



## 186

### **Besluit van 2 april 1991, houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement en van het Scheepvaartreglement voor de Eemsmonding (Vijfde 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 11 januari 1991, nr. RVR 76129, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352); De Raad van State gehoord (advies van 6 maart 1991, nr. WO9.91.0027);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat a.i. van 21 maart 1991, nr. RVR 88101, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (koninklijk besluit van 26 oktober 1983, Stb. 682), laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 juli 1989 (Stb. 317), wordt gewijzigd als volgt:

#### **A**

Artikel 2, tweede lid, komt te luiden:

2. De in het eerste lid bedoelde lijn loopt langs de zuidwestelijke grens van de Eemsmonding, zoals bedoeld in het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69), tot het punt waar zij wordt gesneden door de lijn die loopt van de Grote Kaap op Rottumeroog (53°32'.7 N, 06°34'.7 O) over de lichttoren op Schiermonnikoog (53°29'.2 N, 06°08'.9 O) naar de Oostkaap op Ameland (53°27'.8 N, 05°55'.8 O) vervolgens van de lichttoren op Ameland (53°27'.0 N, 05°37'.6 O) naar de Noordkaap op Terschelling (53°26'.6 N, 05°32'.8 O), voorts van de lichttoren Brandaris op Terschelling (53°21'.7 N, 05°12'.8 O) naar de lichttoren Vuurduin op Vlieland (53°17'.8 N, 05°03'.6 O), dan van paal 35 ZW op Vlieland (53°13'.3 N, 04°52'.2 O) naar lichttoren Eierland op Texel (53°11'.0 N, 04°51'.4 O), vervolgens van paal Onrust Z op Texel (52°59'.6 N, 04°43'.7 O) naar de lichttoren Kijkduin bij Den Helder (52°57'.4 N,

04°43'.7 O), vandaar langs de Noord- en Zuidhollandse kustlijn en de kustlijn van de Maasvlakte, Voorne, Goeree, Schouwen, Noord-Beveland en Walcheren – en van de dammen daartussen – tot het snijpunt van de kustlijn van Walcheren met de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg, vandaar tot de positie 51°37'.0 N, 03°27'.2 O, vandaar tot de positie 51°35'.6 N, 03°23'.3 O, vandaar tot de positie 51°34'.0 N, 03°22'.2 O, vandaar tot de positie 51°24'.7 N, 03°17'.9 O, en vandaar naar de grensmaal 369 op de grens van Nederland en België. De lijn loopt over de zeehoofden van de havens.

B

Artikel 6 vervalt.

C

In artikel 7a vervalt: «1.19, eerste lid».

## ARTIKEL II

Het Binnenvaartpolitiereglement, vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682), laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 juli 1989 (Stb. 317), wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1.01 van Deel I wordt een nieuw onderdeel x toegevoegd, luidende:

x. snelle motorboot: een klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller kan varen dan 20 km per uur;

B

Aan artikel 1.09 van Deel I wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Een snelle motorboot mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam en ten minste 18 jaar oud persoon.

C

Artikel 1.19 van Deel I komt te luiden:

Verkeersaanwijzingen

De schipper is verplicht aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven.

D

Aan artikel 4A.02 van Deel I wordt een nieuw vijfde lid toegevoegd, luidende:

5. Het eerste lid, onder c, is niet van toepassing op een niet-vrijvarende veerpont.

E

Aan artikel 6.02 van Deel I wordt een nieuw derde lid toegevoegd, luidende:

3. Onverminderd de bij algemene regeling vastgestelde andere

voorschriften met betrekking tot de snelheid is het verboden met een snelle motorboot sneller te varen dan 20 km per uur. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod des daags niet van toepassing is.

F

In artikel 6.26 van Deel I worden in het eerste, het derde en het zevende lid de woorden «het brugpersoneel» telkens vervangen door: de bevoegde autoriteit.

G

In artikel 6.26 van Deel I wordt in het eerste en het derde lid het woord «aanwijzing» vervangen door: verkeersaanwijzing.

H

In artikel 6.26 van Deel I komt het derde lid te luiden:

3. Bij het naderen van een beweegbare brug mag een schip een ander schip niet voorbijlopen tenzij daartoe een verkeersaanwijzing is gegeven door de bevoegde autoriteit.

I

In artikel 6.28 van Deel I worden in lid een bis, lid twee bis en het elfde lid de woorden «het sluispersoneel» telkens vervangen door: de bevoegde autoriteit.

J

In artikel 6.28 van Deel I wordt in het elfde lid het woord «aanwijzing» vervangen door: verkeersaanwijzing.

K

Aan Deel I wordt een nieuw hoofdstuk 8 toegevoegd, luidende:

## **HOOFDSTUK 8. Aanvullende bepalingen**

### **Artikel 8.01**

#### *Registratiebewijs*

1. Een snelle motorboot moet ten name van de eigenaar zijn geregistreerd bij een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instelling. Deze instelling kent aan hem een registratieteken toe en geeft een bijbehorend registratiebewijs af volgens een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld model.

