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

130

Vragen van de leden **Goudzwaard** (JA21) en **Stoffer** (SGP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuwsbericht «Amsterdam-Rijnkanaal gaat 's nachts dicht voor grote schepen»* (ingezonden 1 september 2026).

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

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel «Amsterdam-Rijnkanaal gaat 's nachts dicht voor grote schepen»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wanneer was het bekend dat deze maatregel getroffen moest worden, en wanneer is het vervolgens gecommuniceerd met de sector?

Antwoord 2
Medio augustus werd definitief duidelijk dat verkeersbegeleiding gedurende de nacht tijdelijk niet gegarandeerd kon worden. Kort voorafgaand aan de officiële berichtgeving dat dit tot (voorlopige en gedeeltelijke) stremming in de nachtelijke uren zou leiden, heeft Rijkswaterstaat de binnenvaartorganisaties geïnformeerd.

Vraag 3 en 4
Welke actie onderneemt Rijkswaterstaat voor het zo snel mogelijk opheffen van de nachtelijk stremming, en wanneer kan verwacht worden dat het Amsterdam-Rijnkanaal ook 's nachts weer volledig toegankelijk is?
Welke schade gaat de binnenvaart ondervinden van de nachtelijke stremming? Kunt u dit uitsplitsen in het aantal gestremde schepen en de financiële kosten per nacht?

[1] Algemeen Dagblad, 27 augustus 2026, Amsterdam-Rijnkanaal gaat 's nachts dicht voor grote schepen | Regio | AD.nl

ah-tk-20262027-130
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 3 en 4
Inmiddels is bekend dat de vaarweg 's nachts openblijft voor al het scheepvaartverkeer. Rijkswaterstaat en de sector hebben samen een oplossing gevonden, waardoor een nachtelijke stremming ook voor de zwaarste categorie schepen en de zogenaamde kegelschepen niet meer noodzakelijk is. Ook zonder scheepvaartbegeleiding vanuit een verkeerspost, blijft de vaarweg voor al het scheepvaartverkeer open. Uiteraard doet Rijkswaterstaat er samen met de schippers en de sector alles aan om de veiligheid zo goed mogelijk te bewaken. Met de sector en Port of Amsterdam is afgesproken dat zij zich maximaal inspannen voor een maximumsnelheid van 15 km/u varen en voor het naleven van het bestaande ontmoetingsverbod en inhaalverbod op de smallere delen, waaronder de Demkabocht.

Vraag 5
Welke andere oplossingen naast een nachtelijke stremming heeft Rijkswaterstaat onderzocht, en waarom zijn deze afgevallen?

Antwoord 5
De gedeeltelijke nachtelijke stremming is een besluit dat op korte termijn genomen moest worden met de kennis die toen voorhanden was. Door de korte termijn waarin de stremming geëffectueerd moest worden, was er geen tijd tot voorafgaande afstemming met de sector. Na de eerste berichtgeving is in overleg met de sector en Port of Amsterdam tot de huidige oplossing (zie onder 4) gekomen.

Vraag 6
Ziet u de sluiting als een incident of als deel van een structureel probleem voor de binnenvaart, gezien de eerdere sluiting van verkeerspost Schellingwoude?

Antwoord 6
Uit kostenoverwegingen hanteert Rijkswaterstaat een strak bemeten personeelsplanning. De reden van deze sluiting is onverwacht; een bijzonder ongelukkige samenloop van omstandigheden. Alleen in het uiterste geval wordt overgegaan tot afschaling van verkeersbegeleiding.

Vraag 7
Bent u bereid om een brede kosten-batenanalyse uit te voeren waarbij de kosten van de mogelijke oplossingen voor het capaciteitstekort bij Vessel Traffic Services (VTS) op korte termijn afgezet worden tegen de economische schade van nachtelijke stremmingen zoals deze?

Antwoord 7
Nu de nachtelijke stremming niet doorgaat, is er geen noodzaak een kosten-batenanalyse uit te voeren.

Vraag 8
Hoeveel nieuw personeel moet aangetrokken worden om dergelijke sluitingen volledig te kunnen voorkomen?

Antwoord 8
Er liggen geen berekeningen die aangeven hoeveel medewerkers Rijkswaterstaat in dienst zou moeten hebben om de omstandigheden die we hier tegenkwamen af te dekken. Er is altijd fluctuatie in het personeelsbestand en dat kan Rijkswaterstaat over het algemeen goed opvangen. Het 100% afdekken van dit risico, wanneer meerdere tegenvallers tegelijkertijd optreden, is zeer kostbaar. Dit zou tot gevolg hebben dat veruit het grootste deel van de tijd personeel niet efficiënt kan worden ingezet.

