaat *«in control»* ten aanzien van haar personeelsbeleid en verkeersbegeleidende taken? Graag een gemotiveerd antwoord waarom wel/niet.

Antwoord 19
Ja, Rijkswaterstaat is «in control» ten aanzien van het personeelsbeleid. Zoals al in het antwoord op vraag 11 toegelicht wordt door Rijkswaterstaat binnen de mogelijkheden die er zijn geanticipeerd op medewerkers die vertrekken door pro-cyclisch te werven. De situatie die nu bij Wijk bij Duurstede is ontstaan, is voor Rijkswaterstaat wel aanleiding om te bezien of er binnen de financiële mogelijkheden ruimte is voor een minder strak bemeten personeelsplanning bij uitvoerende functies.

Vraag 20
Kunt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat Maritiem van 30 september?

Antwoord 20
Ja.

[2] https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie