



Waterschap Brabantse Delta

# ACHTERGRONDDOCUMENT OPERATIONEEL NAUTISCH BELEID



20 december 2023

## INHOUDSOPGAVE

<b>Achtergronddocument ONB .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Visie .....</b>	<b>7</b>
1.1 <i>Bestaande situatie .....</i>	7
1.2 <i>Toekomstscenario's.....</i>	7
1.3 <i>Afweging.....</i>	8
1.3.1 <i>Scenario 1 Onveranderde koers .....</i>	8
1.3.2 <i>Scenario 2 Op weg naar nautisch leiderschap.....</i>	9
1.3.3 <i>Scenario 3 Optimaal nautisch beheer .....</i>	10
1.4 <i>Advieskeuze .....</i>	11
<b>2 Kaders.....</b>	<b>12</b>
2.1 <i>Juridisch .....</i>	12
2.1.1 <i>Scheepvaartverkeerswet.....</i>	13
2.1.2 <i>Binnenvaartpolitierglement (BPR 2017).....</i>	17
2.1.3 <i>Binnenvaartwet .....</i>	20
2.1.4 <i>ADN .....</i>	20
2.1.5 <i>Richtlijnen Scheepvaarttekens (RST 2023) .....</i>	21
2.1.6 <i>Richtlijnen Vaarwegen 2020.....</i>	24
2.1.7 <i>Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 .....</i>	33
2.1.8 <i>Overige regelgeving.....</i>	33
2.2 <i>Beleid .....</i>	34
2.2.1 <i>Beleid Provincie Noord-Brabant.....</i>	34
2.2.2 <i>Beleid waterschap Brabantse Delta .....</i>	34
<b>3 Toelichting vaarwegen .....</b>	<b>37</b>
3.1 <i>Toepasselijkheid.....</i>	37
3.2 <i>Toegestane afmetingen .....</i>	37
3.3 <i>Toegestane snelheid .....</i>	38
3.4 <i>Vergunningen op of langs de vaarweg .....</i>	38
3.5 <i>Tijdelijke maatregelen .....</i>	45
3.6 <i>Onderhoud .....</i>	47
3.7 <i>Toezicht en handhaving .....</i>	47
<b>4 Toelichting sluizen en bruggen .....</b>	<b>49</b>
4.1 <i>Toepasselijkheid.....</i>	49
4.2 <i>Toegestane afmetingen .....</i>	49
4.3 <i>Vergunningen bij sluizen en bruggen.....</i>	49
4.4 <i>Tijdelijke maatregelen .....</i>	50

4.5	<i>Bediening</i>	51
4.6	<i>Onderhoud</i>	51
4.7	<i>Toezicht en handhaving</i>	51
<b>5</b>	<b>Toelichting oevers</b>	<b>52</b>
5.1	<i>Afmeervoorzieningen</i>	52
5.2	<i>Trailerhellingen</i>	53
5.3	<i>Bebording en markering</i>	54
5.4	<i>Raakvlakken beleid</i>	54
5.5	<i>Onderhoud</i>	54
5.6	<i>Toezicht en handhaving</i>	54
<b>6</b>	<b>Organisatie</b>	<b>56</b>
6.1	<i>Organisatie</i>	56
6.2	<i>Onderhouden</i>	56
6.3	<i>Vergunningverlening</i>	57
6.4	<i>Bedienen</i>	57
6.5	<i>Handhaving en toezicht</i>	58
6.6	<i>Ongevallen en calamiteiten</i>	58
<b>7</b>	<b>Risico's</b>	<b>59</b>
7.1	<i>Opzet risicodossier en proces</i>	59
7.2	<i>Maatregelen in beleid</i>	61
7.3	<i>Top 10 risico's</i>	66
	<b>Overzicht bijlagen</b>	<b>70</b>

## ACHTERGRONDDOCUMENT ONB

Naast het Operationeel Nautisch Beleid (ONB) is dit achtergronddocument geschreven als duiding voor het ONB. In dit achtergronddocument wordt eerst de visie nader uitgewerkt (H1). Hierin wordt de bestaande situatie geschetst, worden verschillende scenario's besproken voor de toekomst van het nautisch beleid bij het waterschap, worden de afwegingen bediscussieerd die spelen rondom het opstellen van dit beleid en de keuzes die zijn gemaakt. <NB in deze fase is nog geen keuze gemaakt voor één van de gepresenteerde scenario's. Na een bestuurlijke keuze kan die keuze worden toegevoegd.>

In hoofdstuk 2 wordt uitgebreider inhoudelijk ingegaan op de kaders; juridisch, beleid en ook financieel (H2). Daar waar nodig volgt een nadere toelichting op de beleidsregels voor vaarwegen (H3), objecten (H4) en oevers (H5). In hoofdstuk3 wordt een toelichting gegeven op de CEMT-classes van de vaarwegen en het gebruik en ontwerp hiervan. Daarnaast wordt een toelichting gegeven op de voorwaarden voor vergunningen. In hoofdstuk4 worden de bruggen en sluisen toegelicht en de mogelijke beperkingen die hier gelden. Ook hier wordt er achtergrondinformatie gegeven over de voorwaarden voor vergunningen. In hoofdstuk 5 staat een toelichting over de interactie tussen afmeervoorzieningen en de vaarweg met uitgangspunten en kaders van de richtlijnen vaarwegen. In hoofdstuk 6 is een beschrijving gegeven van de organisatie van het Waterschap Brabantse Delta (WBD) op gebied van nautisch beheer. Tenslotte worden de risico's besproken aangezien die een belangrijke aanleiding zijn voor het opstellen van het ONB (H7). Onderstaand een overzicht van de items en sub-items die aan bod komen.

Onderdeel	Hoofdstuk	Item	Sub-item
Visie	H1 Visie	Bestaande situatie	
		Toekomstscenario's	
		Afweging	
		Voorstel Keuze	
Kader	H2 Kader	Juridisch	Scheepvaartverkeerswet
			Binnenvaartpolitiereglement BPR
			Binnenvaartwet
			ADN
			Richtlijn scheepvaarttekens RST
			Richtlijn vaarwegen 2020 RVW
			Regeling snelle motorboten
			Overige regelgeving
		Beleid	Provincie Noord-Brabant Waterschap Brabantse Delta
Financieel			
Toelichting	H3	Vaarwegen	Toepasselijkheid
			Toegestane afmetingen

<b>Toelichting (vervolg)</b>			Toegestane snelheid
			Vergunningen op of langs de vaarweg
			Tijdelijk maatregelen
			Onderhoud
			Toezicht en handhaving
	H4	Sluizen en Bruggen	Toepasselijkheid
			Toegestane afmetingen
			Vergunningen bij Sluizen en Bruggen
			Tijdelijk maatregelen
			Bediening
			Onderhoud
H5	Oevers	Toezicht en handhaving	
		Afmeervoorzieningen	
		Trailerhellingen	
		Bebording en markering	
		Raakvlakken beleid	
<b>Organisatie</b>	H6	Organisatie	Onderhoud
			Vergunningverlening
			Bediening
			Handhaving en Toezicht
			Ongevallen en calamiteiten
<b>Risico's</b>	H7	Risico's	Opzet risicodossier
			Maatregelen in beleid
			Top 10 (rest)risico's

# 1 VISIE

## 1.1 Bestaande situatie

WBD voert namens de provincie de taken voor het scheepvaartbeheer op de provinciale vaarwegen uit in medebewind (voor het laatst vastgelegd in [de Interim Omgevingsverordening](#)<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718>). Het gaat hier om een inspanningsverplichting. Samenwerking is essentieel om tot een goede invulling te komen. De uitvoering van het scheepvaartbeheer bestaat uit twee deelthema's: 1. Het nautisch beheer 2. De instandhouding van de vaarwegen (vaarwegbeheer). Beroepsvaart en watergebonden bedrijven hebben behoefte aan een betrouwbare en vlotte afwikkeling van het goederenvervoer. Voor recreatievaart is aantrekkelijkheid op en bij het water en in havens belangrijk.

Er is de laatste jaren meer aandacht gekomen voor nautisch- en vaarwegbeheer binnen WBD. Dat heeft positieve effecten. Het opgerichte regieteam Vaarwegen functioneert goed, veel zaken worden door de opgedane ervaring goed afgehandeld en medewerkers hebben steeds meer verstand van zaken. Tegelijkertijd worden er nog veel beslissingen genomen op onderbuikgevoel en waren risico's nog onvoldoende in beeld. De risico-inventarisatie heeft een lijst opgeleverd met zaken die de meeste aandacht verdienen. In de tabel hieronder is weergegeven wat de initiële risico's zijn en welke score deze risico's hebben. Initieel houdt in de risico's die er waren voor het opstellen van dit ONB. De score is gebaseerd op de kans van voorkomen en impact op verschillende thema's zoals financiën en imago. Zie voor een uitgebreidere analyse H7 Risico's.

Top 10 RISICO's Initieel			
rang	score	nummer	titel
1	50	RIS-0005	<i>Snelvaren</i>
2	48	RIS-0008	<i>Zwemmen</i>
3	44	RIS-0022	<i>Capaciteit handhaving onvoldoende</i>
4	40	RIS-0034	<i>Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen</i>
5	36	RIS-0024	<i>Schuldvraag bij incidenten</i>
6	33	RIS-0021	<i>Bekendheid nautische rol WSBD bij incidenten</i>
7	32	RIS-0026	<i>Crisisbeheer 's nachts</i>
8	30	RIS-0006	<i>Toezicht</i>
9	28	RIS-0012	<i>Organisatie en proces WBD</i>
10	28	RIS-0013	<i>Rol provincie</i>

Figuur 1 Top 10 risico's initieel

## 1.2 Toekomstscenario's

< NB Momenteel is het bestuurlijke traject rondom de scenariokeuze lopende. Zodra deze keuze is gemaakt zal de tekst worden aangepast.>

**Scenario 1 Onveranderde koers:** Blijven doen wat we nu doen met een budget dat gelijk blijft aan het huidige.

**Scenario 2 Op weg naar nautisch leiderschap:** Meer aandacht voor nautisch beleid binnen de huidige organisatie (dus mensen deels verantwoordelijk voor nautisch beleid). Verdere professionalisering van interne organisatie en meer aandacht voor communicatie met gebruikers en andere stakeholders. Dit zal ca. 1,5 extra FTE's vragen binnen de organisatie en budget voor gerichte acties (zoals campagne tegen snelvaren).

**Scenario 3 Optimaal nautisch beheer:** Aanpassen organisatie door een apart programma vaarwegen in te richten in plaats van onder te brengen bij waterveiligheid. Hier kan het nautisch beleid in worden ondergebracht inclusief de aansturing richting onderhouden, vergunningverlening, handhaving en toezicht. Gericht op volledig professionele organisatie en zo alle risico's terug te dringen. Dit zal ca. 4 extra FTE's vragen, incl. extra eigen boten met BOA's die op zeer regelmatige preventieve basis op het water zijn.

### 1.3 Afweging

De hiervoor beschreven scenario's worden in dit deze paragraaf nader geconcretiseerd en beoordeeld aan de hand van aspecten als risico's, kosten en capaciteit. Daarnaast moet worden opgemerkt dat een aantal risico's al is beperkt door het opgestelde Operationeel Nautisch Beleid (ONB) en het proces waarin dat tot stand is gekomen. Zie § 7.3 voor het effect op het risicoprofiel. Het ONB legt eenduidig vast hoe om wordt gegaan met gebeurtenissen op de vaarwegen en bundelt binnen het waterschap beschikbare kennis op het gebied van vaarwegen. Een voorbeeld van zo'n risico is het vergunningskader voor de aanvraag van evenementen, dat er nu voor zorgt dat er eenduidig en systematisch kan worden omgegaan met aanvragen.

#### 1.3.1 Scenario 1 Onveranderde koers

Een keuze voor scenario 1 ligt niet voor de hand gezien de ambitie om het nautisch beheer te professionaliseren. Er blijven veel risico's over (zoals capaciteit handhaving, recreatief gebruik van provinciale vaarwegen, crisisbeheer 's nachts). Er is onvoldoende aandacht voor het nautisch beheer, hetgeen niet leidt tot de gewenste (beleidsmatige) kwaliteit. De ingezette behoefte aan professionalisering krijgt geen vervolg zodat inspanningen van het afgelopen jaar grotendeels teniet worden gedaan. En met een gelijkblijvend budget wordt door kostenstijgingen en toenemende uitdagingen uiteindelijk ingeleverd op de huidige kwaliteit waarmee er sprake is van een achteruitgang in het niveau van het nautisch beleid.

#### *Richting en mogelijkheden voor de organisatie als het gaat om nautisch beheer?*

Door gebrek aan extra investeringen en een netto achteruitgang in leverbare kwaliteit (door inflatie) is er geen mogelijkheid voor WBD de bestaande reële risico's te voorkomen.



### *Risico's*

Meer incidenten op de vaarwegen; zoals bijvoorbeeld schade aan oevers door te grote schepen of aanvaringen door te snel varende recreatievaartuigen. Op termijn achteruitgang in kwaliteit van het nautisch beheer. Imagoschade voor het waterschap. Ongemotiveerde werknemers. Zie § 7.3 voor het effect op het risicoprofiel van scenario 1.

### *Kosten, capaciteit en kwaliteit*

De **kosten** blijven in dit scenario gelijk. Na verloop van tijd zal de **capaciteit** teruglopen doordat vanwege oplopende kosten minder capaciteit voor hetzelfde budget kan worden gerealiseerd. De **kwaliteit** van de handhaving staat onder druk, omdat er op dit moment alleen capaciteit is om op te treden bij de grootste risico's. In dit scenario zal dit in het beste geval gelijk blijven, waarschijnlijker is dat door stijgende kosten de kwaliteit verder achteruit gaat.

### 1.3.2 Scenario 2 Op weg naar nautisch leiderschap

Een groot aantal risico's kan met een verdere professionalisering van de organisatie een stuk kleiner worden. In § 1.1 is het verschil te zien tussen de top 10 risico's voor en na beheersmaatregelen met bijbehorende score volgens de RISMAN-methode. WBD kan echter niet alle risico's volledig afdekken, risico's zoals zwemmen en te snel varen zijn niet volledig te beheersen. De inzet om dit soort risico's echt te beheersen is te groot, repressief beleid is niet effectief. Hier lijkt een gerichte inspanning passender, bijvoorbeeld door gerichte communicatie om te zorgen voor bewustwording.

Ten behoeve van dit scenario zijn al goede stappen gezet met het formuleren van het Operationeel Nautisch Beleid en het vergroten van de kennis van scheepvaart en vaarwegen binnen de organisatie. Om dit door te zetten en de maatregelen echt uit te voeren en structureel aan verbetering te gaan werken is meer geld nodig dan op dit moment beschikbaar is.

### *Richting en mogelijkheden voor de organisatie als het gaat om nautisch beheer?*

De grootste risico's op het gebied van nautisch beheer kunnen worden beheerst. Dit kost naar schatting ca. 1,5 FTE extra. Er is keuzeruimte om te bepalen welke risico's beheerst kunnen worden en welk kwaliteitsniveau gewenst is.

### *Risico's*

Het risicoprofiel wordt kleiner maar niet alle top risico's kunnen worden beheerst en niet alle beheersmaatregelen binnen een top risico kunnen worden genomen. In dit scenario worden keuzes gemaakt om tot kwaliteitsverbetering te komen. Zie § 7.3 voor het effect op het risicoprofiel van scenario 2.

#### *Kosten, capaciteit en kwaliteit*

De **kosten** voor het nautisch beheer zullen stijgen door de investering in een aantal beheersmaatregelen. Hierdoor kunnen de grootste risico's worden beheerst.

Ook is een toename van de beschikbare **capaciteit** nodig om de grootste risico's te beheersen.

De kwaliteit van de handhaving zal toenemen door een deel van de capaciteitsuitbreiding te investeren in een uitbreiding van handhavingspersoneel.

#### 1.3.3 Scenario 3 Optimaal nautisch beheer

In het derde scenario wordt een apart programma vaarwegen ingericht waarmee in de hele keten van vergunningverlening, handhaving en toezicht sterk wordt ingezet op preventie door bijvoorbeeld op zeer regelmatige basis op het water aanwezig te zijn.

#### *Richting en mogelijkheden voor de organisatie als het gaat om nautisch beheer?*

Door de ruime investering in materieel en capaciteit kunnen de risico's verder worden beheerst en ontstaat een professionele organisatie voor de aansturing van de hele keten van het nautisch beheer.

#### *Risico's*

Veel van de toprisico's zullen kunnen worden beheerst door de investeringen in de beheersmaatregelen. Echter voor de risico's snelvaren en zwemmen is volledige beheersing van de risico's ook in dit scenario niet mogelijk. Dat komt doordat de kans dat deze risico's blijven optreden nog steeds groot blijft maar vooral om de gevolgen zoals ernstig gewonden of doden nooit helemaal kunnen worden uitgesloten.

Daarnaast ontstaan nieuwe risico's door de verandering in de organisatie en de verschuiving van de balans tussen nautisch beheer en de andere beheertaken van het waterschap op het gebied van watersysteem, waterveiligheid en waterketen. Ook kunnen grote organisatorische veranderingen afleiden van de inhoudelijke professionalisering. Zie § 7.3 voor het effect op het risicoprofiel van scenario 3.

#### *Kosten, capaciteit en kwaliteit*

De **kosten** in dit scenario zijn significant hoger dan in scenario 1 en 2. Deze hogere kosten zijn veel minder effectief in het verlagen van het risicoprofiel dan in scenario 1 en 2.

Ook de investering in **capaciteit**, zeker in de aanloop, zal veel ruimer zijn dan in scenario 1 en 2.

De kwaliteit van de handhaving van het nautisch beleid zal sterk verbeteren door de toename van de aanwezigheid op het water. Risico is dat dit ten kosten gaat van andere taken van het handhavingsteam. Tenzij het team fors kan groeien wat gezien de huidige arbeidsmarkt niet realistisch is op korte termijn.

#### 1.4 Advieskeuze

<NB onderstaande is een advies voorstel. De uiteindelijke keuze zal na een bestuurlijk traject worden gemaakt. Na bestuurlijke keuze deze paragraaf aanpassen>.

Gezien de ambitie van het waterschap om het nautisch beheer te professionaliseren en het risicoprofiel dat over blijft, ligt scenario 1 niet voor de hand. Voorts is scenario 3 niet proportioneel en ontstaan er mogelijk zelfs nieuwe risico's door organisatieveranderingen die afleiden van de inhoudelijke professionalisering. Op grond van de bovenstaande afweging adviseert WSP scenario 2 waarbij nadere invulling kan worden gegeven aan welke extra investering het waterschap en de provincie bereid zijn te doen.

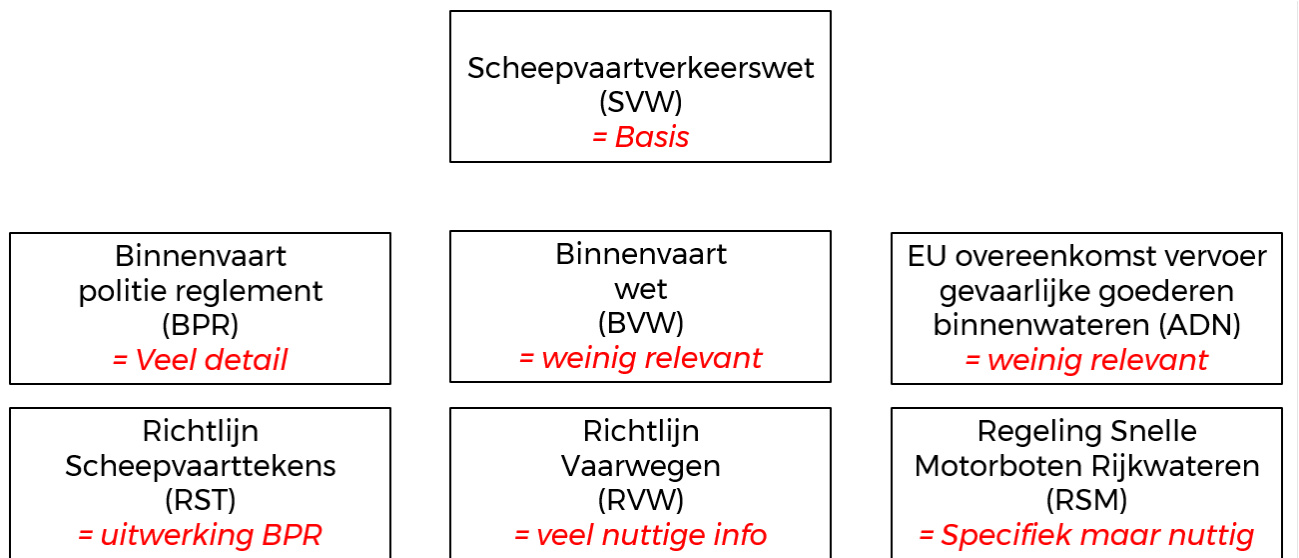
Scenario 2 past bij de doelstellingen uit het Waterbeheerprogramma van WSBD: *“We voeren nautisch beheer professioneel en met vertrouwen uit, conform onze wettelijke taak.”*. Het regionaal Water en Bodem Programma van de provincie Noord-Brabant kent geen doelstelling op het nautisch beheer. Enkel op het vaarwegbeheer: *“Het vaarwegbeheer wordt doelmatig uitgevoerd en het onderhoud van de provinciale vaarwegen in West-Brabant is op orde.*

In § 7.2 is een voorstel gegeven voor de concretisering van beheersmaatregelen voor scenario 2 en 3. Daarbij is voor scenario 2 het uitgangspunt dat de grootste risico's worden aangepakt, waarbij de focus ligt op de volgende risico gevolgen: continuïteit, duurzaamheid en omgeving. Bij de keuze voor de beheersmaatregelen is de effectiviteit bepalend, maatregelen die bijdragen aan de beheersing van meerdere risico's worden als eerste benut. Bij scenario 3 is het uitgangspunt dat alle risico's volledig worden aangepakt dus dat alle beheersmaatregelen die zijn bepaald ook worden genomen. Uiteraard dienen in beide scenario's bij de uitwerking nog nadere keuzes gemaakt te worden en kunnen ook nieuwe beheersmaatregelen worden uitgevoerd.

