

---

## 7

### **Besluit van 29 november 2005, houdende wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 oktober 2005, nr. HDJZ/SCH/2005-2057, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161, en 1964, 83), de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 25 november 2004 (protocol 2004-II-18) en de artikelen 4, eerste lid, onder a, en derde lid, en 22, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 3 november 2005, nr. W09.05.0471/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 november 2005, nr. HDJZ/SCH/2005-2218, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt met betrekking tot het Rijnvaartpolitiereglement 1995 als volgt gewijzigd:

#### **A**

In artikel 1.03, vierde lid, wordt «0,8 promille» vervangen door: 0,5 promille.

#### **B**

Artikel 4.01, tweede lid, komt te luiden:

2. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en geldt niet voor klokslagen.

## C

Artikel 4.06, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen b en c vervallen.

2. Onderdeel b (nieuw) komt te luiden:

b. zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van het radarpatent dan wel van een ander overeenkomstig het Reglement radarpatenten erkend diploma. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip--schipverkeer, die goed functioneert.

## D

Artikel 6.20, tweede lid, komt te luiden:

2. Onverminderd artikel 1.04 geldt het eerste lid, tweede volzin, onder b en c, niet ten opzichte van een klein schip.

## E

Artikel 6.22, tweede lid, komt te luiden:

2. Op gedeelten van de vaarweg waar het teken:

a. A.1a (bijlage 7) is geplaatst, mag een schip met uitzondering van een klein schip zonder motor niet varen;

b. A.12 (bijlage 7) is geplaatst, mag een motorschip niet varen.

## F

Hoofdstuk 6, onderdeel VI, komt te luiden:

*VI. Slecht zicht; gebruik van radar*

### **Artikel 6.30 Alle varende schepen bij slecht zicht**

1. Bij slecht zicht moeten alle schepen gebruik maken van radar.

2. Elk schip moet bij slecht zicht een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden. Het moet aan de andere schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.

3. Een schip moet bij het gaan stilliggen bij slecht zicht de vaargeul zoveel mogelijk vrij maken.

4. Een klein schip mag bij slecht zicht slechts varen indien het op kanaal 10 of op het daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen andere kanaal uitluistert.

5. Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken, moeten bij slecht zicht onverwijld een ligplaats opzoeken.

### **Artikel 6.31 Stilliggende schepen**

1. Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan buiten havens of in het bijzonder daartoe door de bevoegde autoriteit bestemde plaatsen stilligt, moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren. Zodra het via de marifoon hoort dat andere schepen naderen dan wel zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid, onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, moet het via de marifoon zijn positie opgeven.

2. Een schip als bedoeld in het eerste lid, dat geen gebruik van marifoon kan maken moet, zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid, onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, als mistsein «één reeks klokslagen» geven. Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste een minuut.

3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel zijn zij slechts op een schip van het samenstel van toepassing.

### **Artikel 6.32 Op radar varende schepen**

1. Een schip mag slechts op radar varen indien zowel een persoon die houder is van het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede van het radarpatent, bedoeld in het Reglement radarpatenten, als een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden. Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een eenmansstuurstelling voor het varen op radar, behoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

2. Bij het ontmoeten en het voorbijvaren moeten de volgende bepalingen in acht worden genomen:

a. een in opvaart op radar varend schip moet, zodra het op het scherm tegemoet komende schepen bemerkt dan wel het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, per marifoon aan die schepen zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en met hen het voorbijvaren afspreken;

b. een in afvaart op radar varend schip echter dat op het scherm een schip bemerkt, waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden en dat zich via de marifoon niet heeft gemeld, moet via de marifoon dit schip op de gevaarlijke situatie wijzen en het voorbijvaren afspreken;

c. elk op radar varend schip dat via de marifoon wordt opgeroepen moet per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven. Het moet dan met de tegemoet komende schepen het voorbijvaren afspreken; een klein schip mag evenwel slechts aangeven naar welke zijde het uitwijkt;

d. wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifooncontact tot stand komt, moet het opvarende schip:

- «één lange stoot» geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
- de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.

Dit geldt eveneens voor elk op radar varend schip dat met een schip, dat in of in de nabijheid van de vaargeul stilligt, geen marifooncontact tot stand kan brengen.

