

255

Besluit van 23 april 1987 tot wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement)

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 24 december 1986, nr. RRV 37478, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 1 van de Wet van 15 april 1891 (Stb. 91), houdende bepalingen tot voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan;

De Raad van State gehoord (advies van 18 maart 1987, nr. W09.86.0677);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 april 1987, nr. RJV 09443, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Binnenvaartpolitiereglement, vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682)¹, wordt gewijzigd als volgt:

A. Artikel 3.30 van Deel I met het opschrift daarvan worden gelezen:

Artikel 3.30

Dagteken van schepen die door middel van hun zeilen worden voortbewogen en tegelijkertijd hun motor gebruiken.

Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt moet voeren:

een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, op een plaats waar hij het best kan worden gezien;

B. Artikel 3.36 van Deel I wordt gelezen:

Artikel 3.36

Een schip dat recht van voorrang heeft voor de doorvaart op plaatsen waar de volgorde van doorvaren is geregeld en dat van dit recht gebruik wil maken moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomend dagteken voeren:

een rode wimpel, met een lengte van tenminste 1 m, op het voorschip op een voldoende hoogte om goed zichtbaar te zijn;

C. In artikel 3.36a, eerste lid, wordt de tweede alinea gelezen: Indien het schip een duwbak, een zeeschipbak of een klein schip is, moet het de bol, in plaats van op het voorschip, voeren op een geschikte plaats.

D. In artikel 3.49 van Deel I vervalt het tweede lid en vervalt de nummering van het eerste lid (oud);

E. In artikel 4A.02, eerste lid onder c, van Deel I wordt de volzin na de puntkomma gelezen:

bij goed zicht mag van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt;

F. Artikel 4A.02, tweede lid, van Deel I wordt gelezen: 2. Voor een duwstel, voor een gekoppeld samenstel en voor een sleep is het eerste lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt;

G. Artikel 6.01, eerste lid onder a, van Deel I wordt gelezen:

a. naderen op tegengestelde koersen: het elkaar naderen van twee schepen op koersen die recht of vrijwel recht aan elkaar tegengesteld zijn;

H. In artikel 6.03a, derde lid, van Deel I:

– vervalt in de eerste volzin het woord «kleine»;
– wordt na de tweede alinea een nieuwe alinea toegevoegd, luidende:
Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip;

I. Artikel 6.03a, vierde lid, van Deel I wordt gelezen:

4. Dit artikel is niet van toepassing op kruisende koersen die kunnen ontstaan ingeval van keren, ingeval van verlaten van een ankerplaats of een ligplaats of ingeval van samenkomst van vaarwateren;

J. Het opschrift van Paragraaf II C van Deel I wordt gelezen:

Naderen op tegengestelde koersen;

K. In het opschrift van artikel 6.04 van Deel I worden de woorden «Recht tegen elkaar insturen» vervangen door:

Naderen op tegengestelde koersen;

L. In artikel 6.04 van Deel I:

– worden in het eerste lid de woorden «recht tegen elkaar insturen» vervangen door: elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat;

– worden in het tweede lid de woorden «recht tegen elkaar insturen» vervangen door: elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat;

– wordt het derde lid gelezen: 3. Indien twee zeilschepen elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing;

M. In het opschrift van artikel 6.04a van Deel I worden de woorden «Recht tegen elkaar insturen» vervangen door:
Naderen op tegengestelde koersen;

N. In artikel 6.04a van Deel I:
– worden in het eerste lid, na het woord «losplaats», ingevoegd de woorden: een sluis, de doorvaartopening van een brug;
– wordt het tweede lid gelezen: 2. Het verlangen wordt kenbaar gemaakt door het tijdig geven van:
twee korte stoten
en door het tegelijkertijd tonen aan stuurboord van:
– des nachts: een wit helder rondom schijnend flikkerlicht, eventueel in combinatie met een lichtblauw bord;
– des daags: een lichtblauw bord, in combinatie met een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,
totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad.
Het lichtblauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moeten donker van kleur zijn. Het bord moet van voren en van achteren zichtbaar zijn;

O. In het opschrift van artikel 6.05 van Deel I worden de woorden «Recht tegen elkaar insturen» vervangen door:
Naderen op tegengestelde koersen;

P. In artikel 6.05 van Deel I:
– wordt in het tweede lid de zinsnede vóór de eerste komma gelezen: Indien een opvarend schip en een afvarend schip elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat;
– wordt het vierde lid gelezen: 4. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat moet tijdig aan stuurboord tonen:
– des nachts: een wit helder rondom schijnend flikkerlicht, eventueel in combinatie met een lichtblauw bord;
– des daags: een lichtblauw bord, in combinatie met een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,
totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad.
Het lichtblauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moeten donker van kleur zijn. Het bord moet van voren en van achteren zichtbaar zijn.
Het opvarende schip mag deze tekens niet meer tonen, nadat het voorbijvaren heeft plaats gehad, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat;

Q. In artikel 6.07, derde lid, van Deel I:
– wordt na het onderdeel a een nieuw onderdeel ingevoegd, geletterd b, en luidende: b. indien een klein zeilschip dat het bezeild heeft en een klein motorschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar op tegengestelde koersen naderen, het zeilschip de weg vervolgen en moet het andere schip de weg vrijlaten;
– wordt het onderdeel b (oud) geletterd c;

R. Artikel 6.10, lid 1 bis, van Deel I wordt gelezen:
1 bis. Indien een zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een zeilschip, niet zijnde een klein schip, dat een klein zeilschip oploopt.

Een schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein zeilschip.

S. Het opschrift van artikel 6.16 van Deel I wordt gelezen: Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater;

T. Artikel 6.16, eerste lid, eerste alinea, van Deel I wordt gelezen:

1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren en een hoofdvaarwater invaren of oversteken, danwel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

U. Artikel 6.21a, vierde lid, van Deel I wordt gelezen:

4. Een duwstel mag niet varen, indien aan de kop uitsluitend een zeeschipbak is geplaatst die niet is voorzien van een kopbak. De bevoegde autoriteit kan van dit verbod ontheffing verlenen;

V. Het opschrift van artikel 6.29 van Deel I wordt gelezen: Recht van voorrang bij schutting;

W. In artikel 6.29 van Deel I:

– worden in de aanhef van het eerste lid de woorden «recht op schutting bij voorrang» vervangen door de woorden: recht van voorrang bij schutting;
– wordt het tweede lid gelezen: 2. Indien een schip dat recht van voorrang heeft en de rode wimpel voert, bedoeld in artikel 3.36, een wachtplaats van een sluis nadert of aldaar ligplaats heeft, moet een ander schip de nodige medewerking verlenen, opdat dit schip zonder oponthoud de sluis kan invaren;

X. In artikel 6.30 van Deel I:

– vervalt het vierde lid;
– worden het vijfde, zesde, zevende en achtste lid (oud) vernummerd tot respectievelijk vierde, vijfde, zesde en zevende lid;
– vervallen in de eerste volzin van het zevende lid (nieuw) de woorden: en mag het alleen naar voren en naar beneden schijnen;

Y. In artikel 6.32 van Deel I:

– wordt de voorlaatste alinea van het tweede lid gelezen: Voor een duwstel, voor een gekoppeld samenstel en voor een sleep is dit lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt;
– wordt aan het derde lid een volzin toegevoegd, luidende: Artikel 1.09, derde lid, omtrent het hebben naar alle zijden van een voldoende vrij direct of indirect uitzicht blijft buiten toepassing;

Z. In het opschrift van artikel 6.33 van Deel I vervallen de woorden: die bij slecht zicht de vaart voortzetten;

AA. In artikel 7.08, eerste lid, van Deel I wordt de eerste volzin gelezen:

1. Een stilliggend schip, dat verplicht is één, twee of drie blauwe lichten bedoeld in artikel 3.14 of één, twee of drie blauwe kegels bedoeld in artikel 3.32 te voeren, moet zijn gesteld onder een zich voortdurend aan boord bevindende terzake kundige wachtsman;

BB. In artikel 3 van hoofdstuk 1 van Deel II vervalt het derde lid;

CC. In bijlage 6 wordt het opschrift van afdeling B gelezen: SEINEN BIJ NADEREN OP TEGENGESTELDE KOERSEN;

DD. In bijlage 6 wordt het opschrift van afdeling E gelezen: SEINEN BIJ HET UIT- EN INVAREN VAN HAVENS EN NEVENVAARWATEREN EN HET DAARBIJ INVAREN OF OVERSTEKEN VAN EEN HOOFDVAARWATER;

EE. In bijlage 7 wordt in afdeling B «Gebodstekens» na het teken B.10 een nieuw teken toegevoegd, genummerd B.11, met als tekst:



«a. Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften.



b. Verplichting zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal».

FF. In bijlage 7 wordt in afdeling E «Aanwijzingstekens» na het teken E.7 een nieuw teken ingevoegd, genummerd E.7.1, met als tekst «Toestemming te meren voor het onmiddellijk van of aan boord zetten van een auto».



GG. In bijlage 7 wordt in afdeling E «Aanwijzingstekens» na het teken E.20 een nieuw teken ingevoegd, genummerd E.20.1, met als tekst «Snelvaren voor kleine motorschepen toegestaan».



ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dertigste dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad, waarin het wordt geplaatst.

ARTIKEL III

Dit besluit kan worden aangehaald als «Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement».

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 14 augustus 1986, Stb. 446.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 23 april 1987

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *elfde* juni 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) (Stb. 1983, 682) werden bij koninklijk besluit van 21 juli 1986 (Stb. 419) (Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement) een aantal wijzigingen vastgesteld.

In de nota van toelichting bij dat koninklijk besluit is uiteengezet dat de noodzaak voor deze wijziging was ontleend aan onder meer een evaluatie van de ervaringen die in de praktijk met deze nog nieuwe reglementering waren opgedaan, voorts aan de behoefte sommige bepalingen met het Rijnvaartpolitiereglement 1983 (RPR 1983) (Stb. 1983, 389) in overeenstemming te brengen, en tenslotte aan de wens om een aantal redactionele verbeteringen aan te brengen.

Bij koninklijk besluit van 14 augustus 1986 (Stb. 446) zijn voorts enige wijzigingen aangebracht in artikel 3.10 van Deel I van het BPR teneinde in de voorschriften met betrekking tot de navigatieverlichting van duwstellen voorzieningen te treffen voor de vaart met zesbakduwstellen (Tweede wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement).

Inmiddels is de evaluatie van het BPR in overleg met de diensten, belast met het toezicht op de naleving van het BPR, en met de organisaties van het bedrijfsleven en de watersport voortgezet, hetgeen ten aanzien van een afgerond aantal bepalingen heeft geleid tot de wens deze eveneens aan te passen.

Tevens is wederom de noodzaak gebleken enkele bepalingen nader met het Rijnvaartpolitiereglement 1983 in overeenstemming te brengen en worden nogmaals enkele redactionele verbeteringen aangebracht.

Tenslotte wordt aan het uniforme stelsel van verkeerstekens dat is vervat in de bijlage 7 van het BPR een drietal nieuwe verkeerstekens toegevoegd. Aangezien deze tekens nog niet voorkomen in de «Code européenne des voies de navigation intérieure (CEVNI)» vastgesteld onder verantwoordelijkheid van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties en waarop de bijlage 7 van het BPR is gebaseerd, zijn in het hiervoor bevoegde kader van deze commissie voorstellen gedaan tot opnemering van deze nieuwe verkeerstekens in de overeenkomstige bijlage 7 van het CEVNI. Deze voorstellen zijn inmiddels in beginsel aanvaard.