## 2 KADERS

In dit hoofdstuk wordt het juridisch, beleids- en financiële kader beschreven. Het juridisch kader zijn de wetten en richtlijnen over scheepvaart. Het beleidskader betreft het beleid van de Provincie Noord Brabant, het beleid van WBD en de afspraken tussen Provincie en WBD. Het financiële kader betreft de financiële middelen die beschikbaar zijn om het nautisch beheer uit te voeren.

### 2.1 Juridisch



Figuur 2 Overzicht wetten en richtlijnen scheepvaart inclusief relevantie

Bovenstaande figuur geeft de wetten en richtlijnen m.b.t. scheepvaart en de relevantie voor het ONB. De relevantie wordt hier kort toegelicht. In de volgende paragrafen worden ze afzonderlijk in detail toegelicht.

- Scheepvaartverkeerswet: is de basis voor alle overige wetten en hierin worden ook de nautisch beheer taken vastgelegd. Dit is dus een belangrijke 'kapstok' voor het nautisch juridisch kader;
- Binnenvaartvaartpolitierglement (BPR 2017): beschrijft de regels waaraan iedereen zich moet houden die deelneemt aan het scheepvaartverkeer. Dit is dus belangrijk voor de dagdagelijkse situatie op het water;
- Binnenvaartwet: aanvullend het BPR staan hier nog aanvullende regels in voor zaken aan boord van de schepen. Maar relevanter is dat hierin de bevoegdheid van handhavers wordt beschreven en de bestuurlijke boetes;
- ADN: deze richtlijn over het vervoer van gevaarlijke stoffen, gaat voor een groot deel over de inrichting van schepen, hoe gevaarlijke stoffen verpakt moeten worden en aan welke regels de bemanning moet voldoen. Dit is voor het beheergebied van WBD weinig relevant aangezien er weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt en aangezien dit geen zaken zijn waar WBD normaal op controleert of handhaaft;
- Richtlijn Scheepvaarttekens (RST 2023): dit is een nadere uitwerking van het BPR op het gebied van de scheepvaarttekens (o.a. borden) op en langs de vaarwegen. Praktische

uitwerkingen van hoe de scheepvaartekens eruit moeten zien zoals afmetingen etc. De scheepvaartekens op de vaarwegen zijn onderdeel van het nautisch beheer en dus is deze richtlijn relevant;

- Richtlijnen Vaarwegen 2020: in deze richtlijn wordt in detail aangegeven hoe de vaarwegen moeten worden ontwerpen en onderhouden. Dit is dus een hele relevante richtlijn bij het vaarwegbeheer. Omdat veel van deze richtlijnen afhangen van het nautisch gebruik (vooral afmetingen toegelaten schepen) is er een zeer relevante relatie met het nautisch beleid;

Regeling snelle motorboten: dit is een beperkte maar zeer gerichte regeling. Snelvaren is een belangrijk risico en daarmee is deze regeling dus ook relevant.

### 2.1.1 Scheepvaartverkeerswet

De Scheepvaartverkeerswet (Svw) beschrijft de juridische kaders voor een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer, de hele tekst is [hier te vinden](#).

Van belang is dat het nautisch beheer geheel is gebaseerd op de Svw. De term nautisch beheer is niet wettelijk gedefinieerd, maar het is logisch aan te nemen dat het alle handelingen omvat die gericht zijn op de behartiging van de in art.3 van de Svw genoemde belangen:

- Veilig en vlot verloop scheepvaartverkeer;
- In stand houden scheepvaartwegen;
- Voorkomen schade aan waterhuishouding, oevers, waterkeringen of werken in of over scheepvaartwegen;
- Voorkomen/beperken externe veiligheidsrisico's;
- Voorkomen of beperken verontreiniging.

De Svw vormt de basis voor alle verkeersregels van de scheepvaart. De regels worden verder uitgewerkt in scheepvaartreglementen, zoals BPR en aparte regelingen voor Rijnvaart, Westerschelde, gemeenschappelijke Maas, Eemsmond en kanaal Gent-Terneuzen.

Op basis van de Svw is de provincie Noord-Brabant als nautisch beheerder aangewezen voor de vaarwegen en binnenwateren in Brabant die niet in Rijksbeheer of gemeentelijk beheer zijn. Voor vastlegging daarvan zie § 2.2.

De nautisch beheerder neemt waar nodig verkeersbesluiten en plaatst verkeerstekens (bebording en andere signalen) voor een veilig en een vlot verloop van het scheepvaartverkeer.

Er is een raakvlak met de Waterwet. Beheer in de zin van de Waterwet betreft: waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterstaatkundig beheer (onderhoud van waterstaatswerken, zodat ze voldoen aan gewenste profiel uit de legger).

Als de verplichtingen voor het invullen van de vaarwegfunctie aantoonbaar meer kosten met zich meebrengen dan het reguliere waterbeheer, dan moet het vaarwegbeheer worden onderscheiden van het waterstaatkundig beheer. Op grond van artikel 98 Waterschapswet

en artikel 196 Provinciewet behoort het waterschap voor het te onderscheiden vaarwegbeheer financieel te worden gecompenseerd door de provincie.

De Swv heeft de volgende hoofdstukindeling met daaronder per hoofdstuk een korte toelichting van de belangrijkste onderdelen voor het nautisch beheer van WBD.

1. Algemene bepalingen
2. Ordening van scheepvaartverkeer op vaarwegen
3. Gegevens ten behoeve van de statistiek
4. Gebruik door personen anders dan op een schip (zwemmen!)
5. Uitvoering van verdragen
6. Dwangbepalingen
7. Straf- opsporings- en politiebepalingen
8. Bijzondere bepalingen
9. Overige bepalingen

Bijlage: gebieden waar beloodsing verplicht is.

NB onderstaande zijn niet de rechtstreekse teksten uit de Swv maar vaak een korte versie daarvan!

### Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

#### Artikel 1.4:

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder het beheer van een scheepvaartweg verstaan het waterstaatkundig beheer daarvan dan wel, in afwijking hiervan, het vaarwegbeheer van die scheepvaartweg indien het laatstbedoelde beheer afzonderlijk bij een openbaar lichaam berust.

#### Artikel 2.1:

Het Bevoegd gezag van een scheepvaartweg is in beheer van:

Het Rijk	Onze minister
Een provincie	Gedeputeerde staten
Een gemeente	Burgemeester en wethouders
Een openbaar lichaam	Dagelijks bestuur
Niet in beheer van openbaar lichaam	Burgemeester en wethouders

#### Artikel 2.3:

Ten aanzien van een scheepvaartweg in beheer bij een waterschap bepalen provinciale staten wie het bevoegd gezag is. Zij wijzen als zodanig aan het dagelijks bestuur van het waterschap voor zover dit verenigbaar is met de in het reglement aan het waterschap ter behartiging opgedragen taken, en in andere gevallen burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de scheepvaartweg is gelegen of gedeputeerde staten.

## Hoofdstuk 2: Ordening van scheepvaartverkeer op vaarwegen

### Artikel 3.1: Belangen

- a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
- b. het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;
- d. het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen;
- e. het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen.

### Artikel 3.2 belangen:

- a. hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
- b. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

### Artikel 4.1 er worden regels gesteld m.b.t.:

- a. het deelnemen aan het scheepvaartverkeer op scheepvaartwegen;
- b. verkeerstekens;
- c. bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken;
- d. verkeersaanwijzingen;
- e. het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door het bevoegd gezag en door organisaties en personen die niet deelnemen aan het scheepvaartverkeer. (in artikel 4A nader uitgewerkt)

### Artikel 5 en 6

Verkeerstekens worden beheerd door bevoegd gezag. Gebod of verbod (of opheffing daarvan) pas aanbrengen nadat het besluit daartoe bekend is gemaakt.

### Artikel 7

Van een gebod of verbod kan door bevoegd gezag vrijstelling of ontheffing worden verleend eventueel onder beperkingen. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen hier regels voor worden opgesteld.

### Artikel 9

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke personen bevoegd zijn tot het geven van verkeersinformatie dan wel tot het geven van verkeersaanwijzingen. Inclusief eisen aan opleiding, kundigheid en ervaring.

### Hoofdstuk 3: Gegevens ten behoeve van de statistiek

Betreft de verplichting aan schepen om informatie te geven

### Hoofdstuk 4: Gebruik door personen anders dan op een schip (o.a. zwemmen!)

Regels voor het 'anders dan op een schip te water bevinden' (dus o.a. zwemmen) mag slechts voor het voorkomen of beperken van hinder en gevaar voor het scheepvaartverkeer. (NB Eventuele regels zijn dus vanuit de scheepvaart gericht niet vanuit veiligheid zwemmers)

### Hoofdstuk 5: Uitvoering van verdragen

Niet relevant.

### Hoofdstuk 6: Dwangbepalingen

Artikel 25

Indien een verkeersdeelnemer aan wie een verkeersaanwijzing is gegeven, een krachtens artikel 4, eerste lid, onderdeel d, geregelde verplichting met betrekking tot een verkeersaanwijzing overtreedt en daarvoor onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, is het bevoegd gezag bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.

### Hoofdstuk 7: Straf- opsporings- en politiebepalingen

Artikel 26 Verboden om met gestolen schip te varen

Artikel 27-29 Regels omtrent gebruik van alcohol en andere middelen

Artikel 30 Verboden om verkeerstekens (of ander voorwerp) aan te brengen of verwijderen

Artikel 31 Strafmaten

Artikel 32-34 Regels voor Opsporingsambtenaren

Artikel 35 Vorderen mee te werken en innemen vaarbevoegdheid

### Hoofdstuk 8: Bijzondere bepalingen

Niet relevant.

### Hoofdstuk 9: Overige bepalingen

Niet relevant.

### Bijlage: gebieden waar beloodsing verplicht is

N.v.t. op de vaarwegen van WBD



### 2.1.2 Binnenvaartpolitiereglement (BPR 2017)


Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de geldende verkeersregels op het water. De eerste versie is van 1983: *“Besluit van 26 oktober 1983, tot vaststelling van een reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan”*

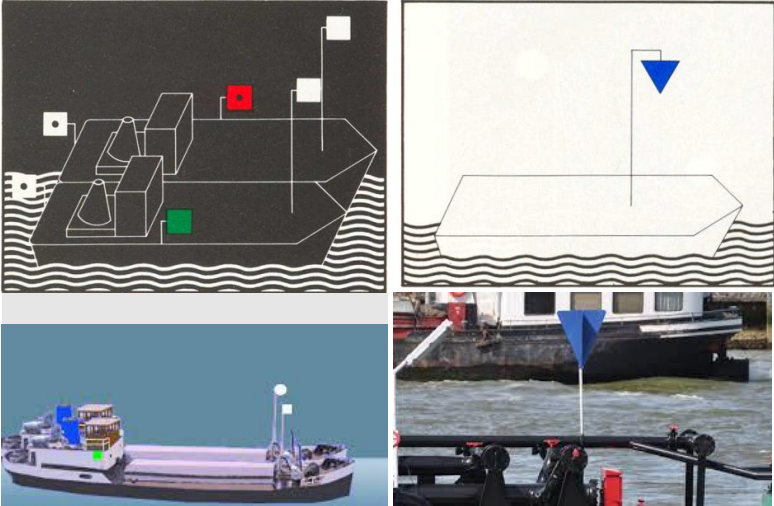


De actuele versie is van 2017 en is [hier te vinden](#). In het BPR wordt ingegaan op volgende onderdelen:

- Wat betekenen borden en overige verkeerstekens?
- Wanneer gebruik je welke verlichting?
- Welke tekens en geluidsseinen gelden er?
- Wat zijn de voorrangs- en uitwijkregels?

Naast het BPR zijn er aparte regelingen voor Rijnvaart, Westerschelde, gemeenschappelijke Maas, Eemsmond en kanaal Gent Terneuzen.

In het BPR wordt veel gedetailleerde informatie en regelgeving gegeven. In onderstaande tabel volgt een overzicht van de hoofdstukindeling met daarnaast enkele relevante voorbeelden.

Hoofdstuk	Voorbeeld
Deel 1	
1. Algemene bepalingen	Artikel 1.23 Evenementen zijn verboden zonder tijdig te melden bij bevoegde autoriteit Indien gevaar dreigt is ook een toestemming. Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.
2. Kentekens	

Hoofdstuk	Voorbeeld
<p>3. Optische tekens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-lichten</li> <li>-borden</li> <li>-vlaggen</li> <li>-wimpels</li> <li>-cilinders</li> <li>-bollen</li> <li>-kegels</li> <li>-ruit</li> </ul>	
<p>4. Geluidsseinen, marifoon, radar, AIS</p>	
<p>5. Verkeerstekens (prioriteit: verkeersaanwijzing, verkeersteken, gedragsregel)</p>	

Hoofdstuk	Voorbeeld
6. Vaarregels	<p><b>Artikel 6.03. Algemene beginselen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.</li> <li>2 Bij een samenstel mogen de tekens, voorgeschreven bij de artikelen 3.17, 6.04a en 6.05, slechts worden getoond door het schip, aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt, doch in ieder geval door het motorschip aan de kop van het samenstel.</li> <li>3 Bij naderen op tegengestelde koersen, bij voorbijlopen dan wel bij koers kruisen mag het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.</li> <li>4 Wanneer een schip voorrang moet verlenen aan een ander schip, moet het door tijdige koerswijziging of door snelheidsverandering aan dat andere schip de ruimte laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en te manoeuvreren. Het schip dat voorrang moet verlenen aan een ander schip moet daarbij vermijden dat het voor het andere schip overloopt en mag niet verlangen dat het andere schip te zijnen gerieve koers of snelheid wijzigt.</li> </ol>
7. Regels voor ligplaats nemen	<p><b>Artikel 7.07. Ligplaats nemen in de nabijheid van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Een schip mag geen ligplaats nemen binnen de afstanden ten opzichte van een ander schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, zoals hieronder wordt bepaald: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. binnen 10 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat het teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert;</li> <li>b. binnen 50 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, voert;</li> <li>c. binnen 100 m van een schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat de tekens bedoeld in artikel 3.14, derde lid, voert.</li> </ol> </li> </ol>
8. Aanvullende bepalingen - Snelvaren - Zwemmen (verbod)	<p><b>Artikel 8.06. Snel varen en waterskiën</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Een snelle motorboot mag niet sneller varen dan 20 km per uur ten opzichte van het water. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod niet van toepassing is dan wel waarop een andere maximum snelheid van toepassing is, daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen snel varen overdag of 's nachts, tussen bedrijfsmatige vaart en recreatieve vaart en veerdiensten.</li> <li>2 Het is verboden te waterskiën of te doen waterskiën of op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik te maken of gebruik te doen maken. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod overdag niet van toepassing is.</li> <li>3 De bestuurder van een snelle motorboot, die één of meer waterskiërs of personen die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maken voortbeweegt, moet zich doen bijstaan door een mede opvarende van ten minste 15 jaar oud als uitkijk.</li> <li>4 Een waterskiër en een persoon die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maakt moeten zich zodanig gedragen, dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van de vaarweg kan worden veroorzaakt.</li> </ol> <p><b>Artikel 8.08. Watersport zonder schip</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Een persoon die zwemt dan wel die op andere wijze watersport bedrijft zonder gebruik te maken van een schip moet voldoende afstand houden van een varend schip of een varend drijvend voorwerp dan wel van een drijvend werktuig in bedrijf.</li> <li>2 Zwemmen, watersport zonder gebruik te maken van een schip en onderwatersport zijn verboden: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. op een wachtplaats of in de onmiddellijke nabijheid van een brug, een sluis of een stuw;</li> <li>b. in gedeelten van de vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart;</li> <li>c. in routes van veerponten;</li> <li>d. in havens en nabij de ingangen daarvan;</li> <li>e. in de nabijheid van meergelegenheden;</li> <li>f. in gebieden aangewezen voor snelvaren of waterskiën;</li> <li>g. in de door de bevoegde autoriteit aangewezen gebieden.</li> </ol> </li> <li>3 De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het tweede lid. Aan de vrijstelling of ontheffingen kunnen voorschriften worden verbonden.</li> </ol>
<b>Deel 2: bijzondere bepalingen</b>	
9. Vaarwegen in beheer van het Rijk en andere met name genoemde vaarwegen	N.v.t. WBD
10. Vaarwegen tussen zee en zeehavens	N.v.t. WBD
11. Boventoeleidingskanalen op de maas (vervallen)	N.v.t. WBD
12. Havens Westerschelde	N.v.t. WBD
13. Den Helder	N.v.t. WBD

### 2.1.3 Binnenvaartwet

In de Binnenvaartwet is de Europese Richtlijn 2006/87/EG ingevoegd en drie bestaande wetten. Dat zijn de Wet vervoer binnenvaart, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, en de Binnenschepenwet. De tekst van de binnenvaartwet is hier te vinden [Binnenvaartwet](#).

De Binnenvaartwet is niet van toepassing op schepen:

- In het beheer van het Ministerie van Defensie;
- Die horen bij een buitenlandse krijgsmacht.

Onderstaande tabel geeft de hoofdstuk indeling van de Binnenvaartwet en korte inhoud indien relevant voor het nautisch beheer van WBD. Zoals aan het begin van die hoofdstuk al is aangegeven is de Binnenvaartwet weinig relevant behalve de bevoegdheid van handhavers en de bestuurlijke boetes in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk	Relevantie inhoud
1. Reikwijdte van de wet	-
2. Toegang tot de markt	-
3. Regels aan boord	Certificaat van onderzoek Scheepsmeting Bemanning Vaarbewijs Vaarbevoegdheid en registratie van gegevens
4. Scheepsnummer en gegevensverstrekking Financiering inzameling en verdere verwijdering van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen	-
5. Handhaving	Welke ambtenaren hebben welke bevoegdheid Bestuurlijke boetes
6. Overige bepalingen	Vergoedingen Noodwetgeving

### 2.1.4 ADN

De ADN is de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren. Deze richtlijn over het vervoer van gevaarlijke stoffen, gaat voor een groot deel over de inrichting van schepen, hoe gevaarlijke stoffen verpakt moeten worden en aan welke regels de bemanning moet voldoen. Dit betreft voornamelijk regels voor de schepen zelf. Daarmee is het weinig relevant voor het nautisch beleid van WBD. De tabel op de volgende pagina geeft de indeling van de ADN en korte inhoud indien relevant. Dat betreft enkel het ligplaatsnemen van schepen met gevaarlijke stoffen.

Deel	Relevantie inhoud
1. Algemene Voorschriften	-
2. Classificatie	-
3. Lijst van gevaarlijke goederen, bijzondere bepalingen alsmede vrijstellingen inzake gevaarlijke goederen, verpakt in gelimiteerde en vrijgestelde hoeveelheden	-
4. Voorschriften voor het gebruik van verpakkingen, tanks en transporteenheden voor lost gestort vervoer	-
5. Procedures voor de verzending	-
6. Voorschriften voor de constructie en beproeving van verpakkingen, intermediale bulk containers (IBC's), grote verpakkingen, tanks en bulk containers	-
7. Voorschriften voor het laden, vervoeren, lossen en de behandeling van de lading	<p><b>7.2.5.4</b> Ligplaats nemen</p> <p><b>7.2.5.4.3</b> Buiten de door de bevoegde autoriteit speciaal aangegeven ligplaatsen mogen bij het ligplaats nemen van de schepen de onderstaande afstanden niet worden onderschreden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 m van woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen, indien het schip conform hoofdstuk 3.2, Tabel C, kolom (19) een seinvoering met één blauwe kegel of één blauw licht moet voeren;</li> <li>- 100 m van kunstwerken en tankopslagplaatsen en 300 m van woongebieden, indien het schip conform hoofdstuk 3.2, Tabel C, kolom (19) een seinvoering met twee blauwe kegels of twee blauwe lichten moet voeren;</li> </ul> <p>Tijdens het wachten voor sluisen of bruggen is het toegestaan geringere afstanden dan hierboven aangegeven aan te houden. In geen geval mag de afstand lager zijn dan 100 m.</p> <p><b>7.2.5.4.4</b> De bevoegde autoriteit kan lagere dan de in 7.2.5.4.3 genoemde afstanden voorschrijven.</p>
8. Voorschriften voor de bemanning, de uitrusting, de exploitatie van schepen en de documenten	-
9. Constructie voorschriften	-

### 2.1.5 Richtlijnen Scheepvaarttekens (RST 2023)

De Richtlijnen Scheepvaarttekens (RST) geeft richtlijnen voor toepassing van scheepvaarttekens. De richtlijnen volgen uit Europese afspraken en zorgen er hiermee voor dat er voor gebruikers van de vaarweg één uniform stelsel is voor scheepvaartverkeertekens. Voor het beheergebied van WBD geldt dat deze aansluiten bij het BPR (2017). De RST is een praktische uitwerking van de verkeerstekens die in het BPR zijn gegeven.


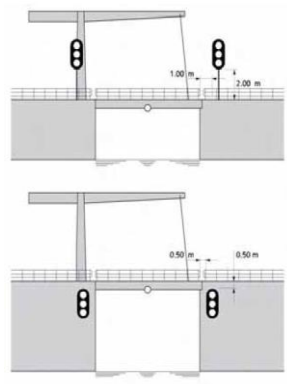



De veilige en uniforme (Europese) afwikkeling van het scheepvaartverkeer is gediend bij een uniforme toepassing van de richtlijnen door alle vaarwegbeheerders. De betekenis van de tekens ligt vast, maar de beheerder heeft in specifieke situaties, mits goed onderbouwd, de mogelijkheid om af te wijken van de richtlijnen.

Zoals aan aangegeven is conform de Swv voor het plaatsen of verwijderen van scheepvaarttekens een verkeersbesluit nodig conform het Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaart (BABS).

In onderstaande tabel volgt een overzicht van de hoofdstuk indeling van de RST met daarnaast enkele relevante voorbeelden van de inhoud.