3. Het eerste en het tweede lid gelden ingeval van een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

### **Artikel 6.33 Niet op radar varende schepen**

Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken en die een ligplaats moeten opzoeken, moeten tijdens de vaart naar deze ligplaats de volgende bepalingen in acht nemen:

- a. zij moeten zoveel mogelijk de zijde van de vaargeul aanhouden;

b. een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt, moeten als mistsein «één lange stoot» geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste een minuut. Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich of binnen gezichts- of gehoorsafstand van de schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft. Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip een uitkijk te hebben;

c. zodra het schip via marifoon door een ander schip wordt aange- roepen, moet het per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en aangeven dat het niet op radar vaart en op weg is naar een ligplaats. Het moet daarna met het andere schip het voorbijvaren afspreken;

d. zodra het schip het mistsein van een ander schip hoort, waarmee geen marifooncontact tot stand komt, moet het:

– indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt, deze oever aanhouden en daar, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;

– indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, de vaargeul zoveel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

## G

Artikel 7.08 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt de eerste volzin te luiden: Aan boord van een stilliggend schip dat een teken of tekens moet voeren, bedoeld in artikel 3.14, moet zich voortdurend een terzake kundige bewaker bevinden.

2. Het tweede en derde lid worden vernummerd tot derde en vierde lid.

3. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Aan boord van een stilliggend passagiersschip waarop passagiers aanwezig zijn, moet zich voortdurend een terzake kundige bewaker bevinden.

## H

Artikel 9.09 komt te luiden:

### **Artikel 9.09 Beperking van de scheepvaart tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50)**

1. Tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) moeten duwstellen en gekoppelde samenstellen met een lengte van meer dan 186,50 m of een breedte van meer dan 22,90 m, zodra zij een riviervak naderen waarin zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet te zien zijn, op het door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal hun samenstelling en positie opgeven en deze gegevens zo dikwijls als nodig is herhalen.

2. Afvarende duwstellen en gekoppelde samenstellen met een lengte van meer dan 186,50 m of een breedte van meer dan 22,90 m mogen opvarende duwstellen, gekoppelde samenstellen of schepen met een lengte van meer dan 110 m niet ontmoeten in de riviervakken tussen:

km 575,50 en km 578,50 (Oberspay),

km 606,50 en km 608,50 (Weissenturm),

km 635,00 en km 637,50 (Unkel),

km 720,50 en km 723,00 (Benrath),

km 740,00 en km 744,00 (Düsseldorf) en

km 784,50 en km 786,50 (Baerl)

In verband daarmee zijn op deze duwstellen en gekoppelde samenstellen de volgende bepalingen van toepassing:

a. bij het naderen van het betreffende riviervak moeten deze duwstellen en gekoppelde samenstellen zich regelmatig melden op marifoonkanaal 10;

b. een opvarend duwstel, gekoppeld samenstel of een schip met een lengte van meer dan 110 m moet, indien is te voorzien dat het een afvarend duwstel of gekoppeld samenstel zal ontmoeten, benedenstrooms van het betreffende riviervak stilhouden totdat de afvaart het vak is doorgevaren;

c. wanneer een opvarend duwstel, een opvarend gekoppeld samenstel of een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m het betreffende riviervak reeds is binnengevaren, moet een afvarende duwstel en een afvarend gekoppeld samenstel bovenstrooms van het vak stilhouden totdat de opvaart het vak is doorgevaren.

3. Tussen het Spijsche Veer (km 857,40) en Gorinchem (km 952,50) mogen de in het eerste lid bedoelde duwstellen en gekoppelde samenstellen slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit worden samengesteld of ontkoppeld.

I

Artikel 9.11 komt te luiden:

### **Artikel 9.11 Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijsche Veer**

Een schip dat bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijsche Veer (km. 857,40) vaart, moet zoveel mogelijk zijn stuurboordswal houden. De artikelen 6.04 en 6.05 zijn niet van toepassing.

J

Bijlage 6, onderdeel G, komt te luiden:

#### *G. Seinen bij slecht zicht*

a. Alleen varend schip of samenstel dat niet op radar vaart



1 lange stoot die ten minste elke minuut wordt herhaald Artikel 6.33, onder b

b. Op radar varend schip, wanneer er geen marifooncontact tot stand komt



1 lange stoot, herhaald Artikel 6.32, tweede lid, onder d

c. Stilliggend schip



1 reeks klokslagen die lange stoot die ten minste elke minuut wordt herhaald Artikel 6.31, tweede lid

K

Bijlage 7, afdeling I, onder A, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tekst bij teken A.1a wordt na «lid 2» ingevoegd: , onder a.
2. Bij A.12 word het volgende teken ingevoegd:



3. De tekst bij teken A.12 komt te luiden:  
A.12 Verboden voor motorschepen (artikel 6.22, tweede lid, onder b).

## ARTIKEL II

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt in werking met ingang 1 april 2006.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 29 november 2005

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *twaaalfde* januari 2006

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen**

#### *Aanleiding tot de wijziging*

Bij haar resolutie van 25 november 2004 (protocol 2004-II-18) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (verder: CCR) besloten om een aanzienlijk aantal tijdelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (verder: RPR) die krachtens artikel 1.22 RPR waren vastgesteld, om te zetten in definitieve wijzigingen.

