

FAQ

Update: 16-9-2021

Scheepvaart tijdens hoogwater op de Maas

De Maas als scheepvaartverbinding

De Maasroute¹ is een belangrijke scheepvaartverbinding binnen Europa als onderdeel van de Rijn/Maas-Main-Donau corridor. Ook de Brabantse Kanalen en Belgische vaarwegen zijn verbonden via de Maas. Het traject van de Maasroute loopt van Maastricht tot het Maas-Waalkanaal bij Weurt, waarbij afwisselend wordt gevaren op de gestuwde Maas en de kanalen Julianakanaal en Lateraalkanaal, die parallel aan de Maas liggen. De scheepvaart passeert op de route een aantal schutsluizen om waterstandsverschillen tussen de rivier en de kanalen te overbruggen. Over de gehele Maasroute wordt grotendeels van het jaar een vast waterpeil gehandhaafd, waardoor scheepvaart geen last ondervindt van lage afvoeren.

Tijdens hoge rivierafvoeren kan het stuwpeil niet langer gehandhaafd worden en neemt de waterstand toe. De stuwen worden gestreken en zijn vanaf dat moment eenvoudig zonder hinder te passeren voor de scheepvaart. Dit gebeurt bij afvoeren tussen 1000 en 1500 m³/s. Een nadeel van de toenemende afvoer voor de scheepvaart is dat de doorvaarthoogte bij bruggen afneemt, waardoor de containervaart het aantal containerlagen moet beperken.

De gevolgen van klimaatverandering

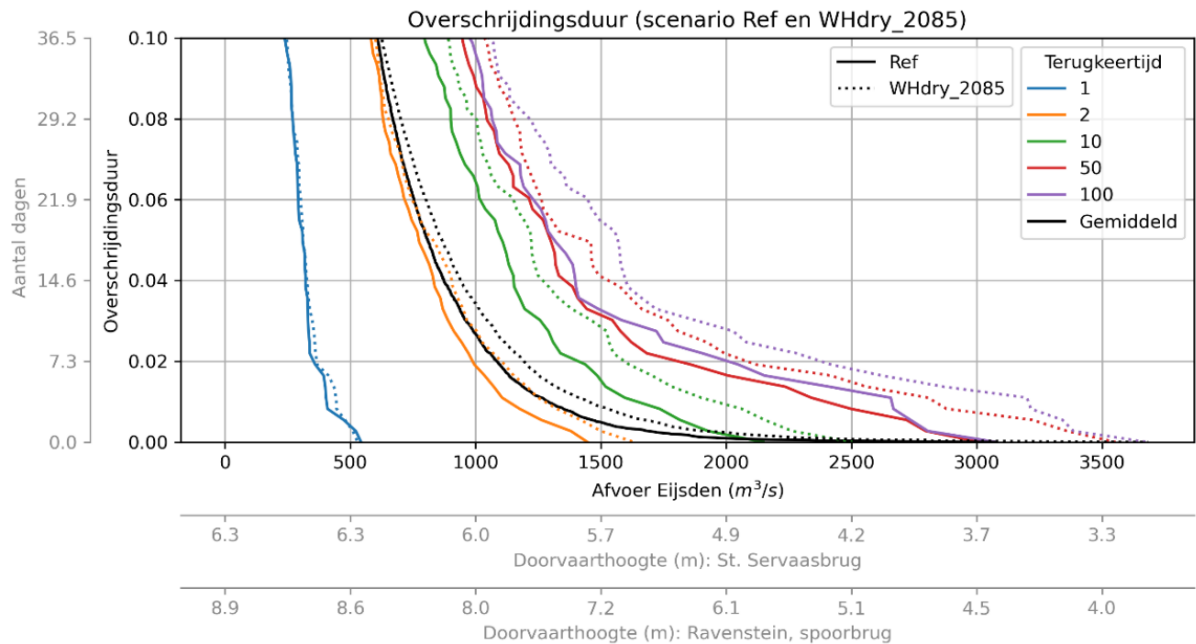
Door klimaatverandering kunnen er vaker hoge afvoeren optreden en wordt de afvoer ook hoger. Ook de Europese Commissie erkent dat de binnenvaart kwetsbaar is voor klimaatverandering (zowel hoogwater als laagwater), en het beleidsdoel is om de sector veerkrachtiger voor klimaatverandering te maken.

In het Nederlandse programma Klimaatbestendige Netwerken is onderzoek uitgevoerd naar het effect van klimaatverandering op de doorvaarthoogte op de Maas. Hieruit blijkt dat het effect van vaker hoogwater (meer dagen per jaar) beperkt is, maar de hoger wordende hoogwaters hebben meer effect op een verminderde beschikbare doorvaarthoogte (zie Figuur).

¹ <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/maatregelen-om-overstromingen-te-voorkomen/maaswerken/maasroute>

FAQ

Update: 16-9-2021



Figuur: De overschrijdingsduur (in aantal dagen per jaar) voor de Maasafvoer voor verschillende herhalingstijden in relatie tot de doorvaarthoogte bij de St. Servaasbrug (Maastricht) en spoorbrug bij Ravenstein (bij Grave). In het huidige klimaat (Ref) en bij snelle klimaatverandering (Wh 2085).

Bij een verder toenemende afvoer worden de open verbindingen tussen de Maas en kanalen afgesloten. Keersluis Heumen (Maas-Waalkanaal) en Limmel (Julianakanaal) sluiten bij afvoeren van respectievelijk 1400 en 1800 m³/s. Omdat bij Limmel geen schutsluis meer aanwezig is, geeft dit een stremming van de doorgang van het Julianakanaal naar Maastricht en verder zuidwaarts.

De effecten van hoogwater 2021 op de scheepvaart

Tijdens de hoogwatergolf van juli 2021 is vanwege het gevaar van drijfvuil de beroepsvaart op de gehele Maas gestremd geweest. Voor recreatievaart werd de stremming al eerder ingesteld in verband met de hoge stroomsnelheden en moeilijke manoeuvreerbaarheid, en houdt de stremming nog aan, omdat drijfvuil voor recreatievaart meer impact heeft. Vanwege herstelwerkzaamheden bij stuw Sambeek is deze ook nu nog gestremd.