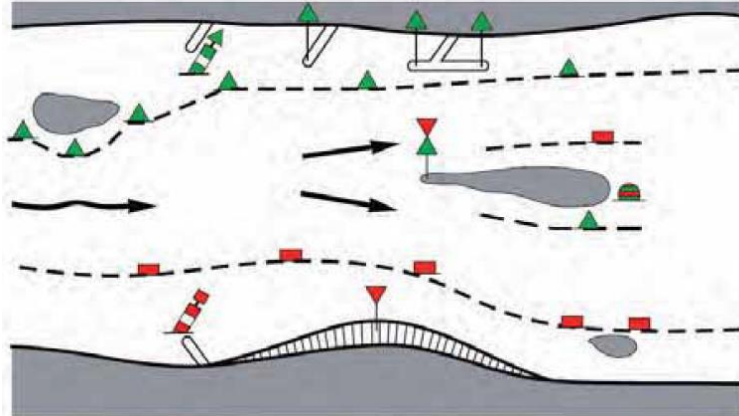
Hoofdstuk	Voorbeeld																																																																																																																
1. Inleiding	<p>Verwijzing naar artikel 4 van de scheepvaartverkeerswet, BPR en RPR</p> <p>'Signalisation des voies de navigation intérieure' of 'Signs and signals on inland waterways' (SIGNI) en de 'Code européen des voies de navigation intérieure' / 'European code for inland waterways' (CEVNI).</p> <p>Sluit aan op International Association of Lighthouse Authorities IALA-A systeem voor de zee.</p>																																																																																																																
2. Toepassing en uitvoering	<p>Richtlijnen voor de uitvoering, bordformaten, kleuren en opstelling van de scheepvaarttekens.</p> <p>Verwijzing naar de belangen zoals benoemd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet</p> <p><b>Waterspiegelbreedte 20 - 60 m</b></p> <p style="text-align: right;">w.s.b. in m</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td>Alkmaar-Kolhorn, Kanaal</td><td>28 - 36</td></tr> <tr><td>Almelo-De Haandrik, Kanaal</td><td>21 - 34</td></tr> <tr><td>Almelo, Zijkanaal naar Amstel-Drechtkanaal</td><td>20 - 40</td></tr> <tr><td>Amstel-Drechtkanaal</td><td>15 - 90</td></tr> <tr><td>Balgzandkanaal</td><td>40 - 66</td></tr> <tr><td>Beukers-Steenwijk, Kanaal</td><td>20 - 35</td></tr> <tr><td>Deiltsche Schie</td><td>20 - 40</td></tr> <tr><td>Dokkum-Leeuwarden, Vaarweg</td><td>19 - 40</td></tr> <tr><td>Donge</td><td>40 - 80</td></tr> <tr><td>Fem</td><td>20 - 25</td></tr> <tr><td>Follegasloot</td><td>22 - 30</td></tr> <tr><td>Gouwe</td><td>19 - 23</td></tr> <tr><td>Haarlemmermeerpolder, Ringvaart</td><td>34 - 38</td></tr> <tr><td>Harinxmakanaal, Van</td><td>25 - 50</td></tr> <tr><td>Heimanswetering</td><td>30 - 60</td></tr> <tr><td>Hoge Vaart</td><td>29</td></tr> <tr><td>Hollandsche IJssel (Gouda-Rotterdam)</td><td>60 - 100</td></tr> <tr><td>Hoogeveensche Vaart (gedeelte)</td><td>30 - 38</td></tr> <tr><td>Houkesloot</td><td>20 - 40</td></tr> <tr><td>Johan Fritskanaal</td><td>20 - 70</td></tr> <tr><td>Julianakanaal</td><td>45 - 70</td></tr> <tr><td>Korte-Vlietkanaal</td><td>20 - 40</td></tr> <tr><td>Kromme Mijdrecht</td><td>20</td></tr> <tr><td>Lage Vaart</td><td>29 - 48</td></tr> <tr><td>Lemstervaart</td><td>29</td></tr> <tr><td>Mark en Dintel (gedeelte)</td><td>40 - 50</td></tr> <tr><td>Markkanaal</td><td>45</td></tr> <tr><td>Meppelerdiep</td><td>45</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>watersp. breedte (m)</th> <th>bordtype</th> <th>standaard bordformaten (cm)</th> <th>herkenbaarheidsafstand (m)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>vierkante borden</th> <th>rechthoekige borden</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">in normale gevallen:</td> </tr> <tr> <td>&lt; 20</td> <td>0</td> <td>40 x 40</td> <td>40 x 60</td> </tr> <tr> <td>&lt; 20</td> <td>1</td> <td>60 x 60</td> <td>60 x 90</td> </tr> <tr> <td>2060</td> <td>2</td> <td>100 x 100</td> <td>100 x 150</td> </tr> <tr> <td>60170</td> <td>3</td> <td>140 x 140</td> <td>140 x 210</td> </tr> <tr> <td>&gt; 170</td> <td>4</td> <td>200 x 200</td> <td>200 x 300</td> </tr> <tr> <td colspan="4">borden A.1, A.10, D.1, D.2 en E.1:</td> </tr> <tr> <td>&lt; 20</td> <td>0</td> <td>32 x 32</td> <td>32 x 48</td> </tr> <tr> <td>&lt; 20</td> <td>1</td> <td>48 x 48</td> <td>48 x 72</td> </tr> <tr> <td>2060</td> <td>2</td> <td>80 x 80</td> <td>80 x 120</td> </tr> <tr> <td>60170</td> <td>3</td> <td>120 x 120</td> <td>120 x 180</td> </tr> <tr> <td>&gt; 170</td> <td>4</td> <td>160 x 160</td> <td>160 x 240</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Tabel 1: Standaard bordformaten in relatie tot waterspiegelbreedte</i></p> <p><b>2.4.5 verlichting</b> De verkeerstekens, waarvan de zichtbaarheid ook 's nachts voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer essentieel is, moeten bij duisternis verlicht worden. De verlichting moet zodanig zijn, dat een gelijkma-</p>	Alkmaar-Kolhorn, Kanaal	28 - 36	Almelo-De Haandrik, Kanaal	21 - 34	Almelo, Zijkanaal naar Amstel-Drechtkanaal	20 - 40	Amstel-Drechtkanaal	15 - 90	Balgzandkanaal	40 - 66	Beukers-Steenwijk, Kanaal	20 - 35	Deiltsche Schie	20 - 40	Dokkum-Leeuwarden, Vaarweg	19 - 40	Donge	40 - 80	Fem	20 - 25	Follegasloot	22 - 30	Gouwe	19 - 23	Haarlemmermeerpolder, Ringvaart	34 - 38	Harinxmakanaal, Van	25 - 50	Heimanswetering	30 - 60	Hoge Vaart	29	Hollandsche IJssel (Gouda-Rotterdam)	60 - 100	Hoogeveensche Vaart (gedeelte)	30 - 38	Houkesloot	20 - 40	Johan Fritskanaal	20 - 70	Julianakanaal	45 - 70	Korte-Vlietkanaal	20 - 40	Kromme Mijdrecht	20	Lage Vaart	29 - 48	Lemstervaart	29	Mark en Dintel (gedeelte)	40 - 50	Markkanaal	45	Meppelerdiep	45	watersp. breedte (m)	bordtype	standaard bordformaten (cm)	herkenbaarheidsafstand (m)			vierkante borden	rechthoekige borden	in normale gevallen:				< 20	0	40 x 40	40 x 60	< 20	1	60 x 60	60 x 90	2060	2	100 x 100	100 x 150	60170	3	140 x 140	140 x 210	> 170	4	200 x 200	200 x 300	borden A.1, A.10, D.1, D.2 en E.1:				< 20	0	32 x 32	32 x 48	< 20	1	48 x 48	48 x 72	2060	2	80 x 80	80 x 120	60170	3	120 x 120	120 x 180	> 170	4	160 x 160	160 x 240
Alkmaar-Kolhorn, Kanaal	28 - 36																																																																																																																
Almelo-De Haandrik, Kanaal	21 - 34																																																																																																																
Almelo, Zijkanaal naar Amstel-Drechtkanaal	20 - 40																																																																																																																
Amstel-Drechtkanaal	15 - 90																																																																																																																
Balgzandkanaal	40 - 66																																																																																																																
Beukers-Steenwijk, Kanaal	20 - 35																																																																																																																
Deiltsche Schie	20 - 40																																																																																																																
Dokkum-Leeuwarden, Vaarweg	19 - 40																																																																																																																
Donge	40 - 80																																																																																																																
Fem	20 - 25																																																																																																																
Follegasloot	22 - 30																																																																																																																
Gouwe	19 - 23																																																																																																																
Haarlemmermeerpolder, Ringvaart	34 - 38																																																																																																																
Harinxmakanaal, Van	25 - 50																																																																																																																
Heimanswetering	30 - 60																																																																																																																
Hoge Vaart	29																																																																																																																
Hollandsche IJssel (Gouda-Rotterdam)	60 - 100																																																																																																																
Hoogeveensche Vaart (gedeelte)	30 - 38																																																																																																																
Houkesloot	20 - 40																																																																																																																
Johan Fritskanaal	20 - 70																																																																																																																
Julianakanaal	45 - 70																																																																																																																
Korte-Vlietkanaal	20 - 40																																																																																																																
Kromme Mijdrecht	20																																																																																																																
Lage Vaart	29 - 48																																																																																																																
Lemstervaart	29																																																																																																																
Mark en Dintel (gedeelte)	40 - 50																																																																																																																
Markkanaal	45																																																																																																																
Meppelerdiep	45																																																																																																																
watersp. breedte (m)	bordtype	standaard bordformaten (cm)	herkenbaarheidsafstand (m)																																																																																																														
		vierkante borden	rechthoekige borden																																																																																																														
in normale gevallen:																																																																																																																	
< 20	0	40 x 40	40 x 60																																																																																																														
< 20	1	60 x 60	60 x 90																																																																																																														
2060	2	100 x 100	100 x 150																																																																																																														
60170	3	140 x 140	140 x 210																																																																																																														
> 170	4	200 x 200	200 x 300																																																																																																														
borden A.1, A.10, D.1, D.2 en E.1:																																																																																																																	
< 20	0	32 x 32	32 x 48																																																																																																														
< 20	1	48 x 48	48 x 72																																																																																																														
2060	2	80 x 80	80 x 120																																																																																																														
60170	3	120 x 120	120 x 180																																																																																																														
> 170	4	160 x 160	160 x 240																																																																																																														

<p>3. Betekenis verkeerstekens</p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbodstekens</li> <li>- Gebodstekens</li> <li>- Beperkingstekens</li> <li>- Aanbevelingstekens</li> <li>- Aanwijzingstekens</li> <li>- Bijkomende tekens</li> <li>- Tekens aan de kunstwerken</li> <li>- Overige tekens en aanduidingen</li> </ul>																				
<p>4. Seinlichten aan kunstwerken</p>	<p>Met name sluisen en bruggen. Niet alleen betekenis maar ook praktische uitwerking zoals afmetingen, herkenbaarheid en lichtsterkte.</p>  <table border="1" data-bbox="901 1220 1380 1355"> <thead> <tr> <th>CEMT-klasse</th> <th>lamp diameter (mm)</th> <th>zichtconditie</th> <th>lichtsterkte (cd)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">I t/m IV</td> <td rowspan="3">210</td> <td>nacht</td> <td>10 - 25</td> </tr> <tr> <td>overdag</td> <td>100 - 200</td> </tr> <tr> <td>mist overdag</td> <td>400 - 1000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">V of meer</td> <td rowspan="3">300</td> <td>nacht</td> <td>25 - 50</td> </tr> <tr> <td>overdag</td> <td>200 - 400</td> </tr> <tr> <td>mist overdag</td> <td>800 - 2000</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Figuur 8: Plaatsing seinlichten en doorvaartlicht aan bruggen</i>      <i>Tabel 4: Lichtsterkte in het hart van de bundel van de Ledlamp</i></p> <p>Bij sluisen en bruggen moeten tenminste aan stuurboordzijde invaarlampen aanwezig zijn, bij voorkeur aan beide zijden</p>	CEMT-klasse	lamp diameter (mm)	zichtconditie	lichtsterkte (cd)	I t/m IV	210	nacht	10 - 25	overdag	100 - 200	mist overdag	400 - 1000	V of meer	300	nacht	25 - 50	overdag	200 - 400	mist overdag	800 - 2000
CEMT-klasse	lamp diameter (mm)	zichtconditie	lichtsterkte (cd)																		
I t/m IV	210	nacht	10 - 25																		
		overdag	100 - 200																		
		mist overdag	400 - 1000																		
V of meer	300	nacht	25 - 50																		
		overdag	200 - 400																		
		mist overdag	800 - 2000																		
<p>5. Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaste DRIP met tekstregels en/of pictogrammen,</li> <li>- Mobiele DRIP, ook tekstkar, inzet bij kortdurende werkzaamheden of calamiteiten,</li> <li>- Matrixbord,</li> <li>- Lichtkrant</li> </ul>  <p>Alle beeldstanden moeten bij de plaatsing van de DRIP in het verkeersbesluit worden vermeld. Tenzij &lt; 13 weken. (wel bekendmaking met een Bericht aan de Scheepvaart)</p>																				

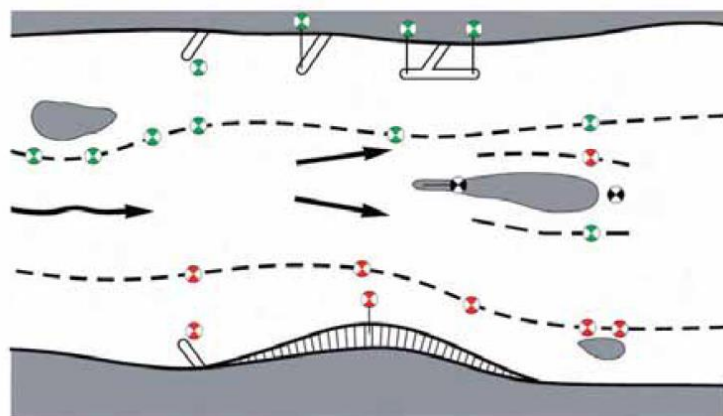
6. Markering van het vaarwater

Betonning en bebakening  
SIGNI/CEVNI geldt voor de binnenwateren  
IALA-systeem A voor de zee (n.v.t. voor WBD)

Markering overdag:



Markering 's nachts



Ook hier zijn regels voor de formaten van de markering

vorm	wsb-groep (m)	afmetingen (cm)
rechthoek, rood (cilindervormig aanzien)	< 20	45 x 60
	20 - 60	60 x 80
	> 60	72 x 96
		lengte zijden (cm)
gelijkzijdige driehoek, groen (kegelvormig aanzien)	< 20	70
	20 - 60	90
	> 60	110

*Tabel 11: Standaard formaten topteken in relatie tot waterspiegelbreedte*

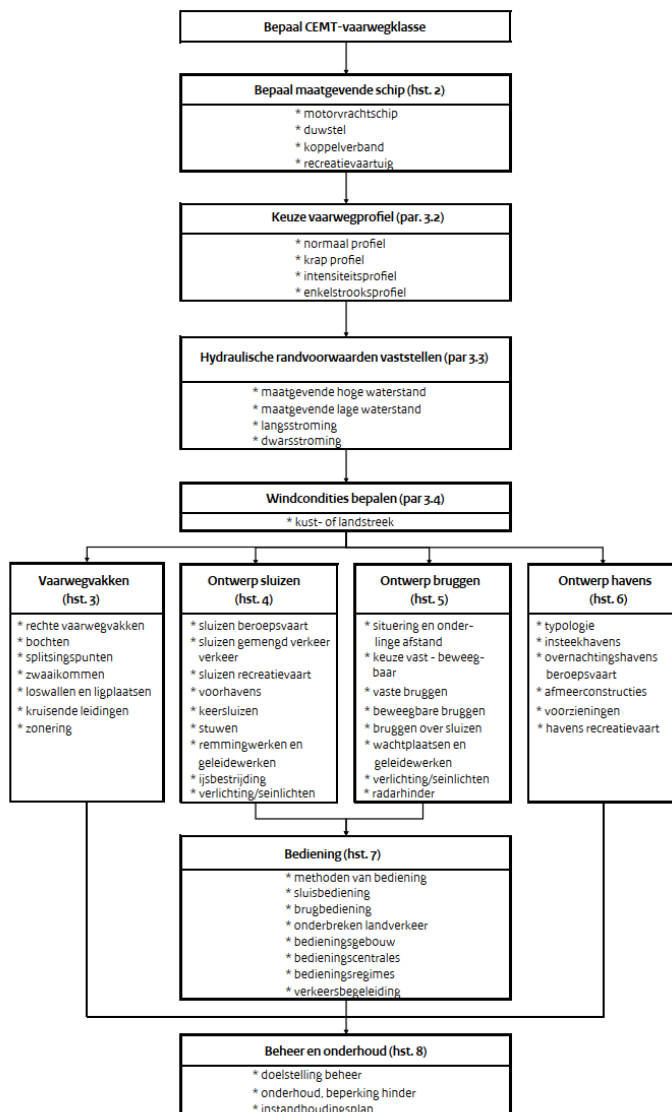
2.1.6 Richtlijnen Vaarwegen 2020

De Richtlijnen Vaarwegen (RVW) bevatten voorschriften voor het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen en het onderhoud ervan. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het actueel houden van deze richtlijnen. Ze worden regelmatig op basis van de nieuwste kennis



en inzichten geactualiseerd. De vigerende versie op moment van schrijven van dit document, is van 2020. De provinciale vaarwegbeheerders hebben zich eveneens gebonden aan de Richtlijnen Vaarwegen en leggen intern verantwoording af bij eventuele afwijkingen.

De richtlijnen vaarwegen worden gebruikt voor het verkeerskundig ontwerp van de vaarwegen met CEMT klassen I t/m VI en vaarwegen voor de recreatievaart. Dit wil zeggen dat voor alle vaarwegen van WBD de richtlijnen gebruikt dienen te worden voor ontwerp van de vaarweg en vaarwegonderdelen als vaarwegvakken, bruggen, sluisen en havens. In het onderstaande stroomschema is het te volgen ontwerpproces te zien, met de verwijzing naar de betreffende paragraaf of hoofdstuk uit de richtlijnen.

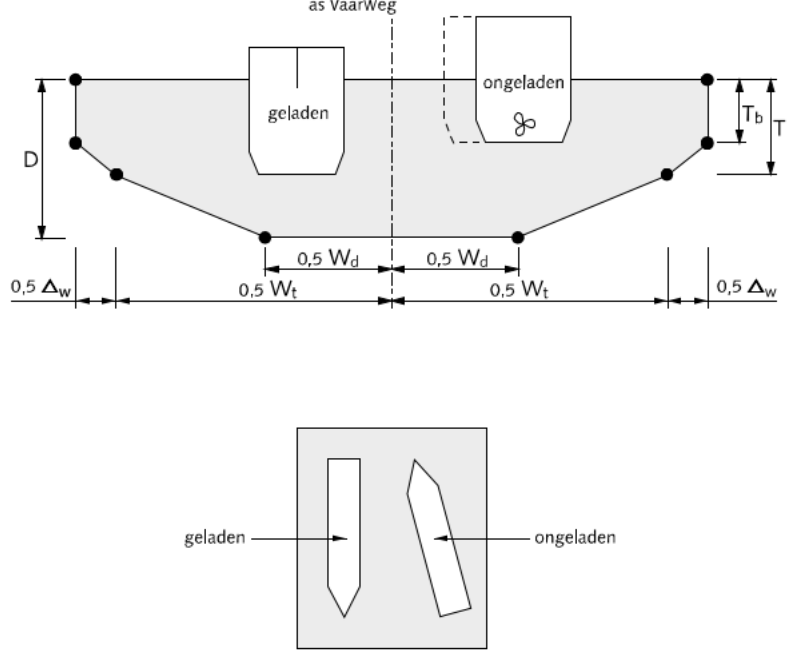


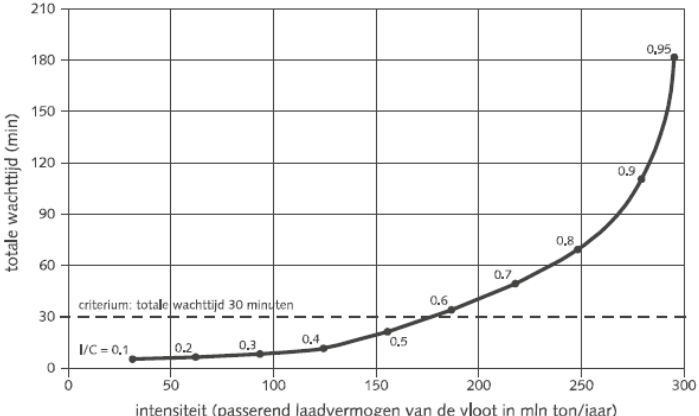
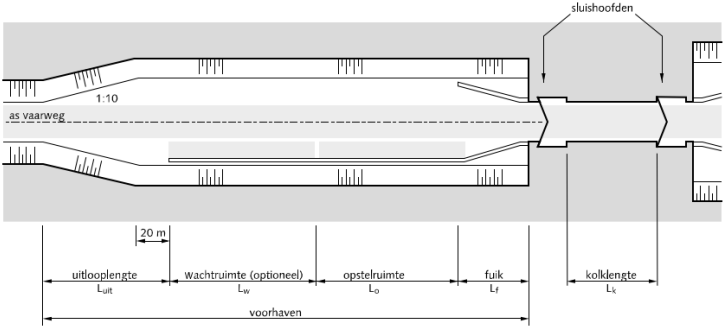
Figuur 3 Stroomschema ontwerpproces (bron: figuur 1 uit de RVW)


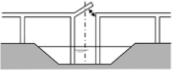
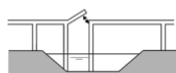
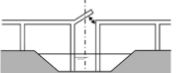
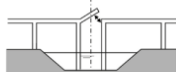
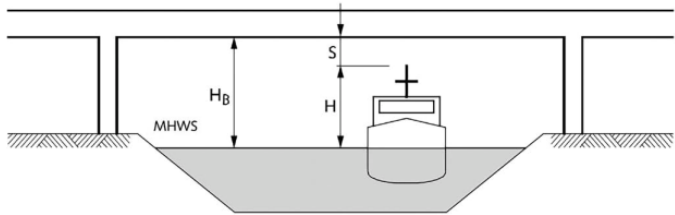

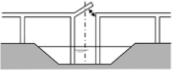
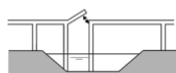
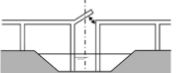
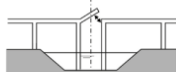

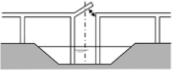
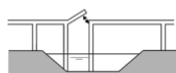
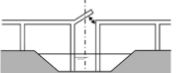
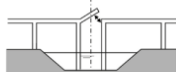
Voor afwijkingen van de Richtlijnvaarwegen heeft RWS een procesbeschrijving inclusief formulier afwijkingsverzoek.