Ter uitvoering van artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is een voorontwerp van het onderhavige besluit bekendgemaakt in de Staatscourant van 18 juli 2005, nr. 136, en overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Er zijn gedurende de termijn die daartoe vanaf de bekendmaking van het ontwerp in de Staatscourant ter beschikking heeft gestaan geen opmerkingen met betrekking tot het ontwerp-besluit ontvangen die aanpassing van de tekst daarvan noodzakelijk maken, noch is door of namens een der Kamers, en ook niet door een vijfde van het grondwettelijk aantal leden van een der Kamers van de Staten-Generaal, de wens te kennen gegeven, dat het in het ontwerp-besluit geregelde onderwerp bij wet zou moeten worden geregeld.

#### *Administratieve lasten*

De wijzigingen in het onderhavige besluit bevatten geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven of voor de burgers. Derhalve is het besluit niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel I*

##### **A**

Het voorheen vastgelegde verbod van varen onder invloed voor dienstdoende bemanning en andere personen aan boord van een schip ging uit van een alcoholpercentage van 0,8 promille. Deze norm is verlaagd naar 0,5 promille en is daarmee gelijk gesteld met het toegestane alcoholpercentage voor de schipper dat is opgenomen in artikel 1.02, zevende lid, van het RPR

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73) en is verlengd van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-16 (Stcrt. 2005, 61).

##### **B**

Voorheen werd in artikel 4.01, tweede lid, verwezen naar een drietonig sein zoals dat was opgenomen in artikel 6.32, derde lid, onder a, van het RPR. Met de introductie van nieuwe bepalingen voor het varen bij slecht zicht is ook artikel 6.32 gewijzigd en is het drietonige sein komen te vervallen. Artikel 4.01, tweede lid, is in verband met de wijziging van artikel 6.32, derde lid, onder a, van het RPR aangepast.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173) en is verlengd van 1 oktober 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-16 (Stcrt. 2005, 61).

## C

Artikel 4.06, eerste lid, is aangepast aan de nieuwe regeling voor het varen bij slecht zicht. Het voorschrift in onderdeel b, met betrekking tot de uitrusting met de drietonige hoorn, is geschrapt en onderdeel c is dientengevolge verletterd. Tevens is onderdeel b (nieuw) uitgebreid. Naast het radarpatent zijn nu ook andere diploma's toegestaan die overeenkomstig het Reglement Radarpatenten zijn erkend.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73) en is verlengd van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-17 (Stcrt. 2005, 61).

## D

Artikel 6.20, tweede lid, heeft tot doel zeker te stellen dat de verplichting van grote schepen om snelheid te minderen niet geldt bij iedere ligplaats voor recreatievaart. Het voorschrift van het eerste lid is nu van toepassing; daarin is bepaald dat een schip zijn snelheid zodanig moet regelen dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of stilliggend schip, drijvend voorwerp of kunstvoorwerp zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007 bij protocol 2003-II-22 (Stcrt. 2004, 32).

## E

Door een wijziging van zowel artikel 6.22, tweede lid, als bijlage 7 wordt de mogelijkheid in het leven geroepen voor verschillend beleid ten aanzien van het toelaten van scheepvaart op bepaalde riviergedeelten, in het bijzonder het toelaten van recreatievaart. In het vroegere RPR gaf bord A.1.a de mogelijkheid een vaarverbod in te stellen niet geldend voor kleine schepen die geen motorschip zijn. Het zijn van een motorschip hangt echter af van het al dan niet gebruiken van een motor. Met name in Duitsland bestaat de behoefte om op oude Rijnarmen met een gevoelig milieu ook kleine recreatievaart te weren die met een motor zijn uitgerust, ongeacht of de motor wordt gebruikt. Het doel hiervan is de controle op het gebruik van de motor in een dergelijk gebied te vereenvoudigen. Derhalve is in het RPR het bord A.12 geïntroduceerd, dat reeds bekend is in het Binnenvaartpolitiereglement. Dit verkeersteken behelst een vaarverbod voor alle motorschepen. In combinatie met de introductie van het bord A.12 wordt de betekenis van bord A.1.a in die zin aangepast dat het daarin vervatte vaarverbod gaat gelden voor alle schepen die zijn uitgerust met een motor, met uitzondering van kleine schepen zonder motor.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 19 november 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2003-I-20 (Stcrt. 2003, 222).

