Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 64

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij verzocht te reageren op de petitie «Betrouwbare Toegang Nederlandse Vaarwegen» van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond (KNWV), die op 12 mei 2026 aan uw Kamer is aangeboden.

Allereerst wil ik de indieners danken voor hun betrokkenheid en voor het meedenken in hoe we samen beter uitvoering kunnen geven aan de instandhoudingsopgave met oog voor de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de Nederlandse vaarwegen. Nederland staat voor een omvangrijke instandhoudingsopgave van bruggen, sluizen, tunnels en andere infrastructuur. Deze werkzaamheden zijn noodzakelijk om de veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de wegen en vaarwegen ook op langere termijn te waarborgen.

De totale opgave is groter dan het beschikbare budget en wat maakbaar is voor Rijkswaterstaat. De financiële opgave voor de instandhouding van de hoofdvaarwegen loopt mee in het brede afweegproces dat momenteel wordt uitgewerkt voor de prioritering op de fondsen. De Kamer is hierover in de Kamerbrief van 16 maart 2026 geïnformeerd[1] en ontvangt voor het zomerreces een nadere toelichting op dit afweegproces.

We werken buiten hard aan de instandhouding van de vaarwegen en moeten tegelijkertijd scherpe keuzes blijven maken. Dit leidt onvermijdelijk tot hinder. Ik realiseer mij dat deze hinder voor vaarweggebruikers, ondernemers en recreatievaart aanzienlijk kan zijn. Daarom zet ik mij in om de hinder waar mogelijk te beperken en erover te communiceren.

[1] Kamerbrief over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

kst-36800-A-64
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Rijkswaterstaat past bij de werkzaamheden de Hinderaanpak[2] toe. Zoals toegelicht in de technische briefing aan uw Kamer op 12 maart jl. bestaat die aanpak uit slim plannen, slim bouwen en slim reizen, zowel voor wegen als voor vaarwegen. Prioritering van de werkzaamheden vindt op dit moment plaats langs de indeling van de vaarwegklasse en hinderklasse.

Daarbij is duidelijk dat met de toepassing van de Hinderaanpak niet alle hinder kan worden voorkomen én dat het aantal oplossingen om de hinder te beperken voor vaarwegen beperkter is dan voor wegen. De groeiende omvang van de opgave betekent helaas ook dat werkzaamheden op meerdere plekken in het netwerk leiden tot grotere overlast voor de vaarweggebruiker. Juist omdat hinder niet volledig kan worden voorkomen, is een zorgvuldige afweging van belangen en een tijdige betrokkenheid van gebruikers van groot belang bij de programmering en uitvoering van de werkzaamheden.

In de programmering en planning van de werkzaamheden heeft Rijkswaterstaat rekening te houden met een scala aan belangen van verschillende doelgroepen. In de planfase maakt Rijkswaterstaat gebruik van verschillende principes, waaronder rekening houden met bedrijfsvoering van bedrijven langs de vaarweg en rekening houden met het recreatieve vaarseizoen, van 1 april tot 1 oktober.

Daarbij probeert Rijkswaterstaat de input en belangen van de betrokkenen zo mogelijk mee te nemen door op landelijk niveau via zijn gebruikerstafels (twee keer per jaar) en overleg met branche- en belangenorganisaties te communiceren. Op regionaal niveau gebeurt dit via de RWS-regio's en regionale mobiliteitsorganisaties met regionale belangenvertegenwoordigingen, zoals ondernemersverenigingen. Per project gebeurt dit via omgevingsmanagement. Voor geplande werkzaamheden starten de contacten ruimschoots voorafgaand aan de start van de uitvoering, afhankelijk van de hinderklasse.

We blijven de hinderaanpak verbeteren en daar helpen de signalen uit de petitie van het KNWV bij. Zo is er een externe evaluatie uitgevoerd naar de werking van de beleidslijn en hinderaanpak in de praktijk. De conclusies en aanbevelingen van deze evaluatie worden betrokken in de actualisatie van de beleidslijn voor hinder[3]. Over de uitkomsten van de evaluatie wordt de Kamer nog voor de zomer geïnformeerd.

Ik blijf samen met Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen en gebruikersorganisaties werken aan een balans tussen noodzakelijke werkzaamheden en een zo betrouwbaar mogelijke toegang tot de Nederlandse vaarwegen. De signalen uit deze petitie vormen daarbij een waardevolle bijdrage.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

---

[2] https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@125846/werkwijzer-hinderaanpak/

[3] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34