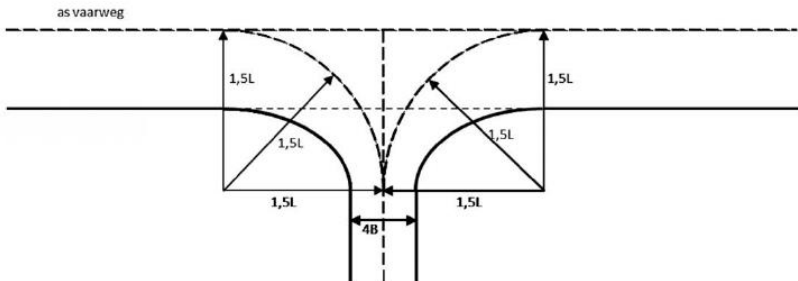
In onderstaande tabel volgt een overzicht van de hoofdstuk indeling van de RVW met daarnaast enkele relevante voorbeelden van de inhoud.

Hoofdstuk	Voorbeeld																																																																																																		
1. Inleiding	Beschrijft de totstandkoming, de status van de richtlijnen, het gebruik van de richtlijnen en het ontwerpproces waarvan het stroomschema is gegeven in Figuur 3 op de vorige pagina.																																																																																																		
2. Maatgevende schepen	<p>Geeft veel informatie over de verschillende typen schepen. Niet alleen beroepsvaart:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">CEMT-klasse</th> <th rowspan="2">breedte (m)</th> <th rowspan="2">lengte (m)</th> <th colspan="2">diepgang (m)</th> <th rowspan="2">strijkhoogte (m)</th> <th rowspan="2">laadverm. (ton)</th> <th rowspan="2">motorverm. (kW)</th> <th rowspan="2">boegschroef (kW)</th> </tr> <tr> <th>geladen</th> <th>leeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>5,05</td> <td>38,5</td> <td>2,5</td> <td>1,2</td> <td>4,25</td> <td>365</td> <td>175</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>6,6</td> <td>50 - 55</td> <td>2,6</td> <td>1,4</td> <td>5,25</td> <td>535 - 615</td> <td>240 - 300</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>8,2</td> <td>67 - 85</td> <td>2,7</td> <td>1,5</td> <td>5,35</td> <td>910 - 1250</td> <td>490 - 640</td> <td>160 - 210</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>9,5</td> <td>80 - 105</td> <td>3,0</td> <td>1,6</td> <td>5,55</td> <td>1370 - 2040</td> <td>750 - 1070</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>Va</td> <td>11,4</td> <td>110 - 135</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> <td>6,40</td> <td>2900 - 3735</td> <td>1375 - 1750</td> <td>435 - 705</td> </tr> <tr> <td>Via</td> <td>17,0</td> <td>135</td> <td>4,0</td> <td>2,0</td> <td>8,75</td> <td>6000</td> <td>2400</td> <td>1135</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabel 2: Kenmerken van maatgevende motorvrachtschepen</p> <p>Maar ook van de recreatie vaart:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>M-route</th> <th></th> <th>lengte</th> <th>breedte</th> <th>diepgang</th> <th>boot-hoogte</th> <th>brug-hoogte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">verbindingswater</td> <td>A</td> <td>15,0</td> <td>4,25 - 4,5</td> <td>1,50</td> <td>3,40</td> <td>3,75</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>15,0</td> <td>4,25 - 4,5</td> <td>1,50</td> <td>2,75</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">ontsluitingswater</td> <td>C</td> <td>14,0</td> <td>4,25</td> <td>1,40</td> <td>2,75</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>12,0</td> <td>3,75</td> <td>1,10</td> <td>2,40</td> <td>2,60</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabel 9: Maatgevende bootafmetingen (m) voor (Z)M-routes volgens het BRTN, met aanvulling van lengte- en breedtematen</p>	CEMT-klasse	breedte (m)	lengte (m)	diepgang (m)		strijkhoogte (m)	laadverm. (ton)	motorverm. (kW)	boegschroef (kW)	geladen	leeg	I	5,05	38,5	2,5	1,2	4,25	365	175	100	II	6,6	50 - 55	2,6	1,4	5,25	535 - 615	240 - 300	130	III	8,2	67 - 85	2,7	1,5	5,35	910 - 1250	490 - 640	160 - 210	IV	9,5	80 - 105	3,0	1,6	5,55	1370 - 2040	750 - 1070	250	Va	11,4	110 - 135	3,5	1,8	6,40	2900 - 3735	1375 - 1750	435 - 705	Via	17,0	135	4,0	2,0	8,75	6000	2400	1135	M-route		lengte	breedte	diepgang	boot-hoogte	brug-hoogte	verbindingswater	A	15,0	4,25 - 4,5	1,50	3,40	3,75	B	15,0	4,25 - 4,5	1,50	2,75	3,00	ontsluitingswater	C	14,0	4,25	1,40	2,75	3,00	D	12,0	3,75	1,10	2,40	2,60
CEMT-klasse	breedte (m)				lengte (m)	diepgang (m)					strijkhoogte (m)	laadverm. (ton)	motorverm. (kW)	boegschroef (kW)																																																																																					
		geladen	leeg																																																																																																
I	5,05	38,5	2,5	1,2	4,25	365	175	100																																																																																											
II	6,6	50 - 55	2,6	1,4	5,25	535 - 615	240 - 300	130																																																																																											
III	8,2	67 - 85	2,7	1,5	5,35	910 - 1250	490 - 640	160 - 210																																																																																											
IV	9,5	80 - 105	3,0	1,6	5,55	1370 - 2040	750 - 1070	250																																																																																											
Va	11,4	110 - 135	3,5	1,8	6,40	2900 - 3735	1375 - 1750	435 - 705																																																																																											
Via	17,0	135	4,0	2,0	8,75	6000	2400	1135																																																																																											
M-route		lengte	breedte	diepgang	boot-hoogte	brug-hoogte																																																																																													
verbindingswater	A	15,0	4,25 - 4,5	1,50	3,40	3,75																																																																																													
	B	15,0	4,25 - 4,5	1,50	2,75	3,00																																																																																													
ontsluitingswater	C	14,0	4,25	1,40	2,75	3,00																																																																																													
	D	12,0	3,75	1,10	2,40	2,60																																																																																													
3. Vaarwegvakken	<p>Beschrijft het ontwerpproces hoe op basis van vaarwegklasse, maatgevende schip, keuze vaarwegprofiel, hydraulische randvoorwaarden en windcondities gekomen wordt tot het benodigde vaarwegprofiel.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>schepen/jaar beroepsvaart</th> <th>typering</th> <th>keuze van het vaarwegprofiel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>&gt; 50.000</td> <td>zeer druk</td> <td>intensiteitsprofiel</td> </tr> <tr> <td>30.000 – 50.000</td> <td>druk</td> <td>intensiteitsprofiel</td> </tr> <tr> <td>15.000 - 30.000</td> <td>normaal</td> <td>normaal profiel voor tweestrooksverkeer</td> </tr> <tr> <td>5.000 - 15.000</td> <td>rustig</td> <td>normaal profiel, over korte gedeelten krap profiel</td> </tr> <tr> <td>&lt; 5.000</td> <td>zeer rustig</td> <td>krap profiel voor tweestrooksverkeer, in uitzonderlijke gevallen enkelstrooksprofiel</td> </tr> </tbody> </table>	schepen/jaar beroepsvaart	typering	keuze van het vaarwegprofiel	> 50.000	zeer druk	intensiteitsprofiel	30.000 – 50.000	druk	intensiteitsprofiel	15.000 - 30.000	normaal	normaal profiel voor tweestrooksverkeer	5.000 - 15.000	rustig	normaal profiel, over korte gedeelten krap profiel	< 5.000	zeer rustig	krap profiel voor tweestrooksverkeer, in uitzonderlijke gevallen enkelstrooksprofiel																																																																																
schepen/jaar beroepsvaart	typering	keuze van het vaarwegprofiel																																																																																																	
> 50.000	zeer druk	intensiteitsprofiel																																																																																																	
30.000 – 50.000	druk	intensiteitsprofiel																																																																																																	
15.000 - 30.000	normaal	normaal profiel voor tweestrooksverkeer																																																																																																	
5.000 - 15.000	rustig	normaal profiel, over korte gedeelten krap profiel																																																																																																	
< 5.000	zeer rustig	krap profiel voor tweestrooksverkeer, in uitzonderlijke gevallen enkelstrooksprofiel																																																																																																	

Hoofdstuk	Voorbeeld																																									
(vervolg vaarwegvakken)	 <p>Figuur 8: Minimum vaarwegprofiel voor rechte vaarwegen</p> <p>Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met aspecten als:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meetgevende waterstanden</li> <li>- Intensiteit van scheepvaart</li> <li>- Bochten</li> <li>- Stroming</li> <li>- Wind</li> <li>- Splitsingspunten</li> <li>- Zwaaigelegenheden</li> <li>- Zonering van de oever (oeverstrook, vrije ruimte, risicocontour)</li> <li>- Loswallen en langshavens</li> <li>- Kabels en leidingen</li> <li>- Windmolens</li> <li>- Etc.</li> </ul> <table border="1" data-bbox="555 1579 1369 1877"> <thead> <tr> <th rowspan="2">situatie</th> <th colspan="6">CEMT-klasse</th> </tr> <tr> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>V</th> <th>VI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>oeverstrook (deel van de vrije ruimte)</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in stedelijk gebied</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in landelijk gebied</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>vrije ruimte in binnenbocht stedelijk en landelijk gebied</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabel 32: Minimum maten voor oeverstrook en vrije ruimte (m)</p>	situatie	CEMT-klasse						I	II	III	IV	V	VI	oeverstrook (deel van de vrije ruimte)	1	2	2	5	5	5	vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in stedelijk gebied	10	10	10	10	10	10	vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in landelijk gebied	10	10	10	15	15	15	vrije ruimte in binnenbocht stedelijk en landelijk gebied	10	10	20	25	25	25
situatie	CEMT-klasse																																									
	I	II	III	IV	V	VI																																				
oeverstrook (deel van de vrije ruimte)	1	2	2	5	5	5																																				
vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in stedelijk gebied	10	10	10	10	10	10																																				
vrije ruimte recht vaarwegvak en buitenbocht in landelijk gebied	10	10	10	15	15	15																																				
vrije ruimte in binnenbocht stedelijk en landelijk gebied	10	10	20	25	25	25																																				

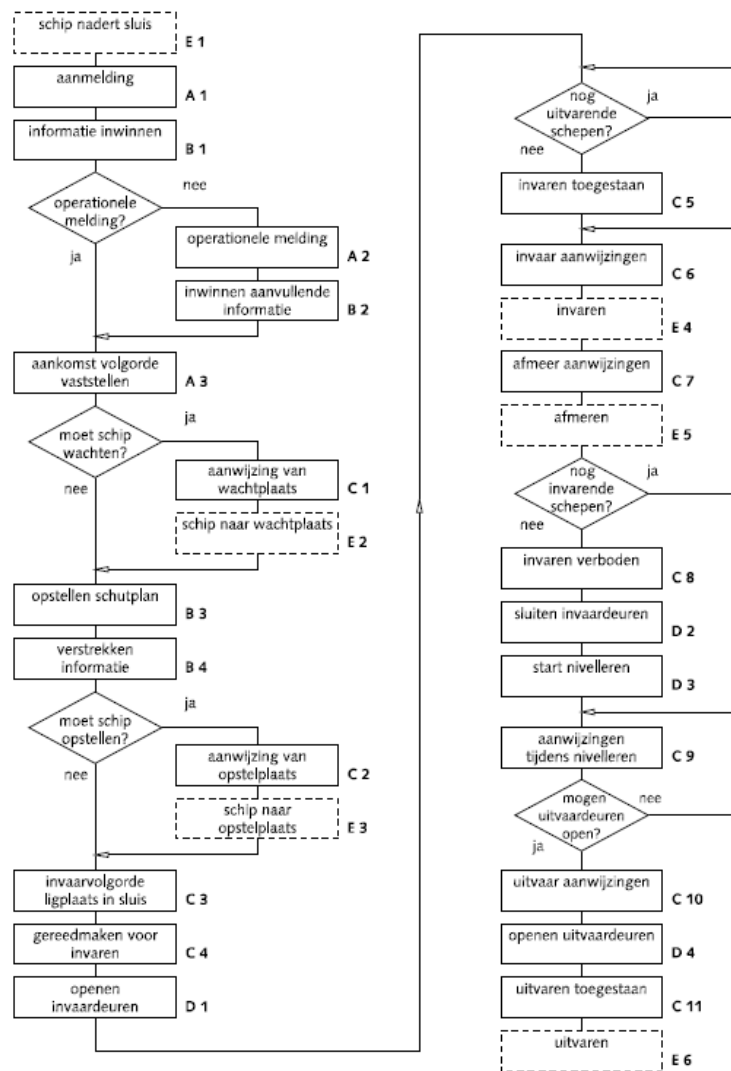
Hoofdstuk	Voorbeeld																																				
<p>4. Sluizen</p>	<p>Op basis van eisen aan de maximale wachttijd wordt de capaciteit voor sluizen of sluiscomplexen bepaald.</p>  <p>Figuur 22: Wachttijd bij sluizen als functie van de intensiteit (in dit voorbeeld: Kreekraksluis)</p> <p>Vervolgens volgen er vele regels voor de indeling van een sluis inclusief de voorhavens en daarin aanwezige wacht en opstelplaatsen en de remming en geleidewerken. Waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen sluizen voor beroepsvaart, recreatievaart of gemengd verkeer.</p>  <p>Figuur 20: Schematische weergave schutsluis met voorhaven</p> <table border="1" data-bbox="561 1489 1273 1818"> <thead> <tr> <th>vaarweg-klasse</th> <th>nuttige kolkte <math>L_k</math></th> <th>nuttige kolkbreedte <math>B_k</math></th> <th>drempeldiepte*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>43</td> <td>6,0</td> <td>2,8 - 3,1</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>60</td> <td>7,5</td> <td>3,1 - 3,2</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>80 - 95</td> <td>9,0</td> <td>3,1 - 3,3</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>95 - 115</td> <td>10,5</td> <td>3,5 - 3,7</td> </tr> <tr> <td>Va</td> <td>125 - 150</td> <td>12,5</td> <td>4,2</td> </tr> <tr> <td>Vb</td> <td>210</td> <td>12,5</td> <td>4,7</td> </tr> <tr> <td>Via</td> <td>160</td> <td>23,8</td> <td>5,0</td> </tr> <tr> <td>Vib</td> <td>215</td> <td>23,8</td> <td>5,0</td> </tr> </tbody> </table> <p>* drempeldiepte = maximale diepgang maatgevende schip + kielspeling voor translatiegolven moet zo nodig een extra toeslag worden toegepast</p> <p>Tabel 34: Afmetingen (m) minimumsluis</p> <p>Het betreft niet alleen schutsluizen maar ook keersluizen en stuwen.</p>	vaarweg-klasse	nuttige kolkte $L_k$	nuttige kolkbreedte $B_k$	drempeldiepte*	I	43	6,0	2,8 - 3,1	II	60	7,5	3,1 - 3,2	III	80 - 95	9,0	3,1 - 3,3	IV	95 - 115	10,5	3,5 - 3,7	Va	125 - 150	12,5	4,2	Vb	210	12,5	4,7	Via	160	23,8	5,0	Vib	215	23,8	5,0
vaarweg-klasse	nuttige kolkte $L_k$	nuttige kolkbreedte $B_k$	drempeldiepte*																																		
I	43	6,0	2,8 - 3,1																																		
II	60	7,5	3,1 - 3,2																																		
III	80 - 95	9,0	3,1 - 3,3																																		
IV	95 - 115	10,5	3,5 - 3,7																																		
Va	125 - 150	12,5	4,2																																		
Vb	210	12,5	4,7																																		
Via	160	23,8	5,0																																		
Vib	215	23,8	5,0																																		

	Ook komen aspecten als ijsbestrijding en verlichting aan bod,																																																																										
Hoofdstuk	Voorbeeld																																																																										
<p>5. Bruggen</p>	<p>De richtlijnen voor bruggen gelden voor nieuwe of renovatie bruggen. Bestaande bruggen die niet (geheel) voldoen aan de richtlijnen hoeven niet voor het einde van hun levensduur vervangen te worden.</p> <p>Voor de situering van bruggen gaat de voorkeur uit naar een recht vaarwegvak en loodrechte kruising. Bij de onderlinge afstand tussen bruggen dient rekening gehouden te worden met het mogelijk kunnen zijn voor het corrigeren van de vaarbaan, mogelijkheid tot afstoppen/afmeren, heffen en zakken van stuurhuis en kans op radarhinder.</p> <p>Er dient een keuze gemaakt te worden tussen een vaste of een beweegbare brug op basis van het type vaarweg, intensiteit, type scheepvaart etc.</p> <table border="1" data-bbox="558 801 1189 1283"> <thead> <tr> <th>typen beweegbare brug naar vaarwegprofiel</th> <th>beroepsvaart</th> <th>recreatievaart</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>normaal profiel</td> <td> vaste brug tenzij open vaarweg</td> <td> voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag</td> </tr> <tr> <td>krap profiel</td> <td> vaste brug tenzij open vaarweg</td> <td> voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag</td> </tr> <tr> <td>enkelstrooks profiel</td> <td> vaste brug tenzij open vaarweg</td> <td>bestaat niet</td> </tr> </tbody> </table> <p>Figuur 38: Schematisch overzicht beweegbare bruggen</p> <p>Daarna volgen richtlijnen voor de afmetingen van de brug zelf maar ook de wachtplaatsen en geleidewerken, beschikbaarheid, verlichting, radarhinder etc.</p>  <p>Figuur 39: Definitie doorvaarthoogte <math>H_b</math></p> <table border="1" data-bbox="558 1747 1268 1982"> <thead> <tr> <th>klasse</th> <th>doorvaarthoogte* bij MHWS</th> <th colspan="3"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>5,25</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>6,1</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>6,6</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>7,0</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>V</td> <td>9,1</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>VI</td> <td>9,1</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <th>categorie</th> <th>M-route</th> <th>ZM-route</th> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td rowspan="2">verbindingswater</td> <td>A</td> <td>3,75</td> <td>30,0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>B</td> <td>3,00</td> <td>30,0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td rowspan="2">ontsluitingswater</td> <td>C</td> <td>3,00</td> <td>30,0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>D</td> <td>2,60</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	typen beweegbare brug naar vaarwegprofiel	beroepsvaart	recreatievaart	normaal profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	 voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag	krap profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	 voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag	enkelstrooks profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	bestaat niet	klasse	doorvaarthoogte* bij MHWS				I	5,25				II	6,1				III	6,6				IV	7,0				V	9,1				VI	9,1						categorie	M-route	ZM-route			verbindingswater	A	3,75	30,0			B	3,00	30,0			ontsluitingswater	C	3,00	30,0			D	2,60	-
typen beweegbare brug naar vaarwegprofiel	beroepsvaart	recreatievaart																																																																									
normaal profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	 voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag																																																																									
krap profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	 voor M en ZM-routes max. 10.000 PAE/dag																																																																									
enkelstrooks profiel	 vaste brug tenzij open vaarweg	bestaat niet																																																																									
klasse	doorvaarthoogte* bij MHWS																																																																										
I	5,25																																																																										
II	6,1																																																																										
III	6,6																																																																										
IV	7,0																																																																										
V	9,1																																																																										
VI	9,1																																																																										
		categorie	M-route	ZM-route																																																																							
		verbindingswater	A	3,75	30,0																																																																						
			B	3,00	30,0																																																																						
		ontsluitingswater	C	3,00	30,0																																																																						
			D	2,60	-																																																																						

Hoofdstuk	Voorbeeld																								
<p>6. Binnenhavens</p>	<p>Havens moeten een veilige ligplaats bieden voor schepen. Er worden verschillende typen havens onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Langshavens en loswallen (in hoofdstuk 3)</li> <li>- Voorhavens van sluizen (in hoofdstuk 4)</li> <li>- Insteekhavens en zijhavens</li> <li>- Overnachtingsplaatsen en -havens</li> <li>- Havens voor recreatievaart.</li> </ul> <p>Er worden eisen gesteld aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Situering,</li> <li>- Capaciteit</li> <li>- Vormgeving</li> <li>- Afmeerconstructies: meerpalen, steigers, kaden</li> <li>- Afloopvoorzieningen</li> <li>- Bolders</li> <li>- Autoafzetplaatsen</li> <li>- Voorzieningen zoals walstroom, drinkwater, verlichting, cameratoezicht, toegankelijkheid gehandicapten etc.</li> </ul> <hr/> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Figuur 46: Vormgeving van een haveningang langs kanalen</p> <table border="1" data-bbox="560 1377 1374 1496"> <thead> <tr> <th>vaarwegklasse</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>Va</th> <th>Vb</th> <th>VI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>hoogte tussenliggende palen</td> <td>2,5</td> <td>3,0</td> <td>3,0</td> <td>3,5</td> <td>4,0</td> <td>4,5</td> <td>5,0</td> </tr> <tr> <td>hoogte eerste/laatste paal</td> <td>3,0</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>4,5</td> <td>5,0</td> <td>5,5</td> <td>6,0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabel 50: Hoogte palen boven MHWS (m)</p>	vaarwegklasse	I	II	III	IV	Va	Vb	VI	hoogte tussenliggende palen	2,5	3,0	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	hoogte eerste/laatste paal	3,0	3,5	3,5	4,5	5,0	5,5	6,0
vaarwegklasse	I	II	III	IV	Va	Vb	VI																		
hoogte tussenliggende palen	2,5	3,0	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0																		
hoogte eerste/laatste paal	3,0	3,5	3,5	4,5	5,0	5,5	6,0																		
Hoofdstuk	Voorbeeld																								
<p>7. Bediening</p>	<p>Eerst worden de uitgangspunten besproken. Daarna worden er vier typen van bediening toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bediening ter plaatse</li> <li>- Bediening op afstand</li> </ul>																								

- Zelfbediening
- Automatische bediening

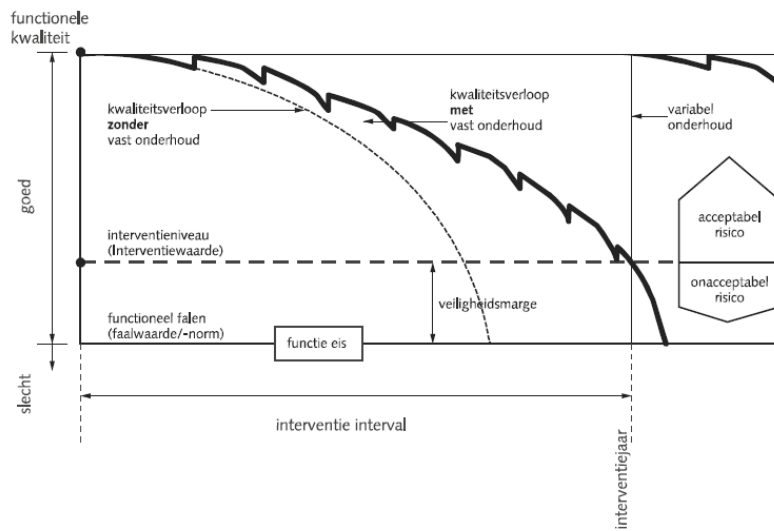
Er worden schema's gegeven voor zowel sluisbediening als bediening van bruggen. En bijvoorbeeld opstelling van camera's bij bediening op afstand.



