

2026Z17445

(ingezonden 31 augustus 2026)

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

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)

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*?

Is de problematiek in Zeeland al verholpen?

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?

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

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

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?

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?

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?

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?

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

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?

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

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

Wat is het plan van aanpak van u en Rijkswaterstaat? Is er inmiddels zicht op een 'haalbaar alternatief'?

Hoe lang zullen de beperkingen op de respectievelijke vaarwegen gelden?

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?

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?

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

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

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