## F

Met de wijziging van Hoofdstuk 6, onderdeel VI, is er een geheel herziene regeling vastgesteld voor het varen met radar en de overige gedragsregels bij slecht zicht. Uitgangspunt is dat er bij slecht zicht alleen nog op radar wordt gevaren. Schepen zonder radar dienen voortaan zo spoedig mogelijk een ligplaats op te zoeken.

Bij de communicatie bij slecht zicht krijgt het gebruik van de marifoon een hoofdrol. Geluidsseinen bij slecht zicht krijgen dientengevolge een beperkte betekenis, waardoor het zogenaamde drietonige sein voor varende schepen wordt afgeschaft. Een andere wijziging is dat voor het



oefenen in het varen met radar de mogelijkheid wordt geopend om dit 's nachts te doen.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2002, 73) en is verlengd van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-17 (Stcrt. 2005, 61).

## G

De wijziging van artikel 7.08, eerste lid, is van technische aard. In plaats van te verwijzen naar zowel artikel 3.14 als naar het ADNR, bevat het eerste lid na onderhavige wijziging alleen nog een verwijzing naar artikel 3.14. Deze vereenvoudiging is mogelijk omdat artikel 3.14 reeds de ADNR verwijzing naar gevaarlijke stoffen bevat.

Naast de wijziging van het eerste lid is er aan artikel 7.08 een tweede lid toegevoegd. Daarin is vastgelegd dat aan boord van een stilliggend passagiersschip te allen tijde een terzake kundige bewaker aanwezig dient te zijn. De aanwezigheid van een bewaker op een stilliggend passagiersschip was reeds verplicht gesteld onder het tweede lid (oud). De reden om deze eis in een apart lid op te nemen, is om duidelijk te maken dat er geen mogelijkheid tot ontheffing bestaat voor bewaking op stilliggende passagiersschepen. Met de toevoeging van dit tweede lid is artikel 7.08 dientengevolge vernummerd.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007 bij protocol 2003-II-22 (Stcrt. 2004, 32).

## H

Ter verduidelijking dat artikel 9.09 van toepassing is op zowel een duwstel als op een gekoppeld samenstel, is overal waar er in het artikel «duwstellen» zijn genoemd «gekoppelde samenstellen» aan toegevoegd. Duwstellen en gekoppelde samenstellen hebben nagenoeg dezelfde afmetingen en ervaring heeft geleerd dat voor beide samenstellen dezelfde regels moeten worden gesteld.

Een tweede wijziging van artikel 9.09 is dat het tweede lid is komen te vervallen. Daarin was vastgelegd dat de bevoegde autoriteit tussen Bad Salzig en Gorinchem voor duwstellen een marifoonkanaal aanwijst. Het uitluisteren op marifoonkanaal 10 wordt voldoende geacht, waardoor het overbodig is om de bevoegde autoriteit per riviervak tevens een ander marifoonkanaal aan te laten wijzen.

Tenslotte is artikel 9.09 vernummerd. Het oude vierde lid is vernummerd tot tweede lid.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2003-I-21 (Stcrt. 2003, 222).

## I

In artikel 9.11, tweede lid, werd verwezen naar het drietonige sein, bedoeld in artikel 6.32, derde lid, onder a. Met de wijziging van onderdeel VI van hoofdstuk 6 in onderhavig besluit is het drietonige sein komen te vervallen. Artikel 9.11 is daaraan aangepast. Daarnaast is de redactie van artikel 9.11 aangepast en is verduidelijkt dat het varen met het blauwe bord (de artikelen 6.04 en 6.05) op de Rijn in Nederland bij slecht zicht niet aan de orde is.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2003 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2003-I-20 (Stcrt. 2003, 222) en is verlengd van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-16 (Stcrt. 2005, 61).

J

In navolging van de wijzigingen in artikel I, onder F, is Bijlage 6, onderdeel G, aangepast. Onderdeel G bevat de seinen bij slecht zicht. Door het marifoongebruik bij slecht zicht verplicht te stellen, worden klokseinen minder gebruikt. Om die reden kunnen de klokseinen worden vereenvoudigd.

Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2004-II-17 (Stcrt. 2005, 61).

K

Voor de toelichting op de wijziging van bijlage 7 wordt verwezen naar de toelichting bij artikel I, onder E.

De wijziging van bijlage 7 is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2003-I-20 (Stcrt. 2003, 222).

#### *Artikel II*

De datum van inwerkingtreding vloeit voort uit de CCR-resolutie van 25 november 2004 (protocol 2004-II-18).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs