De bodem in zicht in Oost-Nederland

Hoe om te gaan met de nieuwe realiteit van laag water en de gevolgen hiervan

POSITION PAPER

De bodem in zicht in Oost-Nederland

Hoe om te gaan met de nieuwe realiteit van laag water en de gevolgen hiervan

Aan: de leden van de vaste commissies voor Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Dinsdag 13 oktober 2026

Geachte voorzitters, geachte leden van de commissies,

De betrouwbaarheid van water en infrastructuur begint productie-, logistieke en investeringsbeslissingen in Oost-Nederland te beïnvloeden. De droogte van 2026 heeft opnieuw laten zien hoe kwetsbaar bedrijven en hun ketens zijn. Stremmingen, beperkte bereikbaarheid van havens en onzekerheid over water voor productie leiden tot extra kosten, verstoringen en uitstel van investeringen. De gevolgen werken nog steeds door; heropening van een vaarweg betekent niet dat de bedrijfsvoering direct is hersteld.

Ondernemers investeren zelf in waterbesparing en alternatieve logistiek. Zij hebben daarnaast betrouwbare publieke randvoorwaarden nodig. Blijvende uitwijk naar de weg ondergraaft investeringen in vervoer over water en verduurzaming. Onzekerheid over water en bereikbaarheid raakt daarmee het vestigingsklimaat van Oost-Nederland. Daarom vragen wij het Rijk deze opgave op te pakken, onder regie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met Economische Zaken.

Onze vraag aan Den Haag
Roep het kabinet op om binnen zes maanden samen met bedrijfsleven, regio en water- en infrastructuurbeheerders één uitvoerbare routekaart voor Oost-Nederland aan de Kamer voor te leggen. Verbind daarin maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn aan verantwoordelijke partijen, besluitmomenten, financiering en uitvoering. Leg vóór het droogteseizoen van 2027 een operationeel pakket vast voor tijdelijke pompcapaciteit, communicatie, waterbeschikbaarheid, uitwijk en herstart. Betrek het bedrijfsleven vanaf het begin en rapporteer jaarlijks over de voortgang.

De technische uitwerking hierna beschrijft de drie samenhangende sporen van deze routekaart. Graag brengen wij praktijkkennis in en lichten wij onze inzet toe tijdens een gesprek of werkbezoek in de regio.

Met vriendelijke groet,

VNO-NCW Midden
Logistics Overijssel
Bouwend Nederland-Regio Oost
evofenedex
Koninklijke Binnenvaart Nederland
Ondernemersvereniging Port of Twente
Twente Board
Port of Deventer
Transport en Logistiek Nederland

De bodem in zicht in Oost-Nederland

Hoe om te gaan met de nieuwe realiteit van laag water en de gevolgen hiervan

Drie samenhangende actielijnen voor één routekaart 'Aanpak droogteproblematiek Oost-Nederland'

De routekaart moet waterbeschikbaarheid en bereikbaarheid in samenhang verbeteren. De onderstaande maatregelen werken de vraag aan het Rijk uit. Structurele oplossingen vragen tijd; regel daarom ook wat nu en bij een volgende droge periode nodig is.

Productiebedrijven hebben voldoende water van de juiste kwaliteit nodig voor productie, koeling en reiniging. Beperkingen van wateronttrekking kunnen daardoor even ingrijpend zijn als een afgesloten aanvoerroute. Bouw, industrie, agrofood, logistiek en de circulaire economie zijn afhankelijk van een watersysteem en vervoersnetwerk waarop zij hun bedrijfsvoering kunnen baseren. Ondernemers investeren zelf in waterbesparing, hergebruik, alternatieve bronnen en aanpassing van hun logistiek. Die inzet vraagt om betrouwbare publieke randvoorwaarden en geen afwenteling op het ondernemersrisico.

Bij laagwater kunnen schepen minder lading meenemen, worden vaarroutes beperkt en vallen havens tijdelijk uit. Hoogwater veroorzaakt andere beperkingen, onder meer door beperkte doorvaarthoogte bij bruggen en sterke stroming. Uitwijk naar de weg brengt extra kosten en verkeersdruk met zich mee. Wanneer bedrijven vervolgens hun logistiek blijvend op wegvervoer inrichten, gaan investeringen in vervoer over water verloren en worden verduurzamingsambities ondergraven. Daarmee wordt de beoogde verschuiving van weg naar water teruggedraaid. Voor sommige goederen is een volwaardig alternatief bovendien nauwelijks beschikbaar.

1. Maak infrastructuur en waterbeschikbaarheid robuust
Geef de IJssel–Twentekanalen-corridor prioriteit, maar kijk naar het gehele samenhangende watersysteem. De opgave houdt niet op bij Eefde of bij een provinciegrens. Ook de andere vaarwegen, binnenhavens en de watervoorziening van het achterland moeten worden betrokken. Wij vragen om een gedeelde feitenbasis, een inventarisatie van kwetsbaarheden en een uitvoeringsprogramma dat de economische gevolgen en de samenhang tussen maatregelen zichtbaar maakt.

Versnel de besluitvorming over een nieuw gemaal bij Eefde en over aanpassingen aan de sluis die het waterverlies bij schutten verminderen. Leg vast welke oplossing nodig is, wanneer deze wordt gerealiseerd en hoe de financiering wordt gedekt. Zorg tot die tijd voor voldoende en betrouwbaar inzetbare tijdelijke pompcapaciteit, inclusief afspraken over beschikbaarheid, bediening, onderhoud en inzet bij langdurige droogte. Neem ook de schutcapaciteit bij de herstart mee. Een vaarweg die formeel weer open is, maar nauwelijks capaciteit biedt, geeft bedrijven onvoldoende herstelperspectief.

Neem naast Eefde de kwetsbare toegang tot de haven van Deventer, de sluis bij Doesburg en de stadsbruggen van Zutphen op in de knelpuntenagenda. Onderzoek bij Zutphen aanpassingen aan of vervanging van de stadsbruggen die de doorvaarthoogte verbeteren en vernauwing bij laagwater beperken. Betrek daarbij de samenloop van scheepvaart, spoor- en wegverkeer, de bediening van de bruggen en de veiligheid bij sterke stroming. Prioriteer maatregelen op veiligheid, economische betekenis, uitvoerbaarheid en het effect op de betrouwbaarheid van de corridor.

Werk tegelijkertijd aan de regionale zoetwaterbeschikbaarheid. Onderzoek waar water beter kan worden vastgehouden en gebufferd, hoe de verdeling slimmer kan worden georganiseerd en welke alternatieve aanvoerroutes mogelijk zijn. Betrek daarbij de wateraanvoer naar het kanaal Almelo-De Haandrik en delen van Drenthe, die met hetzelfde systeem zijn verbonden. Maak zichtbaar welke maatregelen bijdragen aan zowel de bevaarbaarheid als de beschikbaarheid van water voor bedrijven en andere functies.

De bodem in zicht in Oost-Nederland

Hoe om te gaan met de nieuwe realiteit van laag water en de gevolgen hiervan

Wij vragen ook om een serieuze verkenning van verdergaande systeemmaatregelen: waterberging in Nederland en Duitsland, een andere waterverdeling bij Driel, de rol van het IJsselmeer in de waterbeschikbaarheid en, waar zinvol, mogelijkheden voor peilbeheer in de IJssel, waaronder stuwen. Beoordeel deze opties integraal op hydrologische werking, waterveiligheid, natuur, waterkwaliteit, bevaarbaarheid, kosten en effecten boven- en benedenstrooms. De routekaart moet onderbouwen welke maatregelen kansrijk zijn en welke afvallen; zij mag niet vooruitlopen op de keuze voor één ingreep.

Verbind deze uitvoering aan de langetermijnaanpak voor rivieren en klimaatbestendige netwerken. Langetermijnprogramma's zijn noodzakelijk, maar bedrijven hebben ook maatregelen nodig die vóór en tijdens een volgende droge periode effect hebben. Geef daarom iedere structurele maatregel een overbruggingsaanpak voor de jaren tot realisatie.

2.Geef bedrijven tijdig duidelijkheid en handelingsperspectief

Leg vooraf transparante criteria vast voor beperking, sluiting en heropening van vaarwegen en sluizen, en voor beperkingen van watergebruik. Maak ook de verdeling van water over de Rijntakken bij lage afvoeren en de afbouwcriteria voor tijdelijke pompcapaciteit navolgbaar. Maak duidelijk welke afwegingen worden gemaakt, wie beslist en wanneer bedrijven informatie ontvangen. Veiligheid, natuur en waterkwaliteit zijn belangrijke randvoorwaarden; juist daarom moeten bedrijven tijdig weten welke maatregelen bij verslechterende omstandigheden volgen.

Zorg voor actuele, toegankelijke informatie over verwachte waterstanden, beschikbare vaardiepte, doorvaarthoogtes, schutcapaciteit en waterbeschikbaarheid. Geef naast de actuele situatie ook prognoses en scenario's voor de komende periode, met vermelding van onzekerheden. Ondernemers hebben die informatie nodig om voorraden, productie, watergebruik en transport tijdig aan te passen.

Richt één herkenbaar communicatieprotocol in tussen water- en vaarwegbeheerders, havens en bedrijfsleven. Leg daarin vaste contactpunten, waarschuwingsmomenten, informatiekanalen en afspraken over actualisering vast. Stem bij bruggen en sluizen bediening en communicatie op elkaar af om hinder en onveilige situaties te beperken. Besluiten en wijzigingen moeten snel en eenduidig bij alle betrokken bedrijven terechtkomen.

Breng de economische gevolgen van beperkingen in beeld, inclusief keteneffecten, investeringsuitstel en de gevolgen voor waterafhankelijke productie. Gebruik die kennis bij de voorbereiding van maatregelen en bij de evaluatie van een droogteperiode. Zo ontstaat een feitenbasis waarmee de routekaart gericht kan worden bijgesteld.

3. Organiseer continuïteit uitwijk en herstart vooraf

Maak vóór een volgende droogteperiode een operationeel uitwijk- en herstartplan, verbonden met een nationaal uitwijkplan. Leg vast welke alternatieve goederenroutes en overslaglocaties beschikbaar zijn, hoe weg, spoor en water elkaar kunnen opvangen en welke capaciteit daarvoor nodig is. Toets ook of alternatieven praktisch bruikbaar zijn voor bulk, containers en goederen die door hun omvang of gewicht sterk van vervoer over water afhankelijk zijn.

Bouw voort op de uitwijksamenwerking van Port of Zwolle, Port of Twente en Port of Deventer. Ontwikkel op strategische locaties multimodale knooppunten en onderzoek de inzet van mobiele overslagvoorzieningen, zoals mobiele hubs. Hiermee kunnen goederen tussen grotere en kleinere schepen, spoor en weg worden overgeslagen. Maak vooraf afspraken over inzetbaarheid, vergunningen, beschikbare capaciteit en kosten. Betrek ook mogelijkheden voor buffervoorraden bij bedrijven en voor het verminderen van leegvaart, bijvoorbeeld door belemmeringen voor opeenvolgend vervoer van verschillende ladingsoorten weg te nemen waar dat verantwoord kan.

De bodem in zicht in Oost-Nederland

Hoe om te gaan met de nieuwe realiteit van laag water en de gevolgen hiervan

Stimuleer laagwatergeschikte en modulaire scheepsconcepten en andere innovaties waarmee vervoer bij lagere waterstanden langer mogelijk blijft. Organiseer na een stremming het opschalen van de capaciteit en het wegwerken van achterstanden. Neem maatregelen om goederenstromen terug naar het water te brengen, zodat tijdelijke uitwijk geen blijvende verschuiving naar de weg wordt. Maak ook voor waterafhankelijke productie duidelijk welke besparings-, buffer- en hergebruikmaatregelen uitvoerbaar zijn en welke ondersteuning daarvoor nodig is.

Sluit aan bij de Duitse urgentie en organiseer Europese samenwerking

In Duitsland krijgt deze opgave nadrukkelijk politieke aandacht. Op 4 september 2026 riepen de vier Duitse Rijnoeverdeelstaten samen met een coalitie van economische organisaties op tot structurele investeringen in waterwegen en binnenhavens. Zij noemen een jaarlijkse financieringsbehoefte van ten minste € 2,5 miljard voor het Duitse systeem van waterwegen. Ook vragen zij om snellere uitvoering, laagwatergeschikte schepen en betere waterstands- en diepte-informatie. Dit is een oproep om middelen beschikbaar te stellen, geen reeds toegekend investeringsbudget.

Wij vragen om vergelijkbare urgentie in Nederland. Wateraanvoer en goederenstromen zijn grensoverschrijdend; investeringen aan één zijde van de grens zijn onvoldoende wanneer elders in dezelfde keten knelpunten blijven bestaan. Zoek daarom actief samenwerking met Duitse en Zwitserse partners en benut voor de Rijnvaart de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Koppel afspraken over infrastructuur aan waterbeheer, prognoses, logistieke uitwijk en innovatie.

Onderzoek voor daarvoor in aanmerking komende projecten Europese cofinanciering, waaronder de Connecting Europe Facility voor vervoer. Laat de routekaart uitmonden in concrete projectvoorstellen en gezamenlijke aanvragen waar dat kansrijk is. Europese financiering moet de uitvoering versterken en mag geen reden zijn om noodzakelijke nationale besluiten uit te stellen.

Wij verwelkomen de door Lucienne Boelsma-Hoekstra (CDA) gemelde toezegging om de communicatie rond het Twentekanaal te evalueren en te verbeteren, en het bericht dat aan het ontwerp van het gemaal bij Eefde wordt gewerkt. Verbind deze stappen aan de routekaart, met concrete besluitmomenten, financiering en uitvoering. De huidige problemen vragen ondertussen om direct inzetbare maatregelen.

VNO-NCW Midden
Logistics Overijssel
Bouwend Nederland-Regio Oost
evofenedex
Koninklijke Binnenvaart Nederland
Ondernemersvereniging Port of Twente
Twente Board
Port of Deventer
Transport en Logistiek Nederland