Vermeld dient nog te worden dat de onderhavige wijzigingen geen consequenties met betrekking tot de deregulering hebben.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Het artikel stelt onder de punten A tot en met BB de verschillende wijzigingen vast die in 20 artikelen van het BPR worden aangebracht, geeft onder de punten CC en DD aanpassingen van bijlage 6 van het BPR en stelt op de punten EE, FF en GG de drie nieuwe verkeerstekens vast.

Voor de toelichting op de onderscheidene bepalingen en verkeerstekens wordt verwezen naar de volgende artikelsgewijze behandeling.

TOELICHTING BIJ DE TE WIJZIGEN ARTIKELEN VAN HET BINNENVAARTPOLITIËREGLEMENT EN BIJ DE NIEUW VASTGE- STELDE VERKEERSTEKENS

Deel I

Artikel 3.30

De zwarte kegel kwam tot dusver slechts aan de orde voor kleine schepen en diende er toe om een klein motorschip, dat tevens zeil voert, te kunnen onderscheiden van een klein zeilschip. De noodzaak dit onderscheid te kunnen maken kwam enerzijds voort uit de vaarregel dat een klein zeilschip bij kruisende koersen en elkaar naderen op tegengestelde koersen voorrang heeft op een klein motorschip (artikelen 6.03a, tweede lid, en 6.04, tweede lid), maar werd anderzijds ook meegebracht door de traditionele zeilregels, die tussen kleine zeilschepen onderling gelden (artikelen 6.03a, derde lid, 6.04, derde lid, en 6.10, lid 1 bis).

Deze traditionele zeilregels zullen thans ook tussen grote zeilschepen onderling gaan gelden (Zie de wijziging van de artikelen 6.03a, derde lid, 6.04, derde lid, en 6.10, lid 1 bis). Derhalve zal voortaan ook een groot zeilschip, dat een ander groot schip, dat zeil voert, met kruisende koersen ontmoet dan wel dit op tegengestelde koersen nadert of oploopt, moeten weten of het te doen heeft met een ander groot zeilschip, in welk geval de traditionele zeilregels van toepassing zijn, dan wel met een groot motorschip, in welk geval tussen hen de vaarregels voor grote motorschepen van toepassing blijven.

Schepen met een lengte van 20 m of meer die een of meer zeilen voeren en tegelijkertijd hun motor gebruiken zullen dan ook de zwarte kegel moeten voeren om aan te tonen dat zij motorschepen zijn.

Artikel 3.36

De wijziging van het onderhavige artikel heeft allereerst ten doel de beperking van het in het artikel vervatte voorschrift tot schepen waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang heeft verleend op te heffen. Het recht van voorrang komt thans feitelijk alleen aan de orde bij schutting; zie artikel 6.29 en zie tevens de wijziging van dat artikel. In artikel 6.29, eerste lid, wordt het recht van voorrang, behalve aan de individuele schepen en de categorieën van schepen ten aanzien waarvan de bevoegde autoriteit zulks heeft bepaald, toegekend aan schepen van toezichthoudende ambtenaren, alsmede brandweerboten, die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn. Het bestaan van dergelijke redenen is met name voor andere schepen niet zonder meer zichtbaar. Weliswaar voeren deze schepen in bepaalde gevallen wel het blauwe flikkerlicht, bedoeld in artikel 3.45, aan dat teken kan echter geen verplichting voor die andere schepen worden ontleend. Het is derhalve in het belang van de overige scheepvaart dat schepen van toezichthoudende ambtenaren en brandweerboten, die van hun recht van voorrang bij schutting gebruik willen maken, verplicht zijn zulks duidelijk aan te geven door het voeren van de rode wimpel. Voorts zou overeenkomstig de bestaande tekst van dit artikel een schip waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang heeft verleend, met name het recht van voorrang bij schutting, verplicht zijn om bij het naderen van een sluis waarvoor dit recht is verleend steeds de rode wimpel te voeren. Door de onderhavige wijziging wordt bereikt dat de schipper van het betreffende schip zelf kan bepalen of hij van het recht gebruik wil maken. Bij geringe drukte en de zekerheid dat het schip bij de schutting «meekomt» zal hieraan immers geen behoefte bestaan. Aldus wordt voorkomen dat het teken nodeloos wordt gevoerd en dat zonder noodzaak medewerking van andere schepen en het sluispersoneel wordt gevraagd.

Artikel 3.36a

De aanleiding voor de wijziging in dit artikel wordt gevonden in de wens om de verplichting de zwarte bol te voeren ten behoeve van kleine schepen wat minder stringent te redigeren. Met name voor kleine motorschepen is het voeren van de ankerbol op het voorschip niet altijd mogelijk. Door de geringe lengte van kleine schepen is het voorts minder relevant om van grote afstand het voorschip, waar bij grote schepen zich meestal het trekkend anker bevindt, te herkennen. Gemeend wordt dat het voldoende is, om voor alle kleine schepen voor te schrijven dat de ankerbol op een geschikte plaats moet worden gevoerd. De zichtbaarheid van alle zijde blijft hierbij toch het criterium.

Een overeenkomstige afwijking voor duwbakken en zeeschipbakken was aanvankelijk in het tweede lid geregeld. Bij het Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is deze uitzonderingsbepaling opgenomen in het eerste lid als tweede alinea daarvan. De uitzondering voor kleine schepen wordt thans eveneens hierin vermeld.

Artikel 3.49

Het tweede lid van dit artikel was destijds opgenomen omdat geen zekerheid bestond of het gele flikkerlicht als een teken in nautisch-technische zin moest worden beschouwd, zoals bedoeld in artikel 3.05, eerste lid, en uit dien hoofde al dan niet zou zijn verboden. Het tweede lid voorzag daarom in een verbod andere tekens te voeren dan in het eerste lid bedoeld alsmede een verbod voor andere schepen om het teken te voeren. Aangezien thans is komen vast te staan dat het gele flikkerlicht als een teken in nautisch-technische zin moet worden beschouwd vormt het tweede lid een doublure van artikel 3.05, eerste lid, en kan het derhalve vervallen.

Artikel 4A.02, eerste lid onder c

Bij de vaststelling van deze bepaling werd geconstateerd dat het noodzakelijk was om ten aanzien van de eis van het radardiploma een mitigerende overgangsbepaling vast te stellen waardoor werd mogelijk gemaakt dat tot 1 januari 1990 met de radar bij goed zicht kon worden geoefend zonder dat zich een houder van het radardiploma aan boord bevond. Hierbij werd in grote trekken aangesloten bij de overeenkomstige beslissing van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die het oefenen met radar op de Rijn eveneens van de eis van het radardiploma heeft vrijgesteld, en wel tot 1 oktober 1988 (Zie artikel 4.06, eerste lid onder d, RPR 1983 juncto artikel 6, tweede lid, van het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1983; Stb. 389). Hierbij is aan de vertegenwoordigers van de organisaties van het betrokken bedrijfsleven toegezegd dat na het verstrijken van een aanzienlijk deel van deze overgangstermijnen opnieuw zou worden bezien of deze termijnen voldoende lang zijn. De verwachting bestond immers dat rond 1990 aan boord van vrijwel alle binnenschepen zich iemand zou bevinden die houder van het radardiploma is, zodat het oefenen met de radar door iemand die het diploma nog moet behalen steeds onder direct of indirect toezicht van een gediplomeerd radardeskundige zou kunnen plaatsvinden.

Hoewel de overgangstermijn voor de wateren, waar het BPR van kracht is, thans nog slechts gedeeltelijk is verstreken, wordt gemeend dat er aanleiding is om reeds thans terug te komen, op de beslissing op dit punt ten tijde van de vaststelling van het BPR in 1983. Hoewel ten aanzien van de onderhavige oefenmogelijkheid op de Rijn voor de periode na 1 oktober 1988 uiteraard door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart nog geen beslissing is genomen, is thans wel bekend dat enkele delegaties bij die commissie van mening zijn dat deze oefenmogelijkheid zonder dat zich een radargediplomeerde aan boord bevindt een definitief karakter zou dienen te verkrijgen.

Voor de wateren waar het BPR van kracht is kan thans echter reeds worden overgegaan voor onbepaalde tijd vast te stellen dat het oefenen met de radar bij goed zicht, zonder dat zich een radardeskundige aan boord bevindt, is toegestaan. Hiertoe is overeenstemming bereikt na overleg met de bij het toezicht op de naleving van het BPR betrokken diensten en met de betrokken organisaties van het bedrijfsleven. Onder meer is hierbij overwogen dat de toekomstige verwachting ten aanzien van de situatie rond 1990 zoals boven vermeld minder gunstig is dan enkele jaren geleden, en voorts is overwogen dat het radardiploma dat voor de BPR-wateren bij artikel 4A.02, eerste lid, onder c, wordt geëist nog niet is ingevoerd, zodat deze overgangstermijn tot dusver feitelijke betekenis miste.

Artikel 4A.02, tweede lid

In het geval van een sleep was in de onderhavige bepaling tot dusver niet voorzien dat een gesleept schip niet aan de in het eerste lid geformuleerde voorwaarden behoeft te voldoen. Zulks was in overeenstemming met de vroegere wijze van slepen op de binnenwateren, waarbij vaak met meerdere gesleepte lengten en op lange tros werd gesleept. Het moderne slepen geschiedt echter vrijwel uitsluitend met één gesleepte lengte en op korte tros, waarbij de sleep aan het scheepvaartverkeer deelneemt als ware het één schip. In een dergelijke situatie behoeven de eisen van het eerste lid uiteraard slechts te gelden voor de sleepboot, aan boord waarvan zich tevens de schipper van de sleep bevindt.

Voor alle samenstellen zal de onderhavige uitzondering echter niet kunnen gelden. In het geval van assistentie zal de geassisteerde eenheid – te denken is bijvoorbeeld aan een geassisteerd zeeschip of duwstel – wel aan de voorwaarden van het eerste lid moeten voldoen.

Artikel 6.01, eerste lid onder a

In afdeling II van hoofdstuk 6 worden thans onder meer gebruikt de termen «naderen op tegengestelde koersen», «recht tegen elkaar insturen» en «voorbijvaren op tegengestelde koersen». Zie het opschrift van afdeling II en van paragraaf IIC en de artikelen 6.03, 6.04, 6.04a, 6.05, 6.07 en 6.08. Hoewel hierin een logisch en consequent systeem is neergelegd, mede door de begripsomschrijving in artikel 6.01, eerste lid, onder a, van het begrip «recht tegen elkaar insturen» als species van het begrip «naderen op tegengestelde koersen» wordt aldus voor de lezer die het reglement niet diepgaand heeft bestudeerd niet direct een duidelijk beeld verkregen. Teneinde nu verwarring als gevolg van het gebruik van de vermelde drie begrippen te vermijden, wordt niet langer het begrip «recht tegen elkaar insturen» gebruikt, en wordt dit vervangen door het begrip «naderen op tegengestelde koersen» dan wel door het begrip «naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat».

