



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**BELEIDSLIJN VOOR DE INVOERING VAN  
SCHEEPVAARTBEPERKINGEN OF STREMMING  
BIJ HOOGWATER  
OP DE RIJN EN DE MAAS.**

Vastgesteld 17. februari 1999,

De minister van Verkeer en Waterstaat,

T. Netelenbos

## **Samenvatting**

Bij zeer hoge afvoeren op de grote rivieren in Nederland doen zich soms situaties voor waarbij beperkingen of zelfs stremmingen aan de scheepvaart moeten worden opgelegd. Op de grote rivieren in Nederland worden hiervoor geen vaste peilen gehanteerd waarbij een vaarverbod automatisch van kracht wordt zoals dat bijvoorbeeld in Duitsland het geval is. Na de twee recente hoogwaterperioden is wel de behoefte gebleken om vast te leggen welke criteria worden gehanteerd bij de instelling van beperkingen.

Vooropgesteld zij dat in alle gevallen geldt dat de scheepvaart verplicht is zijn vaargedrag zo aan te passen dat er geen hinder voor de omgeving ontstaat. Desondanks zijn er, zowel in de winter '93/'94 als in '94/'95, vanwege de vrees voor dijkdoorbraak, vaarverboden ingesteld. Beide keren betrof het zeldzame gebeurtenissen met een gemiddeld voorkomen van minder dan één keer per honderd jaar.

Een stremming van de scheepvaart tengevolge van hoogwater komt alleen aan de orde indien daar zeer ernstige redenen voor zijn. Als het toch nodig is dan is het goed mogelijk, door flexibel in te spelen op de omstandigheden, bij het instellen van een vaarverbod op de Nederlandse rivieren maatwerk te leveren. Door rekening te houden met het verloop van het hoogwater, met de feitelijke toestand van de dijken en de eventuele bedreigde gebieden langs de rivieren blijven de stremmingen tot een minimum beperkt. Zodra het thans lopende Deltaplan Grote Rivieren gereed is zijn in beginsel alle dijken zo sterk dat alleen in zeer uitzonderlijke omstandigheden (gemiddelde kans —n keer per 1000 jaar) niet gevaren kan worden.

Vaste peilen per riviervak waarbij een vaarverbod automatisch van kracht wordt, worden niet ingevoerd. Omdat deze peilen aan de veilige kant gekozen moeten worden zou dit leiden tot onnodig vaak stremmen van de scheepvaart.

In deze notitie is beschreven hoe de situatie voor de scheepvaart bij hoogwater op de Rijn en de Maas thans is, hoe zich daarbij geleidelijk beperkingen voor de scheepvaart voordoen, welke redenen er zijn de scheepvaart volledig stil te leggen in verband met de veiligheid van de aanliggende gebieden en welke procedures zijn vastgelegd die gevolgd worden bij het instellen van een vaarverbod.

## **1 Bevaarbaarheid bij hoogwater**

### **1.1 Sterke stroming**

Eventuele beperkingen voor de vaart worden niet opgelegd in verband met de verkeersafwikkeling te water. De toelatingseisen aan de schepen zijn zodanig dat zij ook bij hoogwater veilig kunnen varen. Wel zijn er een paar trajecten waarop zodanig hoge stroomsnelheden voorkomen dat stroomopwaarts varen met name voor oudere schepen met een gering motorvermogen, niet meer mogelijk is: op de bovenloop van de Maas, o.a. in de omgeving van Maastricht en in de uitmonding van de IJssel bij de Ketelmond. De scheepvaart is hiermee bekend en houdt hier in de praktijk rekening mee. Dit is dan ook geen reden om een vaarverbod in te stellen.

### **1.2 De situatie bij kunstwerken**

Met uitzondering van de brug bij Zutphen zijn alle bruggen over de Rijn en zijn takken op 'Rijnvaarthoogte' gebouwd, dat wil zeggen tenminste 9,10 m boven het maatgevende hoogwater<sup>1</sup>. Bij hoogwater kan de brug bij Zutphen geopend worden, daarbij levert de doorvaartbreedte enige beperking. De overige beweegbare bruggen over de IJssel vormen geen bijzondere belemmering.

Bij sommige bruggen over de Maas is bij hoogwater de doorvaarthoogte zo gering dat de doorvaart ernstig wordt verminderd en uiteindelijk onmogelijk wordt. Ook is er een aantal sluzen in de Maas dat achtereenvolgens uit bedrijf wordt genomen en waardoor ter plaatse de doorvaart feitelijk wordt gestremd.

Deze situatie is de scheepvaart sinds jaar en dag bekend en onder andere gepubliceerd in de wegwijzer voor de binnenvaart.