Vraag 9
Wanneer was het bij Rijkswaterstaat duidelijk dat er sprake was van een ernstig personeelstekort?

Antwoord 9
Begin augustus werd duidelijk, dat het vanaf september heel moeilijk zou worden om 24/7 scheepvaartbegeleiding te kunnen blijven garanderen in de sectoren Maarssen en Wijk bij Duurstede. Medio augustus werd definitief duidelijk dat dit niet ging lukken.

Vraag 10
Welke acties heeft Rijkswaterstaat ondernomen toen het duidelijk werd dat er sprake was van een ernstig personeelstekort, en is daarbij rekening gehouden met dat het opleiden van nieuw personeel twee jaar duurt?

Antwoord 10
Rijkswaterstaat is blijven doorwerken aan alternatieven, zie mijn antwoord op uw vraag 5. Bij de personeelsplanning wordt rekening gehouden met de lange tijd die zit tussen werven, opleiden en zelfstandig bevoegd zijn. Dat is een belangrijke reden waarom Rijkswaterstaat ruim voorafgaand aan in te calculeren vertrek bij pensionering werft op de functie van Vessel Traffic Services Operator (VTSO). In een acute situatie als deze biedt dit geen oplossing, maar het helpt wel om in de basis voldoende gekwalificeerd personeel te hebben.

Vraag 11
Heeft Rijkswaterstaat onderzocht of er personeel was dat op dit moment een andere functie bekleedt, maar wel de relevante ervaring heeft, kon bijspringen om de tekorten bij de scheepsvaartbegeleiding te verlichten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de resultaten?

Antwoord 11
Het is niet mogelijk om medewerkers met een andere functie tijdelijk de werkzaamheden van een verkeersleider te laten verrichten. Om zelfstandig te kunnen werken als verkeersleider, moet iemand een (algemene) initiële training en een (specifieke) sector training volgen. Vervolgens krijgt een verkeersleider dan bevoegdheid voor een specifieke sector waarop hij of zij een minimaal aantal uren moet werken om deze bevoegdheid te behouden. Vervolgens moet een verkeersleider jaarlijks een toets afleggen en om de drie jaar opnieuw examen doen om deze bevoegdheid te houden. Dit is nodig voor de nautische veiligheid en daarom ook vastgelegd in internationale richtlijnen (IALA)[2] en daar heeft Rijkswaterstaat zich, net als andere organisaties met verkeersleiders, aan te houden. Het is nu dus niet op korte termijn mogelijk om bijvoorbeeld een verkeersleider uit de sector Tiel, bij te laten springen in de sector Maarssen. Bovendien zou het langdurig laten bijspringen vanuit andere verkeersposten het probleem verplaatsen. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel wat er nodig is om verkeersleiders standaard voor meerdere sectoren op te leiden om zo het inzetgebied per medewerker te kunnen vergroten. Extra opleiden van mensen kost niet alleen geld, het gaat ook ten koste van de beschikbare capaciteit voor scheepvaartbegeleiding aangezien alleen actieve verkeersleiders bevoegd zijn nieuwe medewerkers op te leiden.

Vraag 12
Heeft Rijkswaterstaat de mogelijkheden voor externe inhuur van personeel met de juiste ervaring onderzocht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de resultaten?

Antwoord 12
Vanwege de in het antwoord op vraag 11 beschreven kwalificatie-eisen is het niet mogelijk om personeel als verkeersleider in te huren.

Vraag 13
Heeft Rijkswaterstaat de mogelijkheden voor het tijdelijk terugkeren van welwillende gepensioneerde, oud VTS-medewerkers onderzocht? Zo nee waarom niet? Zo ja, wat waren de resultaten?

[2] https://www.iala.int

Antwoord 13
Vanwege de jaarlijkse herhaaltoetsen, het drie jaarlijkse bevoegdheids-examen en het minimaal te werken uren is het niet mogelijk om op korte termijn oud-verkeersleiders in te zetten.

Vraag 14
Worden VTS-medewerkers van Rijkswaterstaat breed genoeg opgeleid zodat zij bij meerdere functies kunnen inspringen, indien nodig? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14
Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheid om meer verkeersleiders voor meerdere sectoren op te leiden. Dat is dus niet een andere functie, maar biedt de medewerker wel meer afwisseling en uitdaging en geeft Rijkswaterstaat meer flexibiliteit bij de inzet van medewerkers. Overigens vergroot dit niet het aantal beschikbare verkeersleiders en zal met een grote onverwachte uitval het probleem niet opgelost zijn.