2. Het registratiebewijs bedoeld in het eerste lid moet tijdens het gebruik van een snelle motorboot aan boord aanwezig zijn.

3. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan nadere regels stellen met betrekking tot de registratie.

4. Het registratiebewijs moet op eerste vordering van de in artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde ambtenaren ter inzage worden afgegeven.

## **Artikel 8.02**

### *Registratieteken*

1. Een snelle motorboot mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien hij niet is voorzien van het, door de in artikel 8.01, eerste lid, bedoelde instelling toegekende registratieteken. Dit teken bestaat uit een of meer letters en een nummer, met een hoogte van ten minste 150 mm, een breedte van ten minste 100 mm en een stamdikte van ten minste 20 mm. Het moet goed waarneembaar zijn, in een van de ondergrond afwijkende kleur zijn aangebracht aan weerszijden van de boot op de huid midscheeps of aan de boeg.

2. Een snelle motorboot, welke tengevolge van de constructie niet kan voldoen aan het in het eerste lid bepaalde omtrent de grootte van de registratieletters en nummers, moet zijn voorzien van een of meer letters en een nummer van ten minste respectievelijk 100 mm, 60 mm en 15 mm.

## **Artikel 8.03**

### *Inrichting*

Een snelle motorboot mag slechts deelnemen aan de scheepvaart indien:

- a. de inrichting van het schip en van de motor zodanig is, dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen;
- b. de afgewerkte gassen door een behoorlijk geluiddempende voorziening worden afgevoerd;
- c. de stuurinrichting deugdelijk en doelmatig is;
- d. het schip is voorzien van een technische inrichting, waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand of nagenoeg tot stilstand komen;
- e. een reddingsvest of een drijfkussen voor ieder der opvarenden aan boord is;
- f. een deugdelijk brandblusapparaat aan boord is.

## **Artikel 8.04**

### *Verplichtingen bestuurder*

1. De bestuurder van een snelle motorboot moet tijdens het varen:
  - a. zijn gezeten op de voor hem bestemde zitplaats;
  - b. te allen tijde gebruik maken van de technische inrichting, bedoeld in artikel 8.03, eerste lid, onderdeel d;
  - c. zich zodanig gedragen, dat geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van het vaarwater wordt veroorzaakt.
2. De bestuurder draagt er zorg voor dat de motor van een snelle motorboot geen onnodige geluidhinder veroorzaakt.
3. De bestuurder draagt er zorg voor dat de motor van een stilliggende snelle motorboot niet onnodig lang of zonder redelijk doel in werking wordt gehouden.
4. De verplichting, genoemd in het eerste lid, onder a, is niet van toepassing indien de constructie van een snelle motorboot zodanig is dat de bestuurder het schip ook veilig staande dan wel slechts staande kan besturen.
5. De bestuurder die staande een snelle motorboot bestuurt is verplicht een reddingsvest te dragen.

## Artikel 8.05

### Eigenaar

De eigenaar of houder van een snelle motorboot draagt er zorg voor dat niet in strijd met de artikelen 8.01, 8.02 en 8.03 wordt gehandeld.

## Artikel 8.06

### Waterskiën

1. Onverminderd de bij algemene regeling vastgestelde andere voorschriften met betrekking tot het waterskiën is het verboden te waterskiën of te doen waterskiën, dan wel op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik te maken. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod des daags niet van toepassing is.

2. De bestuurder van een snelle motorboot, die één of meer waterskiërs voortbeweegt, moet zich doen bijstaan door een mede-opvarende van ten minste 15 jaar oud als uitkijk.

3. De waterskiër moet zich zodanig gedragen dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van de vaarweg kan worden veroorzaakt.

L

In de bijlage 8 worden de onderdelen 2 en 3 vervangen door:

## 2. LATERALE MARKERING

Deze markering geeft de zijdelingse begrenzing van het vaarwater aan, dan wel de koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, enz.

### 2.1 Hoofdmarkering

#### 2.1.1 Rechterzijde

vorm: stompe boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken, walbaken (driehoekig teken met de punt naar beneden gericht) of los steekbaken

kleur: rood

topteken:<sup>1</sup> rode cilinder

licht<sup>1</sup>: rood isofaselicht of lang schitterlicht

kenteken<sup>2</sup>: de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering; voor oevermarkering een opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



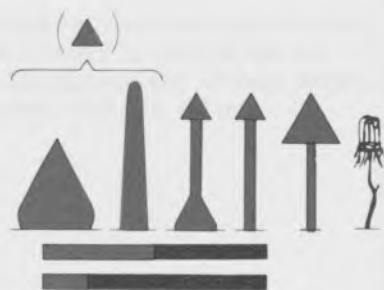
b.v. HD 4, HD 6 of 1, 2, 4, etc.

<sup>1</sup> – indien aanwezig

<sup>2</sup> – m.u.v. kop-, steek- en walbakens

### 2.1.2 Linkerzijde

- vorm: spitse boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken, walbaken (driehoekig teken met de punt naar boven gericht) of bijeengebonden steekbaken
- kleur: groen
- topteken<sup>1</sup>: groene kegel met de top naar boven gericht
- licht<sup>1</sup>: groen isofaselicht of lang schitterlicht
- kenteken<sup>2</sup>: de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering; voor oevermarkering een opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



b.v. V 3, V 5 of 3, 5, 6, etc.

### 2.1.3 Splitsingen en kruisingen<sup>3</sup>

Deze markering is aangebracht op de scheiding of samenkomst van vaarwaters. De drijvende markering is altijd voorzien van een topteken ter onderscheiding van de markering veilig vaarwater (6.3).

#### a. Vaarwaters van gelijk belang

- vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken, of walbaken (driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht boven een driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht)
- kleur: rood-groen horizontaal gestreept
- topteken: rood-groene bol
- licht<sup>1</sup>: wit snel isofaselicht (2s)
- kenteken<sup>2</sup>: de beginletter(s) van elk vaarwater in alfabetische volgorde met het volgnummer in de markeringsrij; voor oevermarkering een nummering aansluitend aan die van de rechter- of de linkerzijde.



A - NM  
b.v. 2 1

b.v. 7

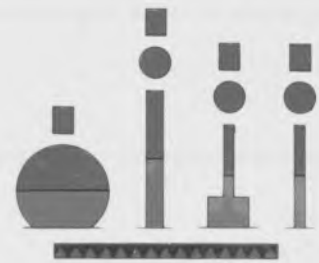
<sup>1</sup> - indien aanwezig

<sup>2</sup> - m.u.v. kop-, steek- en walbakens

<sup>3</sup> - in de Waddenzee wordt de markering toegepast volgens het Maritieme Betonningsstelsel A (IALA).

b. Hoofdvaarwater links\*

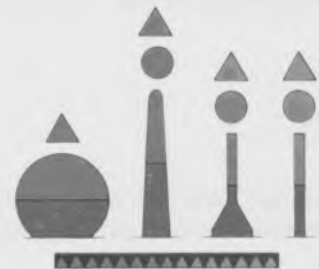
- vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of walbaken
- kleur: rood boven en groen onder
- topteken: rode cilinder, op sparboei, drijf- en kopbaken tevens rode bol
- licht<sup>1</sup>: rood flikkerlicht
- kenteken<sup>2</sup>: de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd.



b.v. HV KG  
12 9

c. Hoofdvaarwater rechts\*

- vorm: bolvormige boei of ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of walbaken
- kleur: groen boven en rood onder
- topteken: groene kegel met de top naar boven gericht, op sparboei, drijf- en kopbaken tevens groene bol
- licht<sup>1</sup>: groen flikkerlicht
- kenteken<sup>2</sup>: de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, hoofdvaarwater eerst genoemd.



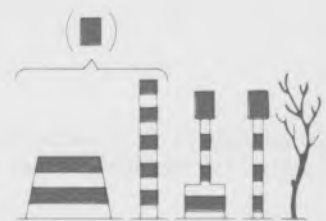
b.v. VG - HV  
1 14

## 2.2 Aanvullende markering

Op brede vaarwaters kan naast de hoofdbetonning gebruik worden gemaakt van de hierna genoemde aanvullende markering. Deze geeft dan de begrenzing aan van eveneens bruikbaar vaarwater buiten de hoofdbetonning.

### 2.2.1 Rechterzijde

- vorm: stomp, in principe een ander betonningsvoorwerp dan gebruikt voor de hoofdbetonning
- kleur: rood-wit horizontaal gestreept
- topteken<sup>1</sup>: rode cilinder.



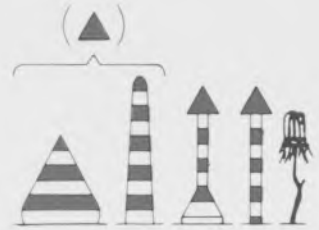
<sup>1</sup> - indien aanwezig

<sup>2</sup> - m.u.v. kop-, steek- en walbakens

<sup>3</sup> - «van boven naar beneden» gerekend.

### 2.2.2 Linkerzijde

- vorm: spits, in principe een ander betonningsvoorwerp dan gebruikt voor de hoofdbetonning
- kleur: groen-wit horizontaal gestreept
- topteken<sup>1</sup>: groene kegel met de top naar boven gericht.



<sup>1</sup> – indien aanwezig.

### 2.2.3 Splitsingen en kruisingen

Zie hiervoor onderdeel 2.1.3.

## 3. MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS

In of nabij het vaarwater kan ter markering van gevaarlijke punten en obstakels de laterale markering als bedoeld in onderdeel 2. worden toegepast.

Als markering op of nabij een obstakel kunnen door een schip de lichten c.q. dagmerken als bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41 worden toegepast.

Op brede vaarwaters en meren kan ter markering van een gevaar de in de onderdelen 6.1 en 6.2 genoemde markering worden toegepast.

### M

In de bijlage 10 komt onderdeel 2 te luiden:

2. In het geval van vervoer met tankschepen:

a. de onder 1 genoemde stoffen, ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden;

b. de stoffen van klasse IVa, genoemd in het ADNR, Bijlage B, Rn 141.121 met daarbij de aanvullende opmerking 6.

## ARTIKEL III

Het Scheepvaartreglement Eemsmonding (koninklijk besluit van 19 mei 1989 (Stb. 237)) wordt gewijzigd als volgt:

### A

In artikel 1, aanhef eerste lid, wordt «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773)» vervangen door: Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, (Trb. 1974, 51), zoals gewijzigd.

### B

Artikel 1, eerste lid, onder a, komt te luiden:

a. Internationale Bepalingen: de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, zoals gewijzigd.



## C

In artikel 1, vierde lid, wordt «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773)» vervangen door: Internationale Bepalingen.

## D

In artikel 6, tweede lid, wordt «het is verboden schepen» vervangen door: Het is verboden met schepen.

## E

In artikel 7:

- wordt «gereed voor het gebruik» vervangen door: voor het gebruik;
- wordt «assisteren,» vervangen door: (assisteren).

## F

In artikel 14, eerste lid, onder b, tweede volzin, wordt «geassisteerde» vervangen door: assisterende.

## G

Artikel 35 komt te luiden:

Verkeersaanwijzingen

De kapitein of de schipper geeft gevolg aan een met inachtneming van artikel 34, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag gegeven verkeersaanwijzing.

## ARTIKEL IV

1. De navolgende reglementen worden ingetrokken:
  - a. het Bijzonder reglement snelle motorboten Zwarte Meer (Stb. 1967, 359);
  - b. het Bijzonder reglement snelle motorboten randmeren Flevoland (Stb. 1971, 563);
  - c. het Bijzonder reglement snelle motorboten Maas (Stb. 1971, 564);
  - d. het Bijzonder reglement snelle motorboten Zuidwest-Nederland (Stb. 1973, 589).
2. De registratietekens met de bijbehorende registratiebewijzen afgegeven op grond van de in het eerste lid genoemde reglementen worden geacht te zijn afgegeven op grond van artikel 8.01 van het Binnenvaartpolitiereglement.

## ARTIKEL V

Dit besluit treedt, met uitzondering van artikel III G, in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad, waarin het wordt geplaatst.

Artikel III G treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

## ARTIKEL VI

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 11 juni 1991, nr. 110.

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

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, 2 april 1991

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Majj-Weggen

Uitgegeven de *tweede* mei 1991

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

De ontwikkelingen in de gemotoriseerde recreatievaart gaan snel. De laatste jaren verschijnen verschillende typen – vaak kleine tot zeer kleine – snelle motorboten op de Nederlandse wateren.

Een sprekend voorbeeld daarvan is de verschijning van de zogenaamde jetski of waterscooter. De grote snelheden (tot ca. 80 km/u) die deze snelle motorboten kunnen bereiken, de wisselende koers, de golfbeweging en het lawaai leveren feitelijke hinder op voor de scheepvaart en voor andere vaarweggebruikers dan wel voor milieu en landschap.

Gebleken is dat sommige verplichtingen in de bestaande regelgeving voor de Rijkswateren ten aanzien van de snelle motorboten, zoals neergelegd in het Bijzonder reglement snelle motorboten Zuidwest-Nederland (Stb. 1973, 589), het Bijzonder reglement snelle motorboten Maas (Stb. 1971, 564), het Bijzonder reglement snelle motorboten randmeren Flevoland (Stb. 1971, 563) en het Bijzonder reglement Zwarte Meer (Stb. 1967, 359), problemen kunnen opleveren, onder andere ten aanzien van het aanbrengen van registratietekens, het voorhanden hebben van reddingsvesten e.d.

Duidelijk dient te zijn dat ondanks de constructie of het uiterlijk, een jetski en dergelijke varende constructies in verband met de (zeer) hoge snelheden welke zij kunnen bereiken gerekend worden tot de snelle motorboten waarop de geldende regels van toepassing zijn.

Daarnaast moeten uit verkeersveiligheids- en milieu-oogpunt ook de andere snelle motorboten nader worden bezien. Het verblijf van deze snelle motorboten beperkt zich niet alleen tot de in de huidige regeling omschreven gebieden. De vaarwegen, waarvoor destijds uit oogpunt van de verkeersveiligheid geen beperkende maatregelen noodzakelijk waren, worden steeds intensiever gebruikt, waardoor de verkeersveiligheid en het milieu steeds meer onder druk komen te staan. Ook de lagere overheden gaan steeds meer over tot regelgeving de snelle motorboten betreffende, juist omdat de eerder genoemde regelingen zich uitsluitend richten tot de Rijkswateren. De behoefte, bij zowel Rijksoverheid als lagere overheden, om snelle motorboten in zijn algemeenheid slechts toe te staan op daartoe aangewezen gebieden komt meer en meer naar voren.

Om aan deze behoefte tegemoet te komen wordt het wenselijk geacht een overeenkomstige regeling als thans in de bestaande regelingen voor een aantal Rijkswateren is opgenomen in de vorm van een algemene regeling voor alle openbare wateren, waarop het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) (BPR) van toepassing is, te doen gelden. In de nieuwe regeling wordt uitgegaan van een systeem van delegatie aan het plaatselijk bevoegde gezag tot regeling van de maximum snelheid van motorboten en van het waterskiën. Zijn taak wordt hierbij vereenvoudigd doordat in het BPR een algemene maximum snelheid van 20 km/u voor (kleine) motorboten en een verbod van waterskiën op niet hiervoor bestemde vaarweggedeelten is opgenomen. De thans reeds bij provinciale of gemeentelijke verordening vastgestelde maximum snelheden of regelingen het waterskiën betreffende worden overigens door de nieuwe regeling niet aangetast zodat deze niet hoeft te leiden tot aanpassing daarvan.

Teneinde de verplichtingen, waaraan snelle motorboten en hun bestuurders moeten voldoen, te uniformeren en landelijk te doen gelden is gekozen voor het onderbrengen van alle verplichtingen die algemeen dienen te gelden (zoals o.m. de voorschriften die thans in de eerder genoemde bijzondere reglementen zijn opgenomen) in Deel I van het BPR. Daartoe wordt een nieuw hoofdstuk 8 toegevoegd, waarin is

opgenomen de registratieplicht, de constructie- en uitrustings-eisen, alsmede de bijzondere gedragsregels voor snelle motorboten. Hiermede kunnen deze normen, zoals die thans in de genoemde Rijksreglementen en in de verschillende provinciale en gemeentelijke regelingen zijn opgenomen, algemeen en uniform worden gehanteerd.

De Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) hanteert een aantal begrippen, waarmee het BPR nog niet in overeenstemming is gebracht. Zo wordt nu nog het begrip «aanwijzing» in plaats van «verkeersaanwijzing» gebruikt. Dit wordt thans in de betreffende artikelen aangepast.

Ingevolge artikel 9, eerste en tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet kunnen personen die bevoegd zijn verkeersaanwijzingen te geven worden aangewezen door het bevoegd gezag; tevens worden vakbekwaamheidseisen gesteld aan deze personen. Dit strookt niet met de bepaling in het BPR dat alle tot het brugpersoneel of het sluispersoneel behorende personen een aanwijzing kunnen geven om het scheepvaartverkeer te beïnvloeden. Deze bepaling wordt zodanig aangepast dat deze aanwijzingsbevoegdheid bij de bevoegde autoriteit komt te liggen. Hiermede worden deze artikelen in overeenstemming gebracht met het systeem van toekenning van bevoegdheid in de overige artikelen van het BPR.

Het toepassingsgebied van het BPR sluit niet meer aan op het toepassingsgebied van de inmiddels gewijzigde Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773). Dit verschil wordt thans via een wijziging van artikel 2 van het Vaststellingsbesluit Binnenvaarpolitiereglement (Stb. 1983, 682) opgeheven.

De wijziging van artikel 1.19 van Deel I van het BPR brengt met zich mee dat het artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaarpolitiereglement waarin de strafbaarstelling is opgenomen moet worden aangepast.

De bijlage 8 van het BPR dient voor wat betreft presentatie en indeling op enkele onderdelen te worden aangepast teneinde deze voor de toepassing in de praktijk te verduidelijken.

De bijlage 10 van het BPR sluit niet meer aan bij het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR, Stb. 1971, 778) dat het vervoer van bepaalde giftige stoffen in tankschepen sedert de invoering van het Rn 141.121 toestaat. Bijlage 10 wordt dienovereenkomstig gewijzigd.

## **Deregulering**

Het ontwerp-besluit bevat, zoals hiervoor reeds uiteengezet, in hoofdzaak een regeling aangaande snelle motorboten, waarbij naar het voorbeeld van de bestaande regelingen voor Rijkswateren een landelijke regeling wordt vastgesteld voor alle openbare wateren waarop het BPR van toepassing is. Zoals gezegd komt dat de uniformiteit van de regelgeving ten goede en gaat daarvan een deregulerende werking uit, omdat in lagere regelingen slechts uitzonderingen opgenomen behoeven te worden. Overigens bevat het ontwerp-besluit bepalingen van diverse aard welke eveneens een deregulerende werking hebben. Het betreft onder meer een aanpassing van het toepassingsgebied aan dat van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en een aanpassing van het Scheepvaartreglement Eemsmonding aan de Scheepvaartverkeerswet.

Het ontwerp-besluit is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en beoogt uitvoering te geven aan diverse bepalingen uit die wet. Er is echter geen sprake van overlapping met bestaande of in voorbereiding zijnde regelingen. Het besluit strekt er juist toe overlapping te voorkomen.

Voor de uitvoering van de voorgestelde regeling kan gebruik worden

gemaakt van de reeds bestaande organen; met de opsporing van overtreding van de nieuwe regels zullen personen worden belast die thans reeds zijn aangewezen als opsporingsambtenaren.

Voor de uitvoering van de regeling behoeven geen bestuursinstrumenten in het leven te worden geroepen.

De uit de regelingen voortvloeiende lasten voor overheid en burger zijn beperkt. Voor de opsporing van eventuele strafbare feiten ontstaat door de landelijke en uniforme regeling een verbetering.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat het voorliggende ontwerpbesluit uit dereguleringsoverwegingen geen bezwaar ontmoet.

#### *Artikel I*

A. De lijn die de zeewaartse begrenzing van het toepassingsgebied van het BPR vormt is in overeenstemming gebracht met de overeenkomstige lijn in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773). Deze is sedert 19 november 1989 (Stb. 1989, 502) gewijzigd. Op een aantal plaatsen, met name in Noord-Nederland kwam, als gevolg van deze wijziging, deze lijn niet meer overeen met de voor het BPR vastgestelde lijn.

B. Het onderhavige artikel vervalt. Artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet regelt thans deze materie. De op artikel 6 berustende uitvoeringsbesluiten komen hiermede eveneens te vervallen. De aanwijzing van opsporingsambtenaren geschiedt sinds 1 januari 1990 (Stb. 1989, 588) overeenkomstig het bepaalde in artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet.

C. In verband met de wijziging van artikel 1.19 van Deel I van het BPR, waarop wel een sanctie moet staan, dient artikel 7a van het Vaststellingsbesluit, dat werd ingevoegd bij het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement (Stb. 1989, 317), te worden aangepast.

#### *Artikel II*

Dit artikel stelt onder de punten A tot en met M de verschillende wijzigingen vast, die in het BPR worden aangebracht. Voor de toelichting op de onderscheiden bepalingen wordt verwezen naar de hiernavolgende artikelsgewijze behandeling.

### **Toelichting bij de te wijzigen artikelen en bijlagen van het Binnenvaartpolitierglement**

#### *Artikel 1.01, onderdeel x*

De definitie van een snelle motorboot, zoals opgenomen in de bijzondere reglementen snelle motorboten voor een aantal Rijkswateren, voldoet niet meer aan de huidige eisen. De opkomst van een grote verscheidenheid van typen van kleine snelle wendbare schepen, maakt het moeilijk om te onderscheiden of deze onder de vigerende definitie vallen. Het is daarom dat in overleg met de diensten belast met het toezicht op de naleving van de verkeersvoorschriften en met de organisaties van het bedrijfsleven en de watersport is gekozen voor een algemene omschrijving met als criterium het vermogen om sneller te kunnen varen dan 20 km per uur. Bij het vaststellen van dit criterium ten aanzien van het vermogen zal het overgrote deel van de normale toervaart buiten het begrip snelle motorboot vallen.

#### *Artikel 1.09*

Dit artikel regelt onder meer de minimum leeftijd van degene die een schip bestuurt. Ingevolge het eerste juncto het tweede lid, onder a, van dit artikel in zijn huidige vorm zou deze leeftijd voor snelle motorboten 16 jaar bedragen. In de bijzondere reglementen snelle motorboten voor Rijkswateren is deze leeftijd echter op 18 jaar gesteld. Dit criterium wordt bij de onderhavige wijziging in artikel 1.09 opgenomen.

#### *Artikel 1.19*

In dit artikel wordt het begrip «aanwijzing» in overeenstemming gebracht met het in de Scheepvaartverkeerswet gehanteerde begrip «verkeersaanwijzing». Wat een verkeersaanwijzing mag inhouden is in die wet aangegeven.

#### *Artikel 4A.02*

Onder de voorwaarden waaronder een schip gebruik mag maken van de radar behoort de eis dat zich aan boord een houder van het radardiploma bevindt (artikel 4A.02, eerste lid, onder c).

Een niet-vrijvarende veerpont, die door het vastzitten aan een kabel zijn koers niet zelf kan kiezen, maakt slechts gebruik van de radar voor de beslissing of het oversteken van het vaarwater veilig kan geschieden. De schipper van de veerpont kan hiertoe volstaan met een eenvoudige cursus in het bedienen van de radar en behoeft niet over het eigenlijke radardiploma te beschikken.

Het is derhalve redelijk om voor deze veerponten een uitzondering voor wat betreft de eis van het radardiploma op te nemen.

#### *Artikel 6.02, derde lid*

De algemene geldende maximum snelheid voor snelle motorboten wordt opgenomen in artikel 6.02 dat de algemene bepalingen voor het varen met kleine schepen bevat. Tevens wordt aan de bevoegde autoriteit die bepaalde vaarweggedeelten wil aanwijzen waar snel mag worden gevaren de mogelijkheid gedelegeerd om deze landelijke maximum snelheid plaatselijk op te heffen. In een uitvoeringsregeling zullen gebieden worden aangegeven waar met snelle motorboten wel snel mag worden gevaren. Indien het maximum van 20 km/u voor de betreffende vaarweg te hoog wordt geacht bestaat uiteraard de mogelijkheid om, met toepassing van artikel 5.02 e.v., een lagere maximum snelheid in te stellen. Voor het aangeven door de vaarwegbeheerder van speciale gebieden of banen waar het snel varen wordt toegestaan staat het verkeerstek E.20.1 van de Bijlage 7 van het BPR ter beschikking.

Overigens is de bepaling zodanig geredigeerd dat bestaande snelheidsbeperkende maatregelen in de verschillende provinciale en gemeentelijke verordeningen door de algemene regel niet worden aangetast.

#### *Artikel 6.26 en 6.28*

In deze artikelen wordt om dezelfde reden als in artikel 1.19 het begrip «aanwijzing» vervangen door het begrip «verkeersaanwijzing». Tevens is het woord «sluispersoneel» vervangen door «bevoegde autoriteit», dit om te kunnen voldoen aan de krachtens artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet gestelde eisen met betrekking tot opleiding, kundigheid en

ervaring, alsmede het aanwijzen van personen bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen dan wel verkeersinformatie.

#### *Artikel 8.01*

In dit artikel is de registratieplicht voor snelle motorboten opgenomen. Deze verplichting bestond voor wat betreft de vaarwegen onder beheer van het Rijk reeds voor die vaarwegen waarop de betreffende bijzondere reglementen van toepassing waren. Het aan boord aanwezig hebben en op eerste vordering ter inzage afgeven van het registratiebewijs heeft een effectieve controle van de bescheiden door de ingevolge artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet met de opsporing belaste ambtenaren ten doel. De gewijzigde omschrijving van een snelle motorboot en de uitbreiding van de regeling tot het volledige toepassingsgebied van het BPR zal overigens naar verwacht niet leiden tot een grote toename van het aantal registraties. De nadere regels die de minister van Verkeer en Waterstaat ingevolge het derde lid kan stellen kunnen ondermeer betrekking hebben op wijziging van de registratie bij eigendomsoverdracht en op de procedure in geval van diefstal.

#### *Artikel 8.02*

De snelle motorboten mogen slechts aan het scheepvaartverkeer deelnemen indien zij zijn voorzien van een op een goed zichtbare plaats aangebracht registratieteken. In de reeds eerder genoemde bijzondere reglementen werden minimum afmetingen voor de registratietekens aangegeven. Vanwege het feit dat er steeds meer kleinere snelle motorboten (m.n. de waterscooter of jetski) op de vaarwegen verschijnen, welke tengevolge van hun afmetingen niet kunnen voldoen aan de onderwerpelijke bepaling, wordt hier de mogelijkheid geopend kleinere letters en nummers aan te brengen. De normen hiervoor zijn zodanig gekozen dat nog voldaan wordt aan de eis van een goede herkenbaarheid op een redelijke afstand door de met de opsporing belaste ambtenaren.

#### *Artikel 8.03*

In dit artikel is een aantal inrichtingseisen opgenomen dat reeds in de vigerende regelingen was opgenomen.

#### *Artikel 8.04*

Teneinde de kans van overboord slaan van de bestuurder te beperken is de bepaling opgenomen, die verbiedt een snelle motorboot anders te besturen dan gezeten op een voor de bestuurder bestemde zitplaats. Dit geldt evenwel niet voor snelle motorboten welke zijn ontworpen om meer staande dan zittend te worden bestuurd (m.n. waterscooters). Voor bestuurders daarvan heeft een verplichting tot het zittend besturen geen zin, zodat een voorziening dient te worden opgenomen om het staande besturen mogelijk te maken. Uit de aard der zaak geldt deze bepaling slechts voor deze typen van snelle motorboten.

Daarnaast is er behoefte aan verdergaande voorschriften teneinde de veiligheid te vergroten. Indien de bestuurder van een snelle motorboot onverhoopt te water raakt of om een andere reden niet meer in staat is de snelle motorboot te besturen, blijft de kans bestaan dat deze nog enige tijd onbestuurd doorvaart. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Bestuurders van snelle motorboten zijn dan ook verplicht om steeds een zgn. dodemansknop in werking te houden, bijvoorbeeld door het om de pols dragen van een lus of strik welke verbonden is met de

technische inrichting, dan wel het steeds ingedrukt houden van een knop.

Voorts behelst dit artikel het voorschrift dat bestuurders en eventueel hun passagiers een reddingsvest dienen te dragen indien zij zich verplaatsen met jetski's of soortgelijke snelle motorboten. Het risico van te water geraken bij dergelijke motorboten is groot, waarbij de snelheid waarmee dit geschiedt eveneens een rol speelt. De klap waarmee men in een dergelijk geval het water raakt kan dermate groot zijn dat het bewusteloos raken niet moet worden uitgesloten. Het dragen van een reddingsvest is daarom van levensbelang.

Tenslotte wordt de bestuurder de verplichting opgelegd geen onnodige geluidhinder te veroorzaken, dan wel niet onnodig lang de motor stationair te laten draaien.

#### *Artikel 8.05*

Dit artikel legt de verplichting op aan de eigenaar of houder om er voor zorg te dragen dat voldaan wordt aan de eisen gesteld in dit hoofdstuk. Hiermede wordt voorkomen dat uitsluitend de bestuurder kan worden aangesproken indien de registratie, het registratiebewijs of het registratieteken ontbreekt, dan wel niet wordt voldaan aan bepaalde inrichtingseisen. Dit houdt in dat wanneer de bestuurder niet kan worden achterhaald toch kan worden opgetreden indien aan de gestelde eisen niet wordt voldaan.

#### *Artikel 8.06*

Voor het waterskiën is een bredere strook vaarwater nodig dan in vele gevallen in verband met de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart kan worden toegestaan. Daarnaast zou een te water liggende waterskiër blootstaan aan het gevaar te worden overvaren door de overige vaart, die te weinig mogelijkheid heeft uit te wijken dan wel hem niet of te laat waarneemt. Het algemeen geldende verbod tot waterskiën of doen waterskiën wordt aldus gemotiveerd. Een en ander dient echter in samenhang te worden gelezen met de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit tot het aanwijzen van vaarweggedeelten waar het waterskiën veilig en zonder andere vormen van recreatie te hinderen kan geschieden. Door het aangeven van aldus aangewezen waterski-banen met het verkeersteken E.17 van de Bijlage 7 van het BPR kan een duidelijke scheiding van de verschillende categorieën van recreatievaart worden bevorderd.

Overigens is de bepaling zodanig geredigeerd dat bestaande regelingen van het waterskiën in de verschillende provinciale en gemeentelijke verordeningen door de algemene regel niet worden aangetast.

Het hebben van een uitkijk indien men een waterskiër voorbeweegt is noodzakelijk, opdat de bestuurder zijn aandacht kan richten op het scheepvaartverkeer. De leeftijd van deze uitkijk wordt gesteld op 15 jaar.

#### *Bijlage 8, onderdelen 2 en 3*

Onderdeel 2 van deze bijlage bevat de laterale markering ter onderscheiding o.a. van het stelsel van cardinale markering dat in onderdeel 6 is opgenomen.

Onderdeel 3 is thans genaamd «Markering gevaarlijke punten en obstakels». Met name het hier afzonderlijk vermelden van de onder 3.1 opgenomen markeringen heeft voor betrokken beheerders in de praktijk wel tot verwarring geleid. Deze markeringen maken namelijk deel uit van het stelsel van laterale markering, zodat er voor het aangeven van de zijdelingse loop van het vaarwater steeds een keuze bestaat tussen



toepassing van de onder 2 en de onder 3.1 vermelde markeringen. Het wordt derhalve beter geacht alle laterale markeringen in één onderdeel gecombineerd te vermelden.

Onder 3.2.2 zijn in deze bijlage tekens vermeld die in feite niet tot het stelsel van vaarwegmarkering horen doch die als lichten en dagtekens te voeren door schepen enz. reeds zijn voorgeschreven in hoofdstuk 3 van het BPR (artikelen 3.27 en 3.41). Zij behoren derhalve niet in de onderhavige bijlage 8 te worden vermeld. Ook het Europese CEVNI heeft deze tekens niet langer in de overeenkomstige bijlage 8 opgenomen.

#### Bijlage 10

Het vervoer van bepaalde giftige stoffen in tankschepen is sedert de invoering van het randnummer (Rn) 141.121 van het ADNR toegestaan. Hiermede is het aantal giftige stoffen dat in tankschepen vervoerd mag worden aanzienlijk uitgebreid. De gevaarstelling van deze stoffen is van dien aard dat bij het deelnemen aan het verkeer hiermede de bepalingen van het BPR van toepassing dienen te zijn die zijn voorgeschreven voor schepen waarvoor als seinvoering twee blauwe kegels/lichten is voorgeschreven.

Tengevolge van bedoelde wijziging van het ADNR dient derhalve de bijlage 10 van het BPR te worden aangepast. Om te voorkomen dat – bij elke toevoeging van een nieuwe stofnaam aan het ADNR, bijlage B, Rn 141.121 – de bijlage 10 moet worden gewijzigd is een onderdeel 2 opgesteld waarbij een verwijzing naar Rn 141.121 wordt gemaakt.

#### *Artikel III*

In de onderdelen A, B en C worden de begripsbepalingen van artikel 1 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding (Stb. 1990, 237) aangepast met het oog op de nieuwe wijze van van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 7 november 1989 (Stb. 502).

De onderdelen D, E en F beogen een aantal onvolkomenheden in de huidige tekst van het scheepvaartreglement weg te nemen. Onderdeel G voorziet in een wijziging van artikel 35 in verband met de uitvoering van artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet.

#### *Artikel IV*

Tengevolge van de in het onderhavige besluit vervatte nieuwe regeling kunnen de vier bestaande bijzondere reglementen snelle motorboten voor Rijkswateren vervallen.

Het tweede lid bevat de overgangsregeling voor wat betreft registraties van snelle motorboten die zijn afgegeven op grond van de vervallen reglementen.

#### *Artikel V*

Dit artikel regelt het in werking treden van het onderhavige besluit. Artikel III G kan eerst tegelijkertijd met artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet in werking treden.

*Artikel VI*

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
J. G. M. Alders