## **2 Stremmingen in verband met hinder of gevaar voor de omgeving**

Bij de verdere beschrijving van de situatie moet een onderscheid worden gemaakt tussen hoogwatersituatie op het onbedijkte gedeelte van de Maas en die op het bedijkte deel van de Maas en op de Rijn en zijn takken.

### **2.1 Onbedijkte Maas**

Bij passage van bouwwerken langs de vaargeul, die ten gevolge van het hoge water in het water staan, is de scheepvaart reglementair verplicht hinderlijke golfslag te vermijden. Bij hoogwater zal de vaarwegbeheerder hierop attenderen en toe zien op de naleving. Zodra de door de scheepvaart veroorzaakte waterbeweging desondanks een bedreiging voor de bouwwerken (kassen, bedrijfsgebouwen en woonhuizen) vormt kunnen, op verzoek van het plaatselijk gezag, door de vaarwegbeheerder verdere beperkingen aan de scheepvaart worden opgelegd zolang de golfslag de gebouwen bedreigt.

---

<sup>1</sup> Dit is de waterstand waarop de dijkhoogte is gedimensioneerd

## **2.2 De bedijkte Maas en Rijntakken**

Ook hier geldt primair dat de scheepvaart zijn vaargedrag zodanig moet bepalen dat hinderlijke golfslag wordt vermeden. Bij hoogwater dient de vaarwegbeheerder hierop te attenderen en toe te zien op naleving.

Bedreigende situaties zullen zich doorgaans alleen voordoen bij waterstanden bij zeer hoge waterstanden. Wanneer echt gevaar voor de dijken dreigt kan de vaarwegbeheerder op verzoek van de dijkbeheerder in die gevallen dat de door de scheepvaart veroorzaakte golfslag over de dijk kan slaan, een vaarverbod instellen gedurende de tijd dat deze situatie zich voordoet. Een indicatie hiervoor is een waterstand van minder dan 0,5 m onder de kruin van de dijk.

Een vaarverbod zal zorgvuldig worden overwogen. Scheepvaart en door de scheepvaart veroorzaakte waterbeweging vormen, met uitzondering van golfoverslag, geen bedreiging voor de stabiliteit van de dijken; ook niet bij een met water verzadigd dijklichaam. Wel kan door de scheepvaart schade aan het buitentalud optreden. Dit is echter het normale risico voor de dijkbeheerder en op zich geen reden tot het instellen van vaarverboden. De dijk dient immers zo gedimensioneerd en onderhouden te zijn dat een normale hoeveelheid golfaanval kan worden verdragen. Afhankelijk van de wijze van het beheer kan hierbij enige schade aan het buitentalud optreden. De golfbelasting wordt overigens overwegend veroorzaakt door de wind; de bijdrage van de scheepgolven aan deze belasting is relatief gering.

Gevaar voor bezwijken van een dijk door aanvaring is ook alleen in uitzonderlijke gevallen mogelijk. Nl. indien bij zeer hoge waterstanden (in de buurt van de dijkhoogte) een uit de koers gelopen schip het dijklichaam loodrecht aan zou varen en er vervolgens over heen schuift. Het is afhankelijk van de lokale situatie of dit geval zich voor kan doen. Onder andere bij schaar dijken is dit een mogelijkheid waaraan gedacht moet worden. Het gaat hier echter vrijwel steeds om waterstanden waarbij om andere redenen toch reeds maatregelen gevraagd worden.

## **2.3 De samenhang met de rivierdijkversterkingen**

In principe zal na het voltooiën van de thans lopende rivierdijkversterkingen op dezelfde wijze gehandeld worden als boven is omschreven. Verwacht mag worden dat scheepvaartstremmingen ter voorkoming van overstromingsgevaar door van hoogwater op de grote rivieren dan beperkt zullen blijven tot waterstanden waarvoor een frequentie wordt aangehouden van minder dan één keer per duizend jaar, dat wil dus zeggen in de buurt van het maatgevend hoogwater.

Voor de belemmeringen van de scheepvaart bij kunstwerken betekenen de dijkversterkingen geen verandering.

### **3**      **Geen vaste peilen**

Het instellen van vaste peilen bij overschrijding waarvan de scheepvaart reglementair een vaarverbod opgelegd wordt zoals dit in Duitsland het geval is, is in Nederland niet nodig. Voordeel zou zijn dat er geen discussie is over de noodzaak tot het instellen van een vaarverbod. Nadeel is echter dat deze peilen zodanig laag gekozen moeten worden dat alle situaties worden gedekt. Dat betekent ook dat er onnodige beperkingen aan de scheepvaart zouden worden opgelegd.

De situatie in Nederland is ten opzichte van het buitenland zodanig anders, zowel wat betreft de frequentie van voorkomen als de optredende bedreigingen dat het beter is om in die uitzonderlijke situatie maatwerk te leveren. Het betreft hier gebeurtenissen die nu gemiddeld minder dan één keer per honderd jaar voorkomen en na het afronden van het deltaplan grote rivieren nog minder vaak.

Ter vergelijking: de waterstanden waarbij in Duitsland beperkingen gelden komen gemiddeld één dag per jaar tot één dag per tien jaar voor. Dat komt omdat in Duitsland steden en dorpen bij veel lagere standen bedreigd worden dan in Nederland het geval is.

### **4**      **Procedure**

Indien de dijkbeheerder, het waterschap of een andere belanghebbende overheid meent dat het nodig is een vaarverbod in te stellen dan neemt deze contact op met de betrokken vaarwegbeheerder, de Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de directie waaronder de betrokken vaarweg valt. Deze toetst het verzoek aan de bovengegeven gedragslijn en eventueel hem verder ter beschikking staande gegevens en consulteert de beheerders van aanliggende vaarwegen. Komt hij tot de conclusie dat een vaarbeperkingen of een vaarverbod voor (delen) van de onder zijn verantwoordelijkheid staande vaarweg noodzakelijk is dan neemt hij daartoe als bevoegde autoriteit een besluit. Hij stelt de beheerders van de aansluitende vaarwegen hiervan op de hoogte. Bij het opheffen van het verbod treedt hij met hen in overleg.

De stremming wordt zo kort mogelijk gehouden. Een reden om een stremming na daling van het water, nog te verlengen kan zijn dat de bebakening nog onvoldoende intact is om veilig te kunnen varen.

De waterstanden waarbij in Nederland beperkingen voor de scheepvaart optreden zijn veel hoger dan die waarbij in België en Duitsland al vaarverboden gelden. De internationale scheepvaart ligt dan reeds stil. Wel kan het zijn dat bij afloop van het hoogwater in Nederland nog beperkingen gelden terwijl bovenstrooms deze reeds zijn opgeheven. De vaarwegbeheerders houden in die situatie nauw contact met de buitenlandse autoriteiten om een goed verloop van de vaart te waarborgen.

## **5 De formele vorm van het besluit**

Vaarbeperkingen en -verboden worden bekend gemaakt in een formele bekendmaking aan de scheepvaart op grond van art 1.22 van het Rijnvaart Politie Reglement resp. een verkeersbesluit volgens het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (Stbl. 677, 13 dec. 1993)<sup>2</sup>. Zo'n bekendmaking of verkeersbesluit wordt op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en op teletekst en in de radioberichtgeving vermeld zodat voldoende bekendheid bij de scheepvaart mag worden verondersteld. In de uitzonderlijke hoogwatersituatie waarbij stremmingen soms zeer snel moeten worden opgelegd of gewijzigd, dient toch zoveel mogelijk deze procedure te worden gevolgd. Het geven van een voorwaarschuwing, met de mogelijk te verwachten maatregelen verdient aanbeveling. In aanvulling hierop dient contact worden onderhouden met de KSV Schuttevaer die via haar kanalen mee kan werken aan het bekendmaken.

Schepen die toch doorvaren, omdat zij het verbod niet vernomen hebben, krijgen ter plekken een vaarverbod opgelegd.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ontheffing van het vaarverbod mogelijk is voor toezichthouders en hulpverlenende scheepvaart.

## **6 Conclusie**

Er zijn omstandigheden op de rivier waarbij het omwille van de veiligheid tegen overstroming nodig is een vaarverbod in te stellen. Het is goed mogelijk bij de te nemen maatregelen voor de scheepvaart rekening te houden met het feitelijke en het verwachte verloop van het hoge water. Het gaat om het leveren van maatwerk afhankelijk van het verloop van het hoogwater en de zich voordoende lokale omstandigheden. Dit heeft de voorkeur boven het hanteren van vaste peilen, waarbij bij een bepaalde waterstand altijd een vaste maatregel wordt genomen. De frequentie waarmee dit soort maatregelen voorkomt is zeer laag. Bovendien is ieder hoogwater anders van duur en vorm. Door het flexibel inspelen op de omstandigheden kan vermeden worden dat onnodig lange stremmingen worden opgelegd. De veiligheid zowel van de omgeving als van de vaart, is bepalend bij de te nemen maatregelen.

---

<sup>2</sup> Art. 10 en 13 van het Besluit geven de mogelijkheid om bij dreigend gevaar zonder formeel besluit een verbod uit te vaardigen. Het Besluit is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet art. 3.1c in relatie met 4.1c.