Figuur 50: Stroomschema sluispassage

Er wordt ingegaan op het onderbreken van het landverkeer (wat de wettelijke bepalingen zijn etc.), bediencentrales, bedienregimes etc.

Hoofdstuk	Voorbeeld
8. Beheer en Onderhoud	Op basis van onderstaand figuur wordt het principe van het beheer en Onderhoud verder uitgewerkt. Wat er moet worden vastgelegd in een beheer- en onderhoudsplan etc.



Figuur 53: Principe van kwaliteitsverloop, interventieniveau en onderhoud

Bij beheer en onderhoud zal ook hinder voorkomen. Die hinder wordt ingedeeld een klassen.

hinder-klasse	beschrijving hinder	communicatietermijn belanghebbenden	communicatietermijn vaarweggebruikers
0	werkzaamheden waarbij de scheepvaart geen hinder ondervindt	6 weken	6 weken
1	bepaalde hinder, gedragsaanpassing nodig door de uitvoering van werkzaamheden, maar geen sprake van substantiële vertraging, bijvoorbeeld een lokaal oploepverbod of korte beperking van de vaarsnelheid; vertraging minder dan 10 minuten	6 weken	6 weken
2	korte vertraging, dat wil zeggen korter dan een half uur	8 weken	8 weken
3	vertraging, tot 2 uur met een maximum van 2 maal per etmaal, tussen het oponthoud is vrije doorvaart	8 weken	8 weken
4	vertraging van lange duur, maximaal 2 etmalen	26 weken	12 weken
5	een uitzonderlijk lange vertraging, dat wil zeggen langer dan een aaneengesloten periode van 2 etmalen	52 weken	26 weken

Tabel 57: Hinderklassen en communicatietermijn

Ook wordt ingegaan op stremming door evenementen. Gehele of gedeeltelijke stremming van de vaarweg voor evenementen is slechts in zeer uitzonderlijke gevallen te accepteren, nadat in overleg met belanghebbenden gezocht is naar oplossingen die de minste hinder voor de scheepvaart opleveren. ER wordt onderscheid gemaakt naar type vaarweg en type evenement:

- Hoofdtransportas      internationaal of uitzonderlijk nationaal belang
- Hoofdvaarwegen              nationaal of uitzonderlijk regionaal belang
- Overige vaarwegen              regionaal of uitzonderlijk lokaal belang



#### 2.1.7 Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995

De regeling wijst in artikel 1 gebieden aan waar snel (sneller dan 20 km/uur) mag worden gevaren en in artikel 2 gebieden waar mag worden gewaterskied. Voor het beheergebied van WBD is dat op:

het Oude Maasje van km 1.600 tot km 3.060 en van km 3.750 tot km 4.750

Er is ook een raakvlak met gebied op het Volkerak. Dat ligt niet in het beheergebied van WBD maar de snelle motorboten of waterskiërs zullen vaak wel vanuit het beheergebied WBD naar het snelvaargebied op het Volkerak toe gaan.

De toestemming voor snelvaren of waterskiën is niet van toepassing:

- a. binnen een afstand van 20 m uit de oever, tenzij anders is bepaald;
- b. binnen een afstand van 50 m van een zwem- of aanleginrichting;
- c. in de nabijheid van wedstrijden, waterfeesten, demonstraties of soortgelijke gebeurtenissen;
- d. bij een zicht van minder dan 500 m;
- e. in de aan de bedoelde vaarwegen gelegen havens;
- f. binnen 100 meter van havenmondingen.

#### 2.1.8 Overige regelgeving

Onderstaand staan links naar overige regelgeving rond de binnenvaart. Deze worden hier niet verder behandeld

Op Overheid.nl:

- Het [Binnenvaartbesluit](#)
- De [Binnenvaartregeling](#)
- De [Beleidsregel binnenvaart 2013](#)

#### INTERNATIONALE WETGEVING

Op de website van de CCR staat [internationale wetgeving voor de binnenvaart](#) zoals bijvoorbeeld reglementen voor:

- Technische voorschriften binnenvaart: Reglementen Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR);
- Bemanningsvoorschriften op actewateren: Reglement scheepvaartpersoneel (RSP);
- Politievoorschriften op actewateren: Rijnvaart Politie Reglement (RPR);
- Type gekeurde uitrusting binnenvaart: motoren, AIS, boordzuiveringsinstallaties, radar- en bochtanwijzers, erkende inbouwbedrijven, etcetera.

Op de website van de CCR staan ook de [dienstinstructies voor de klassenbureaus en keuringsinstanties](#).

## **DIRECTIVE 2006/87/EC: TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN BINNENVAARTSCHEPEN**

In Directive 2006/87/EC staan de technische voorschriften voor certificering van binnenvaartschepen. In het document staan links naar de officiële publicaties door de Europese Commissie.

Op EUR-Lex staat de [Directive 2006/87/EC: technische voorschriften binnenvaartschepen](#). Deze Directive is er ook [in het Engels](#).

## **ES-TRIN**

Dankzij harmonisatie geldt vanaf oktober 2017 een technische standaard voor zowel CCR als ook EU gecertificeerde schepen. Dat is de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Ook de dienstinstructies zijn vanaf die datum geharmoniseerd in heel Europa.

- Zie de [website van de CCR](#) voor deze regelgeving.
- Op de [website van CESNI](#) staat de regelgeving in meerdere talen.

## **CEMT CLASSIFICERING**

CEMT klasse: door de Conférence Européenne des Ministres de Transport vastgestelde klassering van vaarwegen opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu. (BPR art. 1.01)

## **2.2 Beleid**

### **2.2.1 Beleid Provincie Noord-Brabant**

In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is de toedeling van het beheer van de provinciale vaarweg geregeld. In artikel 4.8, lid 2 is het dagelijks bestuur van waterschap Brabantse Delta belast met het nautisch beheer over de provinciale vaarwegen, volgens de bepalingen bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet. In artikel 4.9 is de Beheerdoelstelling vastgelegd: Waterschap Brabantse Delta legt de hoedanigheid van de wateren als vaarweg, de scheepvaartklasse als opgenomen binnen het werkingsgebied provinciale vaarweg en het profiel vast in de legger. Vervolgens is afgesproken dat WBD de nautisch beheertaken uitvoert op de provinciale vaarwegen in West-Brabant (de laatste overeenkomst is vastgelegd in [de Interim Omgevingsverordening](#)<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718>).

### **2.2.2 Beleid waterschap Brabantse Delta**

Ook voor de interim Omgevingsverordening gaf WBD in samenwerking met de provincie Noord-Brabant al invulling aan eerst het scheepvaartbeheer en later is deze samenwerking uitgebreid waarbij het waterschap in medebewind namens de provincie invulling geeft aan het nautisch beheer en daarmee dus aan het totale scheepvaartbeheer. Het gaat hier om

een inspanningsverplichting. Samenwerking is essentieel om tot een goede invulling van deze gezamenlijke opgave te komen. De uitvoering van het scheepvaartbeheer bestaat uit twee thema's namelijk het nautisch beheer en de instandhouding van de vaarwegen (vaarwegbeheer). Doelstellingen en strategie van waterschap Brabantse Delta en provincie Noord-Brabant zijn vastgelegd in het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 en Regionaal Water en Bodem Programma (RWP) 2022-2027. De ambitie is sober, maar tegelijkertijd geven ze aan dat een professionaliseringslag nodig is.

In § 4.2.2 van de toelichting op de Interim Omgevingsverordening wordt het medebewind nader toegelicht. Het medebewind vindt zijn grondslag in artikel 146 Provinciewet. De provincie draagt de kosten en bepaald de (verkeers-)doelstellingen (CEMT classificering). WBD bepaald de feitelijke diepte en het profiel dat bij deze classificering hoort. WBD stel regels in het belang van het vaarwegbeheer.

#### Waterbeheerprogramma 2022-2027

Met het Waterbeheerprogramma 2022–2027 bepaalt WBD de doelstellingen en strategie. We werken hiermee samen aan een klimaatbestendig en veerkrachtig waterlandschap voor Midden- en

West-Brabant voor de middellange (2027/2030) en lange termijn (2050).

Hoofdstuk 7 gaat over vaarwegen met specifiek voor nautisch beheer het volgende doel:

*“Doel voor planperiode - wat willen we in 2027 hebben bereikt: We voeren nautisch beheer professioneel en met vertrouwen uit, conform onze wettelijke taak.”*

Hieruit komen twee maatregelen:

1. Het nieuwe nautisch beleid opstellen en in 2024 implementeren;
2. Met de belangrijkste stakeholders worden afspraken gemaakt over eventuele prestatie-indicatoren voor nautisch beheer in 2024, met de overige stakeholders uiterlijk in 2027.

Vanuit maatregel 1 wordt het ONB en daarbij horend dit achtergronddocument opgesteld en geïmplementeerd. Waarbij invulling wordt gegeven aan de ambitie om een professionaliseringslag door te voeren rondom het scheepvaartbeheer. Daarbij ligt de focus in deze planperiode van het waterbeheerprogramma op de provinciale vaarwegen, waar het waterschap het scheepvaartbeheer in medebewind uitvoert. Vergaande samenwerking met gemeenten, recreatie op of aan het water, nautisch beheer op singels en plassen worden in eerste instantie ad hoc opgepakt, bijvoorbeeld als er samenhang is met andere opgaven. Het nautisch beheer valt onder de financiële overeenkomst met de provincie Noord-Brabant.

Scheepvaartbewegingen, bedieningstijden en stremmingen worden gemonitord. Indien nodig kan daar een beroep op worden gedaan. Stremmingen kunnen worden onderverdeeld in verschillende categorieën (oorzaken). Een stremming kan ontstaan door technische problemen (dan is het waterschap verantwoordelijk), maar ook externe factoren zoals mist of blauwalg spelen een rol.

### Regionaal water en bodemprogramma (WBP) 2022-2027

In het Regionaal water en bodemprogramma 2022 – 2027 van provincie Noord-Brabant is beschreven hoe de provincie, samen met partners de komende jaren wil werken aan voldoende water, schoon water, veilig water, vitale bodem en klimaatadaptatie. Een van de doelen voor 2027 is “vaarwegen op orde” wat wil zeggen dat het vaarwegbeheer doelmatig wordt uitgevoerd en het onderhoud van de provinciale vaarwegen op orde is. De aanpak hierbij is het op orde brengen en op orde houden van de staat van onderhoud van de provinciale vaarwegen in West-Brabant, in lijn met de vaarwegklasse voor beroeps- en of recreatievaart.

Dit wordt in het WBP nadere toegelicht op blz. 33:

#### **Vaarwegen op orde**

De scheepvaartverkeerswet stelt eisen aan vaardiepten en brughogten overeenkomstig de geldende scheepvaartklasse. Gedeputeerde Staten leggen deze scheepvaartklasse vast in de Omgevingsverordening. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een klassering voor beroepsgoederenvervoer, de zogenaamde CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) -klassering, en een klassering voor recreatievaart, de zogenoemde BRTN (Basisrecreatietoervaartnetwerk)-klassering. De scheepvaartklassering, en dus ook de omvang van de vaarwegbeheeropgave, volgt dan ook uit het mobiliteitsbeleid en het vrijetijdsbeleid. Het mobiliteitsbeleid schrijft voor dat er een boven-lokaal ruimtelijk economisch belang moet gelden wil er sprake zijn van provinciaal belang bij de vaarweg. Op sommige provinciale vaarwegen is enkel nog sprake van recreatievaart (vrijetijds-economie). Recreatievaart en recreatie op het water algemeen, krijgen steeds meer aandacht bij de herontwikkeling van binnen stedelijk gebied, ook in het kader van klimaatadaptatie. In lijn met deze ontwikkelingen zullen we de samenwerking bij het vaarwegbeheer intern en extern verder intensiveren.

## 3 TOELICHTING VAARWEGEN

### 3.1 Toepasselijkheid

De benoemde vaarwegen zijn de vaarwegen die op moment van schrijven ook formeel in beheer zijn van WBD. Er zijn vaarwegen waarvan het beheer nog nader wordt bekeken en die in de toekomst mogelijk van beheerder kunnen veranderen.

### 3.2 Toegestane afmetingen

Zoals aangegeven in het ONB komen de maximale toegestane afmetingen vaak niet overeenkomen met de maximale afmetingen van de schepen in de CEMT-klasse. De maximale toegestane afmetingen zijn leidend. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de CEMT-klasse en toegestane afmetingen met in **rood** waar de CEMT-klassering afwijkt van de maximaal toegestane afmetingen. Voor de aangehouden afmetingen per CEMT-klasse zie tabel 8 uit de RVW onder de tabel. Voor vaarwegen met CEMT-klasse 0 is uitgegaan van de Recreatie klasse. Bij kleine verschillen (lengte  $\leq 1$ m en breedte/diepte  $\leq 0,1$ m) is dit niet met **rood** aangegeven.

Als een schip niet mag komen op de bestemming moet de schipper de lading niet aannemen. Dan moet de lading vervoerd worden door een ander schepen of schepen die wel binnen de toegestane afmetingen vallen. Als het echt niet anders kan zal het geen daghandel zijn en is de periode voor de aanvraag van de vergunning redelijk. Geen spoed procedure in stellen want het is niet aan het WBD om te beoordelen wanneer iets wel of geen spoed is.

Vaarweg		CEMT /Recreatie klasse		Maximale toegestane afmetingen
		klasse	afmetingen	
1	Dintel Traject: Volkerak – Prinslandsebrug	Va	Lengte <b>135m</b> Breedte 11,4m Diepte <b>3,5m</b>	Lengte 96m Breedte 11,50m Diepte 3,0m
2	Dintel Traject: Prinslandsebrug - Roode Vaart Zuid	IV	Lengte <b>105m</b> Breedte 9,5m Diepte <b>3,0m</b>	Lengte 86m Breedte 9,6m Diepte 2,7m
3	Dintel Traject: Roode Vaart Zuid - Markkanaal	III	Lengte <b>85m</b> Breedte 8,2m Diepte 2,7m	Lengte 82m Breedte 8,3m Diepte 2,6m
4	Mark Traject Breda – Markkanaal	IV	Lengte <b>105m</b> Breedte 9,5m Diepte <b>3,0m</b>	Lengte 86m Breedte 9,6m Diepte 2,6m
5	Markvliet-kanaal	IV	Lengte <b>105m</b> Breedte 9,5m Diepte <b>3,0m</b>	Lengte 86,0m Breedte 9,6m Diepte 2,7m
Vaarweg		CEMT/Recreatie klasse		Maximale toegestane afmetingen
6	Steenbergsche Vliet	II	Lengte 55m Breedte <b>6,6m</b>	Lengte 56,0m Breedte 7,2m

			Diepte 2,6m	Diepte 2,4m
7	Roosendaalsche Vliet	CM		Lengte 15m Breedte 4,0m Diepte 1,4m
8	Roode Vaart Zuid	BM	Lengte 15m Breedte 4,5m Diepte 1,5m	Lengte 15m Breedte 4,0m Diepte 1,4m
9	Roode Vaart Noord	II	Lengte 55m Breedte 6,6m Diepte 2,6m	Lengte 50,0m Breedte 6,7m Diepte 2,4m
10	Steenbergsche Haven	II	Lengte 55m Breedte 6,6m Diepte 2,6m	Lengte 56,0m Breedte 7,2m Diepte 2,4m
11	Heense Haven	CM	Lengte 14m Breedte 4,25m Diepte 1,4m	<sup>3</sup> Lengte 13m Breedte 3,5m Diepte 1,4m
12	Oude Maasje Traject: Bergsche Maas – haven Waspik	Va	Lengte 135m Breedte 11,4m Diepte 3,5m	Lengte 95m Breedte 11,50m Diepte 2,5m
13	Oude Maasje Traject: haven Waspik – haven Sprang Capelle	CM	Lengte 14m Breedte 4,25m Diepte 1,4m	Lengte 60m Breedte 6,6m Diepte 2,5m

### 3.3 Toegestane snelheid

Geen nadere toelichting.

### 3.4 Vergunningen op of langs de vaarweg

Het beoordelen van een vergunningaanvraag blijft maatwerk. Zoals aangegeven in het ONB is het een risico-afweging. Alleen als kans en gevolg klein genoeg zijn kan een vergunning worden verleend. De vraag is dan natuurlijk wanneer is iets klein genoeg. En welke voorwaarden moeten worden gesteld om kans of gevolg voldoende klein te maken.

Gevolg \ Kans	Kans	← Voorwaarde	
		Klein	Groot
Voorwaarde ↑	Klein	Vergunning verlenen	Vergunning niet verlenen
	Groot	Vergunning niet verlenen	Vergunning niet verlenen

In onderstaande tabellen is een toelichting gegeven per type vergunningaanvraag. Per beoordelingsaspect is een toelichting gegeven waarop moet worden gelet. Ook zijn voorbeelden voor voorwaarden gegeven die effect hebben op kans of gevolg voor dat aspect. Hiermee kunnen vaker voorkomende aanvragen op eenzelfde manier worden beoordeeld. Onderstaande tabellen zijn niet uitputtend. Er zullen altijd situaties blijven zijn die niet vallen in deze uitwerking. Deze tabellen worden aangevuld met dat soort situaties zodat ook die in het vervolg op eenzelfde manier kunnen worden beoordeeld.

<b>A1 Afwijken maximaal toegestane afmetingen</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Wanneer schepen of de lading op het schip te groot worden voor de vaarweg kan het schip onhandelbaar worden. Als het schip te groot wordt voor de vaarweg kunnen zuiging en oevereffecten optreden. Het schip doet niet wat de schipper wil. Dit geeft kans op aanvaringen met andere schepen waardoor opvarenden van beide schepen in gevaar komen. Natuur komt in gevaar door schade zie volgende punt.	Voldoende manoeuvreermogelijkheden zoals voldoende motor- en boegschroefvermogen. Limiet aan windsnelheid en eventueel stroomsnelheid. Limiet aan de vaarsnelheid, al kan die niet te laag liggen want een schip heeft een bepaalde snelheid nodig om te kunnen blijven sturen. Voldoende navigatie en zichtmiddelen zoals radar en camera's of extra personeel. Zeker wanneer de lading het zicht beperkt.
Schade	Idem als vorige door onhandelbaar schip schade aan andere schepen, constructies, bodem, oevers en natuur. Bij het bepalen van de maximaal toegestane afmetingen is rekening gehouden met voldoende marge tussen afmetingen schip en afmeting vaarweg.	Idem als vorige. Marges mogen uiteraard niet 0 of negatief worden want dan is het fysiek niet mogelijk. Extra beschermingsmiddelen (fenders, wrijfhouten) aan boord.

	Bij toestaan grotere afmetingen zal dit altijd ten kosten gaan van de marge.	
Beperkingen scheepvaart	De maximale afmetingen zijn bepaald voor normaal profiel van de vaarwegen dat wil zeggen vaart in twee richtingen. Indien het schip te groot wordt om veilig te passeren wordt andere scheepvaart beperkt.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie en seinvoering Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Hinder omgeving	Meer zuiging en golven door grotere schepen geeft hinder aan afgemeerde schepen langs de vaarweg.	Limiet aan de vaarsnelheid al kan die niet te laag liggen want een schip heeft een bepaalde snelheid nodig om te kunnen blijven sturen.
Vervuiling	Hooguit wat extra geluid en lucht vervuiling maar over het algemeen zijn grotere schepen moderner dus zal dat meevallen.	-

In principe grotere schepen niet toestaan tenzij nut en noodzaak duidelijk is aangetoond en dat opweegt tegen de beperkingen, hinder en risico's.

De huidige toegestane afmetingen zijn gebaseerd op een beoordeling van de vaarweg.

Mogelijk kan de beoordeling opnieuw worden gedaan waardoor eventueel grotere afmetingen kunnen worden toegestaan.

<b>A2 Afwijken Snelheid</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Door hoge snelheid kan schipper de controle over het schip verliezen. Ook is het bij hoge snelheid lastig voor de andere scheepvaart om het gedrag van het schip in te schatten. Dit geeft kans op aanvaringen met andere schepen waardoor opvarenden van beide schepen in gevaar komen. Natuur komt in gevaar door schade zie volgende punt.	Tijdstip waarop snelvaren gebeurt kiezen zodat er weinig andere schepen zijn. Enkel bij voldoende zicht. Voorwaarden aan kennis en kunde van de schippers. Tijdig informeren. Goede communicatie. Evt. scheepvaartbegeleiding Voldoende bescherming voor eigen bemanning. Voldoende afstand houden tot andere vaarweggebruikers, constructies en oevers.
Schade	Idem als vorige door verlies van controle over het vaartuig schade aan andere schepen, constructies, bodem, oevers en natuur. Door hoge snelheid extra golfslag en zuiging wat schade aan de oevers, constructies en andere (afgemeerde)schepen kan geven.	Idem als vorige. Locaties met mogelijk schade vermijden.
Beperkingen scheepvaart	Indien de risico's voor aanvaring met andere schepen te groot wordt moet andere scheepvaart worden beperkt.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie.



		Goede bebording. Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Hinder omgeving	Meer zuiging en golven door grotere snelheid geeft hinder aan afgemeerde schepen langs de vaarweg.	Locaties met mogelijke hinder vermijden. Limiet aan de vaarsnelheid.
Vervuiling	Geluidsoverlast	Tijdstip waarop wordt gevaren kiezen zodat overlast wordt beperkt.

In principe niet toestaan tenzij nut en noodzaak duidelijk is aangetoond en dat opweegt tegen de beperkingen, hinder en risico's. Komt waarschijnlijk niet voor i.r.t. de normale scheepvaart. Wellicht wel bij evenementen. Dan in eerste instantie verwijzen naar de snelvaar gebieden (Oude Maasje en op Volkerak). Pas als dat echt niet kan aanvraag nader in beschouwing nemen. Als het een evenement betreft dan de vergunning voor evenement en het snelvaren samen beoordelen aangezien voorwaarden hetzelfde kunnen zijn.

<b>A3 Onderhoudswerkzaamheden</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Gevaar voor aanvaring bij werken in/nabij de vaarweg. Risico's die horen bij de onderhoudsrisico's dienen in het normale Arbo traject te worden meegenomen.	Tijdig informeren. Goede communicatie. Goede bebording. Goede seinvoering onderhoudsvaartuigen. Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Schade	Schade aan passerende scheepvaart door vallend materiaal of materieel.	Voldoende afstand houden. Afscherpende maatregelen.
Beperkingen scheepvaart	Onderhoudswerkzaamheden in de vaarweg kunnen leiden tot (gedeeltelijke)stremming, aanpassen van vaargedrag (geen golven maken, beperkte vaarsnelheid), beperkte doorvaartbreedte of hoogte bij sluizen/bruggen.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie. Goede bebording. Goede seinvoering onderhoudsvaartuigen. Evt. Scheepvaartbegeleiding. Afstemmen onderhoud met ander onderhoud.
Hinder omgeving	Geluid, licht, stof	Beperkende en afscherpende maatregelen. Beperking aan de werkuren (bepaalde uren op de dag)
Vervuiling	Geluid, licht, stof, Stoffen die in het water terecht kunnen komen.	Beperkende en afscherpende maatregelen. Voorschrijven aanwezigheid correctieve maatregelen zoals olieopvang.

Bovenstaande geldt ook voor onderhoudswerkzaamheden door WBD zelf.














<b>A4 Stremming bij evenementen</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Sterk afhankelijk van het type evenement.	-
Schade	Sterk afhankelijk van het type evenement.	-
Beperkingen scheepvaart	Stremming heeft per definitie beperking voor de overige scheepvaart.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie. Goede bebording. Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Hinder omgeving	Sterk afhankelijk van het type evenement.	-
Vervuiling	Sterk afhankelijk van het type evenement.	-

Voor evenementen dient een vergunning te worden aangevraagd. Indien er voor het evenement ook een stremmingaanvraag wordt ingediend dan deze aanvragen gezamenlijk bekijken want voorwaarden kunnen hetzelfde zijn. Vergunningaanvraag evenementen is uitgebreid behandeld in § 3.5.1 van het ONB

<b>A5 Afwijken ankerverbod</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Wanneer een schip op een ongebruikelijke plaats ankert is er gevaar voor aanvaring.	Tijdig informeren. Goede communicatie. Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Schade	Door ankers of spudpalen kunnen oever/bodembescherming of kabels/leidingen in de bodem worden beschadigd.	Vooraf onderzoek naar aanwezigheid en locatie van dergelijke zaken. Die informatie dient duidelijk op het schip aanwezig te zijn. Er dienen voldoende navigatie middelen aan boord te zijn om de locatie van het schip t.o.v. deze zaken met voldoende nauwkeurigheid te bepalen.
Beperkingen scheepvaart	Het voor anker liggende schip kan de vaarweg zodanig beperken dat overige scheepvaart niet of slechts met maatregelen kan passeren.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie. Goede bebording. Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Hinder omgeving	-	-
Vervuiling	-	-

Er geldt géén algemeen ankerverbod. Enkel daar waar dit middels bebording is aangegeven en boven aangegeven kabels en leidingen is het verboden te ankeren of spudpalen te gebruiken. Daar is dan dus een goede reden voor. Afwijken van die ankerverboden is dus niet toegestaan. Hier moet echt heel duidelijk worden aangetoond dat het noodzakelijk is en echt niet anders kan. En dat voldoende maatregelen zijn getroffen om schade en risico's te voorkomen. Verwachting is dat dit niet vaak voorkomt. Daarom wel goed vastleggen als het gebeurt voor eventuele toekomstige gevallen.

Tabel 8: Classificatie van de binnenvaartvloot, Rijkswaterstaat 2010

CEMT-Klasse	Motorvrachtschepen (Motorvessels)							Duwstellen (Barges)			
	RWS Klasse	Karakteristieken maatgevend schip**				Classificatie		RWS Klasse	Karakteristieken maatgevend duwstel**		
		Naam	Breedte	Lengte	Diepgang (geladen)	Laadvermogen	Breedte en lengte		Combinatie	Breedte	Lengte
		m	m	m	t	m		m		m	
	M0	Overig				1-250	B ≤ 5,00 of L ≤ 38,00				
I	M1	Spits	5,05	38,5	2,5	251-400	B = 5,01-5,10 en L >= 38,01	BO1		5,2	55
II	M2	Kempenaar	6,6	50-55	2,6	401-650	B = 5,11-6,70 en L >= 38,01	BO2		6,6	60-70
III	M3	Hagenaar	7,2	55-70	2,6	651-800	B = 6,71-7,30 en L >= 38,01	BO3		7,5	80
	M4	Dortmund Eems (L ≤ 74 m)	8,2	67-73	2,7	801-1050	B = 7,31-8,30 en L = 38,01-74,00	BO4		8,2	85
	M5	Verl. Dortmund Eems (L > 74 m)	8,2	80-85	2,7	1051-1250	B = 7,31-8,30 en L >= 74,01				
IVa	M6	Rijn-Herne Schip (L ≤ 86 m)	9,5	80-85	2,9	1251-1750	B = 8,31-9,60 en L = 38,01-86,00	BI	Europa I duwstel 	9,5	85-105
	M7	Verl. Rijn-Herne (L > 86 m)	9,5	105	3,0	1751-2050	B = 8,31-9,60 en L >= 86,01				
IVb											
Va	M8	Groot Rijnschip (L ≤ 111 m)	11,4	110	3,5	2051-3300	B = 9,61-11,50 en L = 38,01-111,00	BII-1	Europa II duwstel 	11,4	95-110
	M9	Verlengd Groot Rijnschip (L > 111 m)	11,4	135	3,5	3301-4000	B = 9,61-11,50 en L >= 111,01	BIIa-1	Europa IIa duwstel 	11,4	92-110
								BIIIL-1	Europa II Lang 	11,4	125-135
Vb							BII-zI	2-baksduwstel lang 	11,4	170-190	
Via	M10	Maatg. Schip 13,5 * 110 m	13,50	110	4,0	4001-4300	B = 11,51-14,30 en L = 38,01-111,00	BII-zb	2-baksduwstel breed 	22,8	95-145
	M11	Maatg. Schip 14,2 * 135 m	14,20	135	4,0	4301-5600	B = 11,51-14,30 en L >= 111,01				
	M12	Rijnmax Schip	17,0	135	4,0	>= 5601	B >= 14,31 en L >= 38,01				
Vib							BII-4	4-baksduwstel (incl. 3-baks lang) 	22,8	185-195	
Vic							BII-6I	6-baksduwstel lang  (incl. 5-baks lang)	22,8	270	
Vic							BII-6b	6-baksduwstel breed  (incl. 5-baks breed)	34,2	195	

\* Bij de klassen I, IV, V en hoger zijn de doorvaarthoogtes aangepast voor 2 respectievelijk 3 en 4-laags containervaart. (doorvaarthoogte t.o.v. MHWS)

\*\* De karakteristieken van het maatgevend schip hebben in de lengte een marge van ± 1 meter en in de breedte van ± 10 cm

Figuur 4 Tabel 8 uit de RVW met daarin de afmetingen van de verschillende type schepen per CEMT-klasse

### 3.5 Tijdelijke maatregelen

#### TIJDSTIP VERGUNNINGAANVRAAG EN COMMUNICATIETERMIJNEN:

Indien er sprake is van stremmingen of hinder voor de overige scheepvaart dient rekening te worden gehouden met de beoordelingstermijn van 8 weken voor de vergunning **plus** de termijn van aanmelding bij de nautisch beheerder conform onderstaande tabel.

Daarbij is het uitgangspunt dat er maximaal 8 weken nodig is voor de beoordeling van de aanvraag. Aangezien het voorkomen van stremmingen belangrijk is, is de termijn van 8 weken bij aanvragen met stremmingen nodig voor beoordeling en bepalen van voorwaarden (eventueel ook in afstemming met de aanvrager). Pas na de beoordelingstermijn (maximaal 8 weken) is het dus zeker of een stremming nodig is en daarna moet nog de communicatie naar de belanghebbenden en vaarweggebruikers plaats vinden. Indien aan het einde van de beoordeling blijkt dat er onvoldoende communicatietijd overblijft tot aan de uitvoering dient als voorwaarde te worden opgenomen dat de uitvoering wordt verschoven.

Advies is om dit duidelijker te communiceren bij aanvragers van vergunningen omdat nu via de website van WBD enkel de 8 weken behandeltermijn van de vergunning wordt gecommuniceerd.

Opgemerkt wordt dat de communicatietermijnen voor stremmingen en hinder beduidend korter zijn dan aangegeven in de RVW. Zie hieronder een vergelijking waarbij opgemerkt wordt dat in de RVW niet gesproken wordt over stremming maar vertraging (vertraging kan ook optreden zonder stremming bijvoorbeeld als er wachttijden ontstaan door beperkingen op de vaarweg). De keuze voor kortere termijnen is gemaakt omdat de vaarwegen in beheer bij WBD niet heel druk bevaren worden en om de aanvraagtermijn van vergunningen werkbaar te houden.

#### *Vergelijking communicatietermijnen voor Stremmingen*

Zoals opgenomen in ONB		Zoals in tabel 57 van de RVW	
Duur van de stremming	Publicatie scheepvaart	Duur van de stremming	Publicatie scheepvaart
Geen stremming	Geen bericht	Klasse 0 geen hinder Klasse 1 beperkte hinder vertraging < 10 minuten	6 weken
Max 2 uur	1 week	Klasse 2 Vertraging < half uur Klasse 3 Vertraging max 2 uur	8 weken
		Klasse 4 Vertraging max 2 etmalen	12 weken
Max 2 dagen	4 weken	Klasse 5 Vertraging > 2 etmalen	26 weken
Max 7 dagen	6 weken		
Max 4 weken	13 weken		
Meer dan 4 weken	39 weken		

#### *Vergelijking communicatietermijnen voor hinder*

Zoals opgenomen in ONB		Zoals in tabel 57 van de RVW	
Duur van de hinder	Publicatie scheepvaart	Duur van de hinder	Publicatie scheepvaart
Geen hinder	Geen bericht	Klasse 0 geen hinder Klasse 1 beperkte hinder vertraging < 10 minuten	6 weken
Max 1 dag	1 week	Klasse 2 vertraging < half uur Klasse 3 vertraging max 2 uur	8 weken
		Klasse 4 vertraging max 2 etmalen	12 weken
Max 4 weken	4 weken	Klasse 5 vertraging > 2 etmalen	26 weken
Meer dan 4 weken	6 weken		

#### ONDERHOUD EN HINDER

Er wordt gestreefd naar minimale hinder en zo kort mogelijke stremmingen. In dat verband kan ook worden gekeken naar het Minder Hinder programma van Rijkswaterstaat. Daarin worden 7 stappen toegepast. Zie ook § 8.4.2 van de RVW of de Werkwijzer MinderHinder van Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde.

De 7 stappen zijn in het kort:

1. Slim plannen
2. Slim ontwerpen
3. Operationeel verkeersmanagement
4. Afstemmen Belanghebbenden
5. Regionale samenwerking
6. Doelgericht informeren
7. Contracten

#### EVENEMENTEN

Bij de indeling van de categorieën evenementen is het eerste punt het karakter van het evenement; of het (inter)nationaal, bepalend voor Brabant of niet bepalend voor Brabant is. Dat is niet voor elk type evenement even zwaar, zo kunnen bepaalde hele kleine sporten toch een NK of WK organiseren. Indien blijkt dat dit deze indeling onvoldoende houvast geeft kan dit worden uitgebreid met bijvoorbeeld het aantal deelnemers o.i.d.

Het aantal stremmingen (max 6x per jaar en max 3x op dezelfde vaarroute) is een richtlijn en WBD kan hier van afwijken. Advies is om het aantal stremmingen bij te houden en jaarlijks te evalueren. Op basis daarvan eventueel het aantal stremmingen aanpassen. Aspecten waarop te evalueren zijn of er meer/minder aanvragen zijn geweest en of de stremmingen/hinder in verhouding stonden tot de gehouden evenementen.

Ook hier geldt dat bij het aantal stremmingen voor evenementen minder strikt wordt gehandeld dan de RVW aangeeft. De RVW geeft aan dat stremmingen door evenementen 'slechts in zeer uitzonderlijke gevallen te accepteren' zijn.

### 3.6 Onderhoud

Onderhoud binnen het nautisch beheer betreft inspectie en onderhoud van de borden, betoning en markeringen. Aandachtspunt is het onderscheid tussen de nautisch beheerder WBD voor alle borden en de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van borden door derden (bijvoorbeeld borden op bruggen in beheer van derden). Advies is dit duidelijk in het bebordingsplan aan te geven en afspraken met derden daarover goed vast te leggen en te controleren.

### 3.7 Toezicht en handhaving

Toezicht en handhaving op zowel toegestane afmetingen als toegestane snelheid is met de huidige middelen en beschikbare mensen/opleiding lastig uit te voeren. AIS informatie is makkelijk beschikbaar (te maken) maar kan niet worden gebruikt voor handhaving. Er zijn geen handhavers die zich enkel richten op nautisch beleid en opleiding op gebied van handhaving van snelheid verdiend aandacht.

In het risico dossier zijn de volgende beheersmaatregelen opgenomen in de verschillende scenario's. Dit bij de risico's 'Te grote schepen', 'Snelvaren', 'Toezicht', 'Capaciteit handhaving onvoldoende' en 'Meldingen hard varen'. Dat is kort samen te vatten met: meer mensen, betere opleiding, eigen schepen of drones, betere samenwerking met o.a. politie en beter inzicht in verleende vergunningen.

#### Scenario 2:

- Inkomend verkeer via Marksluis via RWS laten controleren;
- Inkomend verkeer via Manderssluis door sluiswachters laten controleren;
- Gegevens schepen beschikbaar maken voor sluiswachters zodat afmetingen kunnen worden getoetst.
- Goede doorzoekbare database ontheffingen zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid.
- Extra capaciteit van inzet eigen schepen (of drones) om overtreders te kunnen verbaliseren.
- Opleiden verbalisant zodat deze voldoende kennis en ervaring heeft om te kunnen optreden.
- Regelmatig samenwerken met politie
- Extra informeren over toegestane snelheid en gevaren; bebording op orde, matrix borden gebruiken
- Handhaving & Toezicht vergroten want kan alleen op basis van "heterdaad": Extra capaciteit/bewuste keuzes in bepaalde periodes maken,
- Regelmatig samenwerken met politie op het water (vastleggen feiten) en op het land (beste manier om overtreder ook echt aan te kunnen pakken)
- Opleiden verbalisant zodat deze voldoende kennis en ervaring heeft om te kunnen optreden (is nodig voor rechtsgelding zijn bij te snel varen);

- Meer inhuren, extra FTE of uitbesteden.
- Communicatieplan afspreken met gemeenten, politie, RWS zodat meldingen binnen komen en kunnen worden geregistreerd.

### Scenario 3:

- Communicatieplan opstellen en voorlichting naar alle gebruikers, omwonenden etc.: meld het bij ons! Zodat meldingen binnen komen en kunnen worden geregistreerd en opgepakt.
- Aanschaffen snelle eigen schepen of drones om overtreders beter te kunnen verbaliseren en het gebied van de controles te vergroten;
- Database ontheffingen die ook actief signalen geeft binnen organisatie (wanneer transport plaats vindt, welk voorwaarden zijn gesteld etc.) zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid.

Meetapparatuur installeren om afmetingen schepen te registeren zodat direct kan worden getoetst aan het toelatingsbeleid (vooral om actuele diepgang te bepalen);



## 4 TOELICHTING SLUIZEN EN BRUGGEN

### 4.1 Toepasselijkheid

De benoemde sluisen en bruggen worden op moment van schrijven ook bediend door WBD. Een deel van het beheer ligt ook bij andere partijen zoals havenbedrijf Moerdijk en Provincie Noord-Brabant. Er zijn op moment van schrijven geen aanwijzingen dat daar verandering in komt.

Bedientijden worden vastgelegd in verkeersbesluiten en zijn terug te vinden op [de website van WBD](#).

### 4.2 Toegestane afmetingen

In het ONB zijn de afwijkingen tussen de maximaal toegestane afmetingen van de sluisen en bruggen t.o.v. de klasse indeling van de vaarweg beschreven. Daarom worden die hier niet besproken zoals dat in § 3.2 voor de vaarwegen wel is gedaan.

### 4.3 Vergunningen bij sluisen en bruggen

Het beoordelen van een vergunningaanvraag blijft maatwerk. Zoals aangegeven in het ONB is het een risico afweging. Alleen als kans en gevolg klein genoeg is kan een vergunning worden verleend.

In onderstaande tabellen is een toelichting gegeven per type vergunningaanvraag. Per beoordelingsaspect is een toelichting gegeven waarop moet worden gelet. Ook zijn voorbeelden voor voorwaarden gegeven die effect hebben op kans of gevolg voor dat aspect. Hiermee kunnen vaker voorkomende aanvragen op eenzelfde manier worden beoordeeld. Onderstaande tabellen zijn niet uitputtend.

<b>B1 Afwijken maximaal toegestane afmetingen</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	Wanneer schepen of de lading op het schip te groot worden voor de sluis of brug kan het schip onhandelbaar worden. Het schip doet niet wat de schipper wil. Dit geeft kans op aanvaringen met sluis of brug waardoor opvarenden op het schip of mensen op de sluis in gevaar komen.	Voldoende manoeuvreer mogelijkheden zoals voldoende motor en boegschroef vermogen. Limiet aan windsnelheid en eventueel stroomsnelheid. Limiet aan de vaarsnelheid al kan die niet te laag liggen want een schip heeft een bepaalde snelheid nodig om te kunnen blijven sturen. Voldoende navigatie en zicht middelen zoals radar en camera's of extra personeel. Zeker wanneer de lading het zicht beperkt.
Schade	Idem als vorige door onhandelbaar schip schade aan andere schepen of constructies.	Idem als vorige. Marges mogen uiteraard niet 0 of negatief worden want dan is het fysiek niet mogelijk.

	Past het schip en lading fysiek door sluis en bruggen (indien van toepassing) en is er voldoende marge? Bij het bepalen van de maximaal toegestane afmetingen is rekening gehouden met voldoende marge tussen afmetingen schip en afmeting sluis of brug. Bij toestaan grotere afmetingen zal dit altijd ten kosten gaan van de marge.	Extra beschermingsmiddelen (fenders, wrijfhouten) aan boord of eventueel in de sluis of brug.
Beperkingen scheepvaart	In geval van schade aan sluis of brug kan dat als gevolg hebben dat sluis of brug niet beschikbaar is voor andere schepen. Ook kan het passeren van sluis of brug langer duren waardoor andere schepen vertraging oplopen.	Tijdstip kiezen met kleine kans op andere schepen. Tijdig informeren. Goede communicatie en seinvoering Evt. Scheepvaartbegeleiding.
Hinder omgeving	Meer zuiging en golven door grotere schepen geeft hinder aan wachtende schepen.	Limiet aan de vaarsnelheid al kan die niet te laag liggen want een schip heeft een bepaalde snelheid nodig om te kunnen blijven sturen.
Vervuiling	Hooguit wat extra geluid en lucht vervuiling maar over het algemeen zijn grotere schepen moderner dus zal dat meevallen.	-

In principe grotere schepen niet toestaan tenzij nut en noodzaak duidelijk is aangetoond en dat opweegt tegen de beperkingen, hinder en risico's. De huidige toegestane afmetingen zijn gebaseerd op de afmetingen van sluizen en bruggen. Bij een deel van de sluizen en bruggen is de toegestane afmeting al kleiner dan passend bij de CEMT klasse. Daardoor moet extra goed gekeken worden of grotere schepen wel fysiek mogelijk zijn.

<b>B2 eenmalig afwijken van de reguliere bedieningstijden</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Gevaar mens en natuur	-	-
Schade	-	-
Beperkingen scheepvaart	-	-
Hinder omgeving	Geluidsoverlast op onverwachte tijden.	Informeren zodat omgeving weet en snapt dat er afgeweken wordt.
Vervuiling	-	-

Het afwijken van de reguliere bedientijden heeft nauwelijks risico's. Vergunning is voornamelijk bedoeld om het organisatorisch ook voor elkaar te krijgen.

#### 4.4 Tijdelijke maatregelen

TIJDSTIP VERGUNNINGAANVRAAG EN COMMUNICATIETERMIJNEN:  
Zie § 3.5.

#### ONDERHOUD EN HINDER

Zie § 3.5.

#### EVENEMENTEN

Er worden dus normaal gesproken geen vergunningen verleend voor het stremmen van sluizen en bruggen voor evenementen. Enkel in uitzonderlijke gevallen kan dit worden overwogen zie in dat geval § 3.5.

#### 4.5 Bediening

Geen nadere toelichting.

#### 4.6 Onderhoud

Geen nadere toelichting.

#### 4.7 Toezicht en handhaving

Voor toezicht en handhaving op toegestane afmetingen zie § 3.7.

## 5 TOELICHTING OEVERS

### 5.1 Afmeervoorzieningen

Het beoordelen van een vergunningaanvraag blijft maatwerk. Zoals aangegeven in het ONB is het een risico afweging. Alleen als kans en gevolg klein genoeg is kan een vergunning worden verleend.

In onderstaande tabellen is een toelichting geven per type vergunning aanvraag. Per beoordelingsaspect is een toelichting gegeven waarop moet worden gelet. Ook zijn voorbeelden voor voorwaarden gegeven die effect hebben op kans of gevolg voor dat aspect. Hiermee kunnen vaker voorkomende aanvragen op eenzelfde manier worden beoordeeld. Onderstaande tabellen zijn niet uitputtend.

<b>C1 Definitieve afmeervoorziening</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Flotte en veilige vaart	De afmeergelegenheid en de daaraan afgemeerde schepen liggen te dicht op de naastgelegen vaarweg.	Afmeervoorzieningen moeten voldoen aan de RVW. Met name de veiligheidsafstand S tussen afgemeerde schip en de vaarweg conform tabel 37 uit de RVW en de regels voor langshaven in § 3.10 van de RVW. (zie ook § 5.6)
Gevaar mens en natuur	Doordat de afmeergelegenheid te dicht op de naastgelegen vaarweg ligt bestaat het gevaar op aanvaring met gevolgen voor de opvarenden. Aanleg en gebruik van de afmeervoorziening heeft negatieve gevolgen voor de KRW-doelstellingen en de ecologische verbindingzone.	Als vorige punt. Zorgen dat zichtbaarheid van de afmeergelegenheid voldoende is.  Aanvraag ook toetsen aan KRW en ecologie.
Schade	Schade aan bodem en oevers door schroefwerking van afmerende schepen, schepen die zwaaien bij de afmeergelegenheid of hun motor laten draaien tijdens het afgemeerd liggen. Naast afkalving kan het ook voorkomen dat slib juist naar een andere locatie wordt gestuwd waar andere vaarweggebruikers er last van hebben. Schade tijdens de bouw van de afmeervoorziening.	Afmeergelegenheid moet passend zijn bij de af te meren schepen. Goede nul-situatie vastleggen en na realisatie regelmatig de aanliggende oevers controleren. In vergunning opnemen dat eigenaar verantwoordelijk is voor schade aan naastgelegen bodem en oevers. Ook bouwmethode toetsen bij vergunningaanvraag.
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Hinder omgeving	Afmeergelegenheden trekken ook bedrijvigheid of recreatie aan. Dit kan geluid, licht en stank overlast geven.	Bij beroepsvaart moeten de werkzaamheden binnen de milieuvergunning blijven.

	Om toegang te krijgen tot de afmeergelegenheid moet men over terrein van derden. Ook voor afmeergelegenheden zonder afloopvoorziening (openbare gelegenheden in natuurgebieden) gaan mensen toch proberen aan land te komen.	Bij recreatievaart verbod op overnachten opnemen. Enkel toestaan als de afmeergelegenheid bereikbaar is vanaf de openbare weg of eigen terrein. Of de afstand tot land zodanig groot maken dat het nagenoeg onmogelijk is om aan land te komen.
Vervuiling	Er vinden onderhouds- of herstelwerkzaamheden plaats waardoor stoffen zoals verf, olie, schoonmaakmiddelen in het water terecht komen. Er zijn langdurig mensen op de afgemeerde schepen aanwezig zonder dat er een goede installatie is om het afvalwater op te vangen zodat dit op het water wordt geloosd.	Verbod op herstelwerkzaamheden aan de schepen afgemeerd aan afmeervoorziening.  Verbod van overnachten op de afgemeerde schepen. Of verplichte aansluiting opvang in vuilwatertank met afvoer naar daarvoor bestemde instanties.

Vanwege KRW en ecologische verbindingzone is WBD terughoudend met verlenen van vergunningen voor afmeervoorzieningen. De eisen uit de RVW zijn dusdanig streng dat ook daar in de meeste gevallen moeilijk aan valt te voldoen. Zeker voor afmeergelegenheden langs de vaargeul is dat zeer lastig aangezien die eigenlijk buiten de oeverlijn moeten liggen. Voor insteekhavens en zijhavens is het iets gemakkelijker. Bij zijtakken die bedoeld zijn als waterinlaat of -uitlaat worden geen afmeervoorzieningen toegestaan vanwege kans op hogere stroomsnelheden.

Dit komt erop neer dat nieuwe situaties nagenoeg uitgesloten zijn.

<b>C2 Tijdelijke afmeervoorziening</b>		
<b>Beoordelingsaspecten</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Voorwaarden</b>
Vlotte en veilige vaart	Als C1.	Als C1.
Gevaar mens en natuur	Als C1.	Als C1.
Schade	Als C1.	Als C1. Aanvullend ook de methode van verwijderen toetsen bij de vergunningaanvraag
Hinder omgeving	Als C1.	Als C1.
Vervuiling	Als C1. Er kunnen delen van de afmeervoorziening achterblijven na verwijderen daarvan.	Als C1. In vergunning opnemen dat de gehele afmeervoorziening moet worden verwijderd.

Net als bij C1 komt het erop neer dat nieuwe situaties nagenoeg uitgesloten zijn.

## 5.2 Trailerhellingen

Geen nadere toelichting

### 5.3 Bebording en markering

Zoals in § 3.6 ook aangegeven is een aandachtspunt het onderscheid tussen de nautisch beheerder WBD voor alle borden en de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van borden door derden (bijvoorbeeld borden op bruggen in beheer van derden). Advies is dit duidelijk in het bebordingsplan aan te geven en afspraken met derden daarover goed vast te leggen en te controleren.

### 5.4 Raakvlakken beleid

Geen nadere toelichting.

### 5.5 Onderhoud

Geen nadere toelichting.

### 5.6 Toezicht en handhaving

Bij de handhaving op afmeervoorzieningen wordt onderscheid gemaakt in veilig en onveilige afmeervoorzieningen. Bij de beoordeling op veiligheid spelen de volgende aspecten een rol:

- Is de veiligheidsafstand tussen de vaarweg en het aan de afmeervoorziening afgemeerde schip groot genoeg? Als richtlijn voor de veiligheidsafstand kunnen de waarden voor S uit tabel 37 uit de RVW worden aangehouden. Dit betreft de veiligheidsafstand tussen een voor de sluis wachtend schip en een voorbijvarend schip. De afstand is per scheepvaartklasse en betreft de klasse van de vaarweg en niet het afgemeerde schip;
- Voldoet de afmeervoorziening aan de regels voor een langshaven conform § 3.10 van de RVW? Deze regels zijn streng en vereisen dat de afmeervoorziening inclusief afgemeerde schip en veiligheidsafstand S volledig buiten de oeverlijn ligt. Dat zal niet vaak het geval zijn. Achtergrond is dat voor langsvarende schepen de oeverlijn duidelijk moet blijven;
- Indien het een afmeervoorziening betreft in een insteekhaven of zijhaven voldoet deze aan de regels voor insteekhavens en zijhavens conform § 6.2 van de RVW? Dit soort havens vormen minder snel een belemmering voor de doorgaande vaart op het moment dat schepen liggen afgemeerd. Maar het van en naar de afmeervoorziening varen kan wel gevaarlijke situaties geven als de situatie onvoldoende overzichtelijk is zodat schepen elkaar niet of niet tijdig kunnen zien;
- Hoe is de onderhoudsstaat van de afmeervoorziening? Bij een slechte onderhoudsstaat bestaat het risico op instorten van de voorziening waardoor de constructie of de daarachter gelegen oever in de vaarweg terecht kan komen;
- Hoe wordt de afmeervoorziening gebruikt? Als er vaak te veel of te grote schepen liggen belemmert dit de scheepvaart in de naastgelegen vaarweg en het kan schade geven aan naastgelegen oevers;
- Permanent wonen/overnachten is niet toegestaan (en vaak ook in strijd met bestemmingsplan).

Bij de handhaving van ligplaatsen moet voorkomen worden dat er grote rechtsongelijkheid ontstaat. Daarom richt de handhaving zich eerst op nieuwe gevallen en daarna op bestaande. Daarom dienen verzoeken aan eigenaren ook zoveel mogelijk gelijktijdig worden gedaan voor afmeervoorziening op eenzelfde gedeelte van de vaarweg met vergelijkbare afmeervoorzieningen.

Bij handhaving op borden wordt in eerste instantie onderscheid gemaakt tussen borden die verwarrend zijn en die niet verwarrend zijn. Verwarrende borden zijn:

- Borden die tegenstrijdig zijn met de officiële borden;
- Borden die lijken op borden volgens de RST maar dat niet zijn;
- Borden die niet voldoen aan plaatsing en afmetingen zoals voorgeschreven in de RST;
- Borden die niet passen bij de situatie.

Voor toezicht en handhaving op de vaarwegen en dus ook de oevers zie ook § 3.7. Specifiek voor oevers zijn in het risicodossier de volgende beheersmaatregelen opgenomen in de verschillende scenario's. Dit bij de risico's 'Ligplaatsen' en 'Werkzaamheden in of aan de vaarweg zonder toestemming'. Dat is kort samen te vatten met: goede database vergunningen, samenwerken met partners en publiek.

#### Scenario 2:

- Goede doorzoekbare database vergunningen zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid;
- Rol van de gemeenten vergroten door relatie te verbeteren zodat zij makkelijker en sneller kunnen doorverwijzen naar het waterschap;
- Goed bereikbare database van bestaande vergunningen zodat snel kan worden nagegaan of werkzaamheden zonder of met toestemming zijn;

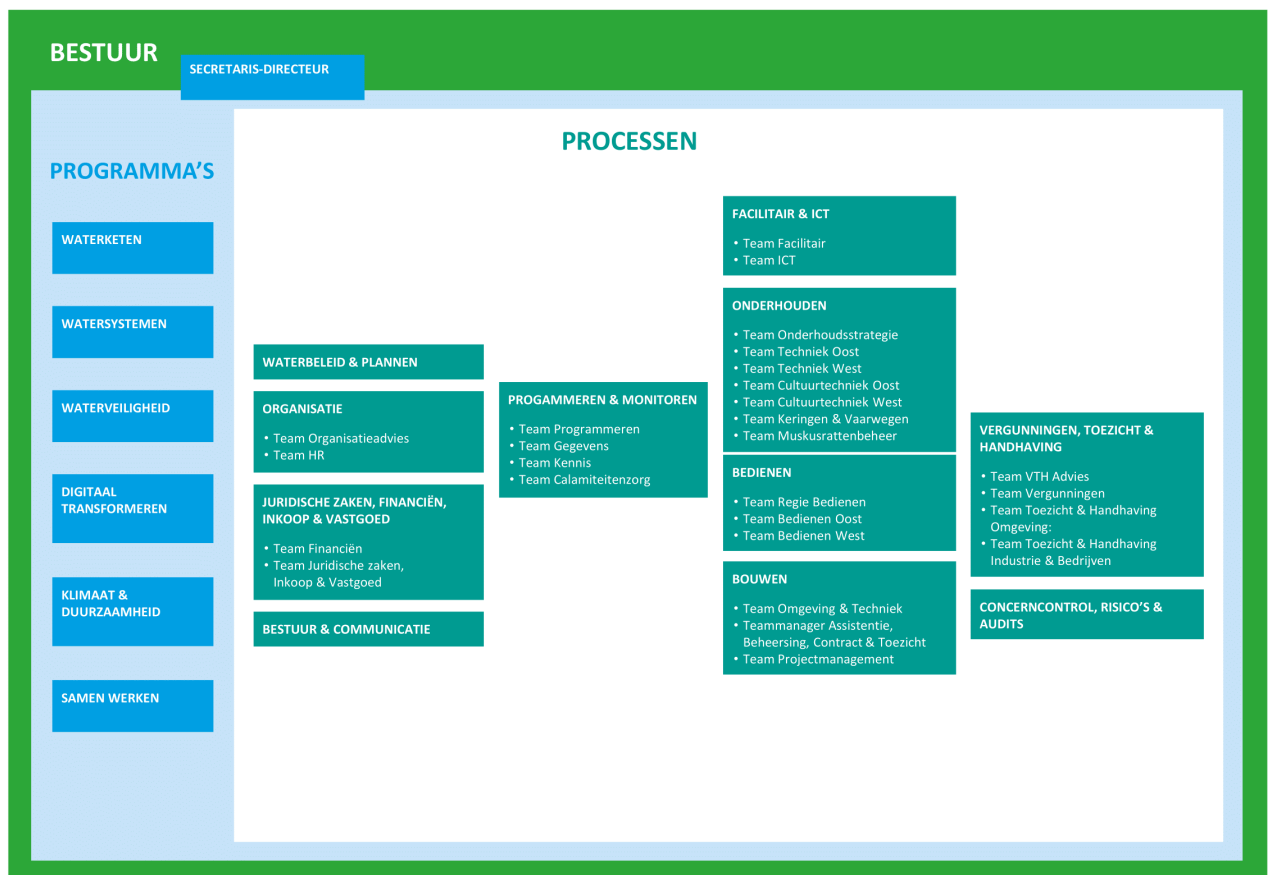
#### Scenario 3:

- Database vergunningen die ook actief signalen geeft binnen organisatie (wanneer nieuwe ligplaats vergunningen zijn afgegeven, welke voorwaarden zijn gesteld etc.);
- Zichtbaarheid van het waterschap als nautisch beheerder vergroten bij partners en publiek;

## 6 ORGANISATIE

### 6.1 Organisatie

In onderstaande figuur is de organisatiestructuur van waterschap Brabantse Delta te zien. De organisatie is onderverdeeld in programma's en processen. Het programma watersystemen bestaat uit de sporen gezond water, voldoende water en bevaarbaar water. Nautisch beheer is een taak die valt onder bevaarbaar water. Vanuit het spoor bevaarbaar water is het regieteam vaarwegen georganiseerd. In dit regieteam zitten mensen vanuit verschillende processen, zoals waterbeleid, vergunningen, toezicht & handhaving, onderhouden en bedienen.



Figuur 5 De organisatiestructuur van Waterschap Brabantse Delta

### 6.2 Onderhouden

Het proces onderhouden is met haar teams verantwoordelijk voor het goed werken van installaties, sloten en dijken in het werkgebied. De teams Techniek zijn verantwoordelijk voor het onderhoud aan de bruggen en sluisen. Het team Keringen en Vaarwegen is verantwoordelijk voor het onderhoud en inspectie van de vaarwegen. De meeste activiteiten vallen onder het vaarwegbeheer. Enkel het onderhoud en inspectie van de borden en



betonning valt onder het nautisch beheer. Het team Keringen en Vaarwegen voert daarnaast diverse activiteiten uit voor het proces bedienen, zoals de lokale- en bediening op afstand (incl. testsluitingen) van de bruggen en sluisen in het beheersgebied. De bediening op afstand wordt door de sluiswachters (deels inhuur) uitgevoerd en de lokale bediening door de (senior) cultuurtechnisch medewerkers.

Het team Keringen en Vaarwegen werkt bij het onderhoud samen met andere organisaties en bedrijven. Bij noodsituaties hebben zij een belangrijke rol. Ook zijn zij vaak een aanspreekpunt in persoonlijk contact tussen het waterschap en inwoners, agrariërs en bedrijven in het werkgebied. De teammanager Keringen en Vaarwegen houdt zich een gedeelte van zijn tijd bezig met vaarwegen.

Voor het team 'Keringen en Vaarwegen' is het nautisch beheer maar een heel klein deel van hun werkzaamheden. Maar het team is wel regelmatig in het gebied en heeft dus een belangrijke signalerende functie ook voor het nautisch beheer. Het team beschikt over een boot voor inspectie en kleine onderhoudswerkzaamheden. Met de boot kunnen ze dus ook direct op de vaarwegen aanwezig zijn. In het regieteam vaarwegen zit iemand vanuit het team 'Keringen en Vaarwegen'.

Vanuit het team wordt aangegeven dat er behoefte is aan meer kennis, expertise en richtlijnen zodat helder is hoe er gehandeld moet worden in bepaalde situaties.

### 6.3 Vergunningverlening

Binnen het proces 'Vergunningen, Toezicht & Handhaving' behandelt het team 'Vergunningen' vergunningaanvragen die van invloed (kunnen) zijn op de hoeveelheid water, de waterkwaliteit of de waterveiligheid. Ook adviseren zij onder andere gemeenten en omgevingsdiensten. Er zijn geen medewerkers die gespecialiseerd zijn in nautische zaken en scheepvaartvergunningen. Scheepvaartvergunningen en nautische zaken zijn maar een klein onderdeel van de werkzaamheden van het team 'Vergunningen'. Hetzelfde geldt voor het team 'VTH Advies' ook daarin zitten geen specifieke nautische adviseurs. Er is een overeenkomst met een externe partij voor specifieke nautische vragen. In het Regieteam Vaarwegen zit iemand vanuit het team 'Vergunningen'.

### 6.4 Bedienen

Meer water vasthouden of toch juist extra water afvoeren? Het team 'Bedienen' zorgt dagelijks voor het regelen van de waterpeilen in het gebied. Zij zijn verantwoordelijk voor het bedienen van installaties in keringen en vaarwegen. Ook zorgen zij voor het goed zuiveren van het rioolwater. Voor het nautisch beheer is de bediening van de sluisen en bruggen van belang. Dit laatste gebeurt door sluiswachters vanuit de Manderssluis. Ook voor bedienen geldt dus dat het nautische aspect maar een onderdeel is van het totaal. In het regieteam vaarwegen zit iemand vanuit het team 'Bedienen'.

Vanuit het proces bedienen is aangegeven dat iemand fulltime bezig zou moeten zijn met het aansturen van de bediening van de sluizen en bruggen om alles voldoende geregeld te krijgen. Het sluiswachtersteam bestaat momenteel uit 10 medewerkers,. Daarnaast wordt ook de noodbediening van bruggen, sluizen en noodkering aangestuurd vanuit dit team.

### 6.5 Handhaving en toezicht

Het team 'Toezicht & Handhaving' valt binnen het proces 'Vergunningen, Toezicht & Handhaving'. Dit team richt zich op alle zaken die van invloed (kunnen) zijn op de hoeveelheid water, de waterkwaliteit of de waterveiligheid. Zij houden vanuit de waterschapsverordening toezicht op het naleven van de regels die gelden voor het water, in de bodem, de sloten en de rivieren. Als het nodig is komen zij in actie. Ook hier geldt dat er geen specifiek nautisch toezicht is maar dat de nautische taken onderdeel zijn van het totale pakket. Het team is veel in het veld aanwezig maar dat is zeker niet altijd op de vaarwegen. In het Regieteam Vaarwegen zit iemand vanuit het team 'Handhaving en toezicht'.

Voor nautisch beheer geldt dat er alleen reactief wordt gehandhaafd. Er zijn geen handhavers die specifiek op nautisch beheer ingedeeld zijn. Helaas komen meldingen sporadisch en vaak te laat binnen waardoor er niet voldoende en niet direct gehandhaafd kan worden. Er is vanuit regieteam vaarwegen en specifiek de handhavers aangegeven dat er behoefte is aan gerichtere handhaving om zo een beter beeld te krijgen van de risico's die op het water worden gelopen en overtredingen kunnen worden bestraft.

### 6.6 Ongevallen en calamiteiten

Ongevallen en calamiteiten kunnen door mensen van buiten de organisatie van WBD worden gemeld op het algemene nummer van WBD 076 564 10 00. Buiten kantoor tijden en in het weekend krijg je een keuzemenu te horen: toets 1 (coördinatie wacht) en wordt dit gemeld aan de Operationele Wacht.

Via het algemene nummer respectievelijk de Operationele Wacht wordt bij een ongeval en calamiteit het team keringen en vaarwegen (wachtdienst keringen en vaarwegen) ingeschakeld en bij een onnatuurlijk oorzaak eveneens het team 'Toezicht & Handhaving'. Indien nodig wordt de nautisch beheerder op de hoogte gesteld. Er wordt gehandeld volgens het calamiteitendraaiboek en het deelbestrijdingsplan Scheepvaart.

## 7 RISICO'S

### 7.1 Opzet risicodossier en proces

Tussen september 2022 en juli 2023 zijn er op verschillende momenten risico's geïnterpreteerd. De basis kwam voort uit een bestaand risicodossier en is op een aantal momenten aangevuld:

- Tijdens de interne interviews zijn risico's benoemd en opgenomen in het dossier;
- Bij de eerste risicosessie zijn de risico's geïnterpreteerd, gekwantificeerd en op basis daarvan geprioriteerd;
- Bij de tweede risicosessie zijn beheersmaatregelen opgesteld die risico's verkleinen, zijn de restrisico's gekwantificeerd en is gekeken wat de grootste restrisico's waren;
- Er is een 'risicosessie op de kaart' geweest, waarbij samen met de beheerders het hele beheergebied is doorgelopen en risico's zijn vastgelegd;
- Tijdens de externe interviews zijn risico's besproken. De meeste bleken al in het dossier aanwezig. Waar nodig zijn risico's en beheersmaatregelen aangevuld op basis van de input uit de externe interviews.

De risico's zijn gescoord volgens de RISMAN-methode. De methode is aangepast op de bestaande bedrijfswaardenmatrix van WBD. Er zijn scores gegeven aan de kans op voorkomen en er is een score gegeven voor de gevolgen op de thema's: compliance, financieel, continuïteit, imago, duurzaamheid en omgeving. Deze thema's komen voort uit de bedrijfswaardenmatrix. De totale risico score is de optelling:

Totaalscore = kans x gevolg thema 1 + kans x gevolg thema 2 + ..... + kans x gevolg thema 6

Voor de totaalscore wordt conform onderstaande figuur het acceptatie niveau bepaald.

Kans	6	6	12	18	24	30	36
	5	5	10	15	20	25	30
	4	4	8	12	16	20	24
	3	3	6	9	12	15	18
	2	2	4	6	8	10	12
	1	1	2	3	4	5	6
		1	2	3	4	5	6
		Gevolg					

= Risico acceptabel
= Risico acceptabel extra aandacht tbv beheersbaarheid
= Risico is niet acceptabel

Figuur 6 Risico acceptatie tabel

Onderstaande figuur geeft een voorbeeld van de score voor het risico ‘Veiligheid bruggen sluisen en vaarweg’. Zoals te zien is dit risico initieel niet acceptabel.

Risico omschrijving:					INITIEEL RISICO							
Nummer	Titel	Risico	Oorzaak: (waarom treedt het op, wat heeft er toe geleid?)	Gevolg: wat kan er bij optreden risico gebeuren, waar heeft het invloed op?	KANS	compliance	financieel	continuïteit	imago	duurzaamheid	omgeving	TOTAAL
RIS-0010	Veiligheid bruggen, sluisen en vaarweg.	verkeerssituatie bij bruggen en sluisen is onveilig	1) geen of onjuiste bebording aanwezig 2) geen of onvoldoende verlichting 3) Te grote schepen worden toegelaten 4) Veel verschillend verkeer door elkaar 5) Onervaren recreanten	1) Gevaarlijke situatie 2) Letsel 3) Schade aan kunstwerken 4) Stremmingen	2	1	2	2	1	0	2	16

Figuur 7 Voorbeeld risico score initieel

Voor alle risico’s zijn beheersmaatregelen geïnventariseerd. Voor elke beheersmaatregel is bepaald in welke van de in § 1.2 benoemde 3 scenario’s deze past. Vervolgens is het restrisico bepaald na het nemen van de beheersmaatregelen. Dat is gedaan per scenario en dus per scenario met verschillende beheersmaatregelen. Onderstaande figuur geeft het voorbeeld voor hetzelfde risico als hierboven maar dan met de restrisico score voor de 3 verschillende scenario’s.

Risico omschrijving:		Beheersmaatregel:	REST RISICO Scenario 1								REST RISICO Scenario 2					REST RISICO Scenario 3										
Nummer	Titel	Beheersmaatregelen: Preventief / Correctief	KANS	compliance	financieel	continuïteit	imago	duurzaamheid	omgeving	TOTAAL	KANS	compliance	financieel	continuïteit	imago	duurzaamheid	omgeving	TOTAAL	KANS	compliance	financieel	continuïteit	imago	duurzaamheid	omgeving	TOTAAL
RIS-0010	Veiligheid bruggen, sluisen en vaarweg.	-2 Bebording updaten/uitbreiden; -2 Onoverzichtelijke situaties aanpakken  -3 Matrix bord op sluisen Roode Vaart en Schipdiep -3 Verlichting aanbrengen; -3 Voorkomen van te grote schepen (zie beheersmaatregelen RIS-0001); -3 Communicatie via website over drukte verkeer;	2	1	2	2	1	0	2	16	2	1	2	1	1	0	1	12	1	1	2	1	1	0	1	8

Figuur 8 Voorbeeld restrisico score

In scenario 1 worden er voor dit risico geen beheersmaatregelen genomen. Het restrisico blijft dus gelijk aan het initiële risico en blijft niet acceptabel. In scenario 2 worden 2 maatregelen genomen waarmee het risicoprofiel daalt tot ‘acceptabel extra aandacht beheersbaarheid’. In scenario 3 worden nog een viertal extra beheersmaatregelen genomen. Hierdoor neemt het restrisico nog verder af en wordt acceptabel.

Deze kwantificering van initieel risico en restrisico per scenario is gedaan voor alle risico's. Het volledige risico dossier is gegeven in bijlage 1. In de volgende paragraaf is een toelichting gegeven op de beheersmaatregelen in scenario's 2 en 3. In § 1.1 is het resultaat gegeven door een overzicht van de top 10 risico's in de verschillende scenario's.

## 7.2 Maatregelen in beleid

Uitgangspunt voor de te nemen beheersmaatregelen is dat de basis is gelegd met de geformuleerde kaders van het Operationeel Nautisch Beleid en het vergroten van kennis op het gebied van scheepvaart en vaarwegen. In de onderstaande tabel is de beheersing van de risico's in het voorkeursscenario 2 verder geconcretiseerd. Ter vergelijking is ook een kolom gegeven voor scenario 3 waarin alle beheersmaatregelen worden uitgevoerd; dat lijkt dan overbodig maar geeft een snel overzicht in de verschillen tussen scenario's 2 en 3.

Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
Te grote schepen	Inkomend verkeer via Marksluis door RWS laten controleren;	Wel	Wel	Sluit aan bij huidige praktijk. Kaders over scheepsafmetingen conform ONB.
	Inkomend verkeer via Manderssluis door sluiswachters laten controleren;	Wel	Wel	Sluit aan bij huidige praktijk. Wel kaders duidelijker.
	Handhaving verscherpen	Wel	Wel	In scenario 2 bij de ingangen want dat is het meest effectief. In scenario 3 ook actief op het water.
	Goede doorzoekbare database ontheffingen	Wel	Wel	Zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid
	Gegevens schepen beschikbaar maken voor sluiswachters zodat afmetingen kunnen worden getoetst.	Wel	Wel	Via AIS-ontvanger de sluiswachter informatie laten ontvangen over de schepen. Kan eventueel ook via app's zoals Vesslefinder o.i.d.
	Database ontheffingen die ook actief signalen geeft binnen organisatie zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid	Niet	Wel	Wanneer transport plaats vindt, welk voorwaarden zijn gesteld etc.
	Meetapparatuur installeren met software om diepte schepen te registeren	Niet	Wel	Te innovatief/kostbaar en niet nodig
	Schade aan bodem, oevers en constructies verhalen op de veroorzaker	Niet	Wel	Er dient voldoende handhaving op het water te zijn om dit één op één te kunnen aantonen.
Ligplaatsen	Goede doorzoekbare database vergunningen zodat snel kan worden vergeleken en daardoor meer eenduidigheid	Wel	Wel	Kan met beperkte (eigen) middelen worden gerealiseerd.
	Database vergunningen die ook actief signalen geeft binnen organisatie (wanneer nieuwe ligplaats	Niet	Wel	Hiervoor is ingewikkelder en specifiek software nodig wat duur is en lastig te implementeren.

Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
	vergunningen zijn afgegeven, welke voorwaarden zijn gesteld etc.)			
Evenementen in vaarwegen	Samenwerken met gemeentes: regulier overleg over aanpak en korte lijntjes voor specifieke aanvragen.	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
	Goede doorzoekbare database vergunningen	Wel	Wel	Kan met beperkte (eigen) middelen worden gerealiseerd.
	Database vergunningen die ook actief signalen geeft binnen organisatie	Niet	Wel	Hiervoor is ingewikkelder en specifiek software nodig wat duur is en lastig te implementeren.
Snelvaren	Extra informeren over toegestane snelheid en gevaren; bebording op orde, matrix borden gebruiken,	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
	Handhaving & Toezicht vergroten want kan alleen op basis van "heterdaad": Extra capaciteit/bewuste keuzes in bepaalde periodes maken	Wel (incidenteel)	Wel 'reguliere basis'	Meer aandacht voor handhaving. In scenario 3 handhaving gespecialiseerd op nautische handhaving.
	Regelmatig samenwerken met politie op het water (vastleggen feiten) en op het land (beste manier om overtreder ook echt aan te kunnen pakken)	Wel	Wel	Past bij betere samenwerking met andere 'professionele partijen'
	Opleiden verbalisant zodat deze voldoende kennis en ervaring heeft om te kunnen optreden (is nodig voor rechtsgelding zijn);	Wel	Wel	Hoort bij professionalisering
	Aanschaffen snelle eigen schepen of drones om overtreders beter te kunnen verbaliseren en het gebied van de controles te vergroten	Niet	Wel	Is erg kostbaar
Toezicht	Extra capaciteit van inzet eigen schepen (of drones) om overtreders te kunnen verbaliseren.	Niet	Wel	Is erg kostbaar
	Opleiden verbalisant zodat deze voldoende kennis en ervaring heeft om te kunnen optreden	Wel	Wel	Hoort bij professionalisering
	Regelmatig samenwerken met politie	Wel	Wel	Past bij betere samenwerking met andere 'professionele partijen'
Aanvaringen kunstwerken	Handhaven vergunning o.b.v. onderhoudsplicht, gebaseerd op een goede database van relevante vergunningen	Wel	Wel	Kan met beperkte (eigen) middelen worden gerealiseerd.
	Goed overzicht staat maken	Wel	Wel	Hoort bij professionalisering

Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
	Aanspreken wegbeheerder na geconstateerde kapotte geleidewerken of (indien juridisch mogelijk) zelf repareren op kosten van wegbeheerder. Dit op basis van een vergunning systeem dat actief meldingen geeft	Niet	Wel	Vergunning systeem met actieve meldingen te ingewikkeld/duur.
Zwemmen	<b>Preventie:</b>			
	Informereren over gevaren van zwemmen in vaarwegen	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
	Plaatsen van extra borden bij bruggen en sluizen of bij andere plaatsen langs de vaarweg waar dit gebeurt;	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
	Actief opsporen en aanspreken van zwemmers voordat ze gaan zwemmen;	Niet	Wel	Kost te veel capaciteit
	<b>Handhaving:</b>			
	Extra capaciteit i.s.m. andere handhavende instanties (bijv. gemeente) voor "heterdaadjes" waardoor dit gedrag wordt ontmoedigd.	Wel	Wel	Past bij betere samenwerking met andere 'professionele partijen'
Niet melden van belemmering/schades	Communicatie over hoe meldingen moeten worden gedaan, bijv. via de website of via de app (aansluiten bestaand), vakbladen en QR-code op borden.	Niet	Wel	Risico laag dus geen prioriteit. Pas bij scenario 3 aanpakken
	Camera's bij strategische locaties (gevoelige objecten of locaties met veel verkeer) om belemmeringen/schades te constateren.	Niet	Wel	Kostbaar en effect is beperkt
Veiligheid bruggen en sluizen	Bebording updaten/uitbreiden	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Matrix bord op sluizen Roode Vaart en Schipdiep plaatsen	Niet	Wel	Hoge kosten voor beperkt risico dus pas bij scenario 3 aanpakken
	Verlichting aanbrengen	Niet	Wel	
	Voorkomen van te grote schepen (zie ook risico 'Te grote schepen')	Niet	Wel	
	Communicatie via website over drukte verkeer	Niet	Wel	

Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
Organisatie en proces WBD	Taken en verantwoordelijkheden breder betrekken in de organisatie	Wel	Wel	Vooral toezicht en handhaving berust nu te veel op één persoon.
Rol provincie	Meer inzetten op bestuurlijke escalatie en bewustwording van de taak binnen de provincie	Niet	Wel	Scenario 3 en de middelen die daarbij horen kan alleen met voldoende bewustzijn binnen de provincie.
Onvoldoende afstemming stakeholders	Gebiedsadviseur voor nautische zaken naar voren schuiven, of ondersteuning voor huidige gebiedsadviseur	Niet	Wel	Past enkel binnen aangepaste organisatie zoals voorzien in scenario 3
Werkzaamheid en in of aan de vaarweg zonder toestemming	Rol van de gemeenten vergroten door relatie te verbeteren zodat zij makkelijker en sneller kunnen doorverwijzen naar het waterschap.	Wel	Wel	Past bij betere samenwerking met andere 'professionele partijen'
	Goed bereikbare database van bestaande vergunningen zodat snel kan worden nagegaan of werkzaamheden zonder of met toestemming zijn	Wel	Wel	Kan met beperkte (eigen) middelen worden gerealiseerd.
	Zichtbaarheid van het Waterschap als nautisch beheerder vergroten bij partners en publiek	Niet	Wel	Past enkel binnen aangepaste organisatie zoals voorzien in scenario 3
Risico bij varen bij aanwezigheid van ijs	Bij ijsgang meer communiceren richting scheepvaart over beleid en risico's via scheepvaartberichten en matrix borden	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
Eigen werkzaamheid en vinden plaats zonder vergunning/toestemming	Bewustwording vergroten binnen de organisatie dat bij alle activiteiten die vlotte en veilige doorvaart kunnen belemmeren een vergunning verplicht is	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Ook eigen vergunningen goed opnemen in database vergunningen.	Wel	Wel	Kan met beperkte (eigen) middelen worden gerealiseerd.
's Nachts varen	Achterhalen of er behoefte is en of/waar 's nachts varen veilig mogelijk is. Zo ja, toestaan en bediening sluizen/bruggen aanpassen eventueel tijdelijk. Zo nee, de vaarweg ontoegankelijker maken	Niet	Wel	's nachts varen kan niet worden verboden. Voor (kleine)recreatievaart is het ook lastig om dit onmogelijk te maken. Voor grotere recreatie en beroepsvaart is 's nachts varen beperkt mogelijk doordat sluizen/bruggen niet worden bediend



Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
	door Manderssluis en Benedensas te sluiten.			(behalve Manderssluis tot aan de Prinslandsebrug).
Bekendheid nautische rol WBD bij incidenten	Intern communicatie verbeteren door duidelijk verdeling taken en verantwoordelijkheden en wie wanneer beschikbaar is.	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Extern communiceren door gebruik van sociale media en matrix borden etc. zodat duidelijk is hoe het WBD te bereiken is	Niet	Wel	Matrix borden etc. pas in scenario 3
Capaciteit handhaving onvoldoende	Meer inhuren, extra FTE of uitbesteden	Wel	Wel	Is nodig voor veel verschillende beheersmaatregelen
Risico's niet gekwantificeerd	Provincie meenemen in huidige risicoprofiel.	Wel	Wel	Risico's zijn nu gekwantificeerd maar Provincie moet (mee) bepalen waar de lat wordt gelegd in te toekomst want zij financieren het nautisch beleid.
Schuldvraag bij incidenten	Taken en verantwoordelijkheden breder betrekken in de organisatie	Wel	Wel	Zodat meer mensen betrokken worden en expertise inbrengen en de totale taken en verantwoordelijkheden van WBD bij incidenten duidelijk is
Crisisbeheer 's nachts	Deelbestrijdingsplan op orde brengen	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Borgen dat scheepvaartberichten altijd verzonden kunnen worden	Wel	Wel	Ligt nu te veel bij één persoon
	Meerdere medewerkers opleiden om op te kunnen treden	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Waakvlam overeenkomst met externe partij	Niet	Wel	Kost veel geld. Eerst intern oplossen
Extern Advies onvoldoende effectief	Kennis binnen eigen organisatie opbouwen	Wel	Wel	Zodat dit niet extern nodig is
Welke Wetgeving toepassen onduidelijk	(verder) opleiden van medewerkers.	Wel	Wel	Slag die gemaakt is bij het opstellen van het ONB in toekomst doorzetten.
Meldingen hard varen	Communicatieplan afspreken met gemeenten, politie, RWS	Wel	Wel	Zodat meldingen binnen komen en kunnen worden geregistreerd.

Risico	Beheersmaatregel	Scen. 2	Scen. 3	Achtergrond voorstel Scenario 2 of 3
	Communicatieplan opstellen en voorlichting naar alle gebruikers, omwonenden etc.: meld het bij ons!	Niet	Wel	Zodat nog meer meldingen binnen komen en kunnen worden geregistreerd.
Schade door kerende schepen	Voorlichting over gevolgen via ontvangers van de schepen	Wel	Wel	Bijv. bij Cosun waar veel schepen komen die ook moeten keren
	Reactief herstel van oevers en baggeren vaarweg	Wel	Wel	Dus daar waar blijkt dat dat nodig is
Schade door kerende schepen (vervolg)	Proactief monitoring en herstel van vaarweg en oevers;	Niet	Wel	Zodat probleem plekken eerder duidelijk worden en minder overlast geven
	Verbod instellen om te keren door borden plaatsen	Niet	Wel	Op plekken waar blijkt dat dat nodig is. Eventueel afhankelijk van afmeting schip
Afstemming sluiswachters	Sluiswachters meer meenemen in communicatie	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
	Sluiswachters meer betrekken en niet fulltime inroosteren	Wel	Wel	dus ook tijd vrijmaken voor afstemming
	Meer sluiswachters aannemen i.p.v. inhuur zodat betrokkenheid wordt vergroot	Niet	Wel	Past in aangepaste organisatie scenario 3.
Verzoeken verhuurbedrijf en (kano's, SUP's, etc.) moeilijk te beoordelen	Opstellen ligplaatsen beleid met daarin ook afweging voor locaties verhuurbedrijven	Wel	Wel	Past bij verdere professionalisering
Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen	Informereren recreatieve gebruikers over risico's en gedrag	Wel	Wel	Via bestaande matrix borden, flyers, website etc.
	Regelmatig contact houden met jachthavens en verhuurbedrijven	Wel	Wel	Past in verbeteren communicatie met stakeholders
	Opstellen ligplaatsen beleid	Wel	Wel	met daarin ook afweging voor locaties jachthavens, vrije ligplaatsen en verhuurbedrijven

### 7.3 Top 10 risico's

Onderstaande tabel toont de initiële top 10 risico's. Het initiële risico profiel is gescoord waarbij er vanuit is gegaan dat er nog geen enkele beheersmaatregel is genomen. Rode risico's zijn niet acceptabel, gele risico's zijn acceptabel maar vragen extra aandacht ten behoeve van beheersbaarheid.

Top 10 RISICO's Initieel			
rang	score	nummer	titel
1	50	RIS-0005	<i>Snelvaren</i>
2	48	RIS-0008	<i>Zwemmen</i>
3	44	RIS-0022	<i>Capaciteit handhaving onvoldoende</i>
4	40	RIS-0034	<i>Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen</i>
5	36	RIS-0024	<i>Schuldvraag bij incidenten</i>
6	33	RIS-0021	<i>Bekendheid nautische rol WSBD bij incidenten</i>
7	32	RIS-0026	<i>Crisisbeheer 's nachts</i>
8	30	RIS-0006	<i>Toezicht</i>
9	28	RIS-0012	<i>Organisatie en proces WBD</i>
10	28	RIS-0013	<i>Rol provincie</i>

Figuur 9 Top 10 risico's initieel

De beheersmaatregelen zijn in kaart gebracht en zoals eerder aangegeven zijn door het opstellen van het Operationeel Nautisch Beleid een aantal beheersmaatregelen al genomen en is daarmee het risicoprofiel al lager. Onderstaande risicoprofiel is de huidige stand van zaken en hoort bij scenario 1 aangezien er in dat scenario geen verdere nieuwe maatregelen worden uitgevoerd.

Top 10 RISICO's na Beheersmaatregelen Scenario 1			
rang	score	nummer	titel
1	50	RIS-0005	<i>Snelvaren</i>
2	48	RIS-0008	<i>Zwemmen</i>
3	44	RIS-0022	<i>Capaciteit handhaving onvoldoende</i>
4	40	RIS-0034	<i>Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen</i>
5	32	RIS-0026	<i>Crisisbeheer 's nachts</i>
6	30	RIS-0006	<i>Toezicht</i>
7	30	RIS-0021	<i>Bekendheid nautische rol WSBD bij incidenten</i>
8	28	RIS-0013	<i>Rol provincie</i>
9	24	RIS-0001	<i>Te grote schepen</i>
10	24	RIS-0029	<i>Meldingen hard varen</i>

Figuur 10 Top 10 risico's Scenario 1

In scenario 2 worden wel een heel aantal maatregelen genomen. En dat heeft ook duidelijk effect op het risicoprofiel zoals te zien in onderstaand risicoprofiel. Er zijn nog maar 2 rode risico's: 'snelvaren' en 'zwemmen'. Deze risico's zijn door de te nemen maatregelen wel iets kleiner maar zoals eerder aangegeven blijven deze risico's groot omdat gevolgen zoals ernstig gewonden of doden nooit helemaal kunnen worden uitgesloten. Tenslotte is te zien dat de lijst met risico's waarvoor aandacht nodig is maar beperkt is tot 7 risico's (3 t/m 9) en dat het 10e risico al groen is en daarmee acceptabel.

Top 10 RISICO's na Beheersmaatregelen Scenario 2			
rang	score	nummer	titel
1	45	RIS-0005	<i>Snelvaren</i>
2	40	RIS-0008	<i>Zwemmen</i>
3	28	RIS-0013	<i>Rol provincie</i>
4	27	RIS-0021	<i>Bekendheid nautische rol WSBD bij incidenten</i>
5	24	RIS-0034	<i>Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen</i>
6	20	RIS-0020	<i>'s nachts varen</i>
7	18	RIS-0015	<i>Afstemming stakeholders</i>
8	16	RIS-0016	<i>Werkzaamheden in of aan de vaarweg zonder toestemming</i>
9	16	RIS-0022	<i>Capaciteit handhaving onvoldoende</i>
10	12	RIS-0010	<i>Veiligheid bruggen, sluizen en vaarweg.</i>

Figuur 11 Top 10 risico's Scenario 2

Onderstaande 'Top 10 Risico's na Beheersmaatregelen Scenario 3' geeft het risicoprofiel dat overblijft als alle maatregelen uit scenario 3 worden uitgevoerd. 'Snelvaren' en 'zwemmen' worden nog wel iets kleiner maar blijven rood. Het aantal risico's waarvoor aandacht nodig is wordt beperkt tot 5 (3 t/m 7). Ondanks de vele extra inspanningen die nodig zijn in scenario 3 is de afname van het risicoprofiel beperkt. Als in het risico dossier naar de totale score van het risicoprofiel (dus alle risico's en niet alleen de top 10) wordt gekeken geeft scenario 2 een afname van 40% en scenario 3 een afname van 50% t.o.v. scenario 1. Als enkel naar de top 10 risico's wordt gekeken is dit 30% voor scenario 2 en 36% voor scenario 3 (weer t.o.v. scenario 1).

Top 10 RISICO's na Beheersmaatregelen Scenario 3			
rang	score	nummer	titel
1	40	RIS-0005	<i>Snelvaren</i>
2	36	RIS-0008	<i>Zwemmen</i>
3	27	RIS-0021	<i>Bekendheid nautische rol WSBD bij incidenten</i>
4	24	RIS-0013	<i>Rol provincie</i>
5	24	RIS-0034	<i>Recreatief gebruik van provinciale vaarwegen</i>
6	18	RIS-0020	<i>'s nachts varen</i>
7	16	RIS-0022	<i>Capaciteit handhaving onvoldoende</i>
8	14	RIS-0016	<i>Werkzaamheden in of aan de vaarweg zonder toestemming</i>
9	12	RIS-0012	<i>Organisatie en proces WBD</i>
10	12	RIS-0024	<i>Schuldvraag bij incidenten</i>

Figuur 12 Top 10 risico's Scenario 3

# OVERZICHT BIJLAGEN

## **Bijlage 1**

- Risicodossier

**Waterschap Brabantse Delta**

Postbus 5520, 4801 DZ Breda  
Bouvignelaan 5, 4836 AA Breda  
T 076 564 10 00  
E [info@brabantsedelta.nl](mailto:info@brabantsedelta.nl)  
I [www.brabantsedelta.nl](http://www.brabantsedelta.nl)