Tot de drie wijzen, waarop schepen elkaar kunnen naderen, behoort – naast «op- en voorbijlopen» en «koerskruisen» – «naderen op tegengestelde koersen». Daarbij kan tussen de beide koersen de dwarsafstand zodanig gering zijn, dat er gevaar voor aanvaring is. Dan moet elk van beide schepen uitwijken. Deze situatie wordt bedoeld in artikel 6.04, eerste tot en met derde lid, en in artikel 6.05, tweede lid. Daarom wordt in deze bepalingen voor de toepasselijkheid daarvan met zoveel woorden de aanwezigheid van gevaar voor aanvaring vereist. De overige bepalingen omtrent naderen op tegengestelde koersen dragen een meer algemeen karakter; aldaar komt gevaar voor aanvaring niet aan de orde en kunnen de beide schepen zonder meer elkaar op tegengestelde koersen voorbijvaren. Van een zodanige situatie, waarbij derhalve van gevaar voor aanvaring niet wordt gerept, gaan uit de artikelen 6.03, eerste en derde lid, 6.04a, eerste en vijfde lid, 6.07, derde lid, en 6.08, tweede lid.

Bij de thans in artikel 6.01, eerste lid, onder a, geïntroduceerde omschrijving van het algemeen gebruikte begrip «naderen op tegengestelde koersen» wordt derhalve de toevoeging «zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat» niet langer gehanteerd en wordt dit element overgebracht naar de daarvoor in aanmerking komende bepalingen. Zie in dit verband de wijziging van de artikelen 6.04, eerste, tweede en derde lid, en 6.05, tweede lid.

Met de aldus gehanteerde begrippen wordt het BPR tevens in overeenstemming gebracht met het herziene CEVNI in de uitgave van 1986, dat in de Franse tekst voor «naderen op tegengestelde koersen» het woord «rencontre» gebruikt.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt, dat, naar uit het begrip «naderen op tegengestelde koersen» volgt, dit begrip uiteraard niet aan de orde komt, wanneer de dwarsafstand tussen de koersen van twee schepen te groot is, zoals veelal het geval is op de ruime vaarwegen.

Artikel 6.03a, derde lid

De traditionele gedragsregels voor twee zeilschepen die elkaar naderen op kruisende koersen of tegengestelde koersen dan wel elkaar op- en voorbijlopen gelden, zoals zij thans in de artikelen 6.03a, derde lid, 6.04, derde lid, en 6.10, lid 1 bis, zijn omschreven, slechts tussen kleine zeilschepen onderling. Bij de vaststelling van deze bepalingen was overwogen dat het niet noodzakelijk zou zijn overeenkomstige gedragsregels voor «grote» zeilschepen onderling voor te schrijven, aangezien deze categorie werd geacht een relatief zo gering aantal schepen te betreffen dat kruisende of tegengestelde koersen dan wel oplopen naar verhouding weinig zou voorkomen.

Gemeend werd daarom dat «grote» zeilschepen onderling zonder bezwaar dezelfde gedragsregels in acht zouden kunnen nemen als «grote» motorschepen.

Inmiddels is gebleken dat de vloot van traditionele Nederlandse zeilschepen die in stand worden gehouden dan wel opnieuw in de vaart worden gebracht gedurende de laatste jaren in sterk toenemende mate aan het verkeer – met name op de ruime wateren – deelneemt en dat zich thans derhalve in toenemende mate situaties voordoen waarbij deze schepen elkaar op kruisende of tegengestelde koersen naderen dan wel elkaar op- en voorbijlopen.

In verband hiermede wordt vanuit de kring van de schippers van deze schepen sterk aangedrongen op het wederom introduceren van de mogelijkheid dat tussen deze schepen onderling de traditionele zeilregels kunnen worden toegepast. Hiertegen bestaan geen bezwaren, met name ook niet van de zijde van de andere verkeersdeelnemers. Als consequentie dient echter wel te worden gehandhaafd dat tussen een klein en een «groot» zeilschip niet deze regels dienen te worden toegepast, doch dat in dat geval de hoofdregel van artikel 6.02, tweede lid prevaleert. In de nieuwe tekst van de bovenvermelde artikelen is dit systeem thans verwoord.

Artikel 6.03a, vierde lid

De wijziging van deze bepaling hangt samen met de wijziging van artikel 6.16; zie ook de toelichting bij de wijziging van dat artikel.

De onderhavige bepaling heeft ten doel vast te stellen dat de gedragsregels voor kruisende koersen niet gelden ingeval van de zogenaamde oneigenlijke kruisende koersen en bakent met het oog hierop de gedragsregels van artikel 6.03a af van die der artikelen 6.13, 6.14 en 6.16.

Onzekerheid bestond hierbij ten aanzien van de manoeuvre waarbij het vaarwater wordt overgestoken zonder dat sprake is van een samenkomst van vaarwateren. Door de wijziging van artikel 6.16 is thans duidelijk

gemaakt dat dit artikel slechts betrekking heeft op gedragsregels ingeval van de samenkomst van vaarwateren.

In de onderhavige bepaling dient derhalve niet afzonderlijk te worden vermeld dat artikel 6.03a niet van toepassing is ingeval van het oversteken van het hoofdvaarwater.

Artikel 6.04, eerste en tweede lid

Zie voor deze wijziging de toelichting bij de wijziging van artikel 6.01, eerste lid, onder a.

Artikel 6.04, derde lid

Zie voor deze wijziging de toelichting bij de wijziging van de artikelen 6.01, eerste lid onder a, en 6.03a, derde lid.

Artikel 6.04a, eerste lid

De mogelijkheid om het verlangen een op tegengestelde koers naderend schip stuurboord op stuurboord te passeren aan dat schip kenbaar te maken wordt in de onderhavige bepaling beperkt tot een aantal limitatief opgesomde situaties. In de praktijk is gebleken dat er tevens behoefte aan bestaat om de stuurboord op stuurboord passage te kunnen vragen bij het invaren van een sluis en het doorvaren van de doorvaartopening van een brug, en wel voor schepen die, in afwachting van het toestaan van de invaart van de sluis of de doorvaart van de brug, aan de bakboordzijde van het vaarwater ligplaats hebben genomen en die vanuit die positie de schepen ontmoeten die de sluis uitvaren dan wel de brug vanaf de andere zijde passeren. In verband hiermede wordt het ook in deze situaties mogelijk gemaakt om de regels van artikel 6.04a toe te passen.

Artikel 6.04a, tweede lid

In het Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is aan de onderhavige bepaling reeds de laatste alinea toegevoegd, waarbij, op dezelfde wijze als dit in het RPR 1983 geschiedt, de uitrusting van het blauwe bord en het witte flikkerlicht nader wordt voorgeschreven. Hoewel deze bepaling aldus inhoudelijk gelijk aan die van het RPR 1983 was geworden bleef enig verschil in redactie bestaan, met name ten aanzien van de wijze waarop de betreffende tekens dienen te worden getoond. Een bezwaar van de huidige BPR-redactie was dat hieruit zou kunnen worden opgemaakt dat het blauwe bord ook des nachts zou moeten worden getoond. Aangezien duidelijk is dat het blauwe bord alsdan niet zichtbaar is, en dit ook niet hoeft te zijn, wordt de voorkeur gegeven aan de redactie van het RPR 1983 waaruit duidelijk is dat het des nachts gaat om het tonen van het witte flikkerlicht, doch dat tegen het tegelijkertijd tonen van het blauwe bord geen bezwaar bestaat. Het kan immers zijn dat beide tekens door één schakelaar worden bediend. De wijziging heeft derhalve tot gevolg dat de redactie van deze bepaling nog meer dan voorheen gelijk is aan die van artikel 6.04, derde lid, RPR 1983. Zie ook de wijziging van artikel 6.05, vierde lid.

Artikel 6.05, tweede lid

Zie voor deze wijziging de toelichting bij de wijziging van artikel 6.01, eerste lid, onder a.

Artikel 6.05, vierde lid

Zie voor deze wijziging de toelichting bij de wijziging van artikel 6.04a, tweede lid. De redactie van de onderhavige bepaling is als gevolg van de wijziging vrijwel gelijk aan die van artikel 6.04, derde lid, RPR 1983 geworden.

Artikel 6.07, derde lid

Ingevolge het derde lid, onder a, van dit artikel moet een klein zeilschip dat op een vaarweg waar geen stroom loopt ingeval van een engte aan stuurboord geen hindernis tegenkomt of bij een bocht de buitenzijde daarvan aan stuurboord heeft, en dat het niet bezeild heeft, voorrang verlenen aan een van de andere zijde naderend klein motorschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip. Doordat de aanhef van het derde lid vermeldt dat de bepalingen daarvan gelden in afwijking van die van het tweede lid, onder d, zou kunnen worden gemeend dat wanneer in de bovengeschetste situatie het kleine zeilschip het wel bezeild heeft, maar tevens hij het is die de hindernis tegenkomt dan wel de buitenzijde van de bocht aan bakboord heeft, hij overeenkomstig het tweede lid, onder d, voorrang zou moeten verlenen als had hij het niet bezeild. Deze consequentie van de schijnbare a contrario constructie die in de huidige tekst van het artikel is opgesloten is echter niet de bedoeling geweest. Een klein zeilschip dat in de omschreven situatie het bezeild heeft dient eveneens in afwijking van het tweede lid, onder d, voorrang te krijgen. Teneinde zulks duidelijk te maken wordt deze regel thans uitdrukkelijk in het nieuwe onderdeel b opgenomen.

Artikel 6.10, lid 1 bis

Zie voor deze wijziging tevens de toelichting bij de wijziging van artikel 6.03a, derde lid. Deze bepaling gaat thans derhalve in beginsel bij het oplopen van «grote» en kleine zeilschepen gelden. Het voorschrift van de eerste volzin wordt van toepassing tussen «grote» zeilschepen onderling en tussen kleine zeilschepen onderling en in de situatie dat een klein zeilschip een «groot» zeilschip oploopt. Echter zal van een «groot» zeilschip niet kunnen worden verlangd dat het een klein zeilschip slechts aan loef kan voorbijlopen. Dit wordt door de tweede volzin uitgedrukt.

In de eerste volzin van de tweede alinea is thans neergelegd als hoofdbeginsel dat ieder schip dat door een zeilschip wordt opgelopen ertoe moet medewerken dat dit aan loef kan voorbijlopen.

Deze regel lijdt wederom uitzondering wanneer een klein zeilschip een «groot» schip oploopt; de medewerking kan dan niet worden gevegd.

In de beide in dit lid bedoelde gevallen zal echter het goede zeemanschap kunnen meebrengen dat door de betrokken «grote» motor- of zeilschepen met het kleine zeilschip dat oploopt of wordt opgelopen rekening wordt gehouden.

Artikel 6.16, eerste lid

In het huidige artikel 6.16 komt onvoldoende tot uiting of met «het oversteken van het hoofdvaarwater» uitsluitend het oversteken na het uitvaren van een haven of nevenvaarwater wordt bedoeld, danwel of dit artikel ook van toepassing is bij een manoeuvre waarbij, zonder dat sprake is van een samenkomst van vaarwateren, eveneens het hoofdvaarwater wordt overgestoken. In het laatstbedoelde geval bevindt het betreffende schip zich dus reeds op het hoofdvaarwater en wil dit zich bij voorbeeld van een ligplaats aan de ene oever, of van een koers dicht onder die oever, begeven naar een laad- en losplaats aan de andere oever.

Uit het tweede lid van artikel 6.16 blijkt dat dit artikel niet voor een situatie als bovengeschetst is geschreven. De in dat lid vermelde geluidsseinen worden steeds ingeluid door «drie lange stoten». Dit geluidssein geeft van oudsher aan dat een schip een haven of nevenwater wil uit- of invaren en zou in de praktijk zeer verwarrend werken, en dus tot gevaarlijke situaties aanleiding kunnen geven, indien het zou worden gebruikt voor manoeuvres die geheel binnen het hoofdvaarwater plaatsvinden. Zulks moet eveneens uit de overeenkomstige bepalingen in het RPR 1983 en het CEVNI worden afgeleid.

Het enkele oversteken van de vaarweg, zonder dat er sprake is van een samenkomst van vaarwateren, zal in de praktijk steeds kunnen worden herleid tot een manoeuvre waarop een der andere artikelen van hoofdstuk 6 van toepassing is. Gedacht kan bij voorbeeld worden aan het verlaten van de ligplaats (artikel 6.14) gevolgd door keren (artikel 6.13) dan wel door het kiezen van de «verkeerde wal» waarbij zonedig artikel 6.04a wordt toegepast.

Geconcludeerd kan derhalve worden dat de regeling in het huidige BPR weliswaar juist is en de nodige vaarregels en geluidsseinen bevat voor het oversteken van het vaarwater zonder dat sprake is van uit- of invaren van een haven of nevenvaarwater, doch dat artikel 6.16 ten onrechte de indruk wekt op dergelijke situaties van toepassing te zijn. Om iedere twijfel hieromtrent uit te sluiten is de redactie van de eerste alinea van het eerste lid, evenals die van het opschrift van het artikel, verbeterd.

Artikel 6.21a, vierde lid

De reden dat de kop van een duwstel niet mag zijn samengesteld uit uitsluitend één of meer zeeschipbakken is gelegen in het feit dat zeeschipbakken niet zijn uitgerust met ankergerie en bolders.

Hiertoe dient de kopbak waarop dit ankergerie en deze bolders zijn aangebracht. Indien echter naast de zeeschipbak aan de kop een normale duwbak is geplaatst dan is door de aanwezigheid van ankergerie en bolders op deze bak de noodzaak voor het plaatsen van een kopbak vóór de zeeschipbak vervallen. In verband hiermede wordt in de onderhavige bepalingen het woord «uitsluitend» ingevoegd.

Bij het interhavenverkeer waarbij over korte afstand zeeschipbakken worden verplaatst is het voorts niet goed uitvoerbaar dat hierbij steeds kopbakken aan- en afgekoppeld zouden moeten worden. In verband hiermede wordt de mogelijkheid van ontheffing van het onderhavige voorschrift geïntroduceerd.

Artikel 6.29

In de redactie van dit artikel worden allereerst de woorden «recht op schutting bij voorrang» vervangen door «recht van voorrang bij schutting». De huidige redactie betreft weliswaar een traditioneel gebruikte terminologie maar wordt uit een oogpunt van goed Nederlands minder fraai geacht. Bovendien sluit de nieuwe redactie beter aan bij die van artikel 3.36.

Het huidige tweede lid was voorts slechts een doublure van het voorschrift van artikel 3.36. Er werd immers slechts een voorschrift voor het tonen van een teken gegeven welk voorschrift naar zijn aard in hoofdstuk 3 thuishoort, terwijl in hoofdstuk 6 gedragsregels dienen te zijn opgenomen. In het nieuwe tweede lid wordt een gedragsregel gegeven voor de andere schepen die bij het invaren van een sluis met een schip, dat het recht van voorrang bij schutting heeft, worden geconfronteerd. Een dergelijke gedragsregel was in het huidige reglement niet voorzien, zodat dit teken slechts directe betekenis had ten aanzien van de activiteiten van het sluispersoneel. Thans wordt vastgesteld dat het voeren van dit teken meebrengt dat andere schepen de nodige medewerking dienen te verlenen opdat het schip dat de rode wimpel voert zonder oponthoud de sluis kan invaren.

Artikel 6.30, vierde lid (oud)

De onderhavige bepaling, die was overgenomen van artikel 6.30, vierde lid, RPR 1983, ging uit van de praktijk bij het slepen in het verleden toen veelal met meerdere lengtes en op lange tros werd gesleept. Thans wordt vrijwel steeds niet meer dan één lengte en op korte tros gesleept. In de oude situatie kwam het gevaar bij een afvarende sleep voort uit het feit dat een dergelijke lange sleeptrein niet zeer spoedig kon stoppen, welk risico met name bij slecht zicht aanleiding was om alsdan het doorvaren daarvan, ook indien op radar kon worden gevaren, te verbieden. Bij een moderne sleep zal de sleepboot met de sleep kunnen manoeuvreren als ware het één schip en zal hij, ook afvarend, voldoende snel kunnen stoppen. Gemeend wordt dan ook dat voor het onderhavige verbod niet langer aanleiding bestaat.

Zie ook de wijziging van artikel 4A.02, tweede lid.

Artikel 6.30, zevende lid (nieuw)

De in de huidige redactie van de onderhavige bepalingen (artikel 6.30, achtste lid (oud)) neergelegde beperkingen voor het gebruik van het mistlicht, inhoudende dat dit slechts naar voren en naar beneden mag schijnen, worden niet langer noodzakelijk geacht.

De beperking tot het naar voren gerichte gebruik kwam voort uit de vrees dat het mistlicht, in achterwaartse richting gebruikt, zou kunnen dienen voor het beloodsen van schepen zonder radar die achter het schip varen en hun navigatie op het licht richten. Thans wordt echter gemeend dat, wanneer gebruik van het licht in achterwaartse richting kan bijdragen tot de veiligheid van een ander schip, dit gebruik, mits verantwoord toegepast, niet moet worden verboden.

De beperking dat het licht naar beneden gericht zou dienen te zijn kwam voort uit de vrees dat bij een horizontaal schijnen van het licht verblinding voor andere schepen mogelijk zou zijn. Het veroorzaken van een dergelijke verblinding lijkt echter bij mist weinig waarschijnlijk, en wordt voorts reeds verboden door artikel 3.07, tweede lid.

Deze beperkingen zijn derhalve niet in overeenstemming met de eisen van de praktijk en kunnen dan ook vervallen.

Artikel 6.32, tweede lid

De onderhavige wijziging is een directe consequentie van de wijziging van artikel 4A.02, tweede lid. Zie de toelichting bij de wijziging van die bepaling.

Artikel 6.32, derde lid

De voorschriften van artikel 1.09, derde lid, zouden bij de huidige tekst van het BPR zodanig kunnen worden geïnterpreteerd, dat gemeend kan worden dat blinding van de stuurhut, wanneer op radar gevaren moet worden, verboden is.

Een dergelijke blinding is voor een ongestoorde interpretatie van het radarbeeld in sommige gevallen noodzakelijk en een dergelijk gevolg van de bestaande redactie is dan ook niet de bedoeling geweest.

Door de toevoeging van de onderhavige volzin wordt duidelijk gemaakt dat artikel 1.09, derde lid, een dergelijke blinding niet in de weg staat.

Artikel 6.33

De woorden «die bij slecht zicht de vaart voortzetten» in het opschrift van dit artikel dragen niets tot de betekenis van het artikel bij en kunnen derhalve vervallen.

Artikel 7.08, eerste lid

Deze bepaling in de huidige redactie was overgenomen van artikel 7.08, eerste lid, RPR 1983, echter met uitzondering van de daarin voorkomende zinsnede «of dat na het vervoer van dergelijke stoffen nog niet is ontdaan van gassen die gevaar op kunnen leveren,». Deze zinsnede was kennelijk niet overgenomen omdat in de bijlagen 9 en 10, onder 2, de zinsnede voorkomt: «alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden». Nu de huidige tekst spreekt van «een schip dat is *geladen met stoffen, genoemd in de bijlage 9, 10 of 11*» zou het onderhavige voorschrift niet van toepassing zijn indien zich slechts de bedoelde gassen nog in het schip bevinden. De bewaking van het stilliggende schip is echter ook in dat geval vereist. De nieuwe redactie, die het voorschrift geeft voor schepen die de tekens bedoeld in de artikelen 3.14 en 3.32 moeten voeren, ondervangt deze lacune.

Deel II

Artikel 3 (hoofdstuk 1)

De onderhavige bepaling betekent een inconsequentie in vergelijking met het systeem van de artikelen 3.14 en 3.32 van Deel I in samenhang met de bijlagen 9 en 10, onder 2. Deze inconsequentie wordt opgeheven door het doen vervallen van het onderhavige derde lid en het opnemen van deze regeling in het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat ter uitvoering van het eerste lid van het onderhavige artikel. Zie het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 19 maart 1984, nr. RRV 12496 (Stcrt. 66).

Bijlage 7

Teken B.11

Het onderhavige nieuwe verkeersteken is overgenomen van de tijdelijke wijziging van het RPR 1983 vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij protocol 1986-I-26.

Bij hetzelfde protocol wordt aan artikel 4.05 RPR 1983 een nieuw derde lid toegevoegd, luidende: «Teken B.11 (Bijlage 7) geeft aan dat een schip moet gebruikmaken van marifoon overeenkomstig de daarop betrekking hebbende bepalingen van hoofdstuk 9 van dit reglement, dan wel overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit ter uitvoering van randnummer 10 508 van het ADNR vastgestelde voorschriften». De tekst bij het nieuwe teken in de bijlage 7 van het RPR 1983 is voorts enigszins afwijkend van die zoals thans in de bijlage 7 van BPR is ingevoegd. Aangezien in het BPR thans geen nieuwe, met artikel 4.05, derde lid, RPR 1983 overeenkomende, bepaling wordt ingevoegd is het nodig te vermelden, dat omtrent de verplichte marifoonmelding bij algemene regeling voorschriften kunnen zijn vastgesteld. Dit betreft in de eerste plaats hetzelfde randnummer 10 508 van het ADNR, dat eveneens is ingevoerd op een aantal wateren waar het BPR van kracht is (zie het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 29 juli 1986, nr. WBJ/V 24948; Stcrt. 151), en voorts meldingsvoorschriften die wellicht worden opgenomen in BPR Deel II dan wel in een bijzonder beheersvoorschrift. Over het algemeen zal echter door het gebruik van onderborden de nadere inhoud van de verplichting kunnen worden gespecificeerd. Ook op onderborden kan een verwijzing naar het betreffende algemene voorschrift danwel een aanduiding van de betrokken categorie schepen plaatsvinden.

Teken E.7.1

Het onderhavige nieuwe verkeersteken is een variant op het algemene teken E.7 (Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst) en geeft het specifieke gebruik van de kaden of steigers die gereserveerd zullen worden voor het van of aan boord zetten van auto's aan. Het meren dient alsdan tot die activiteit beperkt te blijven. In verband hiermede kan op een onderbord tevens de hiervoor maximaal toegestane tijd worden vermeld.

Teken E.20.1

Het onderhavige nieuwe verkeersteken heeft een overeenkomstige betekenis als het bestaande teken E.11 (Einde van een verbod of een gebod geldend voor één richting of einde van een beperking) doch is meer specifiek, enerzijds omdat hiermede slechts het einde van een snelheidsbeperking kan worden aangegeven en anderzijds omdat het einde van de beperking slechts voor kleine motorschepen geldt. Aan het nieuwe teken bestaat met name behoefte in recreatiegebieden waar een vakindeling voor de verschillende vormen van recreatief gebruik wordt toegepast. Hiermede kan derhalve op duidelijke wijze een vak waar het is toegestaan met speedboten te varen worden aangeduid. Op de ruime wateren kan het teken tevens op gele tonnen (Bijlage 8, onder 4) worden aangebracht.

Artikel II

Dit artikel regelt het inwerkingtreden van het onderhavige besluit.

Artikel III

Dit besluit bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes