

Heden, de tweeduizendenzesentwintig,
op verzoek van:

- 1) de **Haarlemsche Jacht Club (H.J.C.)**, een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid, met statutaire zetel te Haarlem, KvK nr 40594250, gevestigd aan de Mooie Nelweg 101, 2031BV Haarlem, hierna ook te noemen: HJC;
en
- 2) de **Haarlemse Zeilvereniging (H.Z.V.)**, een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid, met zetel te Haarlem, KvK nr. 40594472, gevestigd aan de Lagedijk 7 A, 2064KT Spaarndam, hierna ook te noemen: HZV;
en
- 3) de Watersportvereniging IJmond, een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid, met zetel te Velsen Zuid, Gemeente Velsen, KvK nr. 40594818 gevestigd aan de Buitenhuizerweg 9, 1981 LK Velsen-Zuid, hierna ook te noemen: IJmond;
en
- 4) de **Jachtvereniging Watervrienden**, een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid, met zetel te Haarlem, KvK nr 40594371, gevestigd aan de Maus Gatsonidesweg 3, 2031 AG te Haarlem, hierna ook te noemen: JWV;
en
- 5) de **Watersport Vereniging Nieuwe Meer**, een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid, met zetel te Aalsmeer, KvK nr 40595052, gevestigd aan de Stommeerweg 2, 1431 EW Aalsmeer, hierna ook te noemen: NM;
en
- 6) de **Stichting Beheer Naaldwijk-Prins Willem Zeeverkenner**, met zetel te Bloemendaal, KvK nr 34134900, gevestigd aan de Billitonstraat 27, 2103XA Heemstede, hierna ook te noemen: Naaldwijk,

hierna gezamenlijk te noemen: "Eisers", te dezer zake woonplaats kiezende te 2051 LM Overveen aan de Rio Grandelaan 32, ten kantore van Heukels Advocaat, van welk kantoor mr. L. J.L. Heukels ten deze tot procesadvocaat wordt gesteld en als zodanig voor Eisers zal optreden.

Heb ik,

Krachtens last van de Voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag,

IN KORT GEDING GEDAGVAARD:

DE STAAT DER NEDERLANDEN

MEER IN HET BIJZONDER

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

NOG MEER IN HET BIJZONDER

(i) De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, (ii) het Beleidsdepartement van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en (iii) het Bestuur van Rijkswaterstaat,

hierna gezamenlijk aan te duiden als: "Gedaagde" (enkelvoud) op voet van artikel 48 Rv mijn exploot doende aan het parket van de procureur-generaal bij de Hoge Raad der Nederlanden, gevestigd te (2514 CV) Den Haag aan de Korte Voorhout 8, en aldaar aan dat adres mijn exploot doende, sprekende met en afschrift dezes en na te noemen producties latende aan:

OM:

op 2026, om uur, in persoon of vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen ter terechtzitting van de voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag, die zal worden gehouden in het Paleis van Justitie aan de Prins Clauslaan 60, te (2595 AJ) Den Haag;

Met aanzegging dat:

- indien Gedaagde verzuimt ter terechtzitting in persoon of vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen, en de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, de rechter verstek tegen Gedaagde verleent en de vordering toewijst, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;
- bij verschijning in het geding van Gedaagde een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;
- de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorende bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechten;
- van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overgelegd:

1^e een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel

2^e een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel 3, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet,

Teneinde alsdan en aldaar namens Eisers tegen Gedaagde op de volgende gronden te horen eis doen en concluderen:

Essentie van de vorderingen

1. De vorderingen van Eisers hebben betrekking op de huidige totale stremming (de brug gaat niet meer open) van de Buitenhuizerbrug (verder te noemen BHB) over Zijkanaal C bij Spaarndam voor hoge scheepvaart. Met name betreft het de oorzaken, de gevolgen, de oplossingen en het niet bieden van tijdelijke openingen van de brug.
2. De BHB is de eerste brug bij het Noordzeekanaal, richting het Zuiden, in de “Staande Mast Route” (verder te noemen SMR).
3. Het gevolg van deze stremming is dat er geen hoge scheepvaart (waar dan ook vandaan) meer in of uit kan varen via het Noordzeekanaal, nu de andere – alternatieve- bruggen voor die doorvaart -al of op korte termijn- gestremd zijn dan wel worden.
4. Onder ‘hoge scheepvaart’ worden schepen verstaan met een (mast-)hoogte van meer dan 6 meter. Dergelijke hogere schepen kunnen niet onder de BHB doorvaren: voor doorvaart moet de brug voor hen geopend worden.
5. Gedaagde is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de BHB, via haar Uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat (hierna te noemen: RWS).
6. Eisers vorderden in eerste instantie, (1) dat zij minstens behoorlijk geïnformeerd worden door Gedaagde over de actuele situatie van de BHB, waaronder ook de beschikbare technische oplossingen alsook over een zo spoedig als mogelijk herstel en ingebruikname van de BHB door Gedaagde zodat de BHB weer geopend kan worden en (2) dat doorvaart voor hoge scheepvaart weer mogelijk wordt.

De Staande Mast Route: detail

7. De SMR is een doorgaande vaarroute tussen Noord - en Zuid-Nederland van de Deltawateren tot Groningen, voor schepen met een doorvaarthoogte van meer dan 6 meter.
8. Het gaat daarbij met name om hogere beroepsvaart en transporten, grotere professioneel gevaren vakantie- en recreatieschepen en particuliere schepen (met name zeilboten). De route stelt door brugopeningen dergelijke hogere schepen in staat om die volledige route van de Deltawateren tot Groningen volledig via de Nederlandse binnenwateren te varen.
9. Een gedeelte van de SMR loopt vanaf het Noordzeekanaal in Noord-Holland via Haarlem (en dus door de BHB) enerzijds tot de rivier de Nieuwe Maas bij Capelle aan den IJssel in Zuid-Holland anderzijds. Er is weliswaar nog een route via Amsterdam naar de Nieuwe Maas maar die is ook voor onbepaalde tijd geblokkeerd. Als **Productie 1** gaat hierbij een overzichtskaart waarin het relevante gedeelte van de SMR is gemarkeerd.

Door RWS gesloten Convenant inzake de SMR

10. Een zestal (semi-)publiekrechtelijke partijen, waaronder RWS, hebben het zogenaamde 'Routeakkoord Voor de vaarroute tussen het IJsselmeer en de Deltawateren' gesloten. In de regel kortweg aangeduid als 'Convenant' (hierna: het Convenant). Het Convenant wordt als **Productie 2** in het geding gebracht.
11. Het Convenant voorziet er mede in dat belangenverenigingen van gebruikers van de betreffende vaarroute, waaronder het Koninklijk Nederlands Watersportverbond (KNWV), als adviseur kunnen worden betrokken bij coördinatie overleg bedoeld in het Convenant.
12. Het Convenant strekt er in essentie toe dat de beschikbaarheid van de SMR wordt gewaarborgd door afstemming en coördinatie tussen de 6 partijen bij het Convenant, die ieder onderdelen van de SMR beheren. Daarbij valt te denken aan zaken als bedieningstijden van bruggen en sluizen en doorvaart belemmerende werkzaamheden. Voor RWS gaat het onder meer om de BHB, die onder haar verantwoordelijkheid valt.
13. In de periode 2024-2025 waren er ook problemen met de SMR. Conform Convenant gaf RWS toen aan dat als de route via de BHB niet beschikbaar zou zijn de route via Amsterdam wel open zou gaan. En toen Amsterdam toch weer problemen gaf door perikelen met een nieuwe brug van RWS in de A-9, werd alsnog de route via de BHB door RWS weer bevaarbaar gemaakt. Conform Convenant.

Tallose rechtstreeks gedupeerde betrokkenen.

14. Er zijn vele rechtstreeks gedupeerde betrokkenen door de stremming van de BHB en de SMR. In een normaal jaar zijn er zo'n 14.000 vaarbewegingen van in- en uit- en doorgaande vaart in het hier relevante gedeelte van de SMR.

Commerciële partijen

15. Voor allerlei commerciële partijen is een bevaarbaar traject van de SMR via Haarlem (ook wel het Westtraject genoemd) van groot economisch belang. Denk aan:
 - Beroepsvaart, waaronder zeilende beroepsvaart in de vorm van vrachtvervoer en vakanties.
 - Nautisch georiënteerde bedrijvigheid, zoals scheepswerven, tankstations, havens, etc.
 - Horeca en winkelgebieden gelegen langs de SMR.

Watersportverenigingen

16. Eisers (1 t/m 5) zijn watersportverenigingen die al heel lang bestaan (sommige al meer dan 100 jaar) met hun wortels in de watersport, in het bijzonder de zeilsport met grote en kleine boten (waarvan de masthoogte ook al snel boven de 6 meter is) op nationaal en internationaal niveau. Zij zijn vrijwilligersorganisaties met een belangrijke maatschappelijk sociale rol.

Eiser nummer 6 is een Stichting die zich deels inspent ten behoeve van het instandhouden en het beheren van de gedemilitariseerde mijnenveger van de Dokkumklasse, de voormalige Hr. Ms. Naaldwijk. En zij spent zich voorts ook in voor het zorgdragen voor een ordentelijke behuizing van de zeeverkenner. Daarnaast zet zij zich met de Naaldwijk in door het bieden van mogelijkheden tot opleiding, creëren van affiniteit met betrekking tot de watersport en overige maritieme aangelegenheden en al hetgeen in de meeste ruime zin daaraan bevorderlijk kan zijn of daarmee in verband staat. En dit schip moet vanwege inspectie en certificerings-eisen in staat zijn het Noordzeekanaal via de BHB te bereiken richting een specifieke werf en om ook weer terug naar Haarlem naar de vaste ligplaats te kunnen gaan: de Naaldwijk is te groot om via de Zuidroute te kunnen varen.

Individuele watersporters

17. Er zijn duizenden watersporters met een thuishaven in het betroffen gebied. Zeilboten en hogere motorboten bedoeld voor langere (zeil)tochten komen compleet klem te zitten. Een 'gedwongen' tocht over de Noordzee is voor vele boten en hun bemanningen als mogelijk onveilige weg niet weggelegd.

Functioneren BHB in 2025

18. Nadat de route via Amsterdam in 2025 weer gestremd bleef is de toen ook al gestremde BHB door RWS ingrijpend gerepareerd. Nieuwe bedieningssystemen, bekabeling etc. Conform RWS's eigen insteek van het Convenant: of via Amsterdam of via de BHB moet de SMR bevaarbaar zijn. In 2025, vanaf de voorzomer, functioneerde de BHB weer.

Publiekelijke berichtgeving van RWS februari / maart 2026

19. RWS heeft via een persbericht van 5 februari 2026 bekendgemaakt dat er bij een routinecontrole problemen zijn geconstateerd bij de Buitenhuisbrug en dat de brug per 2 februari 2026 niet bediend wordt en gestremd is voor schepen hoger dan 6,82 meter (Kanaalpeil).
20. Daarnaast werd gemeld dat Rijkswaterstaat zo snel mogelijk zal onderzoeken hoe het probleem verholpen kan worden en dat er tot die tijd geen bediening mogelijk is.

Ook werd aangegeven dat de Oostelijke Staande Mast Route van en naar het Noordzeekanaal via Amsterdam tot 2030 niet beschikbaar is.

Aanvullend werd op 12 maart 2026 bekend gemaakt dat de BHB door een storing niet bedienbaar is en voorlopig gestremd blijft voor de hogere scheepvaart en er ook geen zicht is op een noodopening.

Stappen van Eisers tot oplossing van de stremmingsproblemen

21. De berichten van RWS uit februari 2026 en maart 2026 waren zeer verontrustend en actie was geboden.

22. Het bestuur van de HJC te Haarlem heeft Gedaagde dan ook op 2 april 2026 een sommatie/noodbrief geschreven mede namens alle in de Cc van die brief genoemde andere verenigingen van de Regio Kennemerland, Amstelland, de Westeinder, de Kaag, de Braassemermeer, hun betrokken individuele leden en andere betrokkenen/ gedupeerden van deze stremming. Kopie van die brief gaat hierbij als **Productie 3**.

Reactie van Rijkswaterstaat op de 2 april brief

23. Op 28 april 2026 heeft Gedaagde, via Rijkswaterstaat, gereageerd op de 2 april brief (hierna te noemen: de "Reactie"). De Reactie is voor Eisers echter ten ene male onbevredigend, **Productie 4**.

Toelichting:

24. In de Reactie staat notabene geen enkele inhoudelijke reactie noch vermelding van een behandelende medewerker noch enig ander gegeven zoals telefoon -nummer van de behandelaar of mailadres. De Reactie houdt in feite niet meer in dan een ontvangstbevestiging. De Reactie vermeld zelfs niet enigszins precies wanneer wel een inhoudelijke reactie kan worden verwacht, terwijl de antwoorden op de vragen allang bekend moeten zijn bij Gedaagde.

25. In essentie is de Reactie van Gedaagde bestuurlijk en juridisch ver onder de maat.

Nadere sommatie namens Eisers

26. Eisers hebben gereageerd op de Reactie van Gedaagde met een nadere sommatie brief aan Gedaagde d.d. 5 mei 2026, **Productie 5**. Allereerst is Gedaagde verzocht uiterlijk 8 mei 2026 te reageren met concrete contactgegevens. Verder is Gedaagde verzocht en gesommeerd uiterlijk 15 mei 2026 te voldoen aan de verzoeken en de sommaties vermeld in de 2 april brief.

27. Telefonisch was er een korte concrete reactie van Gedaagde (een lokale RWS manager) die zijn contact gegevens doorgaf en voorts mededeelde dat de BHB tot nader order gestremd zou blijven. Een brief dienaangaande zou in de post zitten.

Formeel antwoord van de Minister

28. Eindelijk, gedateerd 8 juni 2026, volgde een reactie namens de Minister: **Productie 6**. Die nadere reactie, hierna: het Formele Antwoord, laat zich als volgt samenvatten:

- De BHB kan niet meer openen vanwege hydraulische problemen.
- Nu de hydrauliek repareren is geen garantie voor langdurig ongestoord functioneren.
- Er is voor gekozen de BHB momenteel niet als prioriteit te agenderen als beleidsafweging. Niets is duidelijk of zeker.

Reeds bekende informatie, eerder verkregen van RWS

29. Voordat het Formele Antwoord werd ontvangen was namens RWS al eerder informatie gedeeld over de BHB: de oorzaak van de huidige problemen, de oplossingen en de daaraan verbonden kosten. Alsook een toelichting waarom geen reparatie zou gaan plaatsvinden. Het Formele Antwoord bood geen enkele extra informatie.

30. RWS had namelijk begin december 2025 al aangegeven aan Eiser 2: één pomp functioneert niet meer, maar de BHB kan op zich draaien op de andere wel werkende pomp.

Voorts heeft RWS begin april 2026 aangegeven: de tweede pomp geeft te veel problemen en kan niet meer verantwoord worden ingezet en daarom is de BHB gestremd.

Aan (een lid van) Eiser 2 heeft RWS op 7 april 2026 informatie verstrekt over de oorzaak van de belemmering opening BHB, over de kosten van reparatie en over de beslissing van RWS om niet tot reparatie over te gaan. Per e-mail, hierna: de 7 april e-mail. RWS communiceerde het volgende, e-mail d.d. 7 april 2026, 09.30 uur:

- *Wat is er kapot aan de BHB?*

Er is één hydrauliekpomp defect. De tweede hydrauliekpomp lekt veel hydrauliekolie. Er kunnen geen pompen meer gekocht worden van dit type. Daar komt bij dat repareren of reviseren van de pompen niet meer mogelijk is. Er zijn namelijk geen reserveonderdelen hiervoor te verkrijgen.

- *Hoe lang duurt dit om te repareren?*

Er kunnen twee nieuwe pompen besteld worden maar deze moeten dan nog passend gemaakt worden om te kunnen functioneren op de bestaande hydrauliekinstallatie. Er dient hoe dan ook tijd besteed worden aan de engineering. Hersteltijd wordt ingeschat op maximaal 3 maanden.

- *Wat zijn de kosten die hieraan verbonden zijn?*

Wij zijn in gesprek met staf van het bestuur van Rijkswaterstaat en het beleidsdepartement van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hier hebben we aangegeven dat er tot aan vernieuwing rond de 5 miljoen euro nodig is om de brug functionerend te houden. Hierin zit de integrale aanpak van hydraulische installaties, bedienings- en besturingssystemen en andere elektrotechnische installaties. We hebben ook geschetst dat alleen vervangen van de hydraulische pompen + deel van de aansturing (à 1,5 miljoen euro) geen garantie biedt dat de brug de komende jaren bedienbaar is. We hebben namelijk te maken andere verouderde componenten, die ook storingsgevoelig zijn.

Tegelijkertijd weten we dat de instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat dusdanig groot is dat we niet alle noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden en vernieuwingsprojecten kunnen uitvoeren. Dit betekent dat we de komende tijd scherpe keuzes moeten maken en onze prioriteiten tegen het licht moeten houden. Deze afweging wordt door het bestuur van Rijkswaterstaat samen met het ministerie van I en W integraal gemaakt.

Essentie van de Formele Reactie en de 7 april 2026 e-mail, in samenhang

31. De storing van de BHB betreft dus de 2 hydraulische pompen die de brug bewegen. Die dienen vervangen te worden, met bijkomende installatie en aanpassingen.
32. De kosten voor sec vervanging van de pompen zelf zal circa € 100.000 bedragen, aldus RWS in een mondelinge toelichting. Eisers zijn zo vrij dit bedrag aan de hoge kant te vinden.
33. Voor aanpalende werkzaamheden zou dus nog eens € 1.400.000 benodigd zijn. Een bedrag dat Eisers moeilijk kunnen plaatsen, en dat hen zeer hoog voorkomt. De BHB draait immers alleen niet meer vanwege de hydrauliek problemen met de pompen, niet vanwege allerlei andere zaken. Bovendien, in 2025 is ingrijpend onderhoud gepleegd aan de BHB, juist om die vooralsnog weer voor langere tijd te laten functioneren.

34. Alle nu vereiste werkzaamheden zouden bij elkaar niet meer dan 3 maanden tijd vereisen. Kostbare tijd die Gedaagde ongebruikt heeft laten verstrijken.
35. RWS gaat niet over tot enige feitelijke reparatie uitsluitend op grond van beleidsmatige budgettaire overwegingen.

Feitelijke constatering

36. Er is geen enkel concreet zicht op ten minste een aantal noodopeningen van de BHB in 2026, wanneer ook de Algerabrug (gelegen op de grens van Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel) binnenkort gestremd is. De BHB zal met dat vooruitzicht gesloten blijven en in het geheel niet binnen afzienbare termijn weer werkend zijn, zodat mogelijk tot 2030 de doorgaande route van de SMR voor hoge schepen volledig onbevaarbaar is en blijft.

Oplossing BHB-problematiek is eenvoudig voorhanden

37. De BHB-problematiek kan eenvoudig worden opgelost door Gedaagde. Dit door met spoed een opdracht te geven tot het kopen en installeren van nieuwe hydraulische pompen. En daarbij tegelijkertijd de aanpalende echt noodzakelijke werkzaamheden, reparaties en vervangingen in gang te zetten en uit te besteden. Er kan ook snel geschakeld worden. Want in 2025 is de BHB zeer uitvoerig geïnspecteerd en getest en uitvoerig gerepareerd. Ook de huidige problematiek is al maanden geleden technisch geanalyseerd. Kosten zijn begroot. En de totale doorlooptijd voor herstel naar een werkende brug is naar verwachting, zo begrijpen Eisers van RWS zelf, maximaal 3 maanden. Vermoedelijk flink korter bij urgentie. Waar een wil is, is een weg.

Gedaagde in gebreke

38. Gedaagde heeft niet tijdig voldaan aan de rechtmatige en redelijke verzoeken en sommaties in beide aan haar gerichte brieven en daarmee is zij in gebreke. Ook hebben Eisers gevraagd en voor zover nodig nogmaals gesommeerd in hun brief van 5 mei 2026 aan gedaagde, om met noodoplossingen te komen. En het daaraan niet welwillend gehoor aangeven is niet alleen onrechtmatig jegens Eisers, maar er is ook sprake van onbehoorlijk bestuur jegens Eisers. En dat betekent dat Gedaagde ook daarom in gebreke is.
39. Het behoort al decennia tot de taakopdracht van RWS de BHB te onderhouden en werkend te houden. Daarin is Gedaagde al een aantal jaren ernstig te kort geschoten. Verder weigert Gedaagde de gevraagde informatie aan Eisers te verschaffen en noodopeningen aan te bieden.
40. Voorts negeert Gedaagde in 2026 het Convenant. Terwijl het Convenant eerder in 2025 voor de identieke problematiek, juist richting derden zoals Eisers, de oplossingsrichting wél was: “minimaal altijd de route via Amsterdam of de route via Haarlem open”.
41. Eisers kunnen niet anders dan constateren dat de huidige situatie kan worden gekarakteriseerd als een onrechtmatige overheidsdaad jegens onder meer Eisers en/of dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Immers geldt het volgende, ieder punt op zichzelf onrechtmatig:

- a. Gedaagde frustreert het recht van vaarweggebruikers de SMR te kunnen benutten via de BHB;
- b. Gedaagde verzuimt haar wettelijke onderhoudsverplichtingen inzake de BHB; en
- c. De handelwijze van Gedaagde is ook naar de stellige overtuiging van Eisers te karakteriseren als in strijd met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Dat geldt temeer nu Gedaagde bekend heeft gemaakt voornemens te zijn het Convenant te verlengen.

Bezwaren en verweren van Gedaagde en beoordeling

42. RWS heeft aangegeven niet tot het oplossen van de BHB-problematiek over te kunnen gaan vanwege budgettaire beperkingen en andere prioriteiten. Het gaat om een beperkt bedrag en dat vormt geen valide reden voor deze totale blokkade.

43. Met andere woorden, een reactie op -mogelijke- verweren van Gedaagde:

(i) Budgettaire beperkingen?

- Het gaat om maximaal € 100.000. Dat is voor een organisatie als Gedaagde / RWS een zeer gering bedrag. Daarvoor moet door RWS uit haar miljarden budget eenvoudig dit bedrag kunnen worden vrijgemaakt met de juiste prioritering.
- Gedaagde mag zich niet verschuilen achter een beroep op budgettaire beperkingen en/of 'efficiënte aanwending financiële middelen'. E.e.a. valt volledig binnen haar risicosfeer, daarom is haar redenering eigenlijk een drogreden.

(ii) Nu repareren geen garantie voor de toekomst?

- Gedaagde geeft ook aan dat nu repareren geen garantie biedt voor toekomstig functioneren. Maar dat geldt voor iedere brug, zelfs voor gloednieuwe bruggen. Bruggen geven nu eenmaal storingen van tijd tot tijd. Het is volstrekt oneigenlijk geen onderhoud en reparatie te willen plegen inzake de BHB wegens toekomstige onzekerheden, waar dit voor iedere brug geldt.

(iii) Beleid is geen vrijbrief

- Eisers hebben er alle begrip voor dat Gedaagde beleid moet maken en daar keuzes bij horen. Maar die beleidsvrijheid gaat niet zo ver dat daarmee een vergaande vrijbrief ontstaat. Rechten van vaarweggebruikers mogen niet zo maar worden ontnomen. Onderhoudsverplichtingen worden niet geëlimineerd door beleidskeuzes. Behoorlijk bestuur, gerechtvaardigde verwachtingen en belangen van burgers zijn niet volledig ondergeschikt aan beleid: en RWS kan het Convenant niet naar believen invoeren of negeren, net naar het haar uitkomt. Beleid disculpeert geen onrechtmatig handelen of onbehoorlijk bestuur.

Minimale openingen vereist als noodoplossing: het Minimale Regime

44. Teneinde de schade voor eenieder zoveel als mogelijk te beperken hebben Eisers onder andere bij de brief van 5 mei 2026 gevraagd om met noodoplossingen en dus openingen te komen. Gedaagde heeft ook daar geen gehoor aan gegeven.
45. Tot 2024 waren er openingstijden van de BHB, vrijwel de hele dag, op afroep. Na een reparatie van de BHB in 2025 werd het aantal openingen al drastisch verminderd.
46. Om tot 2030, zeer suboptimaal, maar waarschijnlijk toch genoeg om, de SMR net voldoende open te houden, zou in het vaarseizoen één reguliere opening per werkdag nodig zijn, en tweemaal op overige dagen.

Onder een “opening” wordt dan verstaan dat de brug 2x bediend wordt:

- éénmaal circa 15 minuten voor de opening van de A-9 brug over zijkanaal C, zodat Noord-Zuid vaarverkeer door de A9 brug kan van het Noordzeekanaal naar de sluis in Spaarndam; en
- éénmaal circa 15 minuten na de opening van de A-9 brug over zijkanaal C, zodat Zuid-Noord vaarverkeer door de A9 brug kan van de sluis in Spaarndam naar het Noordzeekanaal.

Het bovenstaande tezamen te noemen: het “Minimale Regime”.

Het voordeel van het Minimale Regime als oplossing zou het volgende zijn:

47. De SMR is dan weer open, weliswaar met serieuze vertragingen voor vlotte doorvaart en planning, maar er is in ieder geval weer doorvaart mogelijk. Het totale achterland blijft ontsloten tot 2030 voor hoge scheepvaart. Er is geen enkel ander alternatief.
48. De BHB zou dan regelmatig worden bediend, waarbij het voordeel is dat met regelmatige bediening er minder kans is op storingen. Want een brug die langdurig stilstaat wordt storingsgevoeliger.
49. Het aantal openingen is dan drastisch veel kleiner dan normaal het geval zou zijn, zo wordt intensief gebruik van de BHB voorkomen, en daarmee zal er minder gewone slijtage zijn en minder risico op storingen.

Spoedeisend belang

50. Eisers zijn overgegaan tot het instellen van deze procedure omdat de pogingen te komen tot oplossingen in overleg een doodlopende weg bleken.
51. Eisers hebben bij het verstrekken van de gevraagde stukken recht en een spoedeisend belang. Dit gezien het feit dat Eisers en hun leden, die zij vertegenwoordigen, op korte termijn zekerheid moeten hebben over hun toekomst voor wat betreft hun (on-)mogelijkheden om weg te kunnen

en weer terug te komen tijdens, voor en na het zomerseizoen en al dan niet elders voor hoge – extra en onvoorziene- kosten al dan niet tijdelijk proberen ligplaatsen te krijgen.

52. Eisers hebben verder bij de door hen gevraagde heropening van de BHB, al is het maar met beperkte noodopeningen, een spoedeisend belang. Gezien het feit dat zij, hun leden en andere partijen namens wie zij spreken een groot en urgent belang hebben bij spoedige heropening van de brugbediening van de BHB, desnoods beperkt (Minimale Regime).

53. De voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag is te dezer zake bevoegd.

Mitsdien:

Het de voorzieningenrechter bij de rechtbank Den Haag behage om bij vonnis in kort geding, als voorlopige voorziening, voorzover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

PRIMAIR

I. Gedaagde te veroordelen om uiterlijk binnen twee weken na betekening van het in deze te wijzen vonnis te zijn overgegaan tot het bepalen/vaststellen en daadwerkelijk (doen) realiseren van voldoende tijdelijke noodopeningen van de BHB gedurende het vaarseizoen lopende van 1 april tot 1 oktober, van ieder jaar tot en met het jaar 2030, conform het in deze dagvaarding hierboven aangegeven ‘Minimale Regime’,

EN

SUBSIDIAIR, wat betreft de primaire vordering hierboven, indien afgewezen:

II. Gedaagde te veroordelen uiterlijk binnen een in goede justitie door de rechtbank te bepalen termijn na betekening van het in deze te wijzen vonnis, te zijn overgegaan tot het bepalen/vaststellen en daadwerkelijk (doen) realiseren van voldoende noodoplossingen van brugopeningen van de BHB gedurende het vaarseizoen lopende van 1 april tot 1 oktober van ieder jaar, tot en met het jaar 2030 althans tot binnen een in goede justitie door de rechtbank te bepalen datum, bij voorkeur volgens een in goede justitie door de rechtbank te bepalen regime van openings- en bedieningstijden.

DWANGSOMMEN

Al het voorgaande voor iedere veroordeling onder verbeurte van een dwangsom van € 5.000 (vijfduizend Euro) per dag met een maximum voor iedere veroordeling van € 1.500.000 (anderhalf miljoen Euro), dan wel een in goede justitie door de rechtbank te bepalen bedrag aan dwangsommen per dag en een maximum daaraan, zolang gedaagde hierin nalatig is en blijft dan wel aan dat vonnis niet of niet in haar geheel voldoet.

KOSTEN

Alles met veroordeling van Gedaagde in de kosten van dit geding.

Dit kort geding wordt behandeld door mr. L.J.L. Heukels,

Heukels Advocaat Rio Grandelaan 32 2051 LM Overveen	Tel. 06 2251 6697 mail: heukels@heukelsvisser